

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 et Kart-Cross 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 (Communautaires et Provinciales) organisées en Fédération Wallonie-Bruxelles.
- 1.1.3. 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.
- 1.1.4. 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 avvertir le responsable du CCIS et de demander une nouvelle inspection.
- 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. 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.
- 1.1.7. Chaque inspection en vue d'une homologation donne lieu à la perception de droits.
- 1.1.8. 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.
- 1.1.9. 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.
- 1.1.10. Pour les parcours de Course de Côte, Sprint, Montées/Sprint historiques, Rallye-Sprint, B-Short, Rallye de type B, Legend Rally's, HRS, HRF, Slalom, Auto-Cross, Kart-Cross **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 1.6, ci-dessus.
- 1.1.11. 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.
- 1.1.12. 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 - Q **et R**), même si celui-ci organise plusieurs épreuves.
 - La feuille explicative sur la composition du dossier
 - Document A : adresse du responsable 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.
 - **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 mars 2003 ainsi qu'à la Circulaire OOP25 du 1er avril 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.

1.3. Parcours et/ou Pistes non permanents

1.3.1. Les organisateurs de Karting **ou d'Incentives/Démo's/Self Regularity Vintage** (en dehors des "circuits" permanents), de Rallye (types B, B-Short, Rallye – Sprint, HRS, HRF, Legend Rally's) 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" (IBZ – Commission Rallye), comprenant :

- Une carte générale du parcours, comportant les limites de communes et les frontières provinciales ;
- Le road book 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 à l'échelle 1/20.000 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.**
- Les autorisations communales.

1.3.3. **L'inspection préalable sera faite par un seul Inspecteur - Sécurité.**

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 GT 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.) dans les épreuves du championnat de la FWB et par le Président du Collège 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.

1.3.6. 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.

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 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, 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).

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.

1.3.7.2. NOUVEAU : 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 démonstration (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'assistance 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 ;
- **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 Road-Book 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").

1.3.8. Procédure d'homologation

- 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 publique), reprenant le kilométrage, le sens de la course, les postes de commissaires et leur numéro, ainsi que l'emplacement des "parcs coureurs" de départ et d'arrivée, pour la "Course de Côte" et "sprint". Pour les Rallyes "B", "B-Short" et "Rallye-Sprint", ASAF Legend, HRS et HRF, elle reprendra, en plus, les éventuels "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. **Toutes les situations reprises ci-dessus feront l'objet de plans insérés dans les Road Books de sécurité et porteront une numérotation permettant de les situer géographiquement sans équivoque sur les cartes correspondantes.**

- b. Pour une meilleure compréhension de tous et dans l'optique d'un gain de temps, les organisateurs sont tenus **d'utiliser les symboles officiels figurant dans le dossier homologation**. Si un ou des symboles supplémentaires sont ajoutés, ils seront clairement répertoriés dans le tableau "Légende" annexé au dossier 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).
- d. Ces plans ne se limitent 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 générale des autres postes**.

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.** les précédant, suivi de la mention "bis", "ter", "quater", etc. en vue d'une localisation rapide et précise.

Ces plans ou P.I. reprendront les mesures mises en œuvre en vue de sécuriser le site :

1. Les lignes de départ et d'arrivée ;
2. Le sens de la course ;
3. Le kilométrage exact par rapport au départ – Le kilométrage par rapport au plan précédent ;
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, médecin, etc.) ;
6. L'emplacement ou le point de stationnement de la (des) dépanneuse(s) ;
7. La largeur minimale de la piste ou les largeurs des voiries en cas d'épreuve routière ;
8. La nature du sol ou du revêtement : tarmac ; béton, terre, empierré, etc. ;
9. Le type de route : impasse, chemin de terre, etc. (Routes en dur : trait plein ; non revêtues, en trait pointillé) ;
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 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. ;**
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 artificielles (et la disposition exacte de ses éléments) 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 (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 ;
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 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.) 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. 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) ;
18. L'emplacement des barrières de type "NADAR", "HERAS", etc. ;
19. L'emplacement des postes de Commissaires de Route avec la spécification du moyen de télécommunication (radio, téléphone, etc.) ;
20. Délimiter, devant les postes de sécurité, au moyen d'une double 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**) ;
21. L'emplacement de l'extincteur de 6 kg, au minimum, en ordre de validité ;
22. 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 ;
23. 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) ;**
24. 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 ;
25. Pour les pistes de Karting : l'emplacement du paddock, des stands et du parc des coureurs ou du parc fermé ;
26. Pour les pistes de Karting : l'emplacement des tribunes, des enceintes "Public" ;
27. Pour les pistes de Karting : les clôtures des enceintes "Public" ;
28. Pour les pistes de Karting : tout autre dispositif de sécurité (surface de sable meuble, bacs à gravier, etc.) ;
29. Pour les pistes de Karting : les barrières (câbles) d'arrêt ;
30. Pour les pistes de Karting : les clôtures (filets) de captage (avec désignation du nombre) ;
31. Pour les pistes de Karting : les bordures (dissuasives ou autres) construites le long de la piste ;

32. Pour les pistes de Karting : les murs de séparation et plates-formes de signalisation dans la zone des stands
 33. Utiliser la case "remarques", pour toutes dispositions particulières indispensables pour la sécurité ;
 34. Indiquer le nombre de Stewards indispensables par endroits déterminés ;
 35. 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°** ;
 36. Indiquer les emplacements des "**Plans Intermédiaires**" sans commissaire (Voir Art.1.3.8. d) ;
 37. 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.

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 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 **des** vues aériennes **ou des vues 3D** de leur parcours, **en plus des plans** et **cartes** habituelles.

Dans le cadre de la composition du dossier **sécuritaire**, le secrétariat de l'**ASAF** peut fournir gratuitement aux organisateurs, les vues aériennes " type 1/1.670" de leur épreuve. La demande **de ces vues aériennes** doit être introduite par écrit au secrétariat, accompagnée d'une carte de la ou des ES (**ainsi que d'une carte générale permettant de la ou de les localiser avec précision**).

Il leur est demandé d'ajouter certains noms de rue comme repères.

Tout dossier ne respectant pas ces clauses sera refusé et renvoyé à l'organisateur.

Les dossiers soumis à la "Commission Rallyes" doivent contenir les plans de tous les postes, les cartes à l'échelle 1/20.000 et les vues aériennes ou vues 3D des ES.

Tant les cartes que les vues aériennes seront **annotées** et les emplacements précis des postes (**numérotation impérative**) de sécurité/"Planches" (**situations intermédiaires**), du Start, du FF et du TRC y seront clairement indiqués, ainsi que le sens de la course.

En cas d'absence des documents requis ou de non-respect de ces impositions, le secrétaire de la réunion "Rallyes" de l'IBZ pourra reporter la réunion ou rendre un avis négatif immédiat.

L'organisateur devra être en mesure de fournir à l'inspecteur Sécurité, lors de son inspection, un jeu **de ces mêmes documents (vues aériennes ou vues 3D, comprises)** afin de vérifier leur concordance **avec les plans**.

RAPPEL : L'utilisation des nouvelles techniques informatiques est, bien évidemment autorisée, voire encouragée aussi bien, pour la confection des plans que pour leur illustration, lors de la réunion de la Commission.

Dans cette optique, les vues aériennes peuvent être utilement remplacées par le parcours préparé sur Google Earth ou similaire. Dans ce cas, l'organisateur devra se présenter avec un ordinateur portable contenant le programme et les données nécessaires qui seront alors diffusées sur grand écran.

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 toute facilité 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. Celui-ci en transmettra un exemplaire au secrétariat de l'ASAF.

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.

Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

- 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.
- 1.6.5. **L'Inspecteur Sécurité devra s'assurer que le document « R » du dossier sécurité - homologation (Rapport du Médecin Coordinateur après contrôles et vérifications d'usage) soit correctement complété et signé par le médecin coordinateur en fonction à l'épreuve.**
De plus, l'Inspecteur Sécurité veillera à transmettre directement une copie de ce document « R » à l'organisateur et à joindre l'original au dossier destiné au secrétariat de l'ASAF.
- 1.6.6. 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.
- 1.6.7. 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)
- 1.6.8. Sur demande de l'Inspecteur - Sécurité, le Commissaire Sportif pourra, s'il le juge nécessaire, retarder un départ en cas de problème grave.
- 1.6.9. Dans les Rallye "B", "B-Short", "Legend Rally", 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.
- 1.6.10. 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.
- 1.6.11. 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, 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,
- 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'une trousse de premiers secours 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 sont 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. **Le médecin coordinateur se chargera de vérifier l'agrément du (des) médecins en poste par le biais de leur accréditation ASAF (seuls les médecins accrédités sont habilités à prester sur les épreuves soumises à l'imposition des AR de 1997 et 2003, en la matière. Il se chargera également de collecter les inventaires de l'équipement des ambulances, établis par les médecins en poste sur les ES.**

2.1.1.5. 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.

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

2.1.1.7. 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.

2.1.1.8. Rappels :

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

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 1^{er} 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 complétera 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 :

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 matériel de premiers secours "Service médical particulier aux épreuves routières" ;

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 des ambulances) et 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 et de Slalom, Test Day "Public", Shake-down, 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 matériel de premier secours "Service médical particulier aux épreuves routières" ;

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

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

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. ou le Responsable de la discipline.

Par contre, dès constatation de la **conformité de ces impositions**, 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.

En dérogation à ce qui est mentionné, ci-dessus, lors des organisations de "Tests Days" et des "Shake Down", la convention prise entre l'ASAF et **AMBURANCE** ne sera pas d'application. Il appartiendra donc aux organisateurs de ce genre d'événements, de s'attacher les services d'un ambulancier, parmi lesquels **AMBURANCE** peut être sollicité, également.

2.2.1. 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 la société **AMBURANCE**, 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.

En dérogation à ce qui est mentionné, ci-dessus, lors des organisations de "Tests Days" et des "Shake Down", la convention prise entre l'ASAF et la société AMBURANCE ne sera pas d'application. Il appartiendra donc aux organisateurs de ce genre d'événements, de s'attacher les services d'un ambulancier, parmi lesquels la société AMBURANCE peut être sollicité, également.

2.2.2. 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 Tests Days "Publics",
- 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.

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 "	1	1	1	1 au PC + 1* par ES
Rallye type "HRF ou LEGEND"	1	1	1	1 au PC + 1* par ES
Rallye type "HRS"	0	1	1	1
Rallye sprint	1	1	1	2
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
Montée Histo avec M.O.	1	1	1	2
Slalom	0	1	0	1
Auto-Cross / Kart-Cross	0	1	1	1
Incentive / Self Regul. – Demos Vintage	0	1	1	1
Test-Day "public" via ASAF	0	1	1	1
Test-Day "privé" via ASAF	0	0	0	0
Shakedown Rallye	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.

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

2.2.4. 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.**

2.2.5. Chaque ambulance est vérifiée par le médecin de l'ES ou le médecin coordinateur. Un document doit attester qu'elle est opérationnelle et que l'équipement requis par la Législation en la matière est bien présent (document N du rapport d'homologation).

2.2.6. Concernant l'équipage de l'ambulance, au moins **deux** membres doivent être en possession d'un badge AMU ou AMBU en ordre.

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, "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, 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 ou Licenciés 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 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, 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).

L'extérieur doit être entièrement fermé **soit** naturellement **soit** par de la rubalise ou du grillage en plastique. Il est à noter que la route faisant partie de la zone interdite, il est inopportun, sauf cas réellement particuliers, de dérouler de la rubalise ou du grillage en plastique, le long et au bord de celle-ci. Seul, le début d'une échappatoire doit être marqué par de la rubalise sur la route). 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 par de la rubalise croisée. Un panneau "C 19" devra se trouver dans la zone ainsi délimitée.

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.

Chapitre II - Prévention et sécurité des parcours

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.

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.**

2.6.7. Plans de sécurité

- Ces plans, les plus complets possibles, seront rédigés de façon simple et efficace, obligatoirement sur le document ASAF.
- Ces plans reprendront OBLIGATOIREMENT des croquis schématisés du poste concerné. Les plans de de sécurité réalisés sur base de photos uniquement, n'étant pas suffisamment explicites.

2.6.8. RAPPEL : Légende des symboles à utiliser (Voir Art. 2.7, ci-après)

Afin d'en venir à une meilleure et une plus rapide compréhension des plans de sécurité, les mêmes symboles se doivent d'être utilisés par tous les organisateurs.

Ces symboles figurent sur la planche reprise ci-dessous. Leur utilisation obligatoire éliminera, entre autres choses, bien des questions inutiles posées lors de l'examen des plans par les Inspecteurs-Sécurité, la commission Rallyes et aussi par les Commissaires en poste.

Si des symboles supplémentaires sont utilisés, ils doivent, bien évidemment, être ajoutés sur la "Légende" qui accompagne les plans.


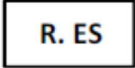

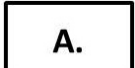




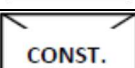



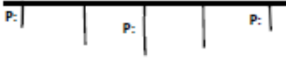



2.6.9. L'emplacement des Buvettes/Snacks sera obligatoirement repris. Les buvettes/snacks "pirates" seront, par ailleurs, strictement interdites. Ne seront autorisées, le jour de la manifestation, que les buvettes/snacks figurant sur le plan de sécurité agréé par l'IBZ. Les autorités locales ou les officiels de l'ASAF pourront demander le démantèlement avant le départ, de celles qui n'y figurent pas.










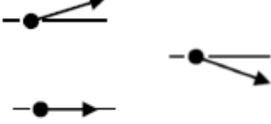
2.6.10. Dans le cas où le parcours chronométré à usage privatif emprunté par les concurrents comporterait un « casse vitesse » en saillie permanente (type « dos-d'âne », « coussin berlinois » ou autre), l'organisateur aurait l'obligation de prévoir un dispositif engendrant un ralentissement important 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.

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

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
Poste de sécurité	
Extincteur	E
Responsable d'E.S.	
Véhicule d'intervention	
Ambulance	
Médecin	
Dépanneur	
Poste de soins	
Buvette / Snack *	
Construction *	
Zone interdite délimitée/matérialisée + dimensions *	
Ruban balise ("Rubalise")	
Sens de la course	
Fossé + profondeur * (ligne épaisse = bord de route)	
Talus + hauteur * (ligne fine = faite du talus)	
Heras	
Nadar	

LEGENDE	SYMBOLE ou REPRESENTATION
Gros ballot, Big-Bag	GB
Pneus	PN
Protection/Petit ballot	P
Déviation	DEV
Poteau électrique	
Fil barbelé / Clôture	
Haie / Buisson	XXXXXXXXXX
Rivière / Eau	
Arbre	
Caniveau	
Route d'évacuation	+++++
Zone 10 mètres Simple (à orienter)	
Zone 10 mètres Double (Recto-Verso)	
Cônes	
Zone de Prévention captage d'eaux +Fin de Zone	
Si utile : Route en montée → en descente → horizontale →	

* 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.

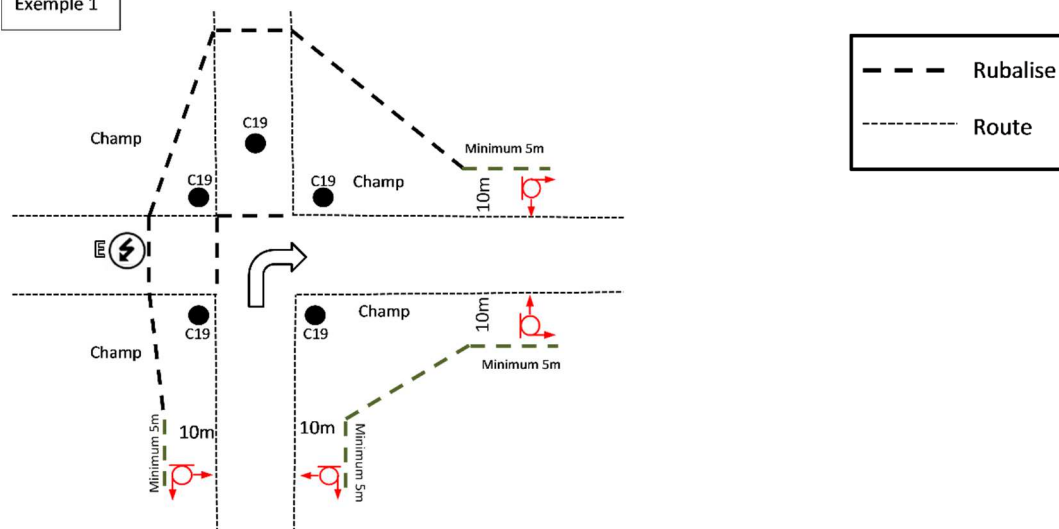
Si on utilise des petites bottes de paille, elles seront disposées selon le schéma ci-après. Le plan du poste repris au plan de sécurité précisera exactement les distances à respecter.

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.

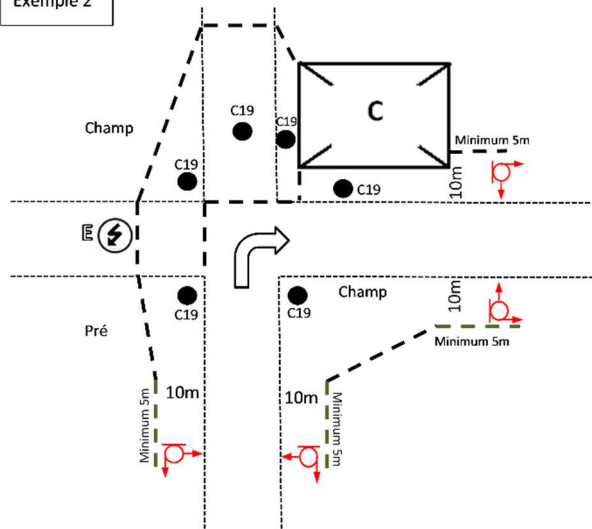
Afin que la "chicane" soit le plus visible possible, elle sera, en outre, entourée de rubalise de couleurs rouge et blanche.

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).

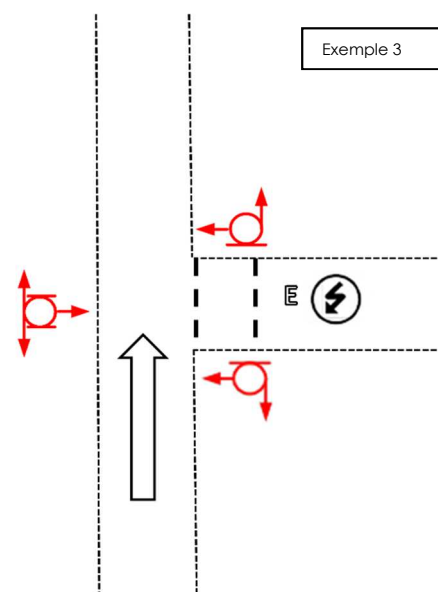
Exemple 1



Exemple 2

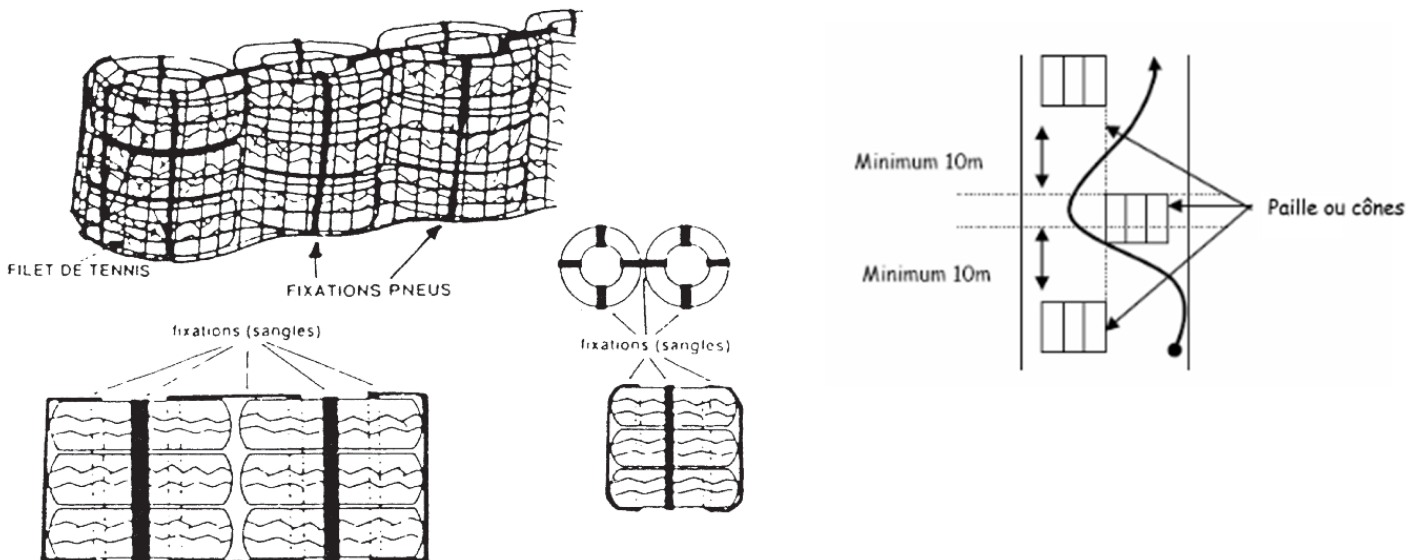
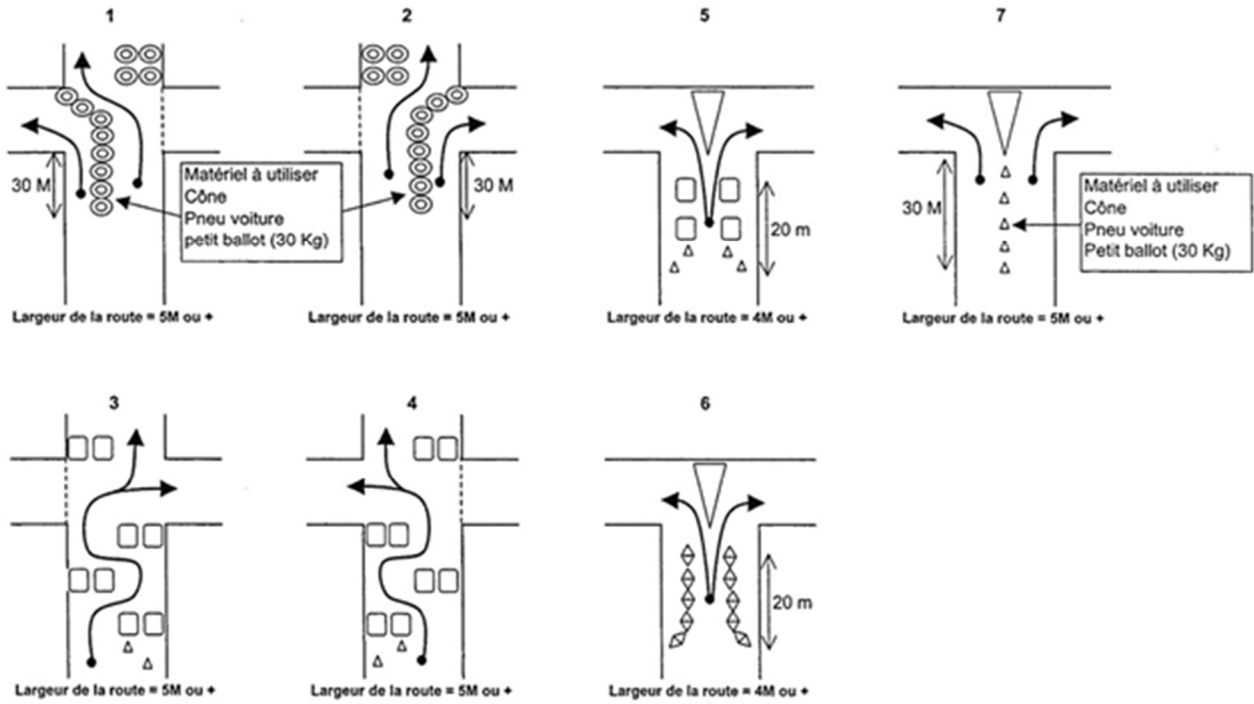


Exemple 3



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.



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 de Sécurité de l'IBZ.

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. Ralentez 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

