



LE DÉLÉGUÉ SÉCURITÉ EN RALLYE



LIGNES DIRECTRICES
POUR LA SÉCURITÉ
EN RALLYE 2021



Avis de non-responsabilité

©2021 Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

– Tous droits réservés

La reproduction ou la diffusion de tout ou partie des présentes Lignes directrices à l'intention des délégués sécurité en rallye, sans l'autorisation écrite de la FIA, est interdite sauf pour les membres affiliés à la FIA et les organisateurs de rallye agréés par eux, qui sont autorisés à utiliser ce document à des fins non commerciales.

Les présentes Lignes directrices sont données uniquement à titre indicatif et n'ont pas pour vocation de fournir des conseils auxquels il convient de se fier.

Dans les limites autorisées par la loi en vigueur, la FIA décline par conséquent toute responsabilité découlant de la confiance accordée aux Lignes directrices, ou de quiconque pourrait être informé de leur contenu.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	P.05
Travail en amont de l'épreuve	P.07
Rôle pendant l'épreuve	P.15
Rapport du Délégué Sécurité	P.23
Annexes	P.26

INTRODUCTION

Le rallye est l'une des plus grandes mises à l'épreuve de l'homme et de la machine face au terrain et au temps. C'est un sport d'équipe composé non seulement du pilote et du copilote, mais aussi de tout un groupe de techniciens qualifiés qui travaillent jour et nuit autour de la zone d'accueil pour préparer les épreuves spéciales. La traversée des villes et des villages rend ce sport accessible aux nombreux spectateurs enthousiastes et au grand public.

Le rallye est un sport connu pour être bien organisé, selon des réglementations strictes, et présentant un excellent niveau de sécurité, mais tout écart par rapport à ce niveau de sécurité pourrait menacer l'avenir même de ce sport que nous aimons tant.

Pour l'avenir de notre sport, il est primordial que les organisateurs gèrent efficacement les risques qui menacent la sécurité de tous : concurrents, volontaires, officiels, commissaires, médias ou spectateurs.

Un des défis majeurs à relever dans la discipline des rallyes **consiste à garantir la sécurité du public.**

Le Délégué Sécurité joue un rôle décisif dans la garantie de la sécurité, en premier lieu celle des spectateurs et des commissaires présents sur la spéciale, mais également dans la conformité au dossier de sécurité et au road book de sécurité de l'événement tels qu'élaborés par les officiels du rallye.

Malheureusement, de trop nombreux spectateurs ne sont pas conscients des dangers potentiels et ne sont pas en mesure d'évaluer la vitesse des voitures. Par conséquent, ils se placent à des endroits dangereux, accordant beaucoup trop de confiance à la dextérité des pilotes et à la fiabilité des voitures, et font souvent preuve d'un manque de compréhension générale ou de connaissance des règles de sécurité.

Le Code Sportif International, Annexe V, Article 3.4.2 et le Supplément 1, Rôles et responsabilités des officiels, décrivent le rôle comme suit :

CSI, Annexe V, Article 3.4.2

Le Délégué Sécurité a pour mission d'assister dans leurs tâches les Officiels de sécurité de la compétition, de vérifier dans le cadre de ses compétences que toutes les réglementations de sécurité applicables au Championnat de la FIA sont respectées, de formuler tous commentaires qu'il juge pertinents et d'établir les rapports nécessaires concernant l'épreuve. En rallyes, il a le pouvoir de retarder le départ d'une spéciale de 30 minutes au maximum.

Supplément 1

a. Rôle

Le rôle du Délégué Sécurité est d'examiner et de valider le Plan de sécurité de l'épreuve avant l'épreuve et sa mise en œuvre durant l'épreuve et de superviser le travail du Chef de sécurité.

b. Responsabilités

- *Assister à des réunions de planification et d'évaluation sur des questions de sécurité de l'épreuve.*
- *Surveiller la sécurité des zones réservées au public et aux médias.*
- *Assurer la coordination entre la FIA et les ASN pour ce qui a trait à tous les éléments administratifs concernant la sécurité.*
- *Évaluer et rendre compte de tout incident lié à la sécurité lors de l'épreuve.*

Tout comme le rallye, le présent document est dynamique : il évoluera donc régulièrement, en fonction des nouvelles réglementations ou des modifications des bonnes pratiques.

Il convient de lire ce document parallèlement aux Lignes Directrices de la FIA pour la sécurité en rallye.

TRAVAIL EN AMONT DE L'ÉPREUVE



TRAVAIL EN AMONT DE L'ÉPREUVE

SÉCURITÉ DES CONCURRENTS

Avant le rallye, le Délégué Sécurité doit s'enquérir des éléments de protection en cours d'installation sur les épreuves spéciales pour protéger les concurrents des dangers fixes tels que arbres, garde-fous de ponts ou rochers. Comment ces zones sont-elles aménagées ? Ont-elles été intégrées dans le plan de sécurité du convoi de voitures de sécurité et dans les schémas d'aménagement de l'épreuve spéciale ? Les éléments utilisés pour protéger les équipages absorberont-ils un éventuel impact et y a-t-il une certaine distance, de préférence 1 mètre, entre l'endroit où la protection sera installée et le danger à proprement parler ? Cet espace supplémentaire permet d'absorber une partie de l'impact initial.



Les extrémités des glissières de sécurité seront-elles protégées afin de ne pas transpercer la voiture ?

Le danger potentiel représenté par l'eau est abordé dans les Lignes directrices de la FIA pour la sécurité en rallye. Néanmoins, le délégué doit vérifier si les épreuves se déroulent à proximité de lacs, de rivières, de plans d'eau ou de la mer et doit examiner quelles sont les procédures en place pour protéger les concurrents et, au cas où une voiture se retrouverait dans l'eau, quelles sont les mesures en place pour secourir l'équipage.



DOSSIER DE SÉCURITÉ

Le Dossier est un document exhaustif qui doit **répondre à une multitude de besoins et d'exigences**, notamment celles des organisateurs de rallye, des autorités locales, de la police, des pompiers, des ambulanciers, des assurances, des services de santé et de sécurité. Il doit également étayer le travail des responsables de spéciale, des responsables sécurité, des MIV et du Délégué Sécurité. La totalité du dossier n'intéressera pas forcément chacune des personnes et le Délégué Sécurité s'intéressera

principalement aux rubriques ayant trait à l'épreuve spéciale et au convoi de voitures de sécurité. Les horaires des voitures de sécurité ainsi que l'ordre de passage des voitures de sécurité constituent des éléments déterminants de la façon dont le travail du délégué se déroulera pendant l'épreuve.

Le projet du plan de sécurité doit être partagé avec le Département Rallye de la FIA **trois mois avant** le début de l'épreuve.

ITINÉRAIRE

Le travail du Délégué Sécurité débute **dès publication de l'itinéraire de l'épreuve**. Une étude des vitesses moyennes sur les secteurs de liaison devrait être réalisée afin de s'assurer qu'elles peuvent être atteintes sur les routes

publiques en toute sécurité.

Cette étude permet également de vérifier à nouveau que l'itinéraire respecte bien **la chronologie du Règlement sportif**.

CARTE GÉNÉRALE ET CARTE PAR SECTION

La carte globale donne au délégué une «idée» de l'épreuve et du rythme de l'itinéraire. Il est souhaitable que les cartes soient claires et à une échelle suffisante pour aider à orienter la zone. Les schémas devraient être clairs et faciles à suivre. Une échelle ainsi qu'une boussole indiquant le nord doivent être incluses.

La carte doit être de haute qualité et pas trop chargée, comporter l'itinéraire du rallye et les épreuves spéciales superposés, numérotés et nommés, afin de faciliter leur identification. Il convient de localiser le parc d'assistance.



DOSSIER DE SÉCURITÉ INCLUANT LE ROAD BOOK DE SÉCURITÉ

Il est établi que le dossier de sécurité complet est trop volumineux et ne permet donc pas aux occupants des voitures de sécurité une manipulation facile pendant les déplacements sur l'itinéraire du rallye. En conséquence, **l'organisateur doit créer un road book à destination des voitures de sécurité pour ces équipages**. Cette partie du dossier de sécurité doit comporter des diagrammes en tulipe indiquant le nombre de commissaires, si ceux-ci sont prévus, devant se tenir à chaque poste mentionné sur le diagramme.

Une configuration individuelle ainsi que des schémas détaillés doivent être en place concernant les zones spectateurs. Il est nécessaire que ces éléments indiquent où les zones spectateurs doivent être placées, en précisant les endroits où le ruban / les filets doivent être installés, et où doivent se placer les voitures radio, les MIV, les TIV et les commissaires, ainsi que les emplacements idéaux pour ces derniers. Ces schémas

doivent également faire figurer les postes de premiers secours ainsi que les points de passage pour les spectateurs, s'il y en a de prévus à ces emplacements. Les zones «No-Go» doivent également être signalées afin que les personnes à bord des voitures de sécurité puissent rapidement évaluer que tout est aménagé comme il le faut et prêt pour le départ de l'épreuve.

L'étude de ces schémas en amont de l'épreuve permettra au délégué de comprendre comment a été pensée et planifiée la sécurité de l'événement et d'avoir un aperçu des plans pour gérer tout incident le cas échéant.

Tous les organisateurs d'épreuves devraient préparer ce road book à destination des voitures de sécurité sur le même modèle que le road book destiné aux concurrents, en ajoutant des rubriques supplémentaires pour insérer les schémas des zones spectateurs et une colonne pour le nombre de commissaires.

HORAIRES DU CONVOI DE VOITURES DE SÉCURITÉ

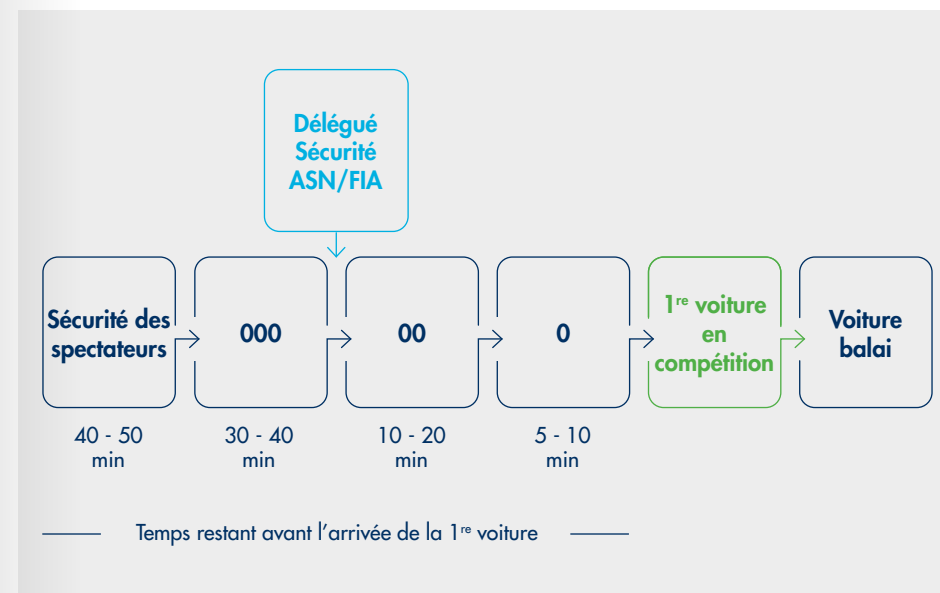
Avant l'épreuve, **l'horaire de la voiture de sécurité doit être étudié** afin de s'assurer que le délégué dispose d'un temps suffisant pour parcourir les épreuves spéciales en toute sécurité et pour que l'épreuve soit inspectée avant le départ de la première voiture. Pour les épreuves de plus de 30 km, il peut être nécessaire de prévoir des voitures de sécurité supplémentaires, qui partiraient du milieu de l'épreuve, pour permettre au convoi de respecter l'horaire.

Le délégué doit s'insérer dans le convoi à - 30 min, afin de respecter les restrictions de déplacements sur l'épreuve, après la voiture pour la sécurité des spectateurs et la voiture 000 et avant le véhicule 00. Le délégué peut ainsi se déplacer sur la spéciale dans un temps proche de celui prévu pour la première voiture, tout en ayant toujours la possibilité de faire appel à l'équipage de la voiture 00 en cas de problème rencontré par le délégué. Seul l'équipage de la voiture zéro devrait être en

«conditions de course» et muni de casques, de dispositifs RFT et de combinaisons. Toutes les autres voitures de sécurité, y compris la voiture 000 et la voiture 00, sont des voitures routières et parcourent l'épreuve avec le road book de sécurité.

Le dossier de sécurité et le road book à destination des voitures de sécurité devraient détailler la façon dont les communications radio doivent être mises en place entre les voitures de sécurité mais également avec la Direction de Course. Les détails quant aux éventuelles modifications du canal radio à utiliser devraient figurer dans le diagramme en tulipe pertinent du road book à destination des voitures de sécurité.

La clarté des communications et des échanges entre les voitures de sécurité, en particulier la voiture 000, le Délégué Sécurité, la voiture 00 et la voiture 0, est d'une importance capitale.



ANCIENS RAPPORTS DU DÉLÉGUÉ SÉCURITÉ

Le meilleur endroit où chercher des références lors de la mise en place d'un rallye, quel qu'il soit, est constitué par les éventuels **anciens rapports du Délégué Sécurité**. Quels ont été les points positifs de l'événement ? Y a-t-il eu des points négatifs nécessitant une modification avant cette édition ?

Tout problème susceptible d'être soulevé au vu des précédents rapports doit faire l'objet d'une

discussion à l'avance avec les organisateurs du rallye afin que les plans corrigés puissent être vérifiés et compris en amont du rallye.

Vérifier le rapport du Délégué Sécurité que vous devrez remettre à la suite de l'épreuve vous aidera à déterminer les points que vous devez absolument vérifier pendant le rallye.

INFORMATIONS RELATIVES AUX NOUVELLES ÉPREUVES SUR LE RALLYE

Les cartes détaillées de spéciale pour toute nouvelle épreuve doivent être étudiées à l'avance. Vérifiez que les positions proposées pour les MIV, TIV et radios sont toutes adaptées et conformes au règlement tel que détaillé dans le CSI, Annexe H. Les épreuves nouvelles nécessitent davantage d'attention car aucune donnée d'anciens rapports ne sera disponible à leur sujet.

Déterminez s'il existe une vidéo de caméra embarquée de la nouvelle épreuve pouvant être visionnée. Y a-t-il des dangers le long du parcours de l'épreuve – dénivelés importants, point d'eau, obstacles à proximité du bord de la piste, nécessitant d'être évalués ?



RÔLE PENDANT L'ÉPREUVE



RÔLE PENDANT L'ÉPREUVE



RÉUNION AVEC LES ÉQUIPAGES DES VOITURES DE SÉCURITÉ

Le Délégué Sécurité doit s'intégrer au sein du convoi de voitures de sécurité. Les équipes présentes à bord de ces véhicules se chargeront des vérifications finales des épreuves et s'assureront que celles-ci sont préparées conformément aux plans de l'épreuve.

Les équipages à bord des voitures 000 et 00 sont ceux qui collaboreront le plus étroitement avec le Délégué Sécurité. Le contrôle des communications radios relatives au travail effectué par les premières voitures de sécurité sur chaque épreuve spéciale permet au délégué d'identifier les zones spécifiques susceptibles de nécessiter davantage d'attention lors de l'arrivée sur ces lieux sur l'épreuve. Si un

problème persiste et qu'il ne peut pas être réglé immédiatement par le délégué, le message visant à s'assurer que l'anomalie a été corrigée doit être transmis à l'équipage de la voiture 00. C'est là que la confiance en les capacités et les compétences des équipages 000 et 00 prend toute son importance pour le délégué.

Lors de la première réunion avec les équipages des voitures de sécurité, le Délégué doit expliquer en détail la façon dont il s'attend à ce que le convoi de sécurité coopère, confirme les opérations radio et se renseigne sur tout problème ou toute question relative à l'itinéraire susceptible d'être apparue pendant la semaine précédant le rallye.

INSPECTION DES ÉPREUVES SPÉCIALES

DÉPARTS DE SPÉCIALES

À chaque départ de spéciale, le Délégué Sécurité doit veiller à ce que les éléments ci-dessous soient en place et qu'un accès ouvert et dégagé à l'épreuve soit possible après la ligne de départ :

- MIV et équipements
- TIV et équipements
- Extincteurs
- Zone non accessible aux spectateurs
- Chronomètres
- Accès dégagé à la spéciale pour le médecin, les MIV et les TIV
- Communications opérationnelles sur l'épreuve et avec la Direction de Course
- L'aménagement de la spéciale convient au responsable de spéciale
- Informations à jour concernant le nombre de spectateurs et leur emplacement

POINTS INTERMÉDIAIRES DE L'ÉPREUVE SPÉCIALE

À chaque point intermédiaire de la spéciale, le Délégué Sécurité doit s'assurer que les éléments ci-dessous sont tous en place et disposent d'un accès sans entrave à la spéciale :

- MIV et équipements
- TIV et équipements
- Extincteurs
- Zone non accessible aux spectateurs
- Accès dégagé à la spéciale pour le médecin, les MIV et les TIV

POINTS RADIO

À chaque point radio de l'épreuve spéciale, le Délégué Sécurité doit s'assurer que les éléments ci-dessous sont tous en place :

- Panneaux radio en place
- La voiture radio des commissaires est située à l'écart de la spéciale, dans un endroit sécurisé, et n'est pas susceptible d'être heurtée par des débris
- Au point radio, le drapeau rouge est déployé pour la voiture du délégué lorsque celle-ci parcourt la spéciale

ARRIVÉE LANCÉE DE LA SPÉCIALE

À chaque arrivée lancée de spéciale, le Délégué Sécurité doit veiller à ce que les éléments ci-dessous soient en place :

- Veiller à ce que l'arrivée lancée ne se situe pas dans un virage ni dans un autre endroit dangereux
- Les faisceaux de chronométrage sont situés dans une zone non susceptible d'être heurtée.
- Les commissaires se trouvent dans un lieu sécurisé et ne sont pas susceptibles d'être heurtés par des débris
- Communications opérationnelles entre l'arrivée lancée et la ligne d'arrêt
- Les spectateurs ne peuvent pas accéder à la zone
- La signalisation de la spéciale, les panneaux jaune et rouge d'arrivée lancée sont en place

LIGNE D'ARRÊT DE LA SPÉCIALE

À chaque ligne d'arrêt de la spéciale, le Délégué Sécurité doit veiller à ce que les éléments ci-dessous soient tous en place :

- La zone située entre l'arrivée lancée et la ligne d'arrêt doit être protégée et vide de spectateurs
- La distance entre l'arrivée lancée et la ligne d'arrêt doit être de 200 mètres au minimum
- Des extincteurs doivent être en place à la ligne d'arrêt
- Vérifier que les communications sur la spéciale et avec la Direction de Course sont toutes opérationnelles
- Vérifier que la signalisation de la spéciale est en place ainsi que le panneau stop



AMÉNAGEMENT DES ZONES SPECTATEURS PAR RAPPORT AU DOSSIER DE SÉCURITÉ

Tout au long du travail préalable à l'épreuve, le Délégué Sécurité doit avoir connaissance des zones spectateurs prévues pour chaque épreuve spéciale. Le plus important est à ce stade de s'assurer que l'aménagement prévu se reflète dans ce qui est effectivement en cours de préparation sur le terrain et que la zone est sûre. Le jour de l'épreuve, et ce même si l'aménagement correspond aux prévisions du Dossier de Sécurité, il est possible que quelque chose apparaisse finalement comme non sûr. Il s'agit alors d'une question de jugement de la part du Délégué Sécurité, qui doit être abordée avec le directeur de course et les commissaires présents sur le terrain pour être résolue. Pour ce faire, une évaluation dynamique des risques doit être effectuée.

Lorsque le délégué arrive sur la zone spectateurs, les commissaires effectuent-ils les signaux manuels reconnus et des signaux d'avertissement sont-ils lancés par les commissaires ? Dans l'affirmative, ces signaux doivent être traités immédiatement par le délégué.

Prenez du temps pour inspecter la zone afin de déterminer si elle correspond au schéma du dossier de sécurité et s'il y a suffisamment de commissaires, tel qu'indiqué dans le plan de la zone.

S'il y a des points de passage : sont-ils correctement pourvus en personnel et les spectateurs sont-ils bien tenus éloignés de la piste lorsqu'ils attendent pour traverser ? Personne, pas même le commissaire, ne doit se tenir dans la zone d'accès au point de passage lors du passage d'une voiture de rallye.

Le nombre de spectateurs est-il en adéquation avec le nombre anticipé de spectateurs du plan ? Existe-t-il un risque que la zone devienne surchargée ? Si tel est le cas, où les spectateurs excédentaires se dirigeraient-ils et la zone en question pourrait-elle gérer cet excédent ? Y a-t-il des effectifs de sécurité pouvant gérer les éventuels déplacements de spectateurs ?

Les médias se situent-ils dans des zones sécurisées et les commissaires sont-ils satisfaits de la réglementation régissant les déplacements des médias pendant le déroulement de la spéciale ?

Parce qu'ils portent des chasubles, les représentants des médias peuvent être confondus avec des officiels de l'épreuve par les spectateurs. Les médias doivent respecter l'accès élargi dont ils disposent à certains emplacements de la spéciale et doivent adopter un comportement responsable tout au long de la spéciale.

Lorsque le Délégué Sécurité est transporté sur la spéciale, il doit **être attentif à chaque spectateur, chaque commissaire et chaque représentant des médias présent le long de la route**. Les personnes qui ne se trouvent pas dans une zone spectateurs doivent être prises en charge ; soit elles sont dirigées vers une zone sécurisée, soit, si nécessaire, on demande la

venue d'un commissaire supplémentaire pour les prendre en charge.

Le Délégué Sécurité doit toujours se tenir prêt à prendre en charge et discuter calmement avec toute personne se trouvant à un endroit non approprié sur la spéciale, afin de traiter le problème de façon efficace et d'éviter les conflits.

POSITIONNEMENT DES COMMISSAIRES ET SIGNAUX

Lorsqu'il effectue chaque parcours de spéciale, le Délégué Sécurité doit comparer le positionnement des commissaires et leur nombre avec les données publiées dans son road book de sécurité de la spéciale. Si le nombre minimum n'est pas atteint, le délégué doit travailler en coopération avec la Direction de Course et le responsable de spéciale afin de veiller à ce que le nombre minimal de commissaires pour chaque poste soit respecté.

Les commissaires ne doivent pas se rassembler en groupes mais doivent se répartir sur l'ensemble de la zone spectateurs afin de transmettre un message clair aux spectateurs et de garantir un contrôle de la zone spécifiée. Tous les commissaires doivent être en place avant que les spectateurs ne commencent à arriver. Ils doivent également être en situation «prêts pour la spéciale» lorsque le convoi de voitures de sécurité

commence à se déplacer sur la spéciale.

Il est important de vérifier que tous les commissaires se trouvent dans **un endroit sûr** lorsqu'ils se déplacent sur la spéciale. Un commissaire ne peut pas transmettre un message adapté aux spectateurs si lui-même ne se trouve pas dans un endroit sûr.

Tous les commissaires doivent effectuer le langage gestuel reconnu à destination des voitures de sécurité afin qu'il n'y ait aucun malentendu si un commissaire ne se sent pas à l'aise dans son rôle sur sa zone. Le délégué sécurité doit répondre au langage gestuel en levant le pouce vers le haut, si tout va bien, afin de montrer qu'il a bien pris connaissance du message du commissaire et pour maintenir la communication entre le personnel du convoi de sécurité et l'équipe présente sur la spéciale.



CONTRÔLE DES SPECTATEURS

Ci-dessus figurent les détails quant à la façon dont le délégué doit vérifier si les zones spectateurs correspondent à ce qui a été prévu avant l'épreuve pour ces zones. Néanmoins, le rôle du délégué ne se limite pas à inspecter la sécurité dans les zones qui ont été identifiées à l'avance comme susceptibles d'attirer les spectateurs ; il doit également vérifier si des spectateurs ont accédé à la spéciale à l'écart des zones prévues.

Parmi ces spectateurs, certains peuvent être originaire de la région et ne pas forcément savoir quels sont les lieux les plus sûrs pour les spectateurs. Le délégué doit leur indiquer les endroits les plus adaptés pour assister à la spéciale et transmettre le message à la voiture OO afin de vérifier que les spectateurs se sont bien rendus à l'endroit suggéré.

Les grands amateurs de rallye peuvent parfois chercher à accéder à des zones à l'écart des zones annoncées comme réservées au public.

Ces fans connaissent le rôle du Délégué Sécurité et du convoi de voitures de sécurité, et peuvent chercher à se «cacher» lors du passage de ces voitures. Le rôle du délégué est de rechercher les signes de présence d'éventuels spectateurs ayant pu se cacher lors du passage des voitures de sécurité. Les signes de présence peuvent être des sacs ou des drapeaux au bord de la piste lorsque les personnes se cachent en s'éloignant de la route. Ces spectateurs constituent le plus grand danger pour notre sport, car ils cherchent souvent à réaliser la photo ou la vidéo «unique» qui les met en danger, et qui met également en danger les équipages et notre sport.

Le Délégué Sécurité a le pouvoir de retarder le départ d'une épreuve spéciale de 30 minutes au maximum s'il n'est pas satisfait de la sécurité sur la spéciale, pendant que lui-même et les commissaires présents sur le terrain tentent de résoudre un éventuel problème.

SUIVI AU COURS DE L'ÉPREUVE

Le système de suivi peut varier d'un pays à l'autre, d'une épreuve à l'autre. Le délégué doit s'assurer qu'il est sûr de lui quant au fonctionnement du système, aux plans de secours en cas de dysfonctionnement et à la façon dont le suivi est contrôlé en Direction de Course.

Le suivi peut-il fonctionner sur une tablette ou un smartphone ? Le délégué doit y avoir accès pendant qu'il se trouve sur l'épreuve spéciale.

RAPPORT DU DÉLÉGUÉ SÉCURITÉ



DISACQUA
-VOUS!

MAGNET
WARELL

MAGNET
WARELL

FR

MAGNET
WARELL

MAGNET
WARELL

FR

RAPPORT DU DÉLÉGUÉ SÉCURITÉ



FORMULAIRE

Une fois le rallye terminé, le Délégué doit rédiger son rapport, qui résumera les faits notables en termes de sécurité survenus sur la spéciale. À des fins d'amélioration constante, ce document constitue un outil indispensable pour la FIA, l'ASN hôte et l'organisateur du rallye.

Le formulaire de rapport est divisé en **quatre catégories distinctes** se rapportant aux composantes spécifiques du rallye et à leur évaluation. Cela facilite la réalisation d'une estimation précise de chaque élément constitutif de l'épreuve :

- DOCUMENTATION
- DÉROULEMENT DU RALLYE
- ÉQUIPE SÉCURITÉ ET ÉQUIPEMENT
- SÉCURITÉ DES SPECTATEURS

Il existe quatre degrés d'évaluation :

- **Supérieur au Standard**
Qui ne peut pas être amélioré et qui est aussi proche que possible de la perfection
- **Standard**
Observe et respecte la totalité des normes requises
- **Inférieur à la moyenne**
Doit être amélioré
- **Inacceptable**
Doit être très fortement amélioré

Sous chaque thème est prévu un emplacement destiné à noter les remarques supplémentaires permettant d'expliquer les motifs de la note donnée. Dans tous les domaines, il incombe au Délégué Sécurité d'expliquer en détail les motifs de ces évaluations. Cela est nécessaire pour la FIA, l'ASN et l'organisateur de rallye, afin que ces derniers puissent être informés des détails et de la date à laquelle l'évaluation a été effectuée. Il est toujours bénéfique de fournir des explications supplémentaires justifiant l'attribution de la note, même s'il s'agit d'un C.

Il est évident que pour que les observations faites par le Délégué Sécurité aient un niveau équivalent, seul du personnel expérimenté, en nombre restreint, doit être désigné pour ce rôle. Cela est nécessaire pour garantir que les rapports rédigés par les délégués sécurité lors de chaque compétition sont cohérents et harmonisés.

Le rapport doit être préparé et présenté à la FIA, à l'ASN et à l'organisateur de rallye dans un délai de 15 jours à compter de la fin de l'épreuve, et ce afin de s'assurer que tout ce qui a été vu, entendu et noté soit toujours bien présent à l'esprit du délégué. Le rapport doit être complété de façon à aider l'organisateur

IMAGES DE SÉCURITÉ

Cette rubrique permet au Délégué Sécurité de sélectionner des captures d'écran ou des séquences vidéo des enregistrements de la spéciale provenant de sa caméra embarquée – afin de montrer de bons et de mauvais exemples. Ce qui est mis en avant ici, c'est

à améliorer son standard de sécurité lors des événements futurs.

La case à cocher la plus importante du rapport se trouve sans doute sur la première page :

« Cochez cette case si vous pensez qu'un incident de sécurité grave doit être signalé »

Cela fait immédiatement ressortir un éventuel incident sur une épreuve, nécessitant l'attention immédiate de la FIA et de l'ASN.

La rubrique «Résumé» permet de regrouper en un même emplacement un rapport global complet de l'événement. Les pages suivantes, qui détaillent les trois points positifs à retenir de l'épreuve de cette année ainsi que les trois points qui doivent être améliorés pour les éditions suivantes, constituent une aide précieuse pour les futurs délégués de sécurité, qui pourront avoir un aperçu rapide d'une épreuve - le résumé doit inclure un plan d'action détaillé que les organisateurs doivent s'efforcer de suivre pour la prochaine édition de leur épreuve. Le plan d'action doit être établi en accord avec l'organisateur de l'épreuve et doit idéalement comporter des objectifs à atteindre.

qu'il est aisé de critiquer, mais que la mise en lumière d'un mauvais exemple de sécurité fait que le délégué doit détailler la façon dont cela peut être amélioré à l'avenir. Cela fait partie de l'apprentissage permanent des organisateurs d'épreuves.




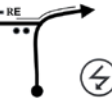
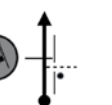
ANNEXES

EXEMPLE DE ROAD BOOK DE SÉCURITÉ EN RALLYE

RB box	Total	Inter	Direction	Marshal	Radio GSM	Information	MIV	TIV
1	0,00	0,00		2		DEPART 	Y	Y
2	0,35	0,35		3		Spectateurs autorisés sur le talus après l'épingle	N	N
2A	0,90	0,55		2		Spectateurs Interdits	N	N
3	1,17	0,27		3		Zone Spectateurs 1 Talus côté gauche, avant et après le pont Medias autorisés à l'intérieur avant le pont	N	N
<p>ZS 1</p>								
3A	1,42	0,25		1		Medias autorisés à l'intérieur, et sur le talus à l'extérieur Spectateurs autorisés sur le talus à l'extérieur	N	N

RB box	Total	Inter	Direction	Marshal	Radio GSM	Information	MIV	TIV
4	1,67	0,25		2		Route d'évacuation 1	Y	Y
4A	2,00	0,33		3		Zone Spectateurs 2 Talus extérieur épingle gauche Medias autorisés après la zone à l'intérieur de l'épingle droite	N	N
<p>ZS 2</p>								
5	2,48	0,48		4		Zone Spectateurs 3 Des 2 côtés de la route, derrière les blocs de béton	Y	N
<p>ZS 3</p>								

ANNEXES

RB box	Total	Inter	Direction	Marshal	Radio GSM	Information	MIV	TV
6	2,69	0,21		1	⚡	Spectateurs interdits	Y	Y
6A	2,08	0,19		1	☎	Spectateurs autorisés sur le talus intérieur	N	N
6B	3,29	0,41		1	☎	Spectateurs interdits	N	N
7	3,46	0,17		2	⚡	Spectateurs autorisés sur le talus de gauche	Y	N
8	3,65	0,19		1	⚡	FLYING FINISH	N	N



[FIA.COM/RALLY-SAFETY](https://www.fia.com/rally-safety)