

DROITS ET DEVOIRS DES COMMISSAIRES C.A.S.

ATTENTION

TOUS LES COMMISSAIRES DE ROUTE DOIVENT ETRE EN POSSESSION D'UNE LICENCE ASAF, VAS OU RACB-SPORT. LA LICENCE ASAF COUVRE SON DETENTEUR CONTRE LES ACCIDENTS CORPORELS QU'IL POURRAIT SUBIR, **UNIQUEMENT**, AU COURS DES EPREUVES ORGANISEES SOUS L'EGIDE DE L'ASAF, DU RACB-SPORT ET DE LA VAS, **A L'EXCLUSION DE TOUTE AUTRE MANIFESTATION.**

N.B. : EN CAS DE SUSPENSION D'UN MEETING ASAF, VAS, RACB, EN VUE D'ORGANISATION D'UN INTERMEDE, DE QUELQUE NATURE QU'IL SOIT, NE RELEVANT PAS DE CES FEDERATIONS, LA COUVERTURE EN ASSURANCES CESSERA D'ETRE EFFECTIVE ET NE LE REDEVIENDRA QU'APRES LA REPRISE DU MEETING OFFICIEL ; LES HEURES DE DEBUT ET FIN DE LA SUSPENSION DU MEETING OFFICIEL SERONT PORTEES AU TABLEAU OFFICIEL D'AFFICHAGE PAR LES SOINS DES COMMISSAIRES SPORTIFS PRESENTS A L'EPREUVE.

POUR LES CHEFS DE SECURITE, COMMISSAIRES DE ROUTE ET STEWARD OFFICIAINT DANS DES EPREUVES VISEES PAR L'AR DU 27/11/1997, IL EST INDISPENSABLE D'AVOIR SUBI UNE FORMATION, ACCOMPLI UN STAGE ET AVOIR OBTENU UN BREVET D'APTITUDE CORRESPONDANT A LA FONCTION A LAQUELLE ILS SONT AFFECTES.

La durée de validité de tous ces brevets est de 2 ans, au terme desquels elle sera reconduite moyennant recyclage et réussite d'un test, pour une nouvelle période de 2 ans et ainsi de suite.

Depuis, un AR daté du 28 mars 2003 et une "Circulaire OOP25" datée du 1^{er} avril 2006, sont venus compléter les dispositions que l'AR de novembre 1997 contenait.

Ordre des différents grades et âges minima par grade

- **A** Responsable d'équipe de sécurité et/ou Responsable d'équipe de Steward : 23 ans, 5 ans d'expérience. Un seul par équipe
 - **B1-ST1** Responsable adjoint d'équipe de Sécurité et Steward : 21 ans et licencié B depuis 2 ans au minimum, 6 par équipe. Selon le nombre de Commissaires dans l'équipe, un pour 10 Commissaires
 - **B** Chef de poste : 19 ans et 1 an d'expérience
 - **T** Poste technique : 18 ans
 - **C-ST** Commissaire de Route ou Steward : 18 ans
 - **R** Commissaire Radio : 16 ans - Une autorisation parentale, avec signature légalisée par l'Administration Communale, sera exigée pour les Commissaires Radio de moins de 18 ans (art. 4.9, ci-dessous)
 - **STAG** Commissaire/Steward, stagiaire en attente de formation et/ou de brevet : 18 ans
- N.B. :** les stagiaires seront toujours en excédent par rapport au nombre imposé par le plan de sécurité. Ils fonctionneront sous la responsabilité du licencié breveté qui les accompagnera et ils seront tenus à l'écart du danger ou des situations où, vu leur expérience réduite, ils pourraient faire courir un risque au public.

Art. 1. - GENERALITES

1.1. Chaque Commissaire devra porter sa licence et, le cas échéant, être en possession de son brevet lorsqu'il sera en fonction de façon à ce que le contrôle devant être opéré par les Officiels désignés à l'épreuve par la Fédération (CS., I.S) soit facilité au maximum.

Il s'interdit, d'autre part, d'arborer tout badge, brevet ou licence lors des épreuves où il n'est pas en fonction.

1.2. Chaque poste de sécurité sera tenu par un minimum de 2 personnes (sauf en circuit où le nombre est déterminé par le plan de sécurité). A certains endroits du parcours, le poste pourra être tenu par un seul commissaire (Poste "VIGIE"). L'utilisation de postes "Vigies" est subordonnée à l'agrément de l'Inspecteur de Sécurité réalisant la visite de prévention et à celui de la Commission "Rallyes" de l'IBZ.

1.3. Tout commissaire de sécurité/steward doit **montrer l'exemple au public**. Il lui est **défendu de se placer dans les zones interdites**, si ce n'est durant le temps nécessaire pour les faire respecter et les faire évacuer.

N.B. : la zone située entre les deux rubalises placées devant le poste est une zone de sécurité destinée à laisser la vue du commissaire, dégagée ; elle n'est pas un emplacement qui lui est réservé. Le commissaire doit donc se trouver en dehors de celle-ci, derrière la deuxième rubalise.

1.4. Chaque équipe de sécurité est tenue de diversifier ses prestations, notamment en fonctionnant au moins une fois dans chaque discipline au sein de l'ASAF.

1.5. Les Commissaires en poste veilleront à ce que les panneaux "C19" et ceux rappelant l'existence d'une zone interdite généralisée de 10 m de part et d'autre de la route, restent en place et bien visibles aux endroits définis par le plan de sécurité et ce, durant toute la durée de la manifestation.

IMPORTANT : le fait d'utiliser le même pied/support pour la "rubalise" et un panneau C19, doit être proscrit. Ce procédé sème, en effet, l'équivoque dans les esprits car il ne situe pas clairement de quel côté de la "rubalise", se trouve la zone interdite. Il en va de même pour les panneaux "C19/10m" qui doivent se situer aux limites de la zone interdite matérialisée par les "rubalises". Il faut également se rappeler, au niveau de leur orientation, que ces derniers panneaux s'adressent au public qui se déplace au-delà des Zones Interdites délimitées.

Ils seront placés sur des supports suffisamment hauts pour être lisibles dans leur totalité et de manière à ne pas pouvoir tourner sur ce support en fonction du vent ou des déplacements d'air.

- 1.6. Il leur est rappelé, d'autre part, qu'il leur appartient de veiller au maintien en bon état des "rubalises" déployées pour délimiter les Zones Interdites et de celles qui les isolent de la route des ES (doubles rubalises).
- 1.7. Après chaque passage de la voiture "Damier", les Commissaires en poste signaleront tout manquement au niveau de l'infrastructure à leur "chef de sécurité", via la radio du départ.

Art. 2. - CHEF DE SECURITE

- 2.1. Il sera âgé, au minimum, de 23 ans. Il aura dû faire la preuve d'une expérience d'au moins 5 ans en matière de sécurité dans le sport automobile et de la détention d'un brevet de "Commissaire de Sécurité" durant la même période.
Il deviendra détenteur du brevet "Chef de Sécurité" obtenu au terme de formations organisées par l'ASAF et sera, dès lors, licencié CAS de niveau A ou B1.
La détention du brevet "Chef de Sécurité" inclut, *ipso facto*, la détention de celui de "Commissaire de Sécurité"
N.B. : Les "Chefs de Sécurité" agréés par le RACB-Sport ou la VAS sont autorisés à fonctionner dans les épreuves de l'ASAF et réciproquement.
- 2.2. Il devra respecter en tous points les règlements édictés par l'ASAF.
- 2.3. Il sera le seul interlocuteur vis-à-vis du responsable sécurité de l'épreuve afin d'obtenir les documents nécessaires à sa mission.
Documents sportifs : arrêté communal, ordonnance de police, copie des attestations d'assurance et du Gouvernement Provincial, feuilles de pointage, feuilles de dégâts voitures, etc. (si possible de couleurs distinctes).
Documents de sécurité : plan complet de l'ES, accepté par l'Inspecteur-Sécurité, plan réel des postes occupés, déclarations ASAF d'accident (document H) en plusieurs exemplaires, etc., sans oublier le plan et/ou itinéraire de retour du TRC vers le départ de l'ES (voir Art. 1.7.10 du RSG - ASAF).
Il devra accepter la présence, sur une même ES, d'un ou d'autres chefs d'équipe de sécurité et les faire collaborer pour le meilleur déroulement de l'épreuve, ceci, sous les ordres du responsable d'ES ou du Chef de Sécurité désigné par l'organisateur.
- 2.4. Il sera responsable, en accord avec le responsable d'ES, de la mise en place de son équipe, afin de la rendre opérationnelle dans les délais prévus. Celle-ci sera visionnée par le responsable d'ES.
- 2.5. Il veillera à la mise en œuvre **SCRUPULEUSE** du plan de sécurité à chacun des postes de l'ES (**rien en plus, rien en moins**). Si une modification devait y être apportée, elle ne pourrait l'être qu'après accord de l'Inspecteur de Sécurité, lequel mettrait en application, la procédure prévue à cet effet (Voir pt 4.7 du présent règlement).
- 2.6. Après chaque épreuve, il pourra rédiger un rapport en cas de **manquement grave constaté** dans l'organisation, en général (être correct et logique dans la rédaction de ce rapport).
- 2.7. Il collectera les "**Carnets de Prestations**" de l'ensemble du personnel sécuritaire présent sur son ES, les remettra au préposé à cette mission lors du passage de ce dernier et ira les reprendre au P.C. en fin d'épreuve, revêtus de l'attestation de participation délivrée par la Direction de Course. Il les remettra, ensuite, à chacun de leurs titulaires (voir également, Art. 9 RAPPEL).

Art. 3. - COMMISSAIRE DE ROUTE

- 3.1. Age minimum : 18 ans pour tous les Commissaires.
Il possédera l'aptitude physique et mentale nécessaire à l'accomplissement de sa mission et, si l'épreuve dans laquelle il officie fait partie de celles soumises à l'AR du 27/11/97, sera détenteur, en plus de sa licence, du brevet d'aptitude correspondant à la fonction qu'il y exerce. Les licences et brevets décernés par le RACB-Sport ou la VAS peuvent utilement servir en la matière.
- 3.2. Il est sous les ordres prioritaires du Chef de Sécurité et de la Direction de Course.
Il prendra possession du matériel, fera connaissance avec les lieux et veillera à mettre en œuvre les dispositions reprises sur le plan de sécurité. **En aucun cas, le commissaire de route n'est autorisé à modifier, de quelque façon que ce soit, ces dispositions, sans en avoir sollicité l'autorisation auprès de son Chef de sécurité, à charge, pour ce dernier, de recueillir, via l'Inspecteur de Sécurité, l'aval des responsables compétents (voir pt 4.7 du présent règlement).**
- 3.3. Le matériel nécessaire au poste pour assurer le bon déroulement de l'ES sera toujours à sa portée (drapeaux, coupe - ceinture, sifflet, pied de biche, etc.)
En Course de Côte, Slalom, Circuit, Rallye et Rallye-Sprint, chaque poste sera pourvu d'un extincteur (en ordre de fonctionnement et homologué pour l'année) et d'une brosse (fournie par l'organisateur, sauf autre convention passée entre ce dernier et le Chef de Sécurité)
- 3.4. Il veillera à la bonne tenue de son poste durant toute l'épreuve (cf. plan de sécurité) et le **maintiendra** dans l'état où il doit se trouver. En cas de manquement, il en fera rapidement rapport à son Chef de Sécurité.

- 3.5.** Il veillera, suivant les possibilités offertes par la configuration du poste, à ce que le public n'empêche pas le bon travail du Commissaire Radio et le pointage.
- 3.6. Relations avec les spectateurs**
- Il veillera à les tenir à l'écart, pour maintenir la bonne application, sur le terrain, du plan de sécurité de son poste. Il ne se mettra jamais en conflit direct avec les spectateurs, il RESTERA POLI, CALME ET MAITRE DE SES ACTES !
 - Afin de ne pas être débordé par le public, il lui est grandement recommandé d'inviter, **IMMEDIATEMENT** les premiers spectateurs qui s'y installent, à quitter les zones interdites au public. L'expérience prouve qu'il est plus aisé de s'adresser à 1 spectateur qu'à 10.
 - En cas de problème, il en avisera directement son Chef de Sécurité et, en accord avec le responsable d'ES, celle-ci sera momentanément ou définitivement neutralisée.
- 3.7. Relations avec les riverains**
Il est conseillé, en accord avec le responsable d'ES et le Chef de Sécurité, de laisser les riverains quitter leur domicile exclusivement dans le sens de l'étape, et ce, dans les délais prescrits par la réglementation. Passé ce délai, il appartient au responsable de l'ES de permettre ou non leur passage.
- 3.8. Relations avec le Commissaire Radio**
- L'instruction qu'il donnera au Commissaire Radio sera rapide, brève et précise.
 - Le message qui lui sera donné par le Commissaire Radio sera appliqué rapidement et précisément.
N.B. : RAPIDITE ET PRECISION DES MESSAGES = SECURITE

Art. 4. - COMMISSAIRE RADIO

- 4.1.** Les Commissaires Radio sont des Commissaires de Route affectés à une tâche spécifique.
- Ils ne pourront toutefois pas cumuler les fonctions de Commissaire de Route et Commissaire Radio lors de la même épreuve (sauf en cas d'intervention pour un problème avec le public ou avec un concurrent)
 - Ils posséderont, bien évidemment, l'aptitude nécessaire à l'accomplissement de cette mission particulière.
- 4.2.** Avant toute intervention radio, il est indispensable qu'ils s'identifient de la manière suivante : "ICI POSTE 37 - APPELLE DEPART".
- 4.3.** Le Commissaire Radio DEPART procédera obligatoirement à un test de liaison radio 60 minutes avant le passage du 1er concurrent. Une connexion officielle sera effectuée 30 minutes avant le départ.
- 4.4.** Ils respecteront un silence radio absolu, dès l'annonce que la voiture S1 se trouve sur la ligne de départ.
- 4.5.** Ils ne prendront aucune initiative sans l'accord préalable du radio départ.
- 4.6.** Les diffuseurs extérieurs sont INTERDITS ; les messages radio concernent les Commissaires Radio et non les spectateurs.
- 4.7. Si pour une meilleure EMISSION-RECEPTION, le véhicule du Commissaire Radio doit être déplacé, eu égard au plan de sécurité, il en sera fait état au Chef de Sécurité qui modifiera le plan de sécurité en accord avec le responsable d'ES, le Commissaire Sportif et l'Inspecteur-Sécurité se trouvant à bord de la voiture S1. Ceux-ci signeront le(s) plan(s) modifié(s) et le(s) remettront à l'Inspecteur-Sécurité qui le(s) transmettra au Directeur de la Sécurité ou au Directeur de Course.**
- 4.8.** En cas d'incident ou d'accident, la radio du poste concerné signalera immédiatement à la radio de départ et au Chef de Sécurité, la nature de la sortie de route en précisant la gravité de l'accident et en sollicitant, le cas échéant, l'utilisation du **drapeau rouge, selon les modalités décrites à l'Art. 8.6 ci-après**. Pour les postes "intermédiaires", en cas d'accident, le silence radio est de mise durant toute l'intervention.
- 4.9.** Les Commissaires Radio sont stagiaires entre 16 et 18 ans. Ils seront dans l'obligation de se trouver à un minimum de 20 mètres du parcours. Ils resteront dans la voiture du Commissaire pour s'occuper uniquement de la radio. Ils porteront une chasuble différente de celle du Commissaire.
Une autorisation parentale, avec signature légalisée par l'Administration Communale, sera exigée lors de la demande de licence.

Art. 5. - STEWARD

- 5.1.** Les conditions d'admission, en ce qui concerne la licence et le brevet, énoncées à l'Art. 3.1 sont également applicables aux Stewards et Responsables Stewards.
- 5.2. Responsable Steward**
- Il sera âgé d'au moins 23 ans et devra être breveté Commissaire de Route et Steward.
 - Il respectera, en tous points, les règlements édictés par l'ASAF.
 - Pour le responsable d'ES, il sera le seul représentant de l'équipe.
 - Il sera le seul interlocuteur vis-à-vis du responsable de sécurité de l'épreuve afin d'obtenir les documents nécessaires à sa mission (arrêtés communaux, ordonnances de police, attestation d'assurance, plans des postes, plan général de l'ES, timing, liste des engagés, classements évolutifs, etc.)
- 5.3. Steward**
- Il sera âgé d'au moins 18 ans.
 - Souriant, il remplira une fonction d'accueil et d'encadrement du public.
 - Il traitera chacun des spectateurs comme l'un de ses hôtes.

- Tout en n'ayant que les mêmes pouvoirs que ceux d'un citoyen ordinaire, il parviendra en établissant une relation de confiance avec les spectateurs, à leur faire respecter les consignes de sécurité.
- Il agira en bon père de famille et, de préférence, de manière préventive.
- Sur le site d'un accident, il agira de façon efficace et se mettra à la disposition du responsable du dispositif de secours.
- D'une manière générale, il veillera à ce que l'épreuve se déroule dans un climat de sécurité, particulièrement, au niveau des spectateurs et il assistera les forces de l'ordre en assumant des tâches pour lesquelles des compétences policières spécifiques ne sont pas requises.

Art. 6. - TENUE DES COMMISSAIRES ET STEWARDS

- 6.1. Le port de la chasuble rouge ou de la "tenue" ASAF, est obligatoire pour les commissaires de route. Des chasubles ignifugées sont disponibles au secrétariat de l'ASAF au prix de **5€** (valeur réelle : 35 €). Les survêtements en matière synthétique (nylon) sont à proscrire.
- 6.2. Les Stewards porteront obligatoirement une chasuble ou une "tenue" ASAF bleue, également disponibles au secrétariat aux mêmes conditions.
- 6.3. Les chasubles ou "tenues" fournies par l'ASAF doivent rester vierges de toute publicité (sauf écusson éventuel de l'équipe de sécurité).

Art. 7. - DEFRAIEMENT DES EQUIPES DE SECURITE

7.1. Epreuves "routières"

Poste de sécurité : **40 €** par **poste** et par jour.

Postes dits "de vigie" (seulement autorisés si renseignés comme tels sur le plan de sécurité homologué par l'Inspecteur Sécurité) : **40 €** par **poste** et par jour.

Poste Steward : **40 €** par **poste** et par jour.

Postes techniques :

CH, Caravane-départ, Start, Flying Start, Flying Finish, TRC : **40 €** par **poste** et par jour.

Poste de signaleur ASAF après le TRC : **40 €** par **poste** et par jour.

Poste "Drapeau rouge" : **40 €** par **poste** et par jour.

En Rallye et Rallye-Sprint, le défraiement de deux postes starters et deux postes "drapeaux rouges" est autorisé pour les épreuves comptant plus de 150 voitures.

Balilage

Si, à la demande de l'organisateur, l'équipe de sécurité fournit le matériel (piquets, panneaux C-19, etc.) et la main-d'œuvre nécessaires à l'installation du poste, il lui sera réclamé **10 €** supplémentaires par poste. Ces 10 € sont destinés à l'entretien et au remplacement du matériel détérioré. L'organisateur fournira, en outre, la "rubalise" ainsi que les panneaux (Zones C-19 et Zone C19-10 mètres).

Placement des panneaux C19-10m

Si l'organisateur souhaite que l'équipe de sécurité prenne en charge la gestion des panneaux C19-10m, une somme d'**1 €** supplémentaire par poste, lui sera également réclamée. Ce prix comprend la prise des panneaux au PC, leur placement sur le terrain aux endroits adéquats (voir plan de sécurité) et la remise en place des panneaux au PC, en fin d'épreuve ou de prestation.

7.2. Epreuves "Circuits"

a. Auto-Cross et Kart-Cross : **25€** par poste.

b. Autres circuits : **15€** par personne et par jour avec un maximum de 5 personnes par poste.

c. A l'étranger : négociation des conditions avec l'organisateur.

d. Epreuves de 24 h, négociation des conditions avec l'organisateur.

7.3. Location du matériel

a. **5€** par jour, par extincteur (conforme et en ordre de marche). Tout extincteur percuté sera facturé **70€** à l'organisateur.

b. **50€** par jour, par groupe électrogène (essence comprise).

7.4. Le défraiement des Commissaires ainsi que le paiement des frais annexes doit s'effectuer en fin d'épreuve ou, au plus tard, 8 jours après l'organisation de la manifestation. Le non-paiement des prestations des Commissaires de sécurité entraînera la non-inscription des organisations fautives au calendrier ASAF de la saison suivante. Attention, cette clause n'est valable que s'il existe une convention écrite (voir convention type ci-après) entre l'organisateur et l'équipe CAS concernée.

7.5. Défraiement Forfaitaire Individuel, en direct par l'ASAF ("DFI-ASAF")

En 2020, encore, l'ASAF consentira un effort financier important en vue de participer au défraiement du personnel "sécuritaire" en place sur les épreuves routières (RA-B-Short-RS-C. de C.- Sprints- MH, HRS, HRF, Sp.H - ASAF Legend Rally's) reprises à son calendrier (à l'exclusion, donc, des épreuves des autres fédérations).

Ce défraiement, ci-après dénommé "DFI-ASAF", s'élèvera, selon le statut du bénéficiaire: à **15€** pour un commissaire **effectif** (breveté) ; à 5 € pour un commissaire **stagiaire** (non breveté).

Ce défraiement sera octroyé sous la forme d'une carte de carburant prépayée d'une valeur de 15 € ou d'un jeton de présence d'une valeur de 5 €.

N.B. : Les bénéficiaires potentiels, avant d'accepter cette intervention FORFAITAIRE, s'assureront, dans leur intérêt, que le fait de l'accepter n'est pas préjudiciable, pour eux, eu égard aux lois et règlements en matière de volontariat.

Dans le cas d'épreuves jumelées avec une autre fédération, l'ASAF ne consentira à intervenir dans ces défraiements que si l'autre fédération intervient pour 50% dans le coût des défraiements distribués. En cas de refus de cette autre fédération de participer à ces défraiements, l'ASAF ne procédera à leur distribution qu'après accord préalable écrit de l'organisateur de se substituer à cette fédération en ce qui concerne la prise en charge de 50% de leurs montants.

Remarque préliminaire :

A - **Seuls les titulaires d'une licence ASAF** présentée lors du passage des responsables de leur distribution pourront bénéficier d'un DFI-ASAF le jour de l'épreuve (pas la veille).

Actuellement, seuls les Commissaires de Sécurité issus de la VAS, qui sont détenteurs d'une licence CAS de l'ASAF, percevront, s'ils le désirent, le défraiement forfaitaire que représente la carte carburant.

B - Le défraiement sera forfaitaire et individuel. Il ne sera donc pas lié au fait que le commissaire soit motorisé ou pas, ni à l'importance de ses frais de déplacement.

C - Quel que soit le nombre de fonctions occupées, un seul DFI-ASAF sera octroyé par personne.

D - Il est précisé qu'en cas de non-présentation du badge licence ASAF, aucun DFI-ASAF ne sera attribué. La procédure mise en place en 2019, c'est-à-dire de lister les commissaires qui ont "oublié" leur licence afin de leur remettre le défraiement ultérieurement, n'aura plus cours en 2020.

E - Au maximum, 2 DFI-ASAF seront attribués par poste, sauf mention contraire reprise dans le roadbook de sécurité (renfort, double poste ou autres)

Sur les spéciales :

Après scannage du badge "licence" ASAF en cours de validité, une **carte** carburant d'une valeur de **15 euros** sera remise aux **commissaires brevetés**, alors que les **stagiaires** recevront un **jeton** d'une valeur de **5 euros**. Une fois en possession de trois jetons, ils pourront les échanger contre une carte, auprès du responsable de la distribution.

Aux postes techniques :

- CH (en ce, y compris, les CH des « regroup », parcs fermés et parcs d'assistance) ;
- Responsable de Spéciale (*) ;
- Responsable "Sécurité" (*) ;
- Caravane-Radio départ (*) ;
- Starter (*) ;
- Flying Starter † ;
- Poste "Drapeau rouge" au départ d'une étape « show » (*) ;
- Flying Finish ;
- « TRC » en course de côte (communication directe du temps réalisé) (*) ;
- TRC ;
- Poste de signaleur ASAF après le TRC (*) ;
- CP (*) .

(*) la présence d'une seule personne y étant requise, un seul DFI-ASAF y sera octroyé.

RAPPEL : Les commissaires brevetés ou les licenciés Officiels recevront une **carte** "carburant", alors que les stagiaires percevront un **jeton**, tous, après scannage obligatoire de leur licence ASAF.

Aux parcs fermés / de regroupement ou aux parcs d'assistance

Les personnes, titulaires d'une licence ASAF, présentes au parc fermé et/ou de regroupement, ainsi qu'aux parcs d'assistance, pour en garder l'accès ou y faire la gestion interne, et qui ne doivent pas être obligatoirement brevetés, recevront un **jeton, à titre de DFI-ASAF**. Un maximum de 4 personnes seront défrayées, par PF, d'assistance ou de "regroup".

7.6. Motards de sécurité itinérants :

L'organisateur qui fera appel à une équipe de motards de sécurité itinérants licenciés et brevetés par l'ASAF, adressera au secrétariat la liste des motards qui la composaient, avalisée par le Délégué-Carburant mandaté par l'ASAF à l'épreuve, ainsi qu'une note de frais ou une facture. Le montant sera calculé comme suit : **15 euros** par commissaire breveté et **5 euros** par commissaire stagiaire ayant effectivement presté le jour de l'épreuve.

Art. 8. - DISPOSITIONS GENERALES OBLIGATOIRES

- 8.1. Les Commissaires de Sécurité se posteront sur le bord de la route avec leur drapeau rouge, ainsi que leur extincteur lors de l'inspection du parcours pour faciliter le contrôle par l'Inspecteur-Sécurité.
- 8.2. Dans les 30 minutes avant le départ, un seul sens est autorisé : celui de la course.
- 8.3. Après le passage du drapeau rouge ou de la voiture 00 (selon les disciplines), tout véhicule est interdit de mouvement sur l'étape ou le parcours, sauf autorisation du responsable, transmise par l'intermédiaire du radio DEPART.
Cette interdiction ne sera levée **qu'après** le passage du drapeau vert ou de la "voiture à damiers" au TRC ou en fin de parcours chronométré.

Etant donné qu'une intervention d'urgence peut s'avérer nécessaire jusqu'au moment où la voiture à damier est sortie du parcours privatif, l'enlèvement de l'infrastructure (panneaux, rubalises, ...), ne pourra débuter avant, à aucun endroit de l'ES (ou du parcours chronométré). Le signal du démontage sera donné par les responsables de l'ES.

Attention : L'ouverture des routes à la circulation routière ne pourra être effective que lorsque les chicanes artificielles auront été enlevées.

Sur le parcours fermé à la circulation, les gyrophares orange sont TOLERES, les gyrophares rouges sont RESERVES EXCLUSIVEMENT aux Chefs de Sécurité. Tout le reste doit être considéré comme INTERDIT.

8.4. Etape "Show" (comportant une boucle)

Le départ devra se situer à proximité immédiate du point de convergence avec la boucle, évidemment en dehors de celle-ci (10 m de recul, au minimum), à l'abri des trajectoires possibles de sortie de route et, en aucun cas, dans une échappatoire ou entre deux zones interdites par les panneaux C19.

A proximité du départ, à vue du pilote et du starter, il sera installé, soit :

- Un commissaire muni d'un drapeau rouge, à charge pour lui de l'exhiber tant que le départ ne peut être donné ;
- Un dispositif de feux électriques commandés à distance.

Le choix entre un "commissaire/drapeau rouge" et un système de feux télécommandés sera déterminé par la topographie des lieux et la sécurité des préposés et participants.

En aucun cas, il ne pourra être fait un usage simultané des deux possibilités afin de ne pas créer d'équivoque dans l'esprit du starter, ni dans celui du concurrent en attente sur la ligne de départ.

Le concurrent qui démarrera alors que le drapeau rouge est exhibé ou que le feu rouge est allumé, se verra infliger une pénalité de :

- 1^o infraction : 30 secondes.
- 2^o infraction : mise hors course.

Le départ devra être donné en respectant, autant que possible l'intervalle normal d'une minute entre chaque concurrent.

Dans ce genre d'étape, une procédure de départ au vol (Flying Start, soit manuel, soit à l'aide de cellules) devra être organisée. Dans ce cas, le carnet de route du concurrent ne comportera pas nécessairement l'heure exacte de départ, heure qui sera communiquée dans la mesure du possible par le Flying Start au TRC ou, à la rigueur, à la Direction de Course.

8.5. Intervention des services d'urgence en cas d'accident signalé "GRAVE"

Dans le cas d'accident grave au niveau physique pour les participants ou les spectateurs, le déroulement de l'épreuve pourra être **immédiatement** suspendu (sur décision du Responsable de l'ES), de façon à intervenir de la manière la plus adéquate et dans la plus grande urgence.

La procédure suivante, et elle seule, sera alors d'application :

8.5.1. Dans une ES en forme de boucle (étape Show)

- Ordre est donné à tous les postes de la boucle, de présenter clairement aux concurrents, le **DRAPEAU ROUGE DEPLOYE ET AGITE**.

Le non-respect du drapeau rouge pourra faire l'objet d'un rapport à la Direction de Course, laquelle pourra prononcer l'exclusion du concurrent, dès la 1^{ère} infraction.

Si l'accident a eu lieu après la sortie de boucle, tous les postes situés en amont de l'accident, agiront également de la même manière. Il va de soi qu'à l'endroit de l'accident, la procédure habituelle d'utilisation du drapeau rouge doit également être mise en place (Voir Art. 8.7, ci-après)

- Ordre est donné au signaleur chargé du drapeau rouge fixe de départ (ou chargé de la gestion des feux), de présenter un **DRAPEAU ROUGE DEPLOYE ET AGITE**, aux concurrents qui reviennent au poste de départ, et ce, d'un endroit visible pour eux (dans ce but, il y aura parfois nécessité pour lui, de se déplacer).

Le non-respect du drapeau rouge agité pourra, également, faire l'objet d'un rapport à la Direction de Course, laquelle pourra prononcer l'exclusion du concurrent, dès la 1^{ère} infraction.

Une colonne d'attente sera formée à cet endroit.

Une fois l'intervention terminée, les véhicules arrêtés dans l'ES repartiront en "neutralisé" et sortiront directement de la boucle pour rejoindre l'arrivée. Les autres véhicules, en attente au départ, démarreront ensuite pour parcourir l'ES, que ce soit en "course" ou en "neutralisé", **selon la décision de la Direction de Course.**

8.5.2. Dans une ES en ligne où des itinéraires de "raccourcis" existent

Si l'urgence de la situation rend souhaitable que des "raccourcis" soient empruntés par les services d'intervention, les amenant, le cas échéant, à se trouver plus rapidement à un endroit du parcours de l'ES, que le(s) dernier(s) concurrent(s) parti(s), le **DRAPEAU ROUGE (DEPLOYE ET AGITE)** sera présenté à tous les postes situés entre le départ et le lieu de l'accident afin de permettre aux services de secours de (re)pénétrer sur l'ES dès qu'ils s'y présentent.

8.5.3. Dans une ES en ligne de plus de 15 km

Dans ce genre d'ES (services de secours dédoublés), si l'intervention est du ressort de la deuxième équipe, la même procédure que celle décrite au point 8.5.2, sera d'application afin de lui permettre d'intervenir immédiatement, sans attendre que tous les concurrents se trouvant dans la partie d'ES couverte par l'équipe d'intervention du départ, soient passés devant elle.

8.5.4. Les situations décrites dans les titres des points 8.5.2 et 8.5.3 sont potentiellement cumulables.

8.5.5. Il est rappelé aux équipes en place que ces procédures doivent rester exceptionnelles **dans leur application EXTREME que représente l'utilisation du parcours en sens inverse**, qui ne peut être utilisée qu'en cas de suspicion d'accident réclamant l'urgence de l'intervention au niveau médical, dans son contexte présent ou dans ses potentielles évolutions (en cas d'incendie, par exemple).

8.6. Utilisation des drapeaux dans une ES.

- Afin d'uniformiser l'usage du **drapeau rouge** en Rallyes, il a été convenu par les instances sportives des 3 fédérations belges de supprimer l'usage du drapeau rouge exhibé immobile et du drapeau planté dans le sol, sur le bord de route.

Le nouveau texte est celui du Code FIA et pourra donc être mis en pratique partout par les Commissaires de route, quelle que soit l'épreuve où ils fonctionnent.

**Le seul usage du drapeau rouge en rallyes est donc, dès à présent,
celui du drapeau rouge déployé et agité.**

Il s'agit d'un signal de danger qui signifie que **la route est totalement ou partiellement obstruée** sur le parcours de l'ES ou lorsque **l'urgence ou la dangerosité** d'une situation le réclame.

Lorsqu'un pilote (même, un seul) passe devant un drapeau rouge (même, un seul), il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de l'ES et suivre les instructions des commissaires de route ou des occupants des voitures d'intervention qu'il rencontre.

Sur injonction des responsables de l'ES, les drapeaux seront exhibés à tous les postes précédant l'incident/accident (ou à tous les postes de la boucle d'une ES Show, le cas échéant).

Ces drapeaux rouges resteront exhibés jusqu'à l'ordre de les rentrer, émanant des responsables de l'ES (lorsque tous les concurrents "drapeautés" et ceux qui parcourront l'ES en neutralisé seront sortis de celle-ci).

Le concurrent concerné par cette procédure se verra attribuer un temps de remplacement selon les dispositions reprises à l'Art. 13.7 du R.P.R.

- **Drapeau rouge exhibé** au départ d'une E.C. Show : **Départ momentanément interdit.**

- **Drapeau rouge agité** : **Arrêt obligatoire et immédiat** (voir également Art. 8.6, des "Droits et Devoirs des commissaires C A S").

N.B. : En cas d'immobilisation de son véhicule, le concurrent devra placer son triangle de danger, à une distance de 100 mètres environ (en fonction de la configuration de l'endroit), en amont de son véhicule.

Rappel : Le drapeau rouge, est un drapeau d'avertissement. Il est inutile de mettre sa vie en péril en se postant sur la route pour exhiber un drapeau rouge juste derrière une voiture arrêtée, par exemple, ce qui n'aura qu'un seul effet : risquer un sur-accident corporel, le vôtre !

Le non-respect du drapeau rouge fera l'objet d'un rapport à la Direction de Course.

8.7. Procédure de départ dans une étape "Show"

Il est interdit au starter d'égrener les 5 dernières secondes dans les spéciales Show. Il doit laisser la main tendue, les 5 doigts immobiles, contrôler le drapeau rouge (ou le système de feux) et relever la main pour lâcher le concurrent après les 5 secondes, si la voie est libre.

Art. 9. - DEONTOLOGIE

- Les Commissaires et Stewards CAS, licenciés, formés et brevetés par l'ASAF mettront un point d'honneur à assurer en priorité le bon fonctionnement des épreuves reprises au calendrier de l'ASAF et, d'une manière plus générale, celui des manifestations de sport automobile officielles. S'il ne leur est pas interdit de mettre en valeur l'expérience acquise en sport automobile en la mettant au service d'organisations diverses, tout abus en ce domaine, qui nuirait au déroulement harmonieux des compétitions automobiles officielles et, particulièrement de celles placées sous l'égide de l'ASAF, pourrait conduire au retrait de la licence et au non-renouvellement du brevet d'aptitude.

- **La consommation de boissons alcoolisées est interdite avant et pendant l'épreuve (tolérance zéro).** Des contrôles du taux d'alcoolémie peuvent être effectués par du personnel accrédité. Tout commissaire de sécurité ou steward qui refuse de se soumettre au contrôle est considéré comme ayant obtenu un résultat positif. Un rapport sera rédigé et soumis au GT CAS qui proposera au CA les mesures qui s'imposent.
- **La participation, en tant que concurrent,** à une épreuve ou manifestation où ils occupent un poste de Commissaires/Stewards ou un poste de "Technique" **leur est interdite** (au même titre qu'aux autres personnes responsables de l'organisation).

RAPPEL : les licences, brevets et carnets de présence sont des documents personnels, délivrés par l'ASAF et sont la propriété des individus qui les détiennent. Ils ne sont en aucune manière, celle du club ou de l'équipe de sécurité dont font partie les Commissaires/Stewards ni du club ou équipe de sécurité qui en a introduit la demande (même si les frais d'obtention ont été supportés par eux). Seule, une Fédération Sportive (ASAF, VAS, RACB) est en droit de décider d'une sanction (éventuellement, à la demande de l'un de ses clubs reconnus) ayant trait à ces documents ou à leur utilisation. De même, les clubs ou équipes d'appartenance ne sont pas autorisés à limiter les prestations de leurs membres, aux seules contractuellement acceptées par ces clubs ou équipes.

Art. 10. - DOSSIER ADMINISTRATIF

Les organisateurs sont tenus d'envoyer aux responsables des équipes retenues pour fonctionner à leurs épreuves, un "dossier administratif" reprenant, dans la mesure du possible :

- Un timing général et/ou de l'ES.
- Un plan du parcours mentionnant le nombre de postes à couvrir, au minimum, 15 jours avant l'épreuve. Cela permettra au responsable d'équipe de convoquer ses Commissaires dans un délai raisonnable. En cas de non-respect de ce délai, un supplément de **50€** sera comptabilisé pour "frais administratifs".
- Pour le jour de l'épreuve, l'organisateur devra fournir dans l'enveloppe des Commissaires, la liste des partants, les déclarations d'accident et les arrêtés communaux.

Art. 11. - CAS EXCEPTIONNELS

En cas de fortes chaleurs (plus de 25°) il est demandé à l'organisateur de fournir gratuitement de l'eau fraîche aux Commissaires en poste.

Art. 12. - OBLIGATIONS DU CHEF D'EQUIPE

Lors d'une épreuve, le chef d'équipe est tenu de remplir le relevé des postes, en renseignant pour chaque poste, le nombre de Commissaires ou de Stewards en place.

IMPORTANT : Il rassemblera, en outre, les "carnets de bord" de tout le personnel de sécurité présent. Cette feuille et ces carnets seront remis au passage de la S1 lors de son 2^{ème} passage. Sur cette feuille figurera le N° du poste, le nombre de Commissaires et, dans la mesure du possible, leurs numéros de licence.

Cette liste est destinée aux organisateurs qui vérifieront, en vue du défraiement à intervenir, le nombre de Commissaires réellement présents sur le terrain.

Une photocopie de cette (ces) liste(s), ainsi qu'un exemplaire du Road-Book de Sécurité sera mise à la disposition du "Délégué-Carburant" par l'organisateur.

Les "carnets de bord" seront restitués aux chefs d'équipe en fin d'épreuve, revêtus du visa de l'organisateur certifiant la présence de leur titulaire sur place. Le chef d'équipe pourra, le cas échéant, solliciter à ce moment de l'organisateur, la biffure du visa de présence d'un membre du personnel de sécurité présent si ce dernier n'a pas rempli correctement sa mission.

IMPORTANT : lors d'un accident survenu sur son ES (sortie de route, tonneau, etc.), le Chef d'équipe demandera au poste concerné de lui communiquer le n° de la voiture et les noms de l'équipage afin que le médecin puisse, si les deux membres de l'équipage n'ont pas été examinés sur place, les examiner au centre de l'épreuve (PC médical), si ceux-ci continuent le rallye. Le véhicule y sera également vérifié par les CT, afin de s'assurer qu'il est en état de poursuivre l'épreuve.

CONVENTION CAS/ORGANISATEUR ASAF

ENTRE

LE CLUB ORGANISATEUR RECONNU PAR L'ASAF :

NOM DU CLUB :
Organisateur de l'épreuve dénommée :
en date du : et représenté par :

ET

LE CLUB DE SECURITE DE L'ASAF :

NOM DU CLUB :
représenté par :

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Le Club de sécurité ci-dessus désigné s'engage à fournir au club organisateur, **les services suivants**, en date du

Staff "Responsable d'équipe" :	X 40 €	=	€
Staff "Responsable de sécurité" :	X 40 €	=	€
CH :	X 40 €	=	€
START :	X 40 €	=	€
F. START :	X 40 €	=	€
Postes "Drapeau rouge" :	X 40 €	=	€
Caravane au départ :	X 40 €	=	€
F.F. :	X 40 €	=	€
T.R.C. :	X 40 €	=	€
Postes "Vigie" :	X 40 €	=	€
Postes "Commissaire(s)" :	X 40 €	=	€
Postes "Steward" :	X 40 €	=	€
Postes à installer et à désinstaller :	X 10 €	=	€
Prise, installation et remise au PC des C19/10m (p. poste)	X 1 €	=	€
Extincteur en ordre :	X 5 €	=	€
Extincteur percuté :	X 70 €	=	€
Location "groupe" + essence :	X 50 €	=	€

TOTAL €

Le club de sécurité s'engage à fournir des commissaires en ordre de **LICENCES ET DE BREVETS** (pour les épreuves le requérant) et en tenue. A savoir :

- ROUGE pour les Commissaires de route
- BLEUE pour les Stewards

Le club organisateur déduira du montant dû au club de sécurité une somme de **50€ par poste de sécurité manquant**.

Le club organisateur s'engage à fournir pour chaque poste de sécurité, une enveloppe contenant (*) :

- La liste des engagés
- L'arrêté communal afférent à l'ES concernée
- Les déclarations d'accident
- Le timing de l'épreuve
- Le plan du parcours (ES, Côte, etc.)
- Un plan de sécurité de chaque poste collé sur l'enveloppe contenant les documents du poste
- Des feuilles de pointage
- L'attestation d'assurance
- Un "laissez-passer" voiture
- Eventuellement, des rapports pré-imprimés "juge de faits"

Pour les Stewards, cette enveloppe contiendra, en outre, une carte générale (s'il s'agit d'un rallye)

Le club organisateur s'engage à payer au club de sécurité, la somme due selon l'accord passé entre lui et l'équipe, tel qu'il est repris dans la présente convention.

N.B. : La transaction financière interviendra dans UN DELAI DE 8 JOURS et, au plus tôt, A LA FIN DE LA PRESTATION (jamais en cours de celle-ci).

Fait en double exemplaire, le ... / ... / 20...

Pour le club organisateur :
(Signature + nom en toutes lettres)

Pour le club de sécurité
(Signature + nom en toutes lettres)

(*) Le non-respect de cette recommandation ne pourra pas entraîner la nullité de la convention.