

Chapitre II

PREVENTION ET SECURITE DES PARCOURS

Art. 1. - INSPECTION DES CIRCUITS ET DES PARCOURS

1.1. Généralités

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 et Kart-Cross où l'homologation et l'obtention de la licence d'homologation se feront le jour de l'épreuve.
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 (Communautaires et Provinciales) organisées en Fédération Wallonie-Bruxelles.
3. Sauf dans le cas des « circuits permanents », la validité de cette licence d'homologation expire le 31 décembre de l'année au cours de laquelle elle a été délivrée.
4. Toute licence d'homologation devient caduque dans le cas où la piste 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 inspection.
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.
6. Pour ce qui est des épreuves Nationales et Internationales reprises au calendrier du RACB-Sport tout octroi de licence d'homologation est subordonné à l'autorisation dudit RACB-Sport et, normalement, consécutif à une inspection sur place de la part de ses I.S.
7. Chaque inspection en vue d'une homologation donne lieu à la perception de droits.
8. 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.
9. 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.
10. Pour les parcours de Course de Côte, Sprint, Rallye-Sprint, Rallye de type B, Legend Rally's ou B-Short, Slalom, Tout-Terrain, Auto-Cross et Kart-Cross, l'organisateur est responsable de la transmission et de l'exécution des points repris sous 1.6. ci-dessus.
11. 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.

12. 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 et Q), même si celui-ci organise plusieurs épreuves.

- La feuille explicative sur la composition du dossier
- Document A : adresse du rapporteur ASAF et des membres.
- Document B : planche « type » pour road book 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.
- 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 et Q.

1.2. Procédure de demande d'homologation

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.
2. 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 mars 2003 ainsi qu'à la Circulaire OOP25 du 1^{er} avril 2006, le demandeur prendra contact avec l'I.S. afin de fixer les jour et heure de la visite d'homologation. Cette homologation devra avoir lieu, au plus tôt, 3 mois et, au plus tard, 2 mois avant l'épreuve.
3. 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.

1.3. Parcours et/ou Pistes non permanents

1. Les organisateurs de Karting, de Rallye (types B, B-Short, Rallye – Sprint) et de Course de Côte/Sprint sont tenus d'introduire une demande d'homologation.
2. Un dossier sera adressé au « Service Public Fédéral Intérieur » (ex Ministère de l'Intérieur) sauf en Karting, comprenant :
 - une carte générale du parcours
 - le Road-Book de sécurité (avec les modifications demandées par l'I.S. de l'ASAF y apportées) (Voir « **Remarque importante** », au point 7 du présent article)
 - la licence d'homologation et le document « P » délivré par lui
 - les cartes des ES à l'échelle 1/20.000 et les photos aériennes s'y rapportant (Voir 1.5. ci-après)
 - les autorisations communales
3. **L'inspection préalable sera faite par un seul Inspecteur - Sécurité. En rallye, 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.**
4. En Circuit Karting non permanent, une personne désignée par le G.T. Karting ASAF, accompagnera l'Inspecteur Sécurité lors de l'homologation préalable ainsi que le jour de l'épreuve.
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.) dans les épreuves C.F. et par le Chef de File des C.S. dans les autres épreuves. 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.
6. En Auto-Cross et Kart-Cross, 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.
7. **Documents et renseignements à fournir lors de l'inspection préalable**

REMARQUE IMPORTANTE : Depuis le 1^{er} janvier 2014, les organisateurs d'épreuves routières soumises aux dispositions de l'A.R. paru au M.B. le 5 décembre 1997, 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, 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) 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'EC 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).

En règle générale, plus aucune licence d'homologation ne sera délivrée si le plan de sécurité ne tient pas compte de cette imposition.

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 road-book de sécurité.

- a) Le(s) plan(s) de sécurité ou le road book sécurité comprendra(ont) au moins :
- 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**.
 - Une carte à l'échelle 1/20.000 du ou des parcours d'ES (routes fermées à la circulation normale), reprenant le kilométrage, le sens de la course, les postes de commissaires et leur numéro pour la « Course de Côte » et « sprint ». Pour les Rallyes « B », « B-Short » et « Rallye-Sprint », il reprendra en plus les « CH », « START », « FF » et « TRC ». Le secrétariat de l'ASAF est à même de fournir les copies des cartes gratuitement, sur demande de l'organisateur.
- b) Une feuille reprenant tous les symboles utilisés (voir annexe 1 du dossier Sécurité-Homologation)
- c) Un plan du poste, sur feuille de format A4 (voir document B du dossier Sécurité-Homologation) par poste de sécurité et/ou à chaque accès de la piste ou route reprenant, dans la configuration et l'échelle les plus exactes possibles (en ce qui concerne les dessins des plans de sécurité, l'échelle de représentation est celle-ci : une route de 2 mètres de large = 1 cm sur le plan).
1. Les lignes de départ et d'arrivée
 2. Le sens de la course
 3. Le kilométrage exact par rapport au départ
 4. L'emplacement ou le point de stationnement de la (des) voiture(s) de service et d'intervention
 5. L'emplacement ou le point de stationnement du (des) poste(s) de secours (ambulance, Croix Rouge, etc.)
 6. L'emplacement ou le point de stationnement de la (des) dépanneuse(s)
 7. La largeur minimale de la piste ou de la route
 8. La nature du sol ou du revêtement : tarmac ; béton, terre, empierré, etc.
 9. Le type de route : impasse, chemin de terre, etc.
 10. 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, il est impératif de protéger les clôtures en fil de fer, barbelé ou non, qui se trouvent sur le parcours (même ceux dans les haies ou sur des talus) sauf si l'I.S., lors de l'homologation du parcours, juge cela que ce n'est vraiment pas nécessaire. Dans **ce cas, il devra en indiquer le motif sur le document P**.
 11. Les glissières de sécurité (en spécifiant s'il s'agit de rails simples, doubles ou triples) et les murs en béton.
 12. Les assemblages de pneus avec mention de la structure (simple, double ou triple).
 13. L'emplacement exact des chicanes et/ou autres ralentisseurs : utilisation exclusive de pneus d'une hauteur située entre 50cm (strict minimum), et 80 cm (minimum conseillé), bacs à eau, bottes de pailles 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
 14. L'emplacement des buvettes et autres points de vente clairement établis ainsi que leur éloignement par rapport à la piste ou la route.
 15. La longueur et la largeur de chaque zone de sécurité interdite au public (matérialisation par de la rubalise en empêchant l'accès) et le nombre de 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 par rapport au 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.
 16. Les zones d'échappatoires balisées, ainsi que leurs longueurs : **au minimum, 50 m, sauf situation particulière à préciser sur les plans. Voir Art. 2.6.3., ci-après.**
 17. L'emplacement des barrières de type « NADAR », « HERAS », etc.
 18. L'emplacement des postes de Commissaires de Route avec la spécification du moyen de télécommunication (radio, téléphone, etc.) Dessiner une double rubalise de protection (la distance minimum entre les 2 rubalises, sera de **10 mètres**).
 19. L'emplacement de l'extincteur de 6 kg, au minimum, en ordre de validité.
 20. Pour les courses de côte et sprint : l'emplacement du parc d'attente, des coureurs ou du parc fermé ainsi que les clôtures à protéger.
 21. 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 « copilote ». 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).**

22. 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.
 23. Pour les pistes de Karting : l'emplacement du paddock, des stands et du parc des coureurs ou du parc fermé.
 24. Pour les pistes de Karting : l'emplacement des tribunes, des enceintes « Public ».
 25. Pour les pistes de Karting : les clôtures des enceintes « Public ».
 26. Pour les pistes de Karting : tout autre dispositif de sécurité (surface de sable meuble, bacs à gravier, etc.).
 27. Pour les pistes de Karting : les barrières (câbles) d'arrêt.
 28. Pour les pistes de Karting : les clôtures (filets) de captage (avec désignation du nombre).
 29. Pour les pistes de Karting : les bordures (dissuasives ou autres) construites le long de la piste.
 30. Pour les pistes de Karting : les murs de séparation et plates-formes de signalisation dans la zone des stands.
 31. Utiliser la case « remarques », pour toutes dispositions particulières indispensables pour la sécurité.
 32. Indiquer le nombre de Stewards indispensables par endroits déterminés. Indiquer également les emplacements qui requièrent la présence de « vigies » (postes à un seul Commissaire) **ou les « Planches » sans commissaire (Zones jugées « accidentogènes » par l'organisateur ou par l'I.S. et situées entre les postes de commissaires).**
 33. **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, éventuellement, leurs symboles en « Légende »), nécessaires à l'élaboration des plans de sécurité, peuvent être ajoutés, par les organisateurs, à ceux déjà existants.

1.4. Parcours et/ou circuits permanents

Si le circuit bénéficie d'une licence d'homologation en cours de validité établie par 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

Par l'organisateur au SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR (IBZ), CENTRE DE CRISE, COMMISSION RALLYE, Rue Ducale, 53 à 1000 BXL - ☎ 02/506.47.09, ci-après dénommée « Commission Rallyes ».

Depuis le 1^{er} août 2004, la « Commission Rallyes » exige des organisateurs d'épreuves routières visées par les A.R. du 27/11/97 et du 28 mars 2003 ainsi que par la Circulaire OOP25 du 1^{er} avril 2006, qu'ils fournissent les vues aériennes de leur parcours en plus des planches et cartes habituelles.

Dans le cadre de la composition du dossier « organisation », le secrétariat de l'ASAF fournit gratuitement aux organisateurs les cartes permettant de réaliser le parcours, les road book, ainsi que les vues aériennes « type 1/1.670 » de leur épreuve. La demande des plans doit être introduite par écrit au secrétariat, accompagnée d'une carte du ou des parcours chronométré(s). Il leur est demandé d'ajouter certains noms de rue comme repère, ainsi que les postes, les « planches », le Start, le FF et le TRC. Un délai de 8 jours est à prévoir.

Les dossiers soumis à la « Commission Rallyes » doivent contenir les cartes à l'échelle 1/20.000, les vues aériennes annotées des emplacements précis des postes de sécurité et des « Planches », du Start, du FF et du TRC. Tout dossier ne respectant pas ces clauses sera refusé et retourné à l'organisateur.

L'organisateur devra être en mesure de fournir à l'inspecteur Sécurité, lors de son inspection, un jeu de ces mêmes vues aériennes afin de vérifier leur concordance.

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

En rallye, 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. 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 toute facilité en vue d'en vérifier la concordance sur le terrain.
2. 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.)

Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

3. Suivant la discipline, le(s) plan(s) de sécurité ou le road book sécurité sera remis à l'Inspecteur Sécurité ou au Commissaire Sportif. Celui-ci en transmettra un exemplaire au secrétariat de l'ASAF.
4. 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 ou de l'un de ses adjoints, ainsi que celle d'un C.S., est obligatoire.
5. 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.
6. L'Inspecteur Sécurité devra vérifier l'agrément du (des) médecin(s) en poste par le biais du numéro « I.N.A.M.I. » à apposer sur le document N du rapport d'homologation. Ce numéro doit commencer par le chiffre « 1 ».
7. Lors de l'inspection du parcours, avant le départ de l'épreuve, 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.
8. 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 (ses derniers) le lui demandera (ont)
9. Sur demande de l'Inspecteur - Sécurité, le Commissaire Sportif pourra, s'il le juge nécessaire, retarder un départ en cas de problème grave.
10. Dans les Rallye « B », « B-Short », « Legend Rally » 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.
11. 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.
12. Un laissez-passer « voiture » sera délivré à l'Inspecteur - Sécurité.

Art. 2. - SECURITE DES PARCOURS

2.1.SERVICE MEDICAL AUX EPREUVES

2.1.1.Le Médecin Coordinateur

1. Dans toutes les disciplines (sauf en Rallyes d'Orientation et/ou de Régularité, en Auto-Cross, Kart-Cross et en Slalom), la présence d'un médecin coordinateur urgentiste ou Breveté en médecine aiguë (si possible avec certificat de médecine de catastrophe, sur les épreuves routières), est obligatoire.
2. Il devra disposer d'une trousse de premiers secours et être en contact avec la Direction de Course ou la Direction de Sécurité.
3. Le médecin coordinateur est tenu de prendre contact avant l'épreuve ou la compétition, avec les structures d'urgences établies dans la (ou les) province(s) où se déroule l'épreuve ou la **manifestation** : 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 (EC 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.
4. Averti par le médecin de l'EC, le médecin coordinateur décidera avec l'accord du Service « 112 » vers quel hôpital doit se pratiquer l'évacuation.
5. Le médecin coordinateur est également responsable des équipes médicales présentes au départ de chaque EC (voir Art. 2.1.5.)
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.

Rappels

a) Consignes n°1 – Incident/Accident corporel propre à la manifestation

En cas d'incident/accident survenant lors d'une étape de classement (EC ou assimilée) et impliquant un participant/compétiteur ou un spectateur, les tâches se répartissent comme suit :

- Le Commissaire en poste demande au responsable de l'EC d'envoyer les secours ad hoc.
- En cas de besoin, le médecin de l'EC 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'EC 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'EC 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'EC 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 au circuit

1. Un deuxième médecin est requis en Circuit (dans un des véhicules d'intervention)
2. Il est obligatoirement 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.
3. En cas d'intervention, il complètera le document O du rapport d'homologation et le document Q en cas d'accident grave.

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 :

1. En plus du médecin coordinateur **présent au PC médical de l'épreuve**, un médecin sera toujours présent au départ de l'EC ou du parcours chronométré et il sera accompagné d'un **paramédical**;
2. Ceux-ci doivent disposer d'un matériel de premiers secours « Service médical particulier aux épreuves routières » ;
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'EC ;
4. En un point intermédiaire, si les EC dépassent 15 km en ligne : présence d'une deuxième équipe médicale identique à la première ;
5. Le médecin complètera le document N (vérification des ambulances) et en cas d'intervention, il complètera le document O du rapport d'homologation. En outre, le document Q devra être complété en cas d'accident grave ;
6. Il est recommandé qu'au vu des tâches à effectuer, le médecin soit au poste de départ **de l'EC (ou assimilée)**, environ **1 heure 30** avant le passage du premier concurrent.

2.1.4. Service médical particulier aux épreuves d'Auto-Cross, de Kart-Cross et de Slalom

1. La présence d'un médecin accompagné d'un paramédical est obligatoire au départ de l'épreuve;
2. Il doit disposer d'un matériel de premier secours « Service médical particulier aux épreuves A.C./K.C. et Slalom » ;
3. Le médecin complètera 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

1. La coordination des services de secours 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. 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.
3. Le dispositif ambulancier peut aussi disposer d'un PC, établi en collaboration étroite avec le Service médical.
4. Un « officier de liaison » du service ambulancier sera en contact permanent avec le médecin coordinateur de l'épreuve.
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.

Le rapport de vérification du matériel des ambulances, établi par le médecin en poste (voir point 2.2.5. ci-dessous), lui sera remis lors de son passage, avant le départ de l'étape de classement ou de l'épreuve (Circuit ou autres). 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 - collationnera les documents N et fera part de ses remarques au médecin coordinateur.

2.2. AMBULANCES

1. Une convention a été signée entre l'ASAF et la Croix-Rouge de Belgique. Pour être reprise au calendrier de l'ASAF, toutes les épreuves doivent être couvertes par les services mentionnés dans ce contrat (Voir chapitre 5.B.)

Lors de la visite préalable de l'Inspecteur - Sécurité ou, au plus tard, lors de la présentation du règlement d'un meeting par l'organisateur pour son approbation, ce dernier devra joindre les coordonnées de la zone de Croix-Rouge concernée à la demande d'homologation de son épreuve. A défaut, l'homologation ou l'approbation ne pourront être accordées par l'I.S. ou le Responsable de la discipline. L'I.S. adressera, dès **constatation d'existence et de conformité de ces données**, 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.**

Rappel : Seule, la convention conclue par l'ASAF pourra être d'application.

Le non respect de cette clause exclut l'épreuve du calendrier de l'ASAF, sauf en ce qui concerne les épreuves organisées à l'étranger. Dans ce cas, l'organisateur informera le service mis en place de la manière prévue ci-dessus.

L'organisateur est tenu de fournir à la CRB (**Croix Rouge de Belgique**), trois mois avant sa première activité, le calendrier des manifestations concernées par ladite convention, ainsi que leurs localisations.

Il est également tenu d'envoyer à la CRB, un mois avant l'épreuve son timing exact, ainsi que les endroits précis des "starts" des EC. 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. Il faut, au minimum, **deux ambulances** sur une épreuve ou une manifestation (sauf pour la piste de Karting de Mariembourg où une seule ambulance est imposée). En cas de départ de l'une d'entre elles vers un hôpital, l'épreuve peut continuer avec l'autre. En Rallye « B », (traditionnel, « Legend Rally » et « B-Short »), une ambulance est obligatoire au départ de chaque EC, plus une, en réserve au PC.

En Rallyes de type Régularité (Soft ou Marathon) et/ou d'Orientation, aucune ambulance n'est requise.

Les épreuves de Régularité et manifestation 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, ...)

Rappel : Pour les étapes en ligne de plus de 15 km, une deuxième équipe médicale identique à la première et une deuxième ambulance seront nécessaires, sur le parcours (Voir 2.1.3.4.).

3. Les ambulances doivent être des véhicules conformes à la définition du ministère : ambulances Croix-Rouge.
4. Au moins une ambulance, située au PC course, au PC médical **ou à l'endroit jugé le plus opportun pour son efficacité (cf. : épreuve comportant un seul parcours chronométré)** doit être **une ambulance de Réanimation** (sauf en A.C, K.C. et Slalom).
5. Chaque ambulance est vérifiée par le médecin de l'ES ou le médecin coordinateur. Un document doit attester qu'elle est opérationnelle et que les médicaments ne sont pas périmés (document N du rapport d'homologation)
6. Concernant l'équipage, au moins un membre doit être en possession d'un badge AMU ou AMBU en ordre.

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

7. 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, « Legend 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 », « Legend 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, isothermique);
- 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 grs;
- 1 paire de gants de travail.

2.3.2. La "SAFETY CAR" est un véhicule d'intervention, équipée de deux ou trois feux oranges 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 de 60 X 60 cm, sauf pour le rouge qui est de 80 x 100 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 ou Licenciés brevetés (ou Stagiaires, pour certaines missions), en possession d'un drapeau jaune, 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 EC et la Direction de Course.

2.6.2. 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 routes et chemins, susceptibles d'être empruntés comme "échappatoires", doivent être rubalisés, d'une façon visible, sur une profondeur suffisante pour permettre l'arrêt des voitures, et d'éviter l'accès au public. L'échappatoire sera matérialisée conformément au plan de sécurité. (En fonction de la configuration des lieux, l'organisateur mettra en œuvre une échappatoire 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 les mêmes longueurs aux zones interdites « freinage » qu'à celles des échappatoires.

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 par de la rubalise (sauf la Z.I. généralisée de 10 m de part et d'autre de la chaussée des ES).

L'extérieur doit être entièrement fermé par de la rubalise. L'intérieur sera rubalisé selon les schémas ci après (voir 2.7.). L'organisateur qui le souhaite pourra rubaliser complètement l'intérieur de la zone.

Rappel : En plus des zones interdites dont les pourtours sont matérialisés comme décrit ci-dessus, il y a dorénavant 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 solliciteront donc des bourgmestres concernés de reprendre cette interdiction, imposée par l'ASAF et vivement recommandée par la Commission « Rallyes » de l'IBZ, 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 à intégrer cette interdiction dans son arrêté, l'organisateur serait invité à remettre un écrit dudit Bourgmestre, à l'Inspecteur de Sécurité afin qu'il reste annexé à la licence d'homologation qui pourrait alors être délivrée, pour autant que le plan de sécurité soit établi, compte – tenu de cette nouvelle imposition de la Fédération (dessins reprenant les Z.I. telles que dessinées au point 2.7. ci-après, ainsi que les panneaux spécifiques rappelant cette interdiction).

2.6.5. Des extincteurs seront répartis sur l'EC 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**. 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.

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'EC (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 numéroté les postes de Commissaires sur le parcours de l'ES.

2.6.7. Plans de sécurité

Ces plans, les plus complets possibles, seront rédigés de façon simple et efficace, obligatoirement sur le document ASAF.

Seuls les symboles y repris seront utilisés. L'emplacement des buvettes sera obligatoirement repris. Les buvettes "pirates" seront strictement interdites.

2.7. 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).

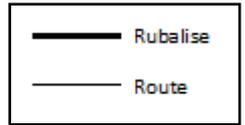
L'organisateur qui le désire, pourra appliquer des pénalités successives croissantes (**pour autant que la précédente infraction lui ait été signifiée**) à tout concurrent qui déplacera un élément d'une "chicane artificielle".

- 1^{ère} infraction : 20 secondes
- 2^{ème} infraction : 30 secondes (Voir Art 1.7.7. du RSG – 2^{ème} tiret)
- 3^{ème} infraction : hors course (Voir Art 1.7.7. du RSG – 2^{ème} tiret)

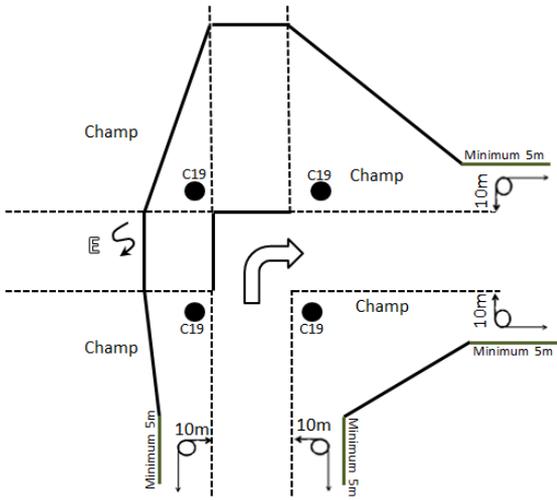
Il devra, pour cela, avoir, avant les reconnaissances, tracé clairement et précisément leur emplacement sur le sol. De plus, cette disposition devra figurer dans le règlement particulier de l'épreuve. L'organisateur qui utilisera cette faculté devra prévoir des "juges de faits" sur place.

N.B. : Voir Art. 1.9. du Chapitre I

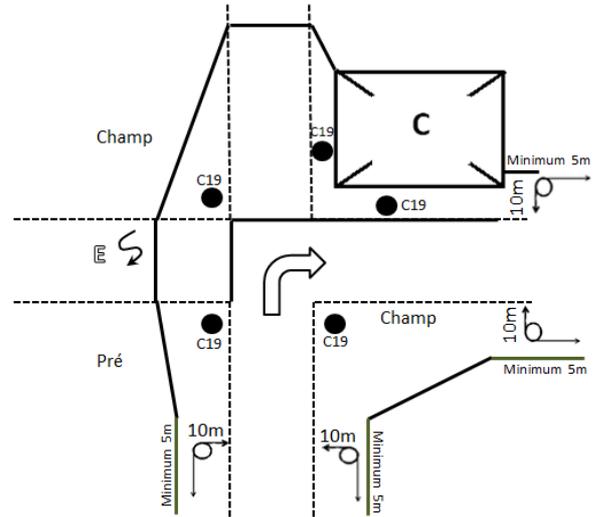
Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours



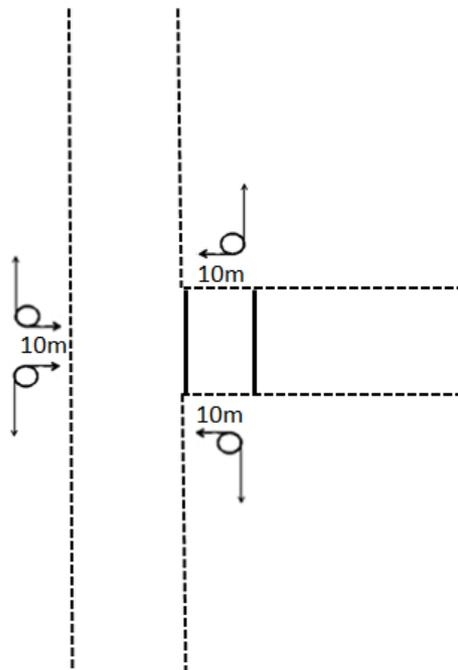
Exemple 1



Exemple 2

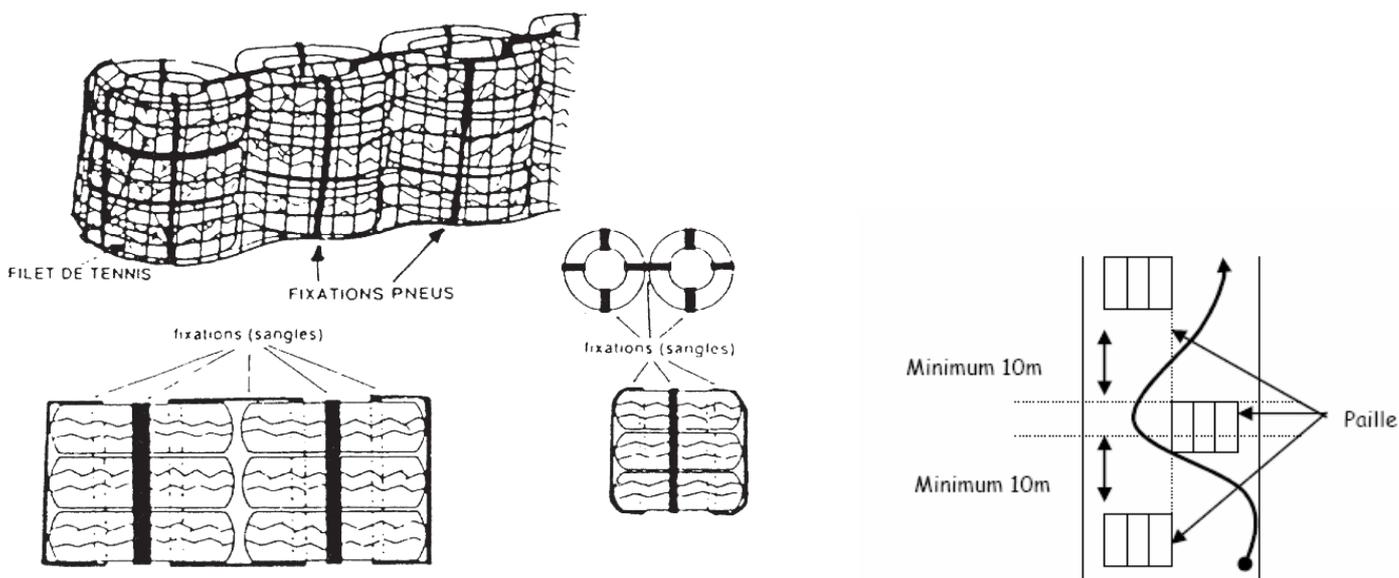
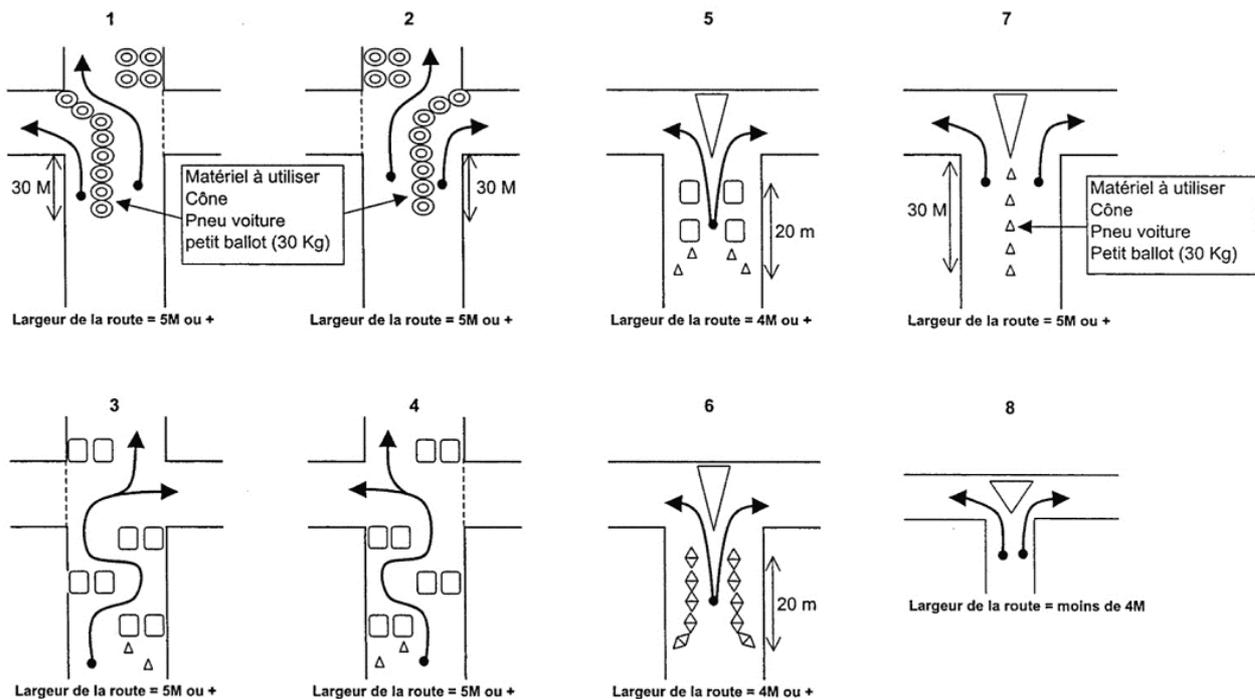


Exemple 3



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.



2.8. 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 jaune et sifflet;
- Un Commissaire radio en liaison avec le départ (sauf en Karting);
- Un Commissaire préposé à l'intervention.

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.

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 : Arrêt de la course ou fermeture du parcours
4	Jaune : Signal de danger, interdiction de dépasser
	-Exhibé immobile : Réduisez votre vitesse, un obstacle abstrue partiellement la route
	-Agité : Prêt à vous arrêter, un obstacle abstrue totalement la route
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 immobile : Vous allez rattrapez un véhicule lent
	Blanc agité : Laisser passer le véhicule qui vous dépasse
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, fin de risque signalé, départ tour de chauffe ou d'essais
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.

FICHE TECHNIQUE
Signalisation - Drapeaux

