



# LIGNES DIRECTRICES DE SÉCURITÉ EN COURSE DE CÔTE





# LIGNES DIRECTRICES DE SÉCURITÉ EN COURSE DE CÔTE

## Table des matières

01	INTRODUCTION
02	PLAN DE SÉCURITÉ STANDARD
03	RESPONSABILITÉS
04	PRÉPARATION DE LA COMPÉTITION
05	PRÉCAUTIONS PARTICULIÈRES PENDANT LA COURSE
06	PROCÉDURE À SUIVRE PAR LES CONCURRENTS ET LES COMMISSAIRES DE PISTE EN CAS D'ACCIDENT
07	PROCÉDURE EN CAS D'ACCIDENT GRAVE
08	INSPECTION DE SÉCURITÉ PAR L'ASN
09	VÉRIFICATIONS DE SÉCURITÉ AVANT ET EN COURS DE COMPÉTITION
10	MÉDIAS
	<b>ANNEXES</b>
	1 - Lignes directrices pour l'utilisation de bottes de paille en sport automobile
	2 - Exemples d'utilisation de bottes de paille et de piles de pneus
	3 - Dessins de chicanes
	4 - Signalisation générale à l'intention des spectateurs
	5 - Zones interdites
	6 - Panneau d'information
	7 - Accès des spectateurs
	8 - Plan de sécurité de Limanova
	9 - Plan de sécurité de Saint-Ursanne

## Décharge de responsabilité

©2024 Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

– Tous droits réservés

La reproduction ou la diffusion de tout ou partie des présentes Lignes Directrices de Sécurité en Course de Côte sans l'autorisation écrite de la FIA est interdite, excepté pour les membres de la FIA et les Organismes de l'épreuve agréés par ces derniers, lesquels sont en droit d'utiliser ce document à des fins non commerciales.

Les présentes Lignes Directrices sont fournies uniquement à titre d'information et ne visent nullement à donner des conseils auxquels il conviendrait de se fier.

Dans la limite autorisée par la législation en vigueur, la FIA décline donc toute responsabilité découlant de la confiance accordée aux présentes Lignes Directrices ou de leur utilisation par quiconque susceptible d'être informé de leur contenu.



# INTRO- DUCTION

## Introduction

L'objectif de ces Lignes Directrices est de définir les mesures à prendre pour relever les principaux défis de la discipline, c'est-à-dire trouver par quels moyens garantir une sécurité maximale aux spectateurs, officiels, membres de la presse et Concurrents.

Malheureusement, de nombreux spectateurs de courses de côte ne sont pas conscients des risques qu'ils encourent et ne sont pas en mesure d'évaluer la vitesse des voitures. Il peut donc arriver qu'ils se placent à des endroits dangereux, par simple manque de discernement.

Il est de la responsabilité des organisateurs de veiller à ce que les spectateurs se trouvent sur des emplacements sûrs et soient parfaitement conscients des dangers auxquels ils s'exposent en cas de perte de contrôle de sa voiture par le Pilote.

Il est tout simplement inconcevable que des spectateurs, des volontaires, des officiels ou des représentants des médias puissent être blessés.

Au moment d'examiner la question de la sécurité des Concurrents empruntant une voie publique transformée en parcours de course de côte, il incombe également aux ASN/organisateur d'identifier les endroits du parcours présentant un danger et de prendre des mesures concrètes pour réduire ce danger dans le cas où une voiture de course viendrait les percuter.

Pour s'acquitter au mieux des responsabilités ci-dessus décrites, il importe que les ASN/organisateur fassent en sorte qu'un plan de sécurité efficace soit élaboré et mis en œuvre, ce qui est obligatoire pour toute épreuve de la FIA.



## 02 | PLAN DE SÉCURITÉ STANDARD

Dès le départ, notre discipline a mis en place des plans de sécurité éprouvés et fiables, dont plusieurs servent désormais de référence. Voir Annexes 8 et 9.

Outre les éléments requis par les Autorités municipales locales ou l'ASN, pour être efficace, tout plan de sécurité doit comprendre :

- Une carte détaillée du parcours indiquant l'emplacement des officiels, des services de sécurité, des services médicaux, des zones interdites, etc. Il peut également être utile de prévoir d'autres plans plus détaillés du parcours par thème ou discipline.
- L'emplacement de la direction de course ;
- Le nom (ainsi que les coordonnées, numéros de portable et adresses de courrier électronique) des différents responsables, notamment :
  - le directeur de course,
  - les directeurs de course adjoints,
  - le médecin-chef,
  - le chef de sécurité,
  - le délégué à la sécurité de l'ASN (le cas échéant).
- L'adresse et les coordonnées des différents services de sécurité :
  - gendarmerie,
  - hôpitaux,
  - service d'aide médicale d'urgence,
  - service d'incendie,
  - service de dépannage,
  - Croix-Rouge (ou équivalent).

Le plan de sécurité traite en particulier des problèmes qui pourraient se présenter dans les domaines suivants :

- sécurité du public,
- sécurité des Concurrents,
- sécurité des officiels de la Compétition,
- recommandations d'emplacement pour les représentants des médias.

Il comprend une carte indiquant :

- l'emplacement du poste des commissaires de piste, le nombre de commissaires de piste présents sur le poste et le matériel en leur possession,
- l'emplacement des services de secours,
- l'emplacement du parc fermé et des points de rassemblement,
- les consignes d'intervention,
- l'aire/les aires d'atterrissage réservée(s) à l'hélicoptère d'évacuation,
- les itinéraires d'évacuation,
- les hôpitaux prévus et contactés pour accueillir d'éventuels blessés,
- les zones interdites et/ou autorisées,
- les zones réservées aux spectateurs,
- les détails sur l'emplacement de dispositifs de sécurité sur la piste, qu'il s'agisse de barrières de sécurité, de boîtes de paille ou de piles de pneus.

Dans tous les cas, il conviendra de prendre contact avec les autorités locales ou, à défaut, un organisme privé, pour établir un plan de secours en cas d'incident majeur ou d'incidents dépassant les compétences du service médical sur place.

Il conviendra de prendre contact par écrit avec les hôpitaux prévus de sorte que les services d'urgence soient prêts à intervenir.

## 03 | RESPONSABILITÉS

### 03.1 DÉLÉGUÉ À LA SÉCURITÉ DE L'ASN (SUR LES COMPÉTITIONS DE LA FIA)

#### a) Avant la Compétition :

- En collaboration avec le chef de sécurité, il participe à l'élaboration du plan de sécurité.
- Au plus tard 7 jours avant la Compétition, l'organisateur devra transmettre au délégué à la sécurité de l'ASN un rapport sur les améliorations prévues et sur le suivi des points critiques relevés par l'observateur de la FIA lors de la précédente édition (cf. le Rapport de Sécurité et le Rapport de l'observateur de la FIA).

La version en anglais (ou en français) de ce rapport devra être adressée à la FIA et à l'observateur de la FIA via l'ASN. Cette même procédure pourra être appliquée aux épreuves ne relevant pas de la FIA.

#### b) Pendant la Compétition :

- Le délégué à la sécurité de l'ASN s'assurera de la sécurité du public, des officiels et des médias.
- Il sera en droit de demander au directeur de course de reporter/interrompre le départ des manches d'essais ou de course s'il estime que toutes les conditions de sécurité ne sont pas remplies.

### 03.2 DIRECTEUR DE COURSE

- Il est chargé de veiller au bon déroulement de la Compétition, en toute sécurité, et il prend toutes les décisions nécessaires et applique toutes les mesures nécessaires à cet effet. Il peut faire appel à du personnel compétent pour l'aider dans l'élaboration et la mise à exécution du plan de sécurité.

Le cas échéant, il sera chargé en dernier ressort de garantir la bonne mise en œuvre du plan de sécurité.

- Il est chargé d'informer les commissaires sportifs et les commissaires de piste de toute question urgente et, en coopération avec le chef de sécurité, de veiller à ce que toutes les informations nécessaires concernant des questions urgentes soient diffusées uniquement via le bureau de presse (en collaboration avec le bureau de presse de la FIA sur les épreuves relevant de la FIA).
- Il est tenu de dresser une liste des exigences relatives à la Compétition puis de demander à l'organisateur de lui fournir le personnel et le matériel nécessaires pour l'aider pendant la Compétition.
- Conjointement avec le chef de sécurité de la Compétition, il nomme le personnel de sécurité avec qui il collaborera de manière à s'assurer que les dispositions du plan de sécurité sont bien appliquées.
- Il supervise les préparatifs et la bonne installation des barrières de sécurité et de tout autre dispositif de sécurité destiné à protéger les endroits dangereux et de tous les autres équipements nécessaires tels que présentés en détail dans le plan de sécurité.

- Il veille au bon positionnement des panneaux d'avertissement et s'assure que les informations sont bien transmises aux spectateurs et aux résidents locaux pendant la Compétition.

Il est tenu de faire respecter le plan de sécurité en s'assurant que toutes les équipes de sécurité soient positionnées conformément au plan diffusé.

### 03.3 CHEF DE SÉCURITÉ

En collaboration avec le délégué à la sécurité de l'ASN, il participe à l'élaboration du plan de sécurité, lequel indique les points de rassemblement et l'emplacement des ambulances, des équipes de secours et de lutte contre les incendies, des commissaires de piste et du personnel de sécurité.

- Avant le départ de la Compétition, il s'assure que les membres du personnel ont été correctement formés/informés et que leur mission leur a été clairement présentée.
- Le jour de la Compétition, il vérifie le bon emplacement de tous les véhicules et du personnel de sécurité.
- Il connaît parfaitement le plan de sécurité et a dressé un inventaire de tout le matériel à sa disposition pendant la Compétition.
- Il reste en contact permanent avec le directeur de course et avec le personnel de sécurité.
- Il vérifie les voies de secours de sorte qu'en cas d'accident, les véhicules de secours ne soient pas bloqués par des voitures de spectateurs ou d'officiels.

### 03.4 MÉDECIN-CHEF

- Il est chargé de valider le recrutement de tous les médecins et équipes médicales qui apporteront leur soutien lors de la Compétition.
- Il leur attribue les fonctions spécifiques, les informe du plan de sécurité et les présente au chef de sécurité.
- Le jour de la Compétition, il veille à ce que tout le personnel médical soit bien positionné aux endroits préétablis et à ce que tous les véhicules d'intervention médicale d'urgence disposent bien du matériel et des équipements requis.
- Il est en communication constante avec le chef de sécurité de la Compétition ainsi qu'avec le directeur de course.
- Il informe le directeur de course de la gravité de tout accident ou blessure signalé(e).

### 03.5 COMMISSAIRES DE PISTE (LE DIRECTEUR DE COURSE POURRA NOMMER UN COMMISSAIRE DE PISTE EN CHEF POUR L'AIDER À SUPERVISER L'ENSEMBLE DES COMMISSAIRES DE PISTE)

- La totalité du parcours doit être couverte par des postes de commissaires de piste dûment équipés pour assurer la signalisation et l'intervention (voir Article 7 de l'Annexe H au Code). Tous les postes de commissaires de piste doivent être visibles entre eux, sauf si la sécurité des commissaires de piste n'est pas assurée, et en liaison radio ou téléphone continue avec la direction de course. Si nécessaire, dans le but de maintenir un contact visuel, un poste peut être divisé en sous poste(s) placé(s) en position sécurisée, équipé(s) de drapeaux jaune et rouge.





- Ils se trouvent à leur poste à l'heure indiquée sur le programme et vérifient qu'ils disposent bien de tout le matériel prévu dans le plan de sécurité.

Avant que la Compétition ne démarre, ils peuvent informer les spectateurs des zones qui leur sont réservées pour les empêcher de pénétrer dans des zones interdites. Dans certains cas, l'organisateur pourra faire appel à des commissaires en charge des spectateurs.

Les commissaires de piste contrôlent les communications avec le chef de sécurité et/ou le directeur de course.

- Aussi poliment que possible, ils informent les spectateurs que la course ne pourra avoir lieu que s'ils respectent les instructions et se tiennent dans les zones recommandées.
- En cas d'importants rassemblements de spectateurs, ils informent le directeur de course qu'il convient de faire appel à du personnel d'appui supplémentaire.
- Lorsque toutes les mesures de sécurité sont respectées et que chacun est en place, ils en informent la direction de course. La décision finale quant au départ de la course reviendra au directeur de course après une ultime inspection du parcours.
- Ils travaillent en étroite collaboration avec les commissaires de piste des postes à proximité, à l'approche des voitures en compétition, respectent l'utilisation des drapeaux de commissaires de piste et agissent en conséquence.
- Ils peuvent déployer les drapeaux qui conviennent comme ils l'ont appris en formation. Le drapeau rouge ne pourra être présenté que sur ordre du directeur de course. S'il

le souhaite, le directeur de course pourra autoriser des commissaires de piste chevronnés à déployer le drapeau rouge s'il convient d'arrêter la course au plus vite, p. ex. en cas de blessure grave d'un Concurrent, de blessure d'un spectateur ou d'incendie important.

- Les commissaires de piste s'assureront tout au long de l'épreuve qu'aucune voiture ne vienne bloquer les voies de secours ou se garer à proximité du parcours.
- Sur instruction du directeur de course, certains postes enregistrent également le passage de chaque voiture.

### 03.6 PERSONNEL DE SÉCURITÉ (SI LES COMMISSAIRES DE PISTE NE SONT PAS CHARGÉS DE LA SÉCURITÉ DES SPECTATEURS)

- Ils sont positionnés tout au long du parcours.
- Ils rendent compte au chef de sécurité ou par l'intermédiaire d'un responsable si une société privée a été engagée.
- Ils sont formés/informés comme il convient, connaissent parfaitement leur mission et disposent de l'assurance et de l'autorité nécessaires pour demander aux spectateurs de rejoindre des zones sécurisées.
- Ils sont munis de sifflets pour maintenir les spectateurs à l'extérieur des zones interdites.
- Ils travaillent en contact étroit avec les commissaires de piste à proximité de manière à pouvoir interrompre la course en cas de spectateurs positionnés à un endroit dangereux.



## 04 | PRÉPARATION DE LA COMPÉTITION

En zone montagneuse, les routes sont équipées de dispositifs de sécurité spécialement conçus pour protéger les véhicules en descente. Pour établir un parcours de course de côte, où les véhicules emprunteront la route en montée, il convient donc de prévoir des dispositifs de protection supplémentaires dans les endroits dangereux.

### 04.1 PROTECTION DES ENDROITS DANGEREUX

Au cours des préparatifs, il importe de définir les endroits particulièrement dangereux pour les voitures à l'approche, par exemple un virage à grande vitesse qui se resserre, un arbre dans un virage rapide, un fossé, des barrières Armco endommagées, des poteaux électriques (télégraphiques), un pont étroit, des carrefours, des virages en S, un dévers négatif, des bâtiments, etc.

Remonter minutieusement le parcours à pied et en voiture, accompagné d'un Pilote expérimenté, aidera à recenser les endroits dangereux, etc.

Pour protéger ces endroits, il est recommandé d'utiliser :

- des barrières de sécurité Armco (glissières),
- des bottes de paille\*\* (idéalement d'un diamètre supérieur à 1 m),
- des barrières en béton (Jersey) reliées entre elles de manière à former une ligne continue,
- des murs de pneus reliés entre eux, éventuellement d'une double épaisseur ou sous forme de blocs,
- des réservoirs d'eau pleins et reliés entre eux.

\*\* NOTE : La définition des bottes de paille et les directives relatives à leur utilisation figurent à l'Annexe 1. Des exemples de types de protection, à suivre et à ne pas suivre, figurent à l'Annexe 2.

### 04.2 CHICANES

Il est possible d'utiliser des chicanes pour réduire la vitesse avant certains endroits dangereux sur une Compétition.

Toutes les chicanes doivent être indiquées sur le plan détaillé du parcours. Chacune doit être constituée de :

- bottes de paille,
- murs de pneus reliés entre eux,
- barrières de faible densité.

En cas d'utilisation de chicanes (le moins souvent possible), elles doivent être composées de trois ou de quatre rangées de pneus (ou de bottes de paille) et doivent être signalées à l'aide de panneaux indicateurs. Une chicane mal positionnée ou mal conçue peut provoquer davantage d'accidents qu'elle n'est censée en prévenir.

Dessin d'une chicane : voir Annexe 3.

En cas d'utilisation de matériel léger pour délimiter la chicane, il est recommandé de désigner au moins un juge de fait (un commissaire de piste) qui informera la Direction

de la Course de tout non-respect du parcours. Le barème des pénalités sera précisé dans le Règlement Particulier.

L'emplacement de la chicane doit être clairement indiqué au sol de manière à pouvoir la replacer en cas d'incident. Il convient de stocker à proximité des éléments de rechange permettant de la reconstituer.

### 04.3 « ZONES RÉSERVÉES AUX SPECTATEURS » ET « ZONES INTERDITES »

Toutes les « zones réservées aux spectateurs » doivent être établies à l'avance, conformément au plan de sécurité ; elles doivent être clairement balisées et rester sous le contrôle étroit du personnel de sécurité.

Il convient également de délimiter les « zones interdites », d'accès non autorisé aux spectateurs. Une illustration de la signalisation de sécurité à l'intention des spectateurs figure à l'Annexe 4.

Quels facteurs peuvent provoquer une sortie de route ?

- une erreur de la part du Pilote, par exemple un virage pris à trop grande vitesse,
- un problème mécanique sur la voiture,
- un Pilote victime d'un problème de santé,
- la présence d'huile ou de pluie.

Chacun ou l'ensemble de ces incidents peut se produire en tout point du parcours.

Il convient de prendre en considération l'ensemble du parcours, en accordant une attention particulière aux endroits suivants :

- juste après un sommet,
- dans les virages serrés et en sortie de virage lent,
- aux carrefours,
- dans les virages en « S » (double changement de direction),
- dans les virages moyennement rapides après une section très rapide, les virages se resserrant, les dévers négatifs ou en cas de changement de revêtement,
- toute autre zone identifiée par les officiels.

À nouveau, les conseils d'un Pilote chevronné seront extrêmement utiles pour déceler les endroits dangereux et définir les « zones interdites ».

Dès que ces endroits auront été répertoriés, il conviendra de définir les exigences particulières à faire figurer dans le plan de sécurité.

#### Il s'agira notamment de :

- aménager des zones de dégagement aux endroits appropriés et veiller à ce que les spectateurs restent fortement en retrait. Voir les Annexes 4 et 5 relatives aux distances de sécurité.
- Identifier les zones surélevées que les spectateurs pourront occuper en toute sécurité.



- Identifier les endroits où les spectateurs pourraient se mettre en danger (par exemple en s'asseyant/s'appuyant sur des barrières de sécurité) et les zones en contrebas du parcours,
- Si les médias accrédités peuvent se voir attribuer des zones spécifiques, ils n'en demeurent pas moins aussi vulnérables que les spectateurs, si bien que l'accès aux zones dangereuses doit leur être interdit.

#### 04.4 ZONES DE PRÉ-DÉPART ET DE DÉPART

La zone de pré-départ/départ est à rejoindre sous le contrôle des commissaires de piste depuis la zone d'assistance.

Aucun spectateur ne sera toléré à l'intérieur de la zone de départ.

La seule assistance autorisée à l'intérieur de ces zones aura trait au nettoyage des pneus et au démarrage des voitures. Le redémarrage des voitures pourra être autorisé sur décision du directeur de course.

Aucun échauffement mécanique des pneus et/ou des freins ne sera autorisé dans ces zones.

#### Panneau d'information

L'organisateur devra prévoir un panneau d'information (d'une dimension minimum de 1 m x 1,50 m) sur lequel seront affichés le plan du parcours et des informations en

temps réel sur toute modification apportée au dit parcours ; il indiquera également les zones dans lesquelles il faudra se montrer particulièrement prudent.

Ce panneau devra être montré à chaque Pilote à l'intérieur de la zone de pré-départ, juste avant de rejoindre la zone de départ. Voir **Annexe 6**.

#### 04.5 ZONE D'ARRIVÉE

Tout comme le parcours de la course, la zone d'arrivée située après la ligne d'arrivée doit être contrôlée/surveillée par des commissaires de piste.

Les spectateurs n'ont pas accès à cette zone ni à aucune autre zone faisant face à des voitures arrivant en sens inverse.

Cette zone doit être suffisamment longue, notamment en cas d'arrivée à grande vitesse, pour permettre aux Concurrents de ralentir et de freiner grâce à la mise en place de dispositifs adéquats (chicanes, rétrécissement du parcours, etc.).

#### 04.6 PUBLICITÉ ET STRUCTURES LE LONG DU PARCOURS

L'Article 10 de l'Annexe O de la FIA s'applique, à moins que le délégué de sécurité de l'ASN n'approuve des structures et/ou des installations de publicité spécifiques au bord du parcours.



## 05 | PRÉCAUTIONS PARTICULIÈRES PENDANT LA COURSE

- L'accès des spectateurs ne devra être autorisé que dans les zones réservées aux spectateurs.
- Les voies de secours devront être surveillées par des policiers et/ou des agents de sécurité.
- Toutes les voies d'accès devront être indiquées à l'aide de panneaux particuliers et d'informations supplémentaires.
- Toutes les voies d'accès prévues devront être indiquées dans le programme officiel, dans des brochures d'information spéciales et sur le site web. Des panneaux simples devront être prévus pour guider l'ensemble des spectateurs des voies principales vers les aires de stationnement appropriées et les zones réservées aux spectateurs. Voir **Annexe 7**.

## 06 | PROCÉDURE À SUIVRE PAR LES CONCURRENTS ET LES COMMISSAIRES DE PISTE EN CAS D'ACCIDENT

Dès qu'un commissaire de piste constate qu'un accident s'est produit, il en informe la Direction de Course et déploie le drapeau jaune. S'il peut intervenir en toute sécurité, il peut aller aider le Pilote ou retirer les débris du parcours.



## 07 | PROCÉDURE EN CAS D'ACCIDENT GRAVE

Dès qu'un commissaire de piste constate qu'un accident s'est produit, il en informe la Direction de Course.

En cas d'accident grave signalé à la Direction de Course, le directeur de course interrompt la procédure de départ et fait déployer les drapeaux rouges.

Il convient alors de suivre la procédure suivante :

- Le directeur de course interrompt la Compétition et le signale par radio. Il donne l'ordre aux commissaires de piste de déployer les drapeaux rouges jusqu'au lieu de l'accident. En cas de drapeaux rouges déployés, les Concurrents doivent s'arrêter, garer leur voiture de manière à ne pas bloquer le passage des véhicules d'intervention et suivre les instructions des commissaires de piste.
- Si le commissaire de piste se trouve à proximité du lieu de l'accident, il s'y rend dès que les conditions de sécurité sont réunies et que sa protection est assurée par le déploiement des drapeaux rouges. Il peut alors fournir des informations plus précises et/ou apporter les premiers soins/commencer à lutter contre un incendie, selon le cas.
- Le directeur de course donne l'ordre aux véhicules de secours de se rendre sur le lieu de l'accident. Si le directeur de course est informé qu'une assistance supplémentaire est nécessaire en plus de l'aide médicale, il donne l'ordre au véhicule d'intervention rapide ou au véhicule de secours et/ou à d'autres véhicules de sécurité de se rendre sur le lieu de l'accident.
- Les commissaires de piste qui ne sont pas en intervention (c'est-à-dire en train de prêter secours aux victimes ou préposés à la signalisation par drapeau) et le personnel de sécurité à proximité doivent contenir le public dans les « zones réservées aux spectateurs » afin de maintenir l'ordre et de garantir le bon déroulement de l'intervention. En cas de décision d'évacuation des blessés par ambulance, l'évacuation se fera par le trajet le plus adapté, ce point ayant été convenu à l'avance et précisé dans le plan de sécurité.



## 08 | INSPECTION DE SÉCURITÉ PAR L'ASN

Conformément à l'Article 7 de l'Annexe H au Code Sportif International, le parcours et l'organisation doivent être approuvés par l'ASN. Cette règle pourrait également s'appliquer à des épreuves ne relevant pas de la FIA.

L'établissement d'un rapport d'inspection ne garantit ou implique aucunement que le parcours peut être considéré comme sans danger.



## 09 | VÉRIFICATIONS DE SÉCURITÉ AVANT ET EN COURS DE COMPÉTITION

### 09.1 INSPECTIONS AVANT L'OUVERTURE DU PARCOURS À LA COURSE

Lors des préparatifs d'une course, l'un des principaux problèmes est de s'assurer que tout est en place, en termes de sécurité, avant l'arrivée des spectateurs. Il serait inutile de s'en soucier après l'arrivée des spectateurs car il serait alors difficile de les faire se déplacer vers les endroits prévus à cet effet. Lors des préparatifs, il convient donc de prévoir un moment pour que le directeur de course et le chef de sécurité ou, s'il est présent, le délégué à la sécurité de l'ASN, remontent le parcours en voiture pour vérifier que tout est en ordre. Il importera de s'assurer que toutes les sections sont configurées conformément au plan de sécurité.

Ces inspections pourront être réalisées à tout moment de la Compétition où à l'occasion d'une interruption.

En situation extrême, le délégué à la sécurité de l'ASN est habilité à demander au directeur de course d'arrêter la course s'il estime que la sécurité des spectateurs est gravement compromise.

### 09.2 RÉUNION PRÉLIMINAIRE DE SÉCURITÉ

Lors des Compétitions de la FIA, l'organisateur est tenu d'organiser une réunion de sécurité la veille des manches d'essais.

Cette réunion devra se tenir en présence des officiels suivants :

- l'observateur de la FIA,
- le directeur de course,
- le médecin-chef,
- le chef de sécurité du club organisateur,
- le délégué à la sécurité de l'ASN.

Il s'agira pour tous les officiels susmentionnés de discuter des mesures à appliquer et de déceler et de lever d'éventuelles difficultés. L'objectif de cette réunion sera d'analyser et de mettre en œuvre le plan de sécurité. Il serait judicieux de tenir également ce genre de réunion lors d'épreuves ne relevant pas de la FIA.



## 10 | MÉDIAS

### 10.1 GÉNÉRALITÉS

Les journalistes/photographes se verront remettre des chasubles et des laissez-passer officiels les autorisant à se déplacer en dehors des zones réservées. Ceci a bien entendu pour objectif de leur permettre de prendre des photos d'action sous un angle privilégié ; toutefois, les photographes ne peuvent à aucun moment se placer à un endroit présentant un danger pour eux ou pour les Concurrents.

Aucun point d'observation particulier n'est nécessaire pour les journalistes.

Il conviendra de veiller à ce que les photographes puissent être clairement identifiés par le public de sorte que ce dernier comprenne pourquoi et à quel titre ils se trouvent dans une zone interdite d'accès aux spectateurs.

Il conviendra également de veiller à ce que tous les officiels, et notamment le commissaire de piste principal de chaque emplacement, sachent bien pourquoi les photographes se trouvent dans une zone dans laquelle eux-mêmes ne sont pas autorisés à pénétrer.

Il sera utile de remettre une fiche d'identification indiquant les différentes accréditations afin que les officiels puissent venir en aide aux médias, le cas échéant.

Dans certains cas, il pourra être nécessaire de publier un plan particulier indiquant les dispositions prises pour les médias.

### 10.2 IDENTIFICATION ET SÉCURITÉ DES MÉDIAS

a) Il est reconnu que les médias jouent un rôle important et chaque représentant des médias doit pouvoir effectuer son travail dans les meilleures conditions possibles.

b) Toutefois, les médias sont eux aussi tenus de respecter les règles de sécurité générales, ce qui, en règle générale, ne

devrait pas les entraver dans leurs fonctions. Toutefois, si un choix doit être opéré entre effectuer son travail et être exposé à un degré de risque inacceptable, la sécurité devra toujours primer.

c) Sur le plan de la sécurité, les médias seront répartis en deux groupes :

- équipes TV et photographes,
- journalistes, reporters radio et autres médias.

Chaque groupe sera identifié de la manière suivante :

- chasubles numérotées,
- laissez-passer médias, avec numéro et nom de la publication,
- les détenteurs de laissez-passer permanents « médias » de la FIA seront eux aussi tenus de déposer une demande d'accréditation auprès de l'organisateur de la Compétition.

d) Seuls les représentants des médias portant une chasuble seront autorisés à l'intérieur des zones du parcours où les spectateurs ne sont d'ordinaire pas admis. Tous les autres membres des médias doivent se conformer aux règles en vigueur pour les spectateurs, exception faite des zones réservées aux interviews, centres de presse, etc.

Toute personne portant une chasuble doit veiller à ce qu'elle soit bien visible, en permanence, et à ce qu'elle ne soit pas recouverte par un autre vêtement.

e) Si, de l'avis d'un commissaire de piste, une personne portant une chasuble se trouve dans une zone dangereuse, elle sera invitée à se déplacer en lieu sûr. Le commissaire de piste devra faire preuve de fermeté, garder son calme et éviter toute confrontation.

En cas de refus d'obtempérer de la part de cette personne, le commissaire de piste devra en informer le directeur de course.

# ANNEXES

## Annexe 1

### Lignes directrices pour l'utilisation de bottes de paille en sport automobile

1. L'utilisation de bottes de paille peut être considérée comme un moyen de créer une barrière pour absorber l'énergie en cas de choc et/ou répartir le choc sur une surface plus importante. Ces bottes sont d'ordinaire utilisées pour réduire les risques de blessures aux participants lors des chocs contre des arbres ou d'autres obstacles durant les rallyes et courses de côte mais elles ne sont pas recommandées pour les courses sur circuit fermé.
2. Les bottes sont facilement disponibles dans de nombreux pays, sous plusieurs formes, soit cylindriques, soit rectangulaires.
3. Les bottes cylindriques doivent être posées avec l'axe à la verticale et des précautions devraient être prises pour se protéger contre l'éventualité qu'au moment du choc, une voiture ne déplace les bottes, exposant ainsi l'obstacle.
4. Les bottes rectangulaires devraient avoir au moins une dimension supérieure à 2000 mm.
5. Les bottes pèsent en général de 300 à 600 kg. Aux endroits où des chocs frontaux sont susceptibles de se produire, il conviendrait d'aménager un vide d'air approprié entre l'obstacle et la barrière de paille afin d'intégrer un certain degré d'absorption du choc par transfert de quantité de mouvement.
6. Il est préférable que les pailles soient perpendiculaires à la direction escomptée du choc : cette orientation permet d'absorber jusqu'à quatre fois plus d'énergie que d'autres.
7. La paille sèche absorbe davantage d'énergie que la paille humide.
8. Les commissaires de piste et le personnel de sécurité sont tenus de ne pas chercher à se protéger derrière des bottes de paille car en cas de choc avec une voiture en compétition, ils pourraient être projetés sur une distance considérable.



# Annexe 2

## Exemples d'utilisation de bottes de paille et de piles de pneus

### EXEMPLES À SUIVRE



Pile de pneus bien conçue



Pile de pneus bien conçue



Utilisation adaptée de trois bottes de paille pour protéger un endroit dangereux



Utilisation adaptée de bottes de paille pour protéger un endroit dangereux



Utilisation adaptée de bottes de paille et de pneus reliés pour protéger les Concurrents

### EXEMPLES À NE PAS SUIVRE



Extrémité de la glissière non protégée



Pile de pneus mal conçue



Pile de pneus mal conçue et mal positionnée

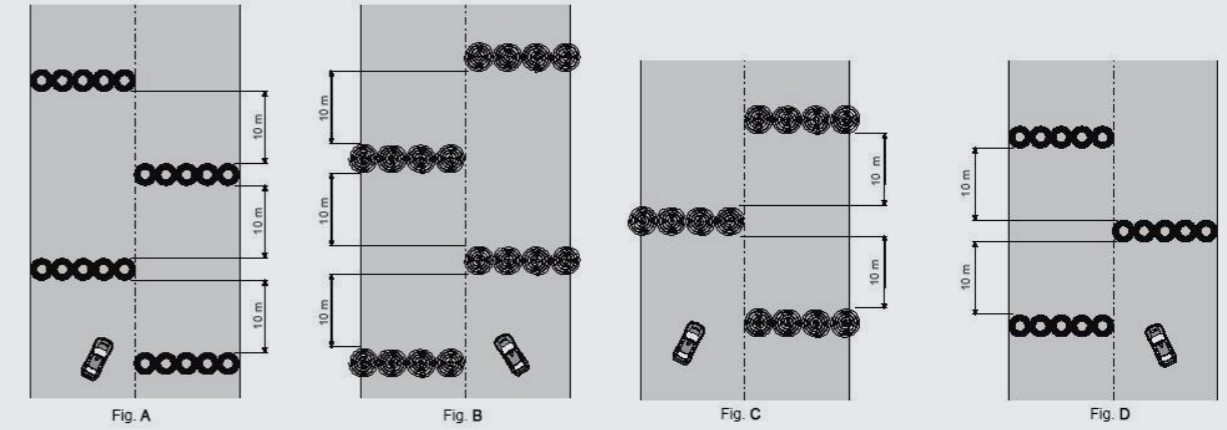


Système d'évacuation en béton non protégé

# Annexe 3

## Dessins de chicanes

### CHICANES PROFILE'S - RECOMMENDATION



Commissaire de piste et juge de fait positionné à un endroit sûr à l'abord d'une chicane



Chicane telle que la voit le Pilote



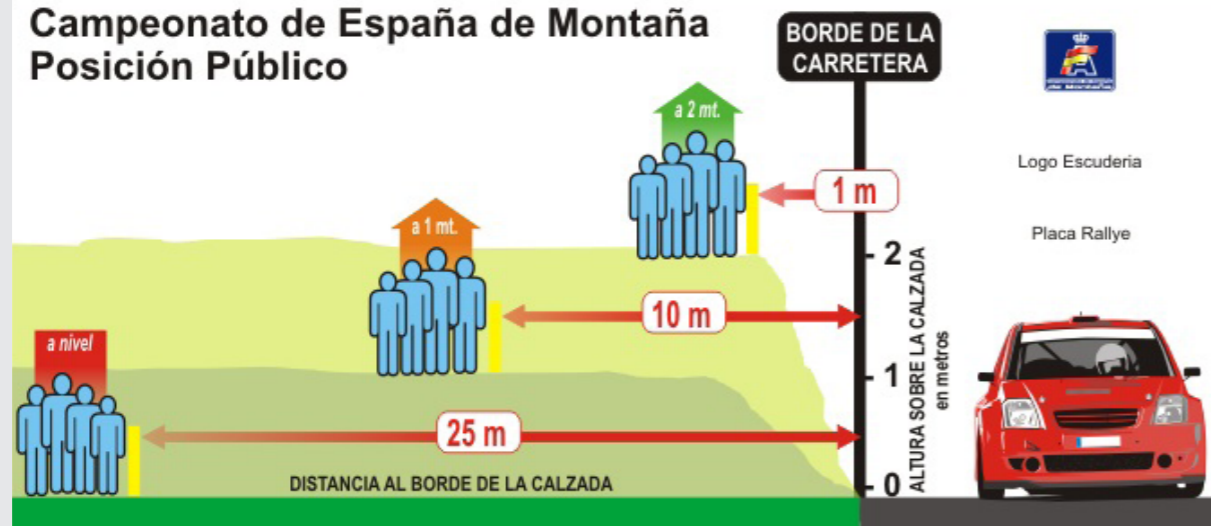
# Annexe 4

## Signalisation générale à l'intention des spectateurs

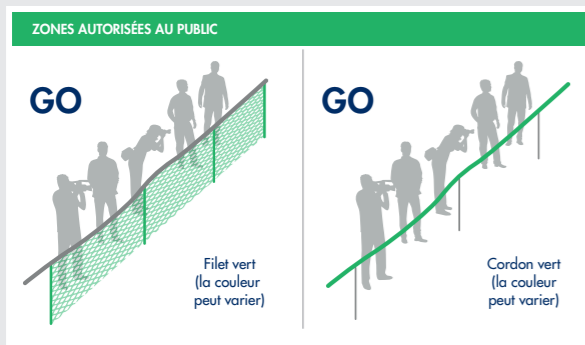


Panneau de zone interdite aux spectateurs

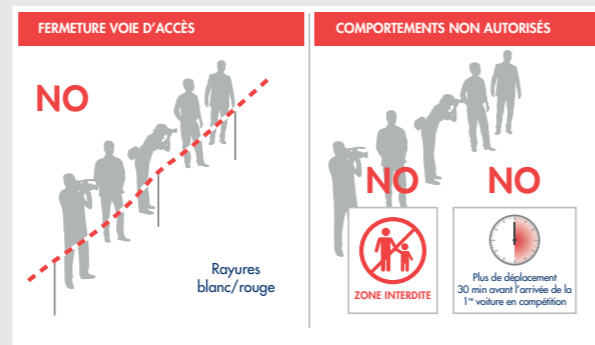
## Campeonato de España de Montaña Posición Público



Distance à respecter en fonction de la hauteur de la chaussée



Signalisation relative à la sécurité des spectateurs



# Annexe 5

## Zones interdites



Plan de sécurité : illustration des dispositifs de sécurité



Panneau d'interdiction d'accès aux spectateurs

## EXEMPLES À SUIVRE



Spectateurs en sécurité en termes de distance et de hauteur par rapport à la chaussée



Échappatoire adaptée, à 90° par rapport au virage à gauche, et barrières de sécurité adaptées



Ruban et barrière temporaire adaptés pour maintenir les spectateurs à une distance sûre



Emplacement des spectateurs en retrait par rapport à la barrière de sécurité

## EXEMPLES À NE PAS SUIVRE



Spectateurs et commissaires de piste à un endroit dangereux



Spectateurs et commissaires de piste à un endroit dangereux

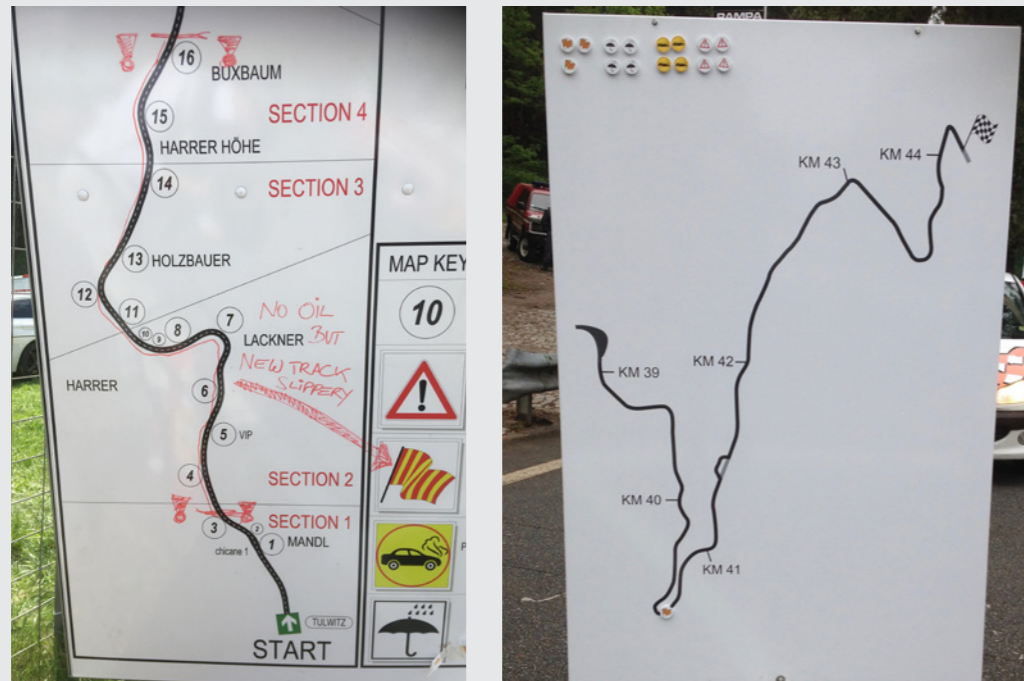


Spectateurs trop près de la barrière de sécurité



# Annexe 6

## Panneau d'information



Exemple de panneau situé sur la zone de départ indiquant le plan du parcours et les dangers pour les Concurrents

# Annexe 7



## Accès des spectateurs

### Campeonato de España de Montaña 2012 Carteles de Zonas de Seguridad




# Annexe 8

## Plan de sécurité de Limanova




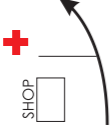

### SECURITY PLAN

Limanowa Auto Moto Club



THE SECURITY PLAN OF THE COURSE OF LIMANOWA HILL CLIMB RACE – OSTRA MOUNTAIN PASS

Distance of the phase	To Start	Direction	Information	COMMENTS
0,00	-4,30		diversion board	PHOTO 1 /PAGE 37/
2,90	-1,20		 Police Officer	Entry only for vehicles having the organizer's pass PHOTO 2 /PAGE 37/
4,10	-0,20		MEDICAL POST + Medical officer + Medical rescuer + Medical rescuer + Ambulance "P"	Firefighting car-stationed in OSP fire station in Stara Wieś PHOTO 3 /PAGE 38/
4,30	0,00		START TO THE RACE + Police Officer + PZM marshals + 3 Safeguards	PHOTO 4 /PAGE 38/ equipment: - preparation for neutralization of spillages - broom ZSRS1 1. PZM Technical Rescue Car 2. Ambulance "S" 3. OSP Firefighting Car
4,64	0,34	<b>PO 1</b> observation post	+ 2x – PZM marshal + OSP firefighter	PO equipment: - the signaling flag set - 2 x 8 kg of fire extinguishers - first aid kit - fire blanket - broom VIEW POINT NO.1 + safeguard Breakdown service 'CARRIAGE' PHOTO 5 /PAGE 39/

PAGE 26

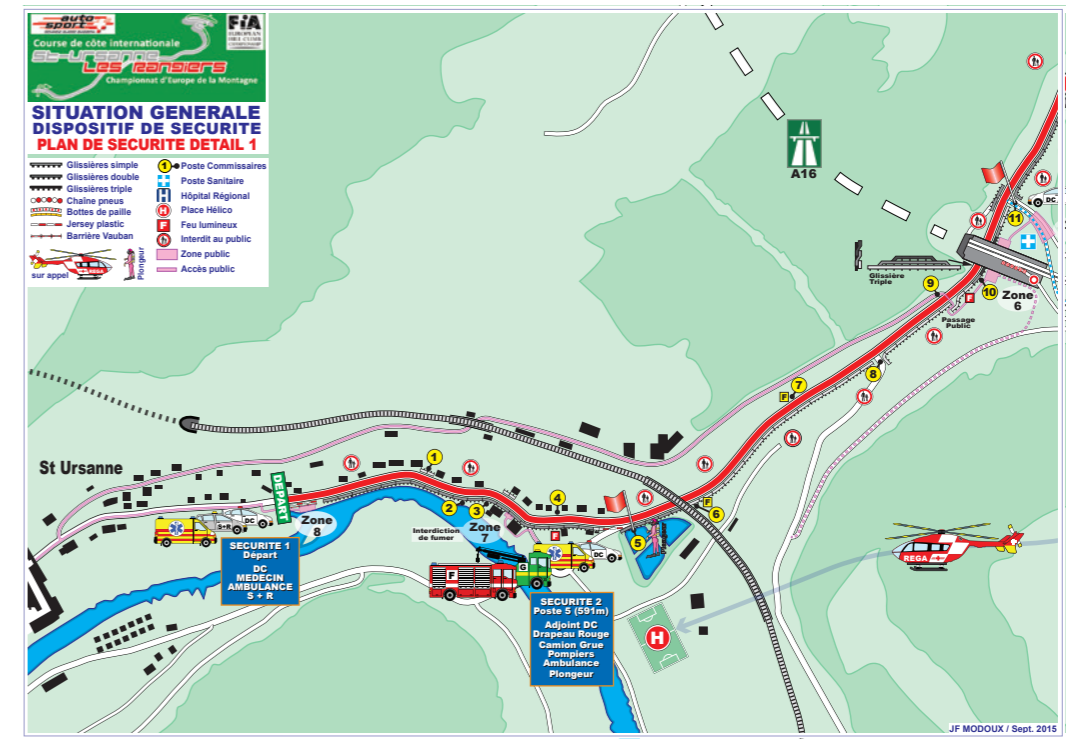
 <https://bit.ly/3d6aMBT>

# Annexe 9

## Plan de sécurité de Saint-Ursanne

LES RANDONNERS  
Championnat d'Europe de la Montagne

### SITUATION GENERALE DISPOSITIF DE SECURITE PLAN DE SECURITE DETAIL 1



JF MODOUX / Sept. 2015

 <https://bit.ly/3b35owM>







[FIA.COM/HILL-CLIMB-SAFETY](https://www.fia.com/hill-climb-safety)





[FIA.COM/HILL-CLIMB-SAFETY](https://www.fia.com/hill-climb-safety)

