

Chapitre II PREVENTION ET SECURITE DES PARCOURS

Art. 1. - INSPECTION DES CIRCUITS ET DES PARCOURS

1.1. Généralités

- 1.1.1. Sauf s'il existe une licence d'homologation établie par la VAS, le RACB-Sport, une ASN étrangère ou la FIA, en cours de validité, tout circuit ou parcours sur lequel se dispute une épreuve Nationale, Communautaire ou Provinciale inscrite au calendrier de l'ASAF devra avoir été **préalablement homologué**, exception faite en Slalom, Auto-Cross, Kart-Cross et Rallye Kart-Cross (hors voie publique). où l'homologation et l'obtention de la licence d'homologation se feront le jour de l'épreuve.
- 1.1.2. L'ASAF, par le biais du Collège des Inspecteurs - Sécurité et, suivant le cas, par la Commission Sportive ou l'Observateur, délivrera des licences d'homologation aux épreuves ASAF ("**Championnats**" ou "**Hors Championnats**"), organisées en Fédération Wallonie-Bruxelles.
- 1.1.3. Sauf dans le cas des "circuits permanents", la validité de cette licence d'homologation expire **6 mois après la date de l'homologation du parcours**
- 1.1.4. Toute licence d'homologation devient caduque dans le cas où le parcours a subi des modifications quant au tracé, au revêtement ou à ses abords immédiats. Dans ce cas, il est impératif d'en avertir le responsable du CCIS et de demander une nouvelle licence d'homologation.
- 1.1.5. Lors d'une inspection préalable, au cas où le parcours ne répondrait pas aux normes de sécurité, le responsable de la piste ou l'organisateur de la course disposerait de 10 jours pour remédier aux insuffisances constatées. Passé ce délai, l'ASAF déciderait de l'annulation éventuelle de l'épreuve.
- 1.1.6. Chaque inspection en vue d'une homologation donne lieu à la perception de droits.
- 1.1.7. Il est du pouvoir de l'ASAF de retirer une licence d'homologation si, lors du contrôle effectué par l'Inspecteur - Sécurité ou un Commissaire Sportif, il était constaté qu'un parcours ou une piste, ne répondait plus aux normes de sécurité en vigueur.

En outre, si une manifestation (ou partie de manifestation) a reçu un **avis défavorable** de la Commission Rallye du SPF "Intérieur", l'ASAF retirera son attestation d'assurance et la manifestation (ou partie de manifestation) ne pourra avoir lieu.

Ce retrait de couverture en assurances sera **général** :

- que ce soit celui de la RC **Circulation** et de la RC **Organisation**, ainsi que celui de toutes les couvertures annexes ;
- que ce soit celui des couvertures **Individuelles Accidents Corporels** liées à toutes ses licences (Participants, Officiels, Commissaires de Sécurité/Stewards), ainsi que celui des **Protections Juridiques** y attenantes ;
- Il est à noter que les couvertures attachées aux **licences ASAF seront suspendues** lors des manifestations (ou parties d'épreuves) organisées par **d'autres fédérations**, en pareille situation.

Toutefois l'organisateur pourra, dès réception de l'avis négatif de ladite commission Rallyes, mettre en conformité, sa manifestation (ou partie de manifestation).

Ces modifications doivent recueillir un **avis favorable** de la commission Rallyes, lequel doit parvenir au secrétariat de l'ASAF, au plus tard **15 jours avant l'épreuve** faute de quoi, l'assurance de l'épreuve (ou de la partie d'épreuve) en cause, lui sera retirée **sans possibilité de revenir** sur cette décision.

Les bourgmestres, zones de police et Gouverneur de la province, concernés, seront prévenus du retrait d'assurance par nos instances **et de l'éventuelle remise en ordre à ce niveau**.

- 1.1.8. Pour les circuits permanents ou non, le propriétaire ou gérant du circuit est responsable de la transmission et de l'exécution des points repris sous 1.6, ci-dessus.
- 1.1.9. Pour les parcours de Course de Côte, Sprint, Montées/Sprint historiques, Rallye-Sprint, B-Short, Rallye de type B, Rallyes Regularity VHRS, Démonstrations HRS / HRF, "**Journées Découvertes**", "**Tests Days privés**", "**Journées VIP**", "Shake Down", Slalom, Auto-Cross, Kart-Cross, de rallye Kart Cross (RKX) et d'Incentives/Démo's/Self Regularity Vintage sur Circuits non permanents, l'organisateur est responsable de la transmission et de l'exécution des points repris sous 1.1.1 à 1.1.6. ci-dessus.
- 1.1.10. Par ailleurs, il est loisible à tout organisateur d'une épreuve reconnue d'utiliser un parcours déjà homologué par l'ASAF, la VAS, le RACB-Sport, une ASN étrangère ou la FIA à la suite d'une demande d'un autre organisateur, à la condition expresse, cependant, qu'il se conforme strictement aux prescriptions et éventuelles restrictions figurant sur la licence d'homologation. Cette licence d'homologation peut être mise à sa disposition par l'ASAF, la VAS, le RACB-Sport, l'ASN étrangère, la FIA ou par le détenteur de la licence, lui-même.
- 1.1.11. Documents composant le dossier de l'organisateur :
Le secrétariat de l'ASAF fera parvenir à chaque organisateur, soit par correspondance, soit par l'ASAF News, les éventuelles modifications de son dossier (la feuille explicative + les documents : A - B - C - G - H - I - M - N - O - Q et R), même si celui-ci organise plusieurs épreuves.

Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

- La feuille explicative sur la composition du dossier
- Document A : adresse du responsable ASAF et des membres.
- Document B : planche "type" pour roadbook sécurité.
- Document C : planche "type" symboles de sécurité.
- Document G : cahier des charges pour le Karting.
- Document H : déclaration d'accident, à compléter par les Commissaires de Sécurité.
- Document I : déclaration d'accident, à compléter par le(s) pilote(s)
- Document M : modification d'emplacement/adjonction de poste des Commissaires de Sécurité.
- Document N : matériel "standard" d'ambulances.
- Document O : déclaration d'intervention pour un blessé destiné à l'assureur.
- Document Q : déclaration d'intervention pour un blessé destiné au médecin de l'ASAF.
- Document R : Rapport du Médecin Coordonnateur après contrôles et vérifications d'usage.
- Vues aériennes des ES (Voir 1.5., ci-après)
- Les I.S. recevront les documents : B - C - D - E - E/Bis - F - F/Bis - G - H - I - J - K -K/Bis - L - M - N - O - P - Q et R.

1.2. Procédure de demande d'homologation

1.2.1. L'organisateur se référera au calendrier des I.S. ou interrogera le rapporteur du CCIS de l'ASAF, en vue d'obtenir le nom de l'I.S. désigné.

Pour les épreuves disputées en tout ou en partie sur la voie publique, et qui sont soumises aux A.R. du 27/11/97 et du 28/03/2003 ainsi qu'à la Circulaire OOP25 du 1/04/2006, le demandeur prendra contact avec l'I.S. afin de fixer les jours et heure de la visite d'homologation. Cette homologation devra avoir lieu, au plus tôt, **4 mois** et, au plus tard, **3 mois** avant l'épreuve. Sauf motif valable et justifié accepté par le C.A. de l'ASAF, en cas de retard dans la demande d'homologation du parcours, une amende automatique de **250 euros** sera infligée à l'organisateur.

1.2.2. Le plan de sécurité clair et précis, sera donné à l'Inspecteur - Sécurité lors de la première visite.

Lors de cette visite, seront présents :

- Pour les épreuves sur piste : un membre de la Direction de Course (de préférence le responsable de la sécurité) et un représentant du comité de gérance de la piste.
- Dans les autres disciplines : le Responsable de la Sécurité et/ou le Directeur de Course.

Ce plan de sécurité devra impérativement avoir été signé par la personne responsable de l'organisation.

1.2.3. **Extrait de l'Arrêté Royal modifiant l'Arrêté Royal du 28 novembre 1997 portant réglementation de l'organisation d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique**

RAPPEL DES OBLIGATIONS LIEES AU PARCOURS DE L'E.S./E.C.

"Art. 7.

§ 1^{er}. Les épreuves de classement ne peuvent se dérouler que sur un parcours complètement fermé à la circulation publique. Le parcours des épreuves de classement ne peut pas s'effectuer en tout ou en partie dans les limites de 500 mètres des hôpitaux, des établissements de repos et de soins et des établissements de repos.

Le parcours des épreuves de classement ne peut pas s'effectuer dans les zones "abords d'école" telles que définies à l'article 2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

§ 2. Dans l'élaboration du parcours, l'organisateur doit veiller à limiter au maximum le nombre d'habitations directement riveraines des épreuves de classement.

§ 3. Le parcours des Epreuves de Classement ne peut s'effectuer en tout ou en partie à l'intérieur d'une agglomération. Le bourgmestre peut déroger à cette disposition, après avoir recueilli l'avis de la commission visée à l'article 17 (NCCN). Cette demande d'avis doit être particulièrement motivée.

La NCCN rappelle aux organisateurs que cette procédure sera dorénavant strictement respectée. Le courrier dûment motivé, rédigé par le(s) Bourgmestre(s) de(s) la Commune(s) visée(s) par cette dérogation, devra accompagner le dossier présenté à la NCCN afin de recueillir son avis.

Ces demandes spécifiques visant à déroger à l'interdiction de traverser des tronçons agglomérés doivent être adressées par voie postale ou par courriel au :

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR
CENTRE DE CRISE NATIONAL (NCCN), COMMISSION RALLYE,
Rue du Gouvernement Provisoire 15, à 1000 BRUXELLES
rally@nccn.fgov.be

Afin de faciliter la rédaction de cette demande, voici, ci-dessous ^{*}, un extrait de la brochure éditée par la Commission Rallye en 2006 qui liste les points importants à examiner (liste non exhaustive à compléter suivant les situations spécifiques à chaque organisation).

- § 4. Il est interdit d'organiser des Etapes Spéciales entre 23 et 7 heures.
- § 5. Toutes les épreuves ou compétitions sportives (et assimilées, *Ndlr*) de véhicules automobiles visées par l'arrêté font l'objet d'un avis de la commission visée à l'article 17. Les bourgmestres concernés doivent à cet effet soumettre une demande d'avis à la commission dans les trente jours suivant la réception de la demande d'autorisation.
- § 6. La commission visée à l'article 17 rend ses avis dans un délai de trente jours suivant la réception de toutes les demandes d'avis introduites par les différentes communes pour une même épreuve ou compétition, ainsi que du dossier complet y afférent, y compris une preuve de l'homologation du parcours des Etapes Spéciales par la fédération sportive concernée. Dans ses avis, la commission peut proposer des dispositions de sécurité complémentaires."

1.3. Parcours et/ou Pistes non permanents

- 1.3.1. Les organisateurs de Karting, Rallye Kart-Cross (RKX) ou d'Incentives/Démo's/Self Regularity Vintage (en dehors des "circuits" permanents), de Rallyes (types B, B-Short, Rallye – Sprint, HRS, HRF, Regularity VHRS), "Journées Découverte", "Tests Days privés", "Journées VIP", "Shake Downs" et de Course de Côte/Sprint (traditionnels ou Historiques) sont tenus d'introduire une demande d'homologation.
- 1.3.2. Un dossier sera adressé, **au plus tard dans la semaine qui suit l'homologation**, au "Service Public Fédéral Intérieur" (NCCN – Commission Rallye) ainsi qu'au(x) Gouvernement(s) Provincial(Provinciaux) concerné(s), comprenant :
 - Une carte générale du parcours, comportant les limites de communes et les frontières provinciales ;
 - Le roadbook de sécurité (comportant les modifications demandées par l'I.S. de l'ASAF, réalisées) (Voir "Remarque importante", au point 7 du présent article) ;
 - La licence d'homologation et le document "P" délivré par lui ;
 - Les cartes des ES, où tous **les postes de commissaires et leur numéro** seront indiqués et les photos aériennes s'y rapportant. En ce qui concerne les vues aériennes, elles peuvent être remplacées par la technique des vues 3D, auquel cas l'organisateur devra le préciser et s'engager à se présenter à la réunion avec le matériel nécessaire (**Voir Article 1.3.8, ci-dessous**).
 - Les autorisations communales ;
 - Les autorisations des services concernés si le parcours longe ou passe à proximité directe d'infrastructures ferroviaires, fluviales ou particulières de par leur dangerosité (exemple : parc électrique).
 - L'avis favorable des polices locales en cas de nouveau parcours (voirie jamais utilisée auparavant)
- 1.3.3. **L'inspection préalable sera faite par un seul Inspecteur – Sécurité, éventuellement assisté d'un Stagiaire officiellement mandaté par la Fédération.**
Toutefois, dans un souci de gain de temps l'organisateur pourra, le jour de l'épreuve, faire appel à deux Inspecteurs - Sécurité, à charge pour lui d'en supporter le coût supplémentaire et de leur donner les moyens d'effectuer leur mission.
- 1.3.4. En Circuit non permanent, une personne désignée par le G.T. Karting ASAF ou le G.T. Circuit ASAF, accompagnera l'Inspecteur Sécurité lors de l'homologation préalable ainsi que le jour de l'épreuve.
- 1.3.5. En Slalom, cette inspection sera faite et la licence d'homologation sera délivrée le jour de l'épreuve par l'Observateur (ou, à défaut, par un C.S.). Une fois le parcours homologué, plus aucun changement de parcours ne pourra être opéré sauf pour des raisons impératives de sécurité. Cette décision doit être approuvée par le Commissaire Sportif et l'Observateur. Dans ce cas, les pilotes seront autorisés à faire de nouvelles reconnaissances pédestres du parcours.
- 1.3.6. En Auto-Cross, Kart-Cross et Rallye Kart-Cross (hors voie publique), cette inspection sera faite et la licence d'homologation sera délivrée le jour de l'épreuve. S'il n'y a pas d'I.S. parmi les membres du Collège un, C.S. sera affecté à cette mission.
- 1.3.7. **Documents et renseignements à fournir lors de l'inspection préalable**

1.3.7.1. Législation fédérale

REMARQUE IMPORTANTE : Les organisateurs d'épreuves routières (ou assimilées) soumises aux dispositions des A.R. du 27/11/97 (M.B du 02 12 1997) et du 28/03/2003 ainsi qu'à la Circulaire OOP25 du 1/04/2006, sont tenus d'interdire toute présence dans la zone de 10m immédiatement située de part et d'autre de la chaussée, et ce, tout au long des parcours chronométrés ou fermés à la circulation publique, sauf si une infrastructure a été mise en place, autorisant de s'en approcher à une distance moindre, clairement matérialisée ou obligeant, au contraire, le public de se tenir à une distance supérieure, également clairement matérialisée (Zones Interdites "rubalisées").

Cette interdiction doit être préalablement signalée aux autorités locales par l'organisateur afin qu'elle soit reprise dans l'ordonnance de police relative à l'événement (Voir l'art. 2.6.4.- Rappel, ci-après).

Cette interdiction généralisée (non matérialisée par de la rubalise ou des treillis en plastique - Genre Grilltex - selon le choix de l'organisateur) doit être portée à la connaissance du public et lui rappelée au moyen de

panneaux spécifiques placés (dans les deux sens) aux entrées possibles sur l'ES et après les zones interdites traditionnelles rubalisées, qu'elles soient plus importantes ou moins importantes que la zone interdite généralisée de 10 m (Voir dessins à l'art. 2.7., ci-après).

Plus aucune licence d'homologation ne sera délivrée si le plan de sécurité ne tient pas compte de cette imposition.

Tout parcours qui longera ou passera à proximité directe d'une infrastructure ferroviaire, fluviale ou particulière de par sa dangerosité (exemple : parc électrique) devra avoir reçu, préalablement à l'inspection préliminaire, une autorisation écrite du service concerné. Une copie de cette autorisation devra être remise à l'inspecteur sécurité. Toute inspection sera faite sur le formulaire "ad hoc" mis à disposition par l'ASAF et sera accompagnée du ou des plan(s) de sécurité ou du roadbook de sécurité.

1.3.7.2. Législation régionale

- a. Afin de pouvoir obtenir la licence d'homologation de la part de l'Inspecteur-Sécurité de la Fédération pour son épreuve, l'organisateur lui remettra, également, le jour de l'inspection préalable, l'avis favorable (ou défavorable) de dérogation du Ministre Wallon de l'Environnement, aux articles R166 et R167 du Code de l'eau.
- b. En vertu de l'Arrêté du Gouvernement Wallon, du 3 mars 2016 (consultable sur le site Internet de l'ASAF www.asaf.be -onglet "législation" - "Code de l'eau en Wallonie" - "Partie réglementaire"), ces mesures s'appliquent aux épreuves/manifestations de sport moteur se déroulant sur la voie publique de l'ensemble du territoire wallon, au sein desquelles, des épreuves chronométrées (scratch, temps cibles ou régularité) ou des démonstrations (non chronométrées) sur des routes fermées à la circulation publique, sont incluses **et pénètrent d'éventuelles zones de captage d'eau** (*voir 1.3.7.2.3).
- c. Les zones de captage sont matérialisées sur le terrain par les panneaux légaux prévus dans le Code de l'Eau. Ils sont placés par l'exploitant sur tous les axes principaux de circulation, à leurs points d'entrée et de sortie de la zone de protection éloignée (voir représentation à l'Art. 2.7 ci-dessous, "Tableau des symboles").
- d. Les mesures de prévention sont adaptées à la classification des zones concernées (Zones rapprochées/Zones éloignées) et à la qualité de leur exploitant (!! Minéralier ou non).
- e. Les modalités d'application (non encore clairement définies par les autorités compétentes) de cet A.G.W. (d'ores et déjà d'application) peuvent, dès-à-présent, être appréhendées comme décrites au point 1.3.7.2.1, suivant.

1.3.7.2.1. Zones rapprochées

Pour les zones de prévention rapprochées, le principe de base est l'interdiction de la pratique d'activités de sports moteurs. Il existe cependant des dispenses qui peuvent être accordées par le Ministre sur deux bases légales.

- a. La première de ces bases légales, est l'article R.164 §2 du Code de l'Eau (qui est la base générale et ne se limite donc pas à la pratique des sports moteurs).

Trois possibilités de déroger aux impositions y sont prévues :

- Lorsque le **risque** de dégradation des eaux souterraines est **négligeable** ;
- Lorsque les **conséquences** techniques et/ou financières des impositions sont **disproportionnées** par rapport au bénéfice environnemental attendu ;
- Lorsque **d'autres mesures** assurent un niveau équivalent de **protection** vis-à-vis de la nappe.

- b. La seconde base est celle érigée dans le nouvel Arrêté du 3 mars 2016 et contenue dans le même article que celui qui établit le principe de l'interdiction (R. 165).

Celle-ci pose des conditions de dispenses cumulatives :

- La prise d'eau concernée n'est pas destinée à la consommation humaine sous forme d'eau minérale naturelle ou d'eau de source ;
- Il n'existe pas d'alternative raisonnable au parcours utilisé ;
- Des mesures de protection spécifiques sont prises dans la zone pour assurer la protection de la nappe ;

1.3.7.2.2. Zones éloignées

Pour les zones de prévention éloignées, **le principe d'interdiction n'est applicable qu'aux zones de captage exploitées par un "minéralier"**.

- a. **Captage par un minéralier**

Pour les compétitions ou manifestations organisées sur la voie publique, celles qui se déroulent dans une zone éloignée qui produit des eaux minérales naturelles ou des eaux de sources devront respecter les conditions suivantes :

- **Pas d'alternative** au parcours dans un rayon de 1000m sur le territoire de la commune concernée + **interdiction de passer à moins de 10m d'une zone de prévention rapprochée** ;
- Les zones d'assistances et de regroupements seront pourvues d'un dispositif de **collecte des liquides** ;
- Une **équipe d'intervention compétente restera disponible en permanence** pour procéder à l'excavation des terres contaminées par un accident ainsi qu'à toutes mesures rendues nécessaires pour protéger le captage (pompage, etc..). Ces interventions interviennent dans l'heure de l'accident ;
- Une **équipe de prélèvement et un laboratoire agréé seront disponibles en permanence** pour effectuer toute analyse des sols ou des eaux pour déterminer si une pollution résiduelle est encore présente après l'accident ;

Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

- **Sensibilisation par l'organisateur** de ses membres et des participants quant à la réglementation en vigueur et les mesures à prendre en cas d'accident dans une telle zone.

b. Captage par d'autres exploitants

Rappel : Dans ce cas, pas d'interdiction : situation inchangée

c. Avertissement des intervenants

Des pictogrammes représentant les panneaux officiels d'entrée et de sortie des zones de captage d'eau seront repris dans le roadbook des participants et dans le plan de sécurité de la manifestation (voir planche des symboles, à l'Art. 2.7, ci-après)

1.3.7.2.3. Introduction et suivi du dossier

Trois mois avant la date de l'épreuve, dans son dossier de demande d'autorisation aux autorités administratives locales ainsi qu'au gouverneur de la Province concernés, l'organisateur mentionnera les éventuelles zones de prévention (éloignées et/ou rapprochées) pénétrées par les épreuves de classement ou les secteurs dévolus aux démonstrations*.

(* voir aussi 1.3.7.2.b) **Toutes les zones de captage répertoriées par le SPW et qui sont concernées, quels que soient leurs exploitants (minéraliers ou non), doivent être reprises au dossier.**

Dès réception de la demande motivée de l'organisateur, visant à obtenir une dispense d'interdiction, l'autorité administrative locale (en cas d'épreuve mono-communale) ou le gouverneur de la province (en cas d'épreuve pluri-communale), transmettra, pour avis, le dossier dans les meilleurs délais au ministre wallon de l'Environnement

Les modalités de passage en zones de captage d'eau feront l'objet d'un point précis à l'ordre du jour de la réunion préalable de coordination communale ou provinciale.

1.3.7.2.4. Recherche des zones de captage

Pour savoir si un parcours passe ou non par des zones de prévention de captage d'eau et connaître le périmètre de celles-ci, l'Arrêté du Gouvernement wallon préconise de se rendre sur le site Internet du portail "Environnement Wallonie"**. Ce site offre un accès par carte ou par commune, voire par producteur. Son avantage est de permettre de n'oublier aucune zone des communes traversées.

**Synthèse de la procédure Internet préconisée par l'AGW

- "Environnement Wallonie "
- "Eau"
- "Zone de prévention en Wallonie"
- "Recherche d'une zone de prévention arrêtée"
- Cliquez dans la carte, sur l'arrondissement concerné
- Menu déroulant : choisir le nom de la commune
- "Exécuter la requête"
- Cliquer sur l'icône carte (derrière "plan de la zone")

La carte reprend les éventuelles zones de captage, les zones rapprochées et éloignées ainsi que l'identité de leurs gestionnaires.

Une autre possibilité existe pour déterminer où se situent les zones de prévention, via le "Géoportail" de la Wallonie - WalOnMap "

La procédure détaillée est reprise sur le site Internet de l'ASAF (www.asaf.be - onglet "Législation" - "Code de l'eau en Wallonie" - "Descriptif d'utilisation de WalOnMap - Protection des captages").

1.3.7.2.5. Envoi du parcours à la Région Wallonne - Précaution

Tout organisateur veillera à transmettre les cartes de son parcours au service concerné de la Région Wallonne afin d'éviter d'apprendre tardivement qu'un captage est concerné et, ainsi, de se voir refuser une partie de son parcours.

Actuellement, l'adresse de contact est : secretariat.crise@spw.wallonie.be

1.3.8. Procédure d'homologation

* Base juridique

Arrêté royal du 28 novembre 1997 portant réglementation de l'organisation d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique - M.B. 5.12.1997

Circulaire OOP 25 du 15 décembre 1997 accompagnant l'arrêté royal du 28 novembre 1997 portant réglementation de l'organisation d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique - Mem. Adm. Br. W. 10.8.1998 - M.B. 24.1.1998 + circulaire OOP 25 bis - M.B. 7.8.1998

Loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968, art. 9 - M.B. 27.3.1968

Loi du 22 février 1998 portant des dispositions sociales, art. 283 - M.B. 3.3.1998.

a) Le projet du RB Sécurité devra être complété avec les éléments suivants :

- une **carte générale de l'épreuve** comprenant l'entièreté du parcours (→ étapes de classement, parcours de liaison, emplacement des zone(s) d'assistance et de regroupement), carte réalisée au 1/25 ou 1/50.000, sur base carte couleurs IGN, **uniquement !**
- les **cartes des EC** seront réalisées de la même façon, éventuellement à plus petite échelle (1/25000 ou moins), afin de pouvoir contenir, de manière lisible, toutes les informations devant y figurer. Ces cartes reprendront le **kilométrage**, le **sens** de la **course**, ainsi que l'emplacement (pour la "Course de Côte/Sprint" traditionnelle et les Montées Historiques/Montées en Or"), des **"parcs coureurs"**, de départ et d'arrivée. Pour les Rallyes "B", "B-Short", "Rallye-Sprint" et Regularity VHRS, ainsi que pour les HRS et HRF, elle reprendra, en plus, les éventuels **"CH"**, **"START"**, **"FF"** et **"TRC"**. Elles préciseront, impérativement, **l'emplacement exact des postes** (leur **définition**, **fonction** et **numérotation** sans équivoque, permettant de les situer rapidement sur les cartes correspondantes). Elles indiqueront précisément, les emplacements des **buvettes** et celui des **"WAY IN"** et des **"WAY OUT"** proposés sur le tracé.
- une **carte routière** de bonne qualité reprenant l'entièreté du **parcours** avec les **liaisons** et où apparaissent les limites de **communes**, des **provinces** et du **pays**.
- un **plan ou une carte** à petite échelle (1/10000 ou moins), du **PC Course** au Format A4 ou A3, si nécessaire.
- le RB "Sécurité" comprendra, en outre, un **timing** et le **rapport** de l'inspecteur d'**homologation** que lui avait transmis, l'ASAF.
- une copie de l'attestation de l'**assurance** reprenant les **dates** de l'épreuve, y sera ajoutée. Après passage au **NCCN**, l'**avis** de celui-ci fera lui aussi partie du RB "Sécurité" et sera donc, relié avec celui-ci.

Il sera tenu compte de ce qui suit pour la réalisation des planches :

- Pour une meilleure compréhension de tous et dans l'optique d'un gain de temps, les organisateurs sont tenus **d'utiliser UNIQUEMENT les symboles officiels figurant dans le dossier homologation leur transmis par l'ASAF**. Si un ou des symboles supplémentaires sont ajoutés, ils seront clairement répertoriés dans le tableau " Légende ", lequel sera, alors inséré dans le RB "Sécurité".
- **Les planches seront réalisées avec outil informatique et respect de la configuration des voiries (angles...).**
- **Les limites* des zones interdites** créées aux abords des changements de direction et à hauteur des carrefours (routes et chemins à négliger, virages importants ou dangereux, etc.), à l'intérieur desquelles des **panneaux C19** indiqueront que la zone est interdite au public, seront **matérialisées par de la rubalise** sauf si ces limites sont constituées par des éléments immeubles, en « continu » (les espaces situés entre les immeubles non contigus doivent être fermés par de la rubalise. **Il ne peut subsister de point « Zéro »**, CAD de points qui permettent le stationnement du public en bord de la route ou, du moins, qui ne l'interdisent pas.

* **ATTENTION** : Le tracé des EC est, bien entendu, considéré comme une Zone Interdite (s'il en est), sur la totalité des routes/chemins empruntés. Dès lors, il est **inopportun** de déployer de la rubalise le long de la chaussée pour indiquer le début de la ZI qui serait installée à cet endroit (ou pour indiquer aux concurrents, la limite/tracé du parcours). Ceci serait illogique et constituerait un mauvais signal pour le public qui, immanquablement, aura tendance à se placer derrière cette rubalise, particulièrement dans le cas de ZI non surveillées et plus encore, là où la limite arrière de la ZI est invisible depuis son début (cultures hautes, zones boisées, etc.) ou, simplement, éloignée. Seules les ZI installées sur des voiries contiguës au tracé et non utilisées par lui (routes/chemins d'accès, échappatoires, endroits réservés aux postes de sécurité, etc.) comporteront une rubalise de début de Z.I.

Rappel : PERSONNE ne peut se trouver dans une échappatoire ou dans une Z.I.

- Les zones comprises entre deux zones interdites fermées seront couvertes par des panneaux C19 10M simples ou doubles en fonction de leurs emplacements, disposés en suffisance et à bon escient, en fonction du terrain.
- **Les noms des routes empruntées par le parcours, les accès de secours et les buvettes, ainsi que les axes routiers importants, les voies ferrées, les voies hydrauliques, etc, situés à proximité du parcours seront indiqués sur chaque planche.**

b) Les schémas seront toujours réalisés comme suit :

- Le dessin sera **conforme**, à ce qui se voit sur la carte ou sur la **vue aérienne**.
- En ce qui concerne les vues aériennes et/ou terrestres, elles seront placées uniquement sur le verso de la page précédente avec une dimension suffisante, qui permette de percevoir les particularités de terrain.
- Un fichier **KMZ** (Google Earth) est un outil intéressant ; toutefois, prière de **vous munir des câbles** éventuellement nécessaires car les locaux utilisés par la commission n'en sont pas toujours équipés. **NOTEZ** que ceci ne dispense pas de la présence des vues aériennes et/ou terrestres.

c) La possibilité d'utiliser les vues aériennes (Google Earth ou Walonmap, par exemple) comme base du croquis, existe. Ces planches doivent, toutefois comporter, en couleur contrastée, **tous les symboles**

repris dans le tableau des Prescriptions Sportives de l'ASAF. **Elles doivent pouvoir encore être compréhensibles après passage dans un photocopieur N/B.**

Attention : Si les dimensions de l'image ne permettent pas une vision claire ou d'apprécier le terrain après photocopie N/B, **un plan** devra être réalisé sur la page verso du poste précédent. Ce plan ne laissera aucun doute sur les dimensions des zones qui seront interdites.

d) **Directives générales en vue de l'homologation – Aménagement du parcours**

- Le RB "Sécurité" ne se limite pas à reprendre la configuration des seuls **changements de direction** ou des **accès publics** au parcours (de quelque importance qu'ils soient) mais, également, celle de **situations potentiellement dangereuses** se situant entre ceux-ci. Ces plans, si aucun poste de sécurité n'y est installé, seront dénommés "**P.I. n°-**" (Plan Intermédiaire sans commissaire) et porteront un **numéro pris dans l'ordre séquentiel de la numérotation général des autres postes. Ces P.I. seront établis selon les mêmes directives que celle imposées aux autres postes de sécurité.**

Les postes ou P.I. ajoutés au cours des étapes d'approbation du Road Book de sécurité, pourront porter le numéro du poste ou du P.I. précédant, suivi de la mention "bis", "ter", "quater", etc. en vue d'une localisation rapide et précise.

- Dans le cas où le parcours chronométré à usage privatif emprunté par les concurrents comporterait un "casse vitesse" en saillie permanent (type "dos-d'âne", "cousin berlinois" ou autre), l'organisateur aurait l'obligation de prévoir un dispositif engendrant un ralentissement important des concurrents, juste en amont de ce dernier. Dans le cas particulier où la configuration des lieux le justifierait, l'organisateur pourrait être dispensé de prévoir ce dispositif mais devrait alors en indiquer clairement la raison en remarque sur la planche du poste de sécurité concerné et obtenir l'aval tant de l'inspecteur sécurité que de la Commission Rallye.

- Si un "portique" se situe au départ du parcours chronométré ou le surplombe en un quelconque endroit, l'organisateur devra le signaler dans son plan de sécurité.

e) **Directives complémentaires**

1. Tous les obstacles - bâtiments, maisons, constructions, murs, ponts, arbres, poteaux, panneaux, fils barbelés, haies, clôtures, trottoirs, fossés (indiquer la profondeur), talus (indiquer la hauteur), cassis, jumps, plans d'eau, champs, prairies, pelouses - situés aux abords immédiats du poste ou du parcours et les mesures de ceux-ci par rapport à la piste ou au parcours ;

En courses de côte et sprint, si des voitures "ouvertes" sont admises au départ, il est impératif de protéger les clôtures en fil de fer (barbelé ou non) qui se trouvent sur le parcours (même celles implantées dans les haies ou sur des talus) sauf si l'I.S., lors de l'homologation du parcours, juge que cela n'est vraiment pas nécessaire. **Dans ce cas, il devra en indiquer le motif sur le document P.;**

2. Les glissières de sécurité (en spécifiant s'il s'agit de rails simples, doubles ou triples) et les murs en béton

3. Les assemblages de pneus avec mention de la structure (simple, double ou triple) ;

4. L'emplacement exact des chicanes artificielles (et la disposition exacte de ses éléments) et/ou autres ralentisseurs : utilisation exclusive de pneus ou de fûts en plastique (lestés d'eau, de sable ou de petits graviers), d'une hauteur située entre 50cm (strict minimum), et 80 cm (minimum conseillé), bacs à eau, bottes de pailles (Gros ballots ou petits ballots) et/ou "Big Bag", cônes de minimum 60 cm de hauteur. Pour la construction des chicanes artificielles et/ou ralentisseurs, se référer également aux impositions reprises au point 21 - Protection des cordes ;

5. L'emplacement des buvettes et autres points de vente clairement établis ainsi que leur éloignement par rapport à la piste ou la route ;

6. La longueur et la largeur de chaque zone de sécurité délimitée interdite au public (matérialisation éventuelle par de la rubalise en empêchant l'accès si la Zone Interdite n'est pas "naturellement" délimitée par des constructions, des clôtures, des murs, des haies, etc.) ainsi que le nombre et l'emplacement des panneaux C19 ;

Attention : La longueur **minimale** des zones interdites en amont d'un changement de direction est de **50 m** ou plus, en fonction de la distance parcourue depuis le poste précédent (sauf s'il y a impossibilité ou dans le cas de situations particulières **à préciser sur les plans**). Voir Art. 2.6.3, ci-après ;

7. Les zones d'échappatoires rubalisées, ainsi que leurs longueurs : au **minimum, 50 m**, sauf situation particulière **à préciser sur les plans** (Voir Art. 2.6.3., ci-après) ;

8. Sauf situations particulières **à préciser sur les plans**, les longueurs des Zones Interdites "de freinage" et celles des échappatoires, **sont identiques** (voir Art. 2.6.3, ci-après) ;

9. L'emplacement des barrières de type "NADAR", "HERAS", etc. ;

10. L'emplacement des postes de Commissaires de Route avec la spécification du moyen de télécommunication (radio, téléphone, etc.) ;

11. Délimiter, **devant** les postes de sécurité, au moyen de rubalise, une zone de protection neutre, **inaccessible à tous, commissaire inclus**, permettant à ce dernier d'avoir une vue dégagée sur le parcours (la distance minimum entre les 2 rubalises, sera de **10 mètres**) ;

12. L'emplacement de l'extincteur de 6 kg, au minimum, en ordre de validité ;

13. Pour les courses de côte et sprint : l'emplacement du parc d'attente, des coureurs ou du parc fermé ainsi que les clôtures en fils métalliques, à protéger ;

Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

14. Les éventuelles cordes à protéger. **Le matériau utilisé pour réaliser ce dispositif est laissé à la discrétion de l'organisateur mais les éléments du dispositif doivent présenter une hauteur minimale de 50 cm (80 cm conseillés), de façon à être visibles par le pilote, même quand ce dispositif est situé du côté "co-pilote". Les éléments composant ce dispositif doivent, en outre, se situer sur le même plan vertical, pas plus large à la base qu'à la partie supérieure (la seule vue par le pilote) ;**
15. Pour les pistes de Karting : le nombre et le type des extincteurs et des véhicules anti-incendie disponibles pour l'ensemble de la piste, l'aire des stands et ceux en réserve ;
16. Pour les pistes de Karting : l'emplacement du paddock, des stands et du parc des coureurs ou du parc fermé ;
17. Pour les pistes de Karting : l'emplacement des tribunes, des enceintes "Public" ;
18. Pour les pistes de Karting : les clôtures des enceintes "Public" ;
19. Pour les pistes de Karting : tout autre dispositif de sécurité (surface de sable meuble, bacs à gravier, etc.) ;
20. Pour les pistes de Karting : les barrières (câbles) d'arrêt ;
21. Pour les pistes de Karting : les clôtures (filets) de captage (avec désignation du nombre) ;
22. Pour les pistes de Karting : les bordures (dissuasives ou autres) construites le long de la piste ;
23. Pour les pistes de Karting : les murs de séparation et plates-formes de signalisation dans la zone des stands
24. Utiliser la case "remarques", pour toutes dispositions particulières indispensables pour la sécurité ;
25. Indiquer le nombre de Stewards indispensables par endroits déterminés ;
26. Indiquer également les emplacements qui requièrent la présence de "vigies" (postes à un seul Commissaire) qui **seront numérotés dans le même ordre séquentiel que les postes** de commissaires traditionnels mais signalés dans le Road Book de Sécurité par la mention "**V**", suivie du N° ;
27. Indiquer les emplacements des "**Plans Intermédiaires**" sans commissaire (Voir Art.1.3.8. d) ;
28. Eventuellement, faire ajouter un poste de sécurité **où la situation le requiert** (par exemple, à certains "Flying Finish", en plus du poste "Chrono").

N.B. : D'autres éléments (ajouter, alors, leurs symboles en "Légende"), nécessaires à l'élaboration des plans de sécurité, peuvent être ajoutés, par les organisateurs, à ceux déjà existants.

Le non-respect de l'Article 1.3.8. ci-dessus, dans sa totalité, ne permettra pas à l'Inspecteur Sécurité-Homologation de l'ASAF de remplir sa mission. Dès lors le parcours ne pourra être homologué, avec comme conséquence que les frais d'homologation seront facturés une deuxième fois.

1.4. Parcours et/ou circuits permanents

Si le circuit bénéficie d'une licence d'homologation en cours de validité établie par l'ASAF, la VAS, le RACB-Sport, une ASN étrangère ou la FIA, l'Inspecteur Sécurité désigné parmi les C.S. en fonction (à défaut un I.S. désigné par le CCIS), procédera à la vérification du parcours, le jour de l'épreuve.

Le Commissaire Sportif / I.S.) joindra à son rapport sportif : le(s) plan(s) de sécurité ou le road book sécurité et les documents F - K/Bis - L - M - N et O.

Avant de procéder à toute transformation d'un tracé ou d'installations de sécurité existantes, tout propriétaire ou exploitant de piste uniquement Communautaire ou Provincial, transmettra à l'ASAF, pour accord préalable, un croquis détaillé des modifications envisagées.

1.5. Envoi des plans de sécurité et ses annexes

A transmettre par l'organisateur, avec copie au secrétariat de l'ASAF, au **SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR, CENTRE DE CRISE NATIONAL (NCCN), COMMISSION RALLYE, rue du Gouvernement Provisoire 15, à 1000 BRUXELLES**, ci-après dénommée "Commission Rallyes".

1.6. Procédure d'inspection le jour de l'épreuve

Dans un souci de gain de temps l'organisateur pourra, le jour de l'épreuve, faire appel à deux Inspecteurs - Sécurité, à charge pour lui d'en supporter le coût supplémentaire et de leur donner les moyens d'effectuer leur mission.

1.6.1. Tout propriétaire, gérant de circuit ou tout organisateur est tenu de mettre à disposition des Commissaires Sportifs et de l'Inspecteur Sécurité dans l'exercice de leurs fonctions, la licence d'homologation et de leur accorder toutes les facilités en vue d'en vérifier la concordance sur le terrain. Lors des essais sur routes fermées à la circulation et lors des épreuves, tous les parcours et circuits devront être conformes au cahier des charges, approuvé par l'Inspecteur - Sécurité ou le Commissaire Sportif (I.S.)

1.6.2. Suivant la discipline, le(s) plan(s) de sécurité ou le road book sécurité sera remis à l'Inspecteur -Sécurité ou au Commissaire Sportif.

1.6.3. Une voiture conduite par une personne connaissant parfaitement le parcours sera mise à la disposition de l'Inspecteur - Sécurité et/ou du Commissaire Sportif ; la présence, à bord du **Directeur de la Sécurité** de l'épreuve ou de l'un de ses adjoints, celle de **l'un des responsables de l'équipe de sécurité** en place sur l'ES (brevet B1, au minimum), ainsi que celle d'un **C.S.**, est obligatoire.

1.6.4. Cette voiture, dite "voiture - sécurité", sera équipée d'un moyen de télécommunication avec la Direction de Course. Elle sera également munie d'un éclairage de lecture de carte si l'épreuve se déroule de nuit.

Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

- 1.6.5.** Lors de l'inspection du parcours, un véhicule avec du matériel (extincteurs, rubalise, piquets, panneaux "C19", etc.), de l'outillage et du personnel en nombre suffisant sera prévu directement derrière le véhicule mis à la disposition de l'I.S. et/ou du C.S.
- 1.6.6.** Le conducteur de cette voiture obéira aux injonctions de l'Inspecteur - Sécurité et/ou du Commissaire Sportif et devra s'arrêter dès que l'un ou (ces derniers) le lui demandera (ont)
- 1.6.7.** Sur demande de l'Inspecteur - Sécurité, le Commissaire Sportif pourra, s'il le juge nécessaire, retarder un départ en cas de problème de sécurité relevé au cours de l'inspection.
- 1.6.8.** Dans les Rallye "B", "B-Short", "Regulariy VHRS", HRS, HRF et Rallye-Sprint, le départ de la "voiture - sécurité" aura lieu de 30 à 60 minutes avant le départ du premier concurrent. Pour les Circuits, Course de Côte et Sprint, ce départ aura lieu 30 minutes avant le début des essais.
- 1.6.9.** A son retour de vérification, l'Inspecteur - Sécurité remettra un document signé au Directeur de Course, ainsi qu'au Président de Collège des Commissaires Sportifs, attestant que la sécurité, sur le parcours, est conforme aux impositions du plan de sécurité.
- 1.6.10.** Dès le début du meeting, un laissez-passer "voiture" sera délivré à l'Inspecteur - Sécurité, ainsi qu'un **badge personnalisé officialisant sa mission**.

Art. 2. - SECURITE DES PARCOURS

2.1. SERVICE MEDICAL AUX EPREUVES

De manière générale, seuls les médecins, coordinateurs ou non, accrédités par l'ASAF et les services de l'Inspection d'Hygiène du S.P.F. Santé Publique pourront, s'ils sont en possession de leur accréditation ASAF (carte similaire aux licences mais avec le titre "MEDECIN"), officier aux épreuves de l'ASAF.

Toutefois, pour les épreuves/manifestations NON SOUMISES ou NON ASSIMILEES, aux Arrêtés Royaux dont il est question ici (le slalom, le karting, l'AC-KC-RKX sur terrain privatif, par exemple), leurs organisateurs pourront faire appel à des médecins qui ne disposeraient pas de cette accréditation.

2.1.1. Le Médecin Coordinateur

2.1.1.1. Dans toutes les disciplines, la présence d'un **médecin coordinateur** urgentiste ou Breveté en médecine aiguë (si possible avec certificat de médecine de catastrophe, sur les épreuves routières), en possession de son accréditation ASAF, est obligatoire, **sauf** en:

- Rallyes d'Orientation et/ou de Régularité,
- Auto-Cross, Kart-Cross, Rally Kart-Cross sur terrain privé
- Slalom,
- Test-Days, Shake-down,
- HRS et Montée/Sprint Histo (sans Montée en Or),
- Incentives et courses sur circuits homologués,
- Démo's et Self Regularity sur circuits non permanents,

2.1.1.2. Il devra disposer d'un **sac médical** et être en contact avec la Direction de Course ou la Direction de Sécurité.

2.1.1.3. Le médecin coordinateur est tenu de prendre contact avant la manifestation, l'épreuve ou la compétition, avec les structures d'urgences établies dans la (ou les) province(s) où elle se déroule : services d'urgences, SAMU (Service d'Aide Médicale Urgente), services 112. Un accusé de réception doit être inséré dans le dossier de l'organisateur.

Il s'assurera que :

- Les plans de sécurité reprennent les parcours d'évacuation d'une étape de classement ou de démonstration (ES ou assimilée/circuit) vers les différents hôpitaux qui sont en stand-by ;
- Les itinéraires précis d'accès à ces hôpitaux, y compris les plans des villes seront disponibles pour les ambulanciers sauf si ceux-ci possèdent leur propre système de guidage ;
- Les services d'urgence des hôpitaux sont identifiés, c'est-à-dire que les coordonnées de ceux-ci figurent dans les documents officiels, en plus du numéro général de ces hôpitaux.

2.1.1.4. Averti par le médecin de l'ES, le médecin coordinateur décidera avec l'accord du Service "112" vers quel hôpital doit se pratiquer l'évacuation.

2.1.1.5. Le médecin coordinateur est également responsable des équipes médicales présentes au départ de chaque ES (voir Art. 2.1.5.)

2.1.1.6. En cas d'application du plan CATASTROPHE, (5 blessés graves ou 10 blessés toutes pathologies confondues) le médecin coordinateur responsable des secours préviendra le "112" qui déclenchera le PPMU (Plan Provincial Médical d'Urgence). Le médecin du 1^{er} SMUR (Service Mobil d'Urgence et de Réanimation) sur place assumera la fonction de DSM (Directeur des Secours Médicaux) en urgence collective, en attendant la relève par le médecin DSM provincial.

2.2.1.7. Rappels :

a. Consignes n°1 – Incident/Accident corporel propre à la manifestation y compris l'incendie d'un véhicule

En cas d'incident/accident survenant lors d'une ES et impliquant un participant/compétiteur ou un spectateur, les tâches se répartissent comme suit :

- Le Commissaire en poste demande au responsable de l'ES d'envoyer les secours ad hoc.
- En cas de besoin, le médecin de l'ES se rend sur les lieux de l'incident et établit à l'attention du médecin coordinateur un bilan (primaire, secondaire) et un inventaire des moyens de renfort éventuellement nécessaires).
- Le médecin de l'ES dispense les premiers soins, décide de la prise en charge ultérieure à appliquer et complète le document d'intervention de l'ASAF (document O). Si l'état du patient requiert son transfert et son accueil à l'hôpital, le médecin coordinateur doit impérativement alerter l'hôpital de destination en lui fournissant un bilan clinique adéquat (Compléter le document Q).
- L'équipe médicale de l'ES assure la mise en condition et, si nécessaire, l'accompagnement en ambulance. Dans ce cas, l'ambulance et l'équipe seront remplacées au départ de l'ES par leurs réserves respectives.
- Si la situation le requiert, appel peut être fait à un renfort "SMUR" via le Centre de Secours 112 auquel le médecin coordinateur transmettra la demande et le bilan ainsi que les coordonnées exactes du lieu d'intervention.
- Dans ce cas, en vertu de la Loi relative à l'Aide Médicale Urgente, le Centre de Secours **112** assure l'envoi sur les lieux de moyens de secours appropriés ainsi que le suivi et la gestion des interventions.

b. Consignes n°2 - Intervention sanitaire pour un riverain (découverte locale par un Commissaire)

L'équipe médicale sur place assure les premiers soins en attendant les secours publics Ambulances, **112** et SMUR éventuel.

Elle avertit sans délai le médecin coordinateur qui fait appel au Centre de Secours 112 et l'informe du bilan, du lieu d'intervention et du lieu de pénétration.

c. Consigne n°3 - Intervention sanitaire pour un riverain (appel direct au Centre de Secours 112 par un particulier)

Le Centre de Secours dépêche les moyens appropriés et informe le médecin coordinateur de cette intervention.

Le médecin coordinateur prend toutes les mesures de sécurité pour permettre l'intervention des équipes dépêchées par le Centre de Secours **112**.

Le cas échéant, l'équipe médicale de l'épreuve prodigue les premiers soins à la victime en attendant sur place (ou après la mise en sécurité) l'arrivée du SMUR et/ou de l'ambulance agréée **112**.

d. Consigne n°4 - Incendie hors épreuve (habitation)

Découverte locale par un Commissaire :

- Information immédiate au Centre de Secours 112 et au service d'intervention sur place (nature, lieu et point de pénétration)
- La Direction de Sécurité prend les mesures nécessaires pour garantir l'accès à l'intervention des services de secours externes.

Appel direct au Centre de Secours 112 par un particulier :

- Le Centre de Secours 112 dépêche les secours adéquats et informe la Direction de Sécurité qui prend les mesures nécessaires pour garantir l'accès et l'intervention des services de secours externes.

e. Consigne n°5 - Accident de grande ampleur avec nombreuses victimes (plan catastrophe)

- Seuil de déclenchement : 5 victimes graves ou 10 victimes gravitées confondues.
- Action : mesures de sécurité et facilitation d'accès aux secours
 - Le médecin coordinateur prend toutes les dispositions pour prodiguer sur place, les premiers soins aux victimes.
 - Les intervenants prévus par les plans de secours et en particulier par le PPMU (volet médical du plan catastrophe) assument leurs missions ; en particulier, le médecin du 1er SMUR sur place assumera la fonction de D.S.M. en urgence collective en attendant la relève par le médecin D.S.M. provincial.
 - Les moyens sanitaires de l'épreuve sont mis à la disposition du D.S.M.
 - L'officier responsable du service incendie assure la Direction des Secours.

Remarque : les autres dispositions générales réglementaires d'application sont prises conformément aux réunions de sécurité communales et provinciales.

2.1.2. Service médical particulier aux manifestations "Vitesse" sur circuits homologués

2.1.2.1. Le médecin, est accompagné d'un infirmier et doit disposer d'un matériel de premiers secours reprenant au moins une minerve, une valise de réanimation et de l'oxygène.

2.1.2.2. En cas d'intervention, il complètera le document O du rapport d'homologation et le document Q en cas d'accident grave.

2.1.2.3. Un deuxième médecin est requis dans un des véhicules d'intervention)

2.1.3. Service médical particulier aux épreuves routières

Devra toujours être en conformité avec l'A.R. du 27.11.97, ses annexes et modifications.

Au départ de chaque épreuve de classement :

Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

- 2.1.3.1. En plus du médecin coordinateur présent au PC médical de l'épreuve ou manifestation, un médecin sera toujours présent au départ de l'ES ou du parcours chronométré et il sera accompagné d'un **paramédical** ;
- 2.1.3.2. Ceux-ci doivent disposer **d'un sac médical**.
- 2.1.3.3. Ils doivent pouvoir se rendre rapidement sur les lieux d'un accident, soit à bord d'un véhicule d'intervention médical rapide, soit à bord du véhicule du responsable de l'ES ;
- 2.1.3.4. En un point intermédiaire, si les ES dépassent 15 km en ligne : présence d'une deuxième équipe médicale identique à la première ;
- 2.1.3.5. Le médecin complétera le document N (vérification de la conformité du matériel contenu dans les ambulances qui doivent être "aux normes 112"). Il remettra ce document au C.S. accompagnant l'I.S. chargé de vérifier la conformité de la sécurité mise en place sur le parcours. En cas d'intervention, il complétera le document O du rapport d'homologation. En outre, le document Q devra être complété en cas d'accident grave ;
- 2.1.3.6. Il est recommandé qu'au vu des tâches à effectuer, le médecin soit au poste de départ **de l'ES**, environ **1 heure 30** avant le passage du premier concurrent.

2.1.4. Service médical particulier aux épreuves d'Auto-Cross, de Kart-Cross, de Rallye Kart-Cross sur terrain privé et de Slalom, "Journée Découverte", "Journée VIP", "Shakedown", Montée/Sprint Histo (sans montée en Or), Incentives, Démo's Vintage et Self Regularity Vintage

- 2.1.4.1. La présence d'un médecin accompagné d'un **paramédical** (sauf en Slalom, pour le paramédical) est obligatoire au départ de l'épreuve ; c'est à lui qu'il appartiendra d'organiser la coordination des secours tels qu'ils sont définis à l'Art. 2.1.5, ci-après.
- 2.1.4.2. Il doit disposer **d'un sac médical**
- 2.1.4.3. Le médecin complétera le document N (vérification des ambulances) et, en cas d'intervention, le document O du dossier d'homologation. En outre, le document Q devra être complété en cas d'accident grave.

2.1.5. Coordination des services de secours

- 2.1.5.1. La coordination des services de secours médico-sanitaires doit être sous la responsabilité du médecin coordinateur qui se trouve au PC médical. Cependant, en cas de catastrophe, et selon les normes en vigueur, la direction générale des secours est sous la tutelle de l'Officier des Pompiers, tandis que la direction des services médico-sanitaires est sous celle du D.S.M. (Médecin Directeur des Secours Médicaux de la province concernée).
- 2.1.5.2. Un PC médical peut être établi dans un lieu défini, avec des communications radio et GSM propres au service médical. Ce PC est en relation avec la Direction de Course ou la Direction de Sécurité.
- 2.1.5.3. Le dispositif ambulancier peut aussi disposer d'un PC, établi en collaboration étroite avec le Service médical.
- 2.1.5.4. Un "officier de liaison" du service ambulancier sera en contact permanent avec le médecin coordinateur de l'épreuve.
- 2.1.5.5. Pour éviter certains retards de prise en charge ou dans les déplacements des ambulances préjudiciables aux patients ou à l'organisateur, il y a nécessité d'une coordination des services, et d'une collaboration étroite. En rallye, les services médico-sanitaires doivent être sur une fréquence radio propre, différente de la fréquence Direction de Course ou Direction de Sécurité. Ceci afin d'éviter les interférences avec l'organisation générale du rallye ou les faits relatés à la Direction de Sécurité, pour permettre également un échange de messages prioritaires entre services de secours. Les PC (médical et ambulancier), ainsi que le médecin coordinateur doivent bénéficier d'une liaison radio avec la Direction de Course ou de Sécurité.

2.1.6. L'Inspecteur - Sécurité (et, en Slalom, l'Observateur)

Il collationnera les différents documents relatifs à la vérification de la sécurité passive.

La déclaration, par le médecin coordinateur ou par le médecin responsable des secours médicaux d'urgence, lui sera remise dès que possible, selon laquelle les médecins présents sont bien accrédités et que le rapport de vérification du matériel des ambulances a été valablement établi par le(s) médecin(s) en poste (voir point 2.1.5, ci-dessus).

Il est rappelé aux organisateurs que le départ d'une épreuve ou manifestation ne peut être donné sans l'assentiment conjoint de l'IS, des Commissaires Sportifs et du médecin coordinateur (ou du médecin responsable du service médical d'urgence).

L'Inspecteur - Sécurité en Rallye, Rallye-Sprint, Course de Côte et Circuit non-permanent - l'Observateur en Slalom - le C.S. ou l'I.S. en Circuit permanent, Auto-Cross, Kart-Cross et Karting –collectera les documents N et fera part de ses remarques au médecin coordinateur.

2.2. AMBULANCES

2.2.1. Contrat de partenariat exclusif

Une **convention** a été signée entre l'ASAF et la société **AMBUCE RESCUE TEAM** en vue de couvrir **l'ensemble des épreuves ou manifestations placées sous l'égide de l'ASAF**. Pour être reprises à son calendrier, **toutes les épreuves ou manifestations doivent être couvertes par les services mentionnés dans ce contrat** (Voir chapitre 5.B - CONVENTIONS), sauf en ce qui concerne les épreuves organisées à l'étranger.

Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

En cas de **non-respect** des conventions conclues, la licence d'homologation et l'approbation du règlement ne pourront être accordées, respectivement, par l'I.S. ni par la Fédération ASAF.

Par contre, dès constatation de la **conformité** de ces impositions (contrat de commande d'ambulance(s), passé avec la société AMBUCE RESCUE TEAM (formulaire disponible sur le site Internet www.asaf.be), l'I.S. adressera la licence d'homologation au secrétariat de l'ASAF. Le Règlement Particulier de l'épreuve et le plan général de Sécurité pourront alors être approuvés par les instances concernées.

2.2.2. L'organisateur informera le service mis en place de la manière prévue ci-dessous :

Trois mois avant sa première activité, l'organisateur est tenu de fournir à AMBUCE RESCUE TEAM, le calendrier de ses manifestations concernées par ladite convention, ainsi que leurs localisations.

Il est également tenu de lui faire parvenir, deux mois avant l'épreuve, son timing exact, ainsi que les endroits précis des "Starts" d'ES. Il lui est vivement conseillé de désigner un ou plusieurs points de rendez-vous en dehors du centre du rallye (souvent embouteillé) pour les véhicules qui ne sont pas destinés à rester en réserve au PC.

Dans un souci d'efficacité, ces communications comprendront les adresses complètes du PC et des endroits de rendez-vous (Commune, rue et N° - ou celle de l'habitation la plus proche-), ainsi que leurs coordonnées GPS.

2.2.3. Les ambulances doivent être des véhicules conformes à la définition du Service Public Fédéral - Intérieur : **ambulances aux normes "112"**.

En règle générale, il faut, au minimum, **deux ambulances** sur une épreuve ou une manifestation.

En cas de départ de l'une d'entre elles vers un hôpital ou si elle est occupée par un blessé, en phase de stabilisation ou de traitement, l'épreuve peut continuer avec l'autre.

Dans certaines disciplines, toutefois, **une seule ambulance** est requise :

- En Karting,
- En Slalom,
- En Circuit "Incentive" et en "Self Regularity/ Démo's Vintage",
- Lors des "**Journées Découverte**" (anciens Tests Days "Publics") ou des "**Journées VIP**" (anciens Test Days "Réservés")
- Lors des "Shake Down",
- Lors des "Montées/Sprints" Historiques" ne comportant pas de "Montée en Or",
- Lors des "HRS",
- Lors des Auto-Cross/Kart-Cross/Rallye Kart-Cross.

Il est rappelé que dans les disciplines où une seule ambulance est obligatoire, en cas de période d'occupation de cette ambulance (sur place ou "en évacuation"), l'épreuve sera interrompue tant que celle-ci ne redeviendra pas totalement disponible pour une autre intervention éventuelle.

Il va de soi que les organisateurs des événements repris ci-dessus, s'ils veulent s'assurer de la poursuite de la manifestation dans le cas où l'ambulance unique est déjà occupée, peuvent en prévoir deux ou plus.

En Rallye "B", (traditionnel, "Legend Rally" et "B-Short"), une ambulance est obligatoire au départ de chaque ES, plus une, en réserve au PC.

Rappel : Pour les étapes en ligne de plus de 15 km, une équipe médicale identique à la première et une ambulance seront nécessaires, sur le parcours (Voir 2.1.3.4.), par tranches de 15 km. Les endroits où seront installées les éventuelles ambulances supplémentaires seront déterminés par le bon sens, au vu du tracé de l'ES.

Les épreuves de Régularité et les manifestations de Démonstration à allure libre organisées sur des routes fermées à la circulation publique sont assimilées à celles des Disciplines Sportives correspondantes (Rallyes, Rallyes-Sprint, Courses de Côtes, Sprint, ...).

Tableau des moyens de secours d'urgence à mettre en place, par discipline

	Médecin coordinateur	Médecin/ES*	Paramédical ou Infirmier/ES*	Nombre d'ambulances
Rallye de type « B », « B-Short », « Regul. VHRS »	1	1	1	1 au PC + 1* par ES
Rallye type "HRF"	1	1	1	1 au PC + 1* par ES
Rallye type "HRS"	0	1	1	1
Rallye sprint	1	1	1	2
Rallye Kart-Cross sur terrain privé	0	1	1	1
Rallye Kart-Cross en tout ou en partie sur la voie publique	1	1	1	1
Sprint	1	1	1	2
Course de côte	1	1	1	2
Sprint Histo sans M.O.	0	1	1	1
Sprint Histo avec M.O.	1	1	1	2
Montée Histo sans M.O.	0	1	1	1

Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

Montée Histo avec M.O.	1	1	1	2
Slalom	0	1	0	1
Auto-Cross / Kart-Cross/ RKX	0	1	1	1
Incentive/Self Regul.- Démo's Vintage	0	1	1	1
Journées Découverte (anciens Test-Days "publics") via ASAF	0	1	1	1
Journées d'essais privés (anciens Test-Days "privés") via ASAF	0	0	0	0
Rallye " B " : Shake Down / Journée VIP (anciens Test Days Réservés)	0	1	1	1

* Si un point de l'ES se trouve à une distance supérieure à 15 kms du départ (sans parcourir l'éventuelle boucle en entier), les secours médicaux en place sur cette ES seront dédoublés.

2.2.4. En Rallyes de type Régularité (ASAF ou Marathon) et/ou d'Orientation, sur routes ouvertes, aucune ambulance n'est requise.

2.2.5 Lors des manifestations ne comportant qu'une seule ES, une des deux ambulances, sera située au PC course, au PC médical **ou à l'endroit jugé le plus opportun pour son efficacité.**

2.2.6. Chaque ambulance est vérifiée par le médecin de l'ES (ou le médecin coordinateur). Un document doit attester qu'elle est opérationnelle et que l'équipement requis par la Législation en la matière est bien présent (document N du rapport d'homologation). Le document "N" doit être remis au CS, qui informera la Direction de course de la conformité ou non de l'ambulance.

2.2.7. Concernant l'équipage de l'ambulance, au moins **deux** membres doivent être en possession d'un badge AMU en ordre. Les badges des deux membres ainsi que, le cas échéant, l'accréditation ASAF du Médecin en poste, doivent être vérifiés par le C.S.

Les autres membres d'équipage doivent être, au moins, secouristes.

Toute ambulance non-conforme devra être adaptée ou remplacée avant le départ de l'ES.

2.3. VEHICULES D'INTERVENTION ET DE DEPANNAGE

2.3.1. Un véhicule de dépannage, avec moyen de levage, se trouvera sur le parcours de chaque course (sauf en Karting et Slalom) à l'endroit jugé le plus adéquat par l'organisateur. En Rallye "B" (traditionnel, "Regularity VHRS Rally" et "B-Short") et Rallye-Sprint, un véhicule d'intervention, muni d'un câble, se trouvera au départ de chaque ES.

Le véhicule de dépannage avec moyen de levage, dont il est question plus haut, pourra utilement remplacer un des véhicules d'intervention s'il possède à son bord le matériel inventorié ci-après.

En Circuit, deux véhicules d'intervention sont obligatoires, avec à leur bord un pilote et un co-pilote.

En Circuit, en Rallye "B", "Regularity VHRS Rally", "B-Short" et en "Rallye-Sprint", un véhicule d'intervention bénéficiera de l'équipement minimum suivant :

- 1 ou 2 feux bleus clignotants sur le toit (en circuit, seulement) ;
- 1 poste de radio fixe (en parfait état de marche), assurant une liaison efficace avec la Direction de Course à partir de n'importe quel endroit du circuit ou du parcours ;
- 2 extincteurs de 6 kg minimum ;
- 1 couteau ;
- 1 couverture (laine, isotherme) ;
- 1 câble de remorquage prêt à l'emploi ;
- 1 barre à mine + 1 pied-de-biche ;
- 1 cisaille + 1 scie à métaux ;
- 1 marteau de 1.500 gr ;
- 1 paire de gants de travail.

2.3.2. La "SAFETY CAR" est un véhicule d'intervention, équipée de deux ou trois feux "orange" en état de marche, dont le rôle est de neutraliser une compétition en circuit et ce, durant un certain laps de temps.

2.4. UTILISATION ET SIGNIFICATION DES DRAPEAUX

Voir tableau des drapeaux et règlement particulier de la discipline.

Les dimensions des drapeaux doivent être, au minimum, de 60 X 60 cm.

2.5. UTILISATION DE LA SIGNALISATION

Remarque :

En Karting, il y a lieu d'assimiler la notion de Stand à : "Aire de travail/réparation mise à la disposition des concurrents".

2.6. PARCOURS CHRONOMETRE A USAGE PRIVATIF (ES)

- 2.6.1.** Un parcours chronométré doit être surveillé sur toute sa longueur par des Commissaires Licenciés CAS brevetés (ou Stagiaires, pour certaines missions), en possession d'un drapeau rouge, d'un pied de biche, et d'un coupe ceinture. Il doit exister une liaison radio ou téléphonique efficace entre le départ et l'arrivée et avec tous les postes de Commissaires, ainsi qu'entre le départ d'une ES et la Direction de Course.
- 2.6.2.** Sauf cas particuliers autorisés par les autorités civiles, il est interdit d'utiliser des barrières métalliques pour contenir les spectateurs, sauf si ces barrières sont installées suffisamment en retrait de la route (distance minimum à déterminer par l'I.S. suivant la situation particulière).
- 2.6.3.** Les « échappatoires » seront matérialisées conformément au plan de sécurité (sur une distance minimale de 50, voire 80 mètres ou plus, en fonction de la vitesse d'approche, sauf impossibilité géographique). Il est convenu, sauf situation particulière, d'attribuer à ces "échappatoires" les mêmes longueurs qu'aux zones interdites "freinage" qui sont d'application à cet endroit.
- 2.6.4.** L'organisateur est tenu de signaler et de délimiter, sur le terrain, les zones interdites au public. Ces zones sont désignées par des disques bordés de rouge et avec la silhouette d'un piéton au centre (panneaux C19). Il est conseillé qu'ils soient "double face". Les zones de sécurité interdites au public doivent obligatoirement être délimitées, soit naturellement (murs, clôtures, bâtiments, haies, etc.), soit par de la rubalise ou du grillage en plastique (sauf la Z.I. généralisée de 10 m de part et d'autre de la chaussée des ES).

Rappel : En plus des zones interdites dont les pourtours sont matérialisés comme décrit ci-dessus, il y a lieu de tenir compte de l'existence d'une zone interdite généralisée (non matérialisée) de 10 mètres de part et d'autre de la chaussée. Cette interdiction doit figurer dans l'ordonnance de police prise à l'occasion de l'épreuve et être rappelée sur le terrain par des panneaux spécifiques installés aux endroits adéquats (Voir art.1.3.2, ci-dessus et dessins de l'art.2.7, ci-après).

Les organisateurs établiront donc leur plan de sécurité compte-tenu de cette imposition de l'ASAF, vivement recommandée, également, par la Commission "Rallyes" de l'IBZ.

Les organisateurs solliciteront donc **OBLIGATOIREMENT** des bourgmestres concernés, pour reprendre cette interdiction, dans la rédaction de l'arrêté de Police relatif à la manifestation.

Le texte suggéré dans la brochure explicative éditée par le SPF Intérieur (pages 45, 46 et 47) est libellé comme suit et peut être reproduit tel quel dans les Arrêtés de Police :

"Une zone de 10 mètres s'étendant de part et d'autre de la chaussée, à partir de ses bords, est interdite au public sur toute la longueur des parcours chronométrés (ou fermés à la circulation publique), sauf aux endroits où une infrastructure spécifique, plus restrictive ou moins restrictive, a été mise en place par l'organisateur, en accord avec les autorités. Dans ce cas, les impositions particulières arrêtées pour le site considéré sont prépondérantes".

Si, pour une raison qui échappe à notre compréhension, un bourgmestre se refusait, **malgré la demande de l'organisateur**, à intégrer cette interdiction dans son arrêté, le dispositif mis en place serait considéré comme une mise en garde du public, du danger que représente le fait de se trouver dans cette zone.

Si, de plus, le Bourgmestre refusait la présence des panneaux spécifiques, l'organisateur serait invité à remettre à l'Inspecteur - Sécurité (afin qu'il reste annexé à la licence d'homologation), un document (lettre du Bourgmestre, Procès-Verbal de la réunion de concertation, etc.) où apparaît clairement son refus.

La copie certifiée conforme de la demande faite au Bourgmestre pour mettre en place ce dispositif lors de cette épreuve (clairement identifiée) devra également être annexée à la licence d'homologation. La licence d'homologation pourrait alors être délivrée à titre dérogatoire et un plan de sécurité pourrait être accepté, qui ne tiendrait pas compte de la présente imposition de la Fédération.


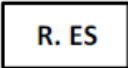



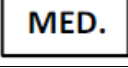

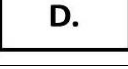


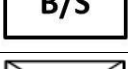

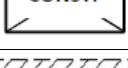




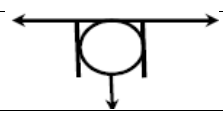


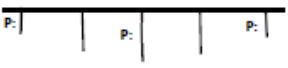

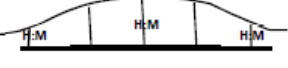
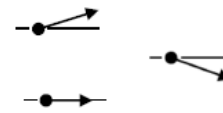


Il va de soi que la couverture de l'épreuve par les diverses assurances souscrites par l'ASAF restera acquise aux épreuves à qui la licence dérogatoire aura été accordée.

- 2.6.5.** Des extincteurs seront répartis sur l'ES et sur le parcours, selon les dispositions prises sur le plan de sécurité, en nombre et aux emplacements requis par l'exigence de la discipline. Chaque poste sera équipé d'un extincteur (6 kg), au minimum. Ces extincteurs **porteront la marque attestant de leur vérification annuelle ou de leur validité**. Pour certains extincteurs de location, la conformité de ceux-ci est reprise dans le contrat de location ou sur la facture. Leur nombre ainsi que les endroits où ils seront placés seront renseignés dans le plan de sécurité. La validité de ces extincteurs sera contrôlée par l'I.S. lors de son passage en début d'épreuve.
- 2.6.6.** L'organisateur devra fournir, avant le départ de l'épreuve et ce, à chaque poste de Commissaire, une enveloppe contenant le plan général de l'ES (avec poste numéroté), une liste des engagés, les autorisations adéquates, un constat d'accident, l'attestation d'assurance, le timing de l'épreuve ainsi que le plan de sécurité de son poste. Ce plan devra être collé sur l'enveloppe. L'organisateur veillera, comme renseigné sur le plan de sécurité, à matérialiser et **numéroter les postes de Commissaires et les postes "Vigie", sur le parcours de l'ES.**

Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

2.7. Symboles ou représentations schématiques officiels

Les symboles repris dans cette planche peuvent être téléchargés depuis le site Internet www.asaf.be.

LEGENDE	SYMBOLE ou REPRESENTATION	LEGENDE	SYMBOLE ou REPRESENTATION
Poste de sécurité		Gros ballot, Big-Bag	GB
Extincteur	E	Pneus	PN
Responsable d'E.S.		Protection/Petit ballot	P
Véhicule d'intervention		Déviation	DEV
Ambulance		Poteau électrique	
Médecin		Fil barbelé / Clôture	
Dépanneur		Haie / Buisson	XXXXXXXXXX
Poste de soins		Rivière / Eau	
Buvette / Snack *		Arbre	
Construction *		Caniveau	
Zone interdite délimitée/matérialisée + dimensions *		Zone 10 mètres Simple (à orienter)	
Ruban balise ("Rubalise")		Zone 10 mètres Double (Recto-Verso)	
Sens de la course		Cônes	
Fossé + profondeur * (ligne épaisse = bord de route)		Zone de Prévention captage d'eaux + Fin de Zone	
Talus + hauteur * (ligne fine = faite du talus)		Si utile : Route en montée → en descente → horizontale →	
Heras	>H<	WAY IN -Entrée directes pour les véhicules de secours (ambulance, pompier)	
Nadar	>N<	WAY OUT - Sortie directes pour les véhicules de secours (ambulance, pompier)	

* à moduler éventuellement et à situer de manière précise, en adaptant le dessin à la configuration réelle

2.8. CHICANE ARTIFICIELLE

Pour la construction de chicanes, il est imposé l'emploi de cônes en caoutchouc d'une hauteur de 60 cm, au minimum, de "big-bags" remplis d'un matériau déformable, de bottes de paille, de bacs à eau ou de pneus. Il est recommandé d'entourer les chicanes en paille ou en pneus d'un filet de protection en Nylon ou genre "tennis". Il est interdit de construire des chicanes avec des fûts (tonneaux)

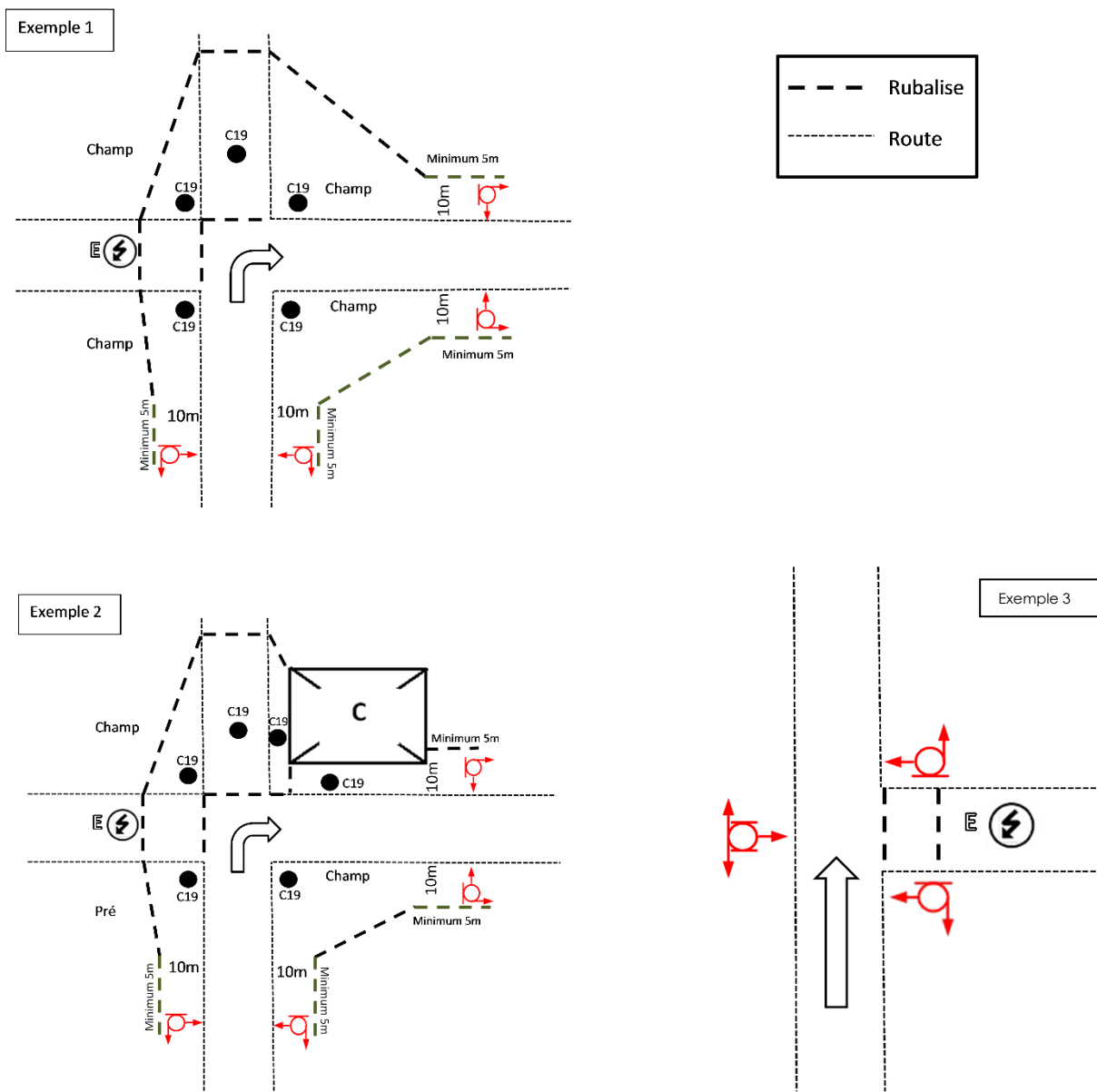
Pour les chicanes fabriquées avec des pneus, la hauteur sera de 50 à 80 cm. Pour celles constituées de pneus de voitures, chaque groupe de pneus sera cerclé en 3 points, au minimum, avec des cerclages en Nylon. Les groupes de pneus seront reliés entre eux par un point de cerclage, au minimum.

Si on utilise des petites bottes de paille, elles seront disposées selon le schéma ci-après. Le plan du poste repris au plan de sécurité précisera exactement les distances à respecter.

Il devra y avoir une distance de 10 m, au minimum, entre chaque élément de la chicane (voir schéma ci-après) L'entrée de la chicane doit être facilement repérable. A cet effet, la chicane devra être pré-signalée par des panneaux fléchés (fond blanc avec flèche rouge) ainsi que par des cônes de couleur rouge et blanche qui délimiteront artificiellement le rétrécissement de la piste et préciseront l'entrée de la chicane. Ces cônes seront disposés au mieux des possibilités offertes par le caractère spécifique de chaque discipline.

Afin que la "chicane" soit le plus visible possible, elle sera, en outre, entourée de rubalise de couleurs rouge et blanche.

Les zones interdites au public seront matérialisées, de part et d'autre de la route, sur une longueur **minimale** de **50** mètres avant le premier élément de la chicane et après le dernier élément de celle-ci (sauf impossibilité géographique).

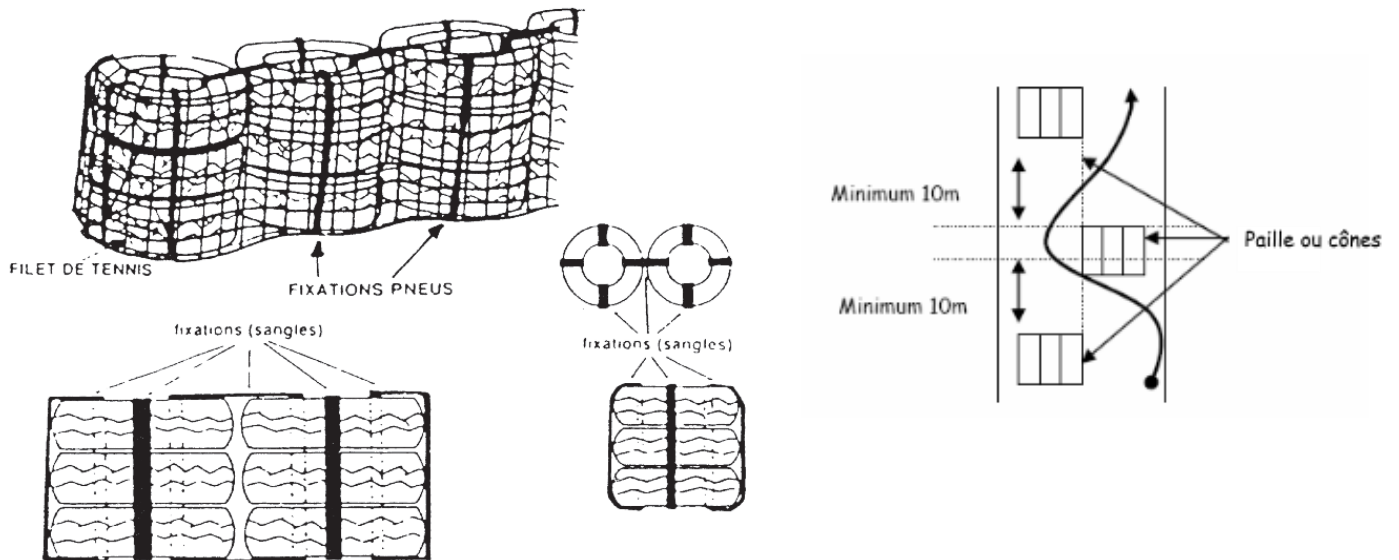
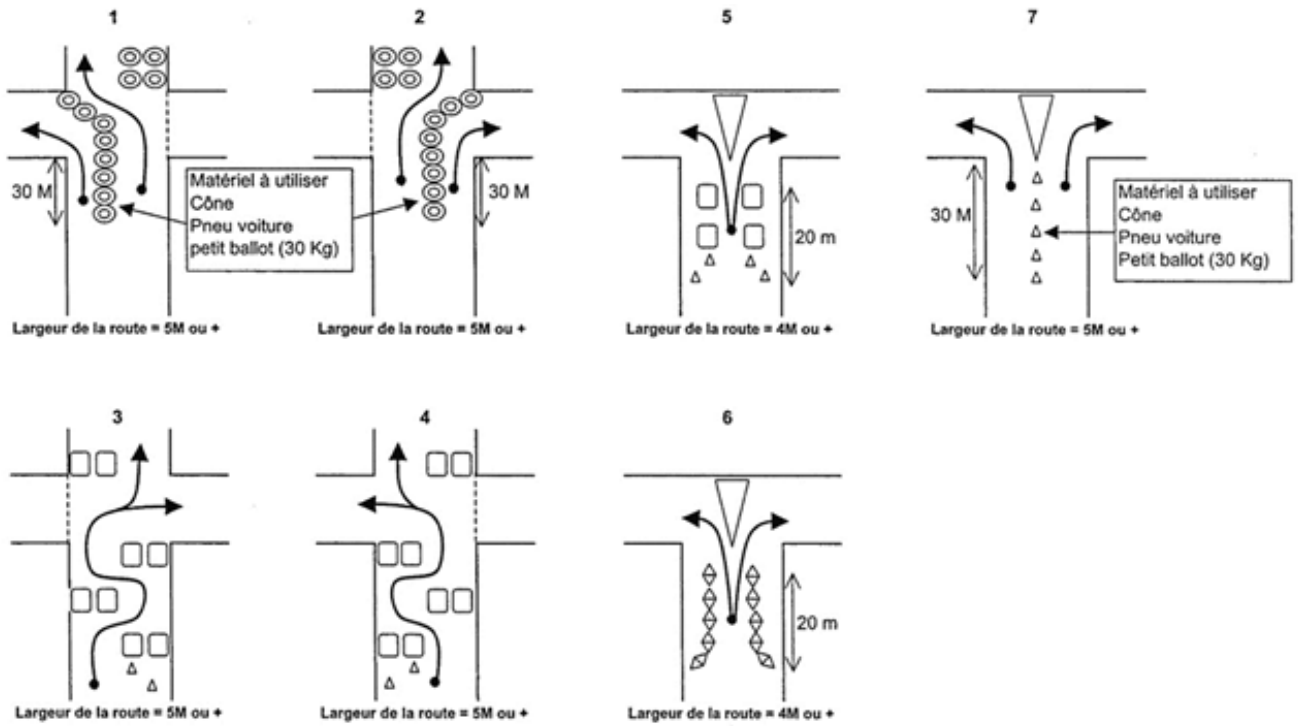


Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

Construction OBLIGATOIRE d'une CHICANE en sortie d'étape "Show" : Rallye B ; B/Short et Rallye-Sprint.

Dessin 1, 2 et 7 : le matériel à utiliser = UNIQUEMENT – cônes, pneus voitures ou petits ballots (30kg)

Dessin 3, 4, 6 et 8 : le matériel à utiliser est précisé à l'article 2.7.



Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

2.9. POSTE DE SECURITE

- En circuit, chaque poste de Commissaire sera composé idéalement de 2 à 5 Commissaires licenciés opérationnels, suivant la licence d'homologation.
- Pour les autres disciplines, sauf en Slalom, un poste de sécurité comprendra au minimum, 2 et, idéalement, 3 Commissaires licenciés, à savoir :
 - Un Commissaire avec drapeau rouge et sifflet ;
 - Un Commissaire radio en liaison avec le départ (sauf en Karting) ;
 - Un Commissaire préposé à l'intervention.

Dans certains cas où le public n'est pas attendu en grande affluence ou dans les cas où une personne, seule, peut s'acquitter des tâches y requises, un commissaire, seul, pourra être installé. Cette particularité devra être précisée dans le plan de sécurité et le poste se dénommera alors "**Poste Vigie N°--**".

Le bien-fondé de cette éventualité sera apprécié par l'I.S. et devra être soumise à l'agrément de la Commission Rallyes du NCCN.

Dans certains cas, le rapport d'inspection du parcours pourra obliger l'organisateur à protéger certains postes de sécurité, suivant le plan de sécurité.

POUR LEUR PROPRE SECURITE ET POUR L'EXEMPLE A DONNER, LES COMMISSAIRES AURONT A CŒUR DE NE PAS SE PLACER OSTENSIBLEMENT DANS LES ZONES INTERDITES AU PUBLIC, NI DANS LA ZONE NEUTRE AMENAGEE DEVANT L'EMPLACEMENT DE LEUR POSTE.

ANNEXE 1 : TABLEAU DES DRAPEAUX UTILISES EN SPORT AUTOMOBILE

Drapeaux :

Les dimensions des drapeaux doivent être de 60 x 60 cm, sauf pour le rouge qui est de 80 x 100 cm.

1	National : Signal de départ de l'épreuve
2	Damier : Signal de fin d'ES, de fin d'épreuve ou d'entraînements
3	Rouge : <u>En Circuit</u> : Arrêt de la course <u>En Slalom et CC/Sprint</u> : fermeture du parcours <u>En Rallye, Rallye-Sprint, Slalom, CC/Sprint</u> : Signal de danger. Ralentissez afin de pouvoir vous arrêter devant TOUT obstacle (y compris, un véhicule venant en sens inverse) et <u>maintenez votre vitesse réduite jusqu'à la fin de l'ES ou du parcours chronométré</u>
4	Jaune (en circuit) : Signal de danger, interdiction de dépasser
5	Jaune à bandes rouges verticales : Changement d'adhérence, présence d'huile, flaque d'eau, etc.
6	Noir + n° : Rentrer au stand au prochain passage, se présenter à la Direction de course
7	Noir/Blanc divisé en diagonale + n° : Avertissement pour conduite antisportive
8	Noir avec disque orange + n° : Rentrer au stand au prochain passage, ennui mécanique, risque de danger
9	Blanc : Vous allez rattraper un véhicule lent (Concurrent en difficulté, voiture d'intervention, ambulance, Safety Car, ...) - Immobile : Vous allez le rattraper, plus d'un poste, plus loin - Agité : Le véhicule lent est entre vous et le poste suivant
10	Bleu clair immobile : Un véhicule plus rapide va vous dépasser Bleu clair agité : Laisser passer le véhicule qui vous dépasse
11	Vert : Ouverture du parcours chronométré, fin de risque signalé, départ tour de chauffe ou d'essai
12	Vert avec un chevron jaune : Faux départ
13	Bleu avec diagonales opposées rouge + n° : Arrêt pour un pilote, avant qu'il ne soit doublé ou aussi quand il a été doublé (à utiliser, si le règlement de la course le prévoit)
14	Mauve avec diagonales opposées blanc + " 60 " entouré d'un cercle blanc : Neutralisation de la course par le " Code 60 ". Interdiction de rouler à plus de 60 km/h.

ANNEXE : DRAPEAUX FIA et CIK

FICHE TECHNIQUE
Signalisation - Drapeaux

