

GUIDE D'UTILISATION DES RTS

à l'usage des Organismes Techniques

SOMMAIRE

1. CADRE GENERAL

- 1.1 Les éléments de référence
- 1.2 Positionnement de l'Organisateur Technique
- 1.3 Convention Organisateur Technique / Organisateur Administratif

2. MISE EN ŒUVRE DES RTS

- 2.1 Eléments de signalétique
- 2.2 Outils pour la détermination des distances de sécurité à l'égard du public
- 2.3 Outils de communication à l'égard du public

3. LE DOSSIER SECURITE RALLYE

4. ANNEXES

- Annexe 1 : Outil d'aide à la constitution des zones de sécurité
- Annexe 2 : Convention FFSA organisateur administratif / organisateur technique
- Annexe 3 : Exemple d'instruction d'un dossier de sécurité pour une épreuve spéciale

1. CADRE GENERAL

1.1 Les éléments de référence

- ***Règles Techniques et de Sécurité Rallye (RTS)***

Elles sont édictées conformément au code du sport par la FFSA, Fédération Délégitaire, et sont applicables à tout organisateur dans le cadre de la mise en œuvre d'un rallye.

Elles sont notamment disponibles sur le site www.ffsa.org, en rubrique sécurité rallye.

- ***Éléments de signalétique***

Jusqu'alors éléments recommandés, les éléments de signalétique, à l'égard des concurrents, des officiels et du public, sont désormais une obligation.

Ils sont notamment disponibles sur le site www.ffsa.org, en rubrique sécurité rallye et constituent l'annexe 1 des RTS.

- ***Dossier Sécurité du Rallye***

Instruit par l'organisateur technique, le Dossier Sécurité Rallye sera le document de référence à l'égard de l'Etat, permettant de délivrer l'arrêté préfectoral autorisant la compétition.

Il est normalisé, et précisera l'ensemble des moyens mis en œuvre pour la sécurité des concurrents, officiels et du public tout au long du parcours de compétition.

La trame du dossier de sécurité rallye est notamment disponible sur le site www.ffsa.org, en rubrique sécurité rallye, et constitue l'annexe 2 des RTS

1.2 Positionnement de l'Organisateur Technique

- ***Responsabilités de l'Organisateur Technique***

La constitution du Dossier de Sécurité Rallye est de l'unique responsabilité de l'Organisateur Technique. Ce Dossier de Sécurité Rallye permettra à l'autorité préfectorale de mettre en œuvre l'arrêté d'autorisation de la compétition.

La mise en application des éléments figurant dans le Dossier de Sécurité Rallye est de l'unique responsabilité de l'Organisateur Technique. C'est à lui que revient la responsabilité d'en attester auprès de l'autorité préfectorale, lors de son passage sur le parcours des épreuves spéciales.

Pendant le déroulement de la compétition, l'Organisateur Technique devra de manière permanente être en contact avec la direction de course. Il pourra notamment demander, s'il constate que le dispositif prévu n'est pas en application, un arrêt de la compétition.

- **Principales étapes temporelles**

Pour mener à bien ses missions, l'Organisateur Technique pourra s'appuyer sur les principales étapes suivantes :

Constitution du parcours : (en parfaite cohérence avec l'organisateur administratif)

- Contacts avec les maires des communes concernées
- Définition des épreuves spéciales
- Définition des itinéraires sanitaires
- Identification des zones d'accès public : depuis la zone de stationnement jusqu'à la zone réservée au public

Constitution du Dossier de Sécurité :

4 mois avant la compétition, l'Organisateur Technique aura constitué sa première version du Dossier de Sécurité.

Celui-ci devra être déposé en préfecture, par l'Organisateur Administratif 3 mois avant la compétition.

Implantation des dispositifs sur le parcours de la compétition :

L'ensemble des dispositifs prévus au dossier de sécurité devront être mis en œuvre au plus tard 2 heures avant le passage de la première voiture de compétition.

Lors de son passage dans les épreuves spéciales, environ 1 heure avant la première voiture de compétition, l'Organisateur Technique vérifiera et attestera du respect de l'ensemble des dispositifs.

1.3 Convention Organisateur Technique / Organisateur Administratif

Lorsque l'Organisateur Technique est une entité autre que l'Organisateur Administratif, la mise en œuvre d'une convention est obligatoire.

Elle doit être instruite selon le document établi, et être jointe au Dossier de Sécurité du rallye.

Elle est notamment disponible sur le site www.ffsa.org, en rubrique sécurité rallye et figure en annexe 2 de ce document

2. MISE EN ŒUVRE DES RTS

2.1 Éléments de signalétique (Annexe 1 des RTS)

L'ensemble de moyens de signalisation à mettre en œuvre sur le parcours du rallye est défini dans le document Éléments de Signalétique.

Ceux-ci correspondent aux identifications à mettre en œuvre à l'attention des concurrents, des officiels et du public.

De manière à pouvoir avoir les mêmes points de repère sur l'ensemble des rallyes situés sur le territoire français, ces éléments de signalétique doivent obligatoirement être utilisés.

Concernant les Officiels du rallye, il leur sera affecté, selon leur fonction une chasuble spécifiquement identifiée.

Pour les concurrents, un balisage spécifique de l'épreuve spéciale sera mis en œuvre, en utilisant obligatoirement les éléments mentionnés dans les Éléments de Signalétique.

Lorsque la route de l'épreuve spéciale comportera un autre axe routier (intersection), il est souhaitable qu'un minimum de 4 mètres linéaire de panneaux zébra soient situés dans l'axe de vision de l'équipage en compétition. Préalablement à cette zone d'intersection, un dispositif de pré signalisation sera mis en œuvre, rappelant à l'équipage ce changement de direction à venir.

Le dispositif de signalisation d'un point stop doit également répondre à une signalétique spécifique, composée des panneaux de décélération, et de dispositif de lampe à éclat, comme mentionné dans le document des Éléments de Signalétique.

Le document Éléments de Signalétique est notamment disponible sur le site www.ffsa.org, en rubrique sécurité rallye, et figure en annexe 1 des RTS.

2.2 Outils pour la détermination des distances de sécurité à l'égard du public

La définition de ces distances de sécurité doit prendre en compte la topographie du site ainsi que la nature du revêtement, les conditions d'adhérence, ainsi que la vitesse des voitures de compétition. Les zones dans lesquelles le public peut être présent seront spécifiquement identifiées à l'aide de rubalise ou de grillage de couleur verte.

Pour déterminer ces zones dans le cas d'une topographie présentant peu ou pas de relief en bordure de route, l'Organisateur Technique pourra s'appuyer sur les exemples qui figurent en annexe du présent document.

Le principe est de déterminer des distances de sécurité selon le principe de base de sécurité (zone en entonnoir), associé à la connaissance spécifique du terrain par l'Organisateur Technique

L'organisateur technique pourra également matérialiser la présence de zones destinées au public, grâce à un aménagement spécifique, de type séparateur en béton. Ces éléments seront spécifiquement indiqués dans le Dossier de Sécurité du Rallye.

2.3 Outils de communication à l'égard du public

- ***Sur le parcours de la compétition***

Le public qui se rend sur la compétition doit être informé préalablement du fait que seules les zones qui lui sont destinées lui sont autorisées. Ces zones étant spécifiquement délimitées par de la rubalise ou du grillage de couleur verte. Par conséquent, toutes les autres zones lui sont interdites, et entraîneraient sa propre responsabilité en cas d'accident.

Le principe à suivre étant le suivant :

Lors du repérage initial du parcours, l'Organisateur Technique identifie les zones d'accès du public aux épreuves spéciales. Ces zones devront être composées :

- d'aires de stationnement (ne devant pas obstruer la circulation si celles-ci se situent en partie sur la chaussée)
- de panneaux indiquant le principe de base décrit ci-dessus (panneaux conformes aux Eléments de Signalétique)
- d'un fléchage indiquant le cheminement à suivre pour aller jusqu'à la zone réservée au public située à proximité de l'épreuve spéciale, ainsi que du fléchage retour si le cheminement à suivre doit être différent
- La zone dans laquelle le public pourra prendre place est délimitée par de la rubalise ou du grillage de couleur verte

En parallèle aux actions d'information relatives à la définition et à l'accès aux zones destinées au public, l'Organisateur Technique pourra mettre en œuvre une signalisation de zones présentant un danger significatif. Cette matérialisation s'effectuant avec de la rubalise ou du grillage de couleur rouge.

L'utilisation de ces éléments est obligatoirement liée au dispositif suivant :

- Zone rubalisée ou grillagée (de sorte que le public comprenne bien qu'il est interdit de se positionner à l'intérieur de cette zone)

Ou

- Une ligne de rubalise rouge ou de grillage rouge, située à au moins 2 mètres de la route empruntée par les concurrents, derrière laquelle figure des panneaux d'interdiction au public. Une zone de rubalise verte peut également être définie derrière ces premiers éléments.

Nota : D'aucune manière, une ligne seule de rubalise ou de grillage rouge ne seront utilisées

Ces dangers étant fréquemment situés :

- Dans les zones extérieures de virage
- Dans les zones de freinage
- Dans les zones situées à une intersection de route avec celle de l'épreuve spéciale
- Dans les zones où le relief de la route entraîne un saut de la voiture de compétition
- Dans les zones d'arrivée d'épreuves spéciales
- Dans les zones de départ d'épreuves spéciales

- **Dans les différentes publications disponibles préalablement à l'organisation du rallye, et pendant le rallye**

L'Organisateur Technique dispose d'éléments de communication nationaux, qu'il pourra utiliser sur l'ensemble des supports d'information à l'égard du public (Medias régionaux, publications diffusées sur le rallye, ...) :

- Bande Dessinée « RoadBook& Fils » dont l'objectif est de faire comprendre facilement au public qu'il doit respecter l'ensemble des dispositifs mis en œuvre par l'organisateur à son égard.
- Publicité d'encouragement au respect des consignes, via le témoignage de Sébastien Loeb.

Dans le cas où l'Organisateur Technique souhaite utiliser d'autres formes de messages, de manière complémentaire, il en informera le référent sécurité du Comité Régional, soit directement, soit par le biais de l'ASA organisatrice.

3. LE DOSSIER SECURITE RALLYE

Ce dossier sécurité rallye sera l'une des composantes du dossier remis en préfecture par l'organisateur administratif, au plus tard 3 mois avant la date du rallye.

Il sera mis en œuvre par l'Organisateur Technique.

Pour rappel, la liste des éléments d'une demande d'autorisation sont mentionnés à l'article A.331-18 du code du sport. Le dossier de présentation d'un rallye remis en préfecture sera composé des pièces suivantes :

Partie administrative

- Organigramme général (avec coordonnées de l'Organisateur Administratif, de l'Organisateur Technique)
- Demande d'autorisation (type CERFA n°13391*02) disponible en préfecture
- Règlement particulier du rallye (visé par la FFSA)
- Véhicules d'encadrement
- Plan radio et communication
- Accords des médecins des épreuves spéciales, des dépanneurs, et sociétés d'ambulances présentes sur les épreuves spéciales

- Itinéraire horaire du rallye
- Evaluation d'incidence 2000
- Copie de la police d'assurance (au plus tard 6 jours avant la compétition)
- Arrêtés des Maires
- Liste des concurrents conformément aux dispositions de l'arrêté du 28 mars 2012 (au plus tard 6 jours francs avant la compétition)

Partie sécurité

- Plan général du rallye intégrant les épreuves spéciales, les parcours de liaison et les itinéraires d'évacuation sanitaire.
- Plan de chaque étape
- Plan spécifique de chaque épreuve spéciale, détaillant l'ensemble des moyens humains et matériels mis en œuvre, ainsi que chaque zone spécifiquement réservée au public. Ce document sera présenté conformément aux 3 parties distinctes suivantes :
 - Tracé sur carte de l'épreuve spéciale en utilisant les pictogrammes normalisés – notamment disponibles sur le site www.ffsa.org, rubrique sécurité rallye.
 - Tableau opérationnel de l'épreuve spéciale (selon modèle normalisé – notamment disponible sur le site www.ffsa.org, rubrique sécurité rallye), détaillant l'ensemble des dispositifs humains et matériels présents sur site.
 - Détail des implantations (selon modèle normalisé – notamment disponible sur le site www.ffsa.org, rubrique sécurité rallye) avec illustration des moyens mis en œuvre.

**Outil d'aide à la constitution
des zones de sécurité**

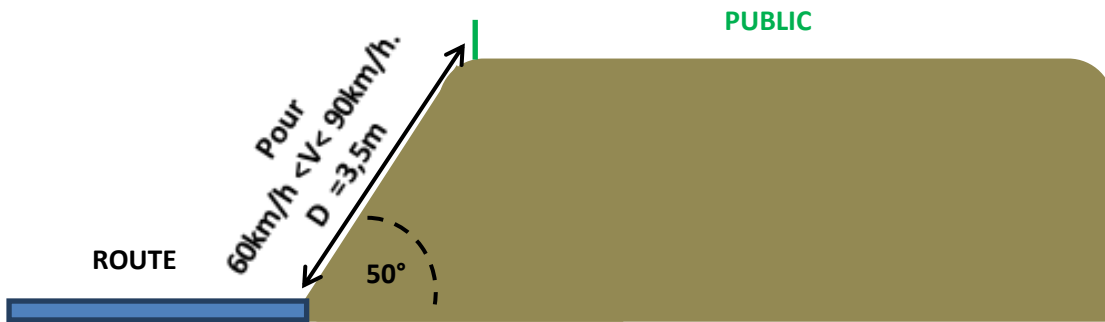
L'outil ci-dessous, vise à aider l'organisateur technique à mettre en place les dispositifs de sécurité prévus dans le dossier sécurité, en utilisant le principe du cône de freinage dans lequel le public est interdit. Il peut être utilisé dans les zones considérées comme particulièrement dangereuses, selon les RTS. (Nota : échelle non respectée). Il pourra ainsi identifier les zones où le public peut se positionner.

Les éléments proposés ci-dessous seront amendés au besoin par l'organisateur technique, selon ses connaissances liées à la topographie du site, à la qualité de revêtement, ...

Exemples d'applications liés aux cônes de freinage :

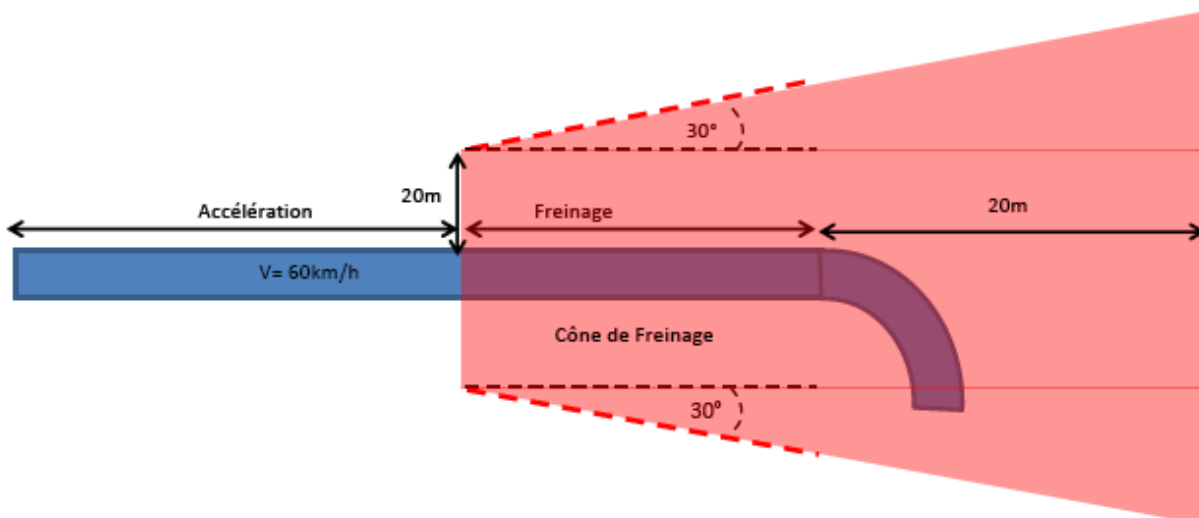
Nota : Dans chaque cas, la distance « D » qui figure dans les exemples représente la distance mesurée le long de la pente selon le schéma ci-dessous :

**DISTANCE DE SECURITE DE LA ZONE RESERVEE AU PUBLIC.
Exemple pour un talus à 50°.**



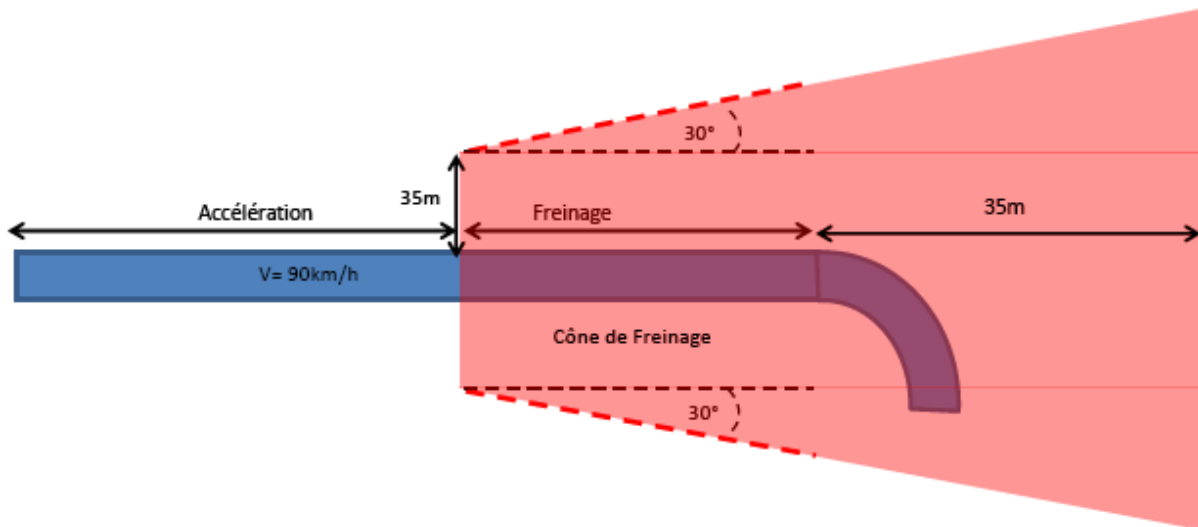
La distance « D » se mesure à partir du pied de talus, et représente la longueur de la pente.

1. Jusqu'à 60km/h



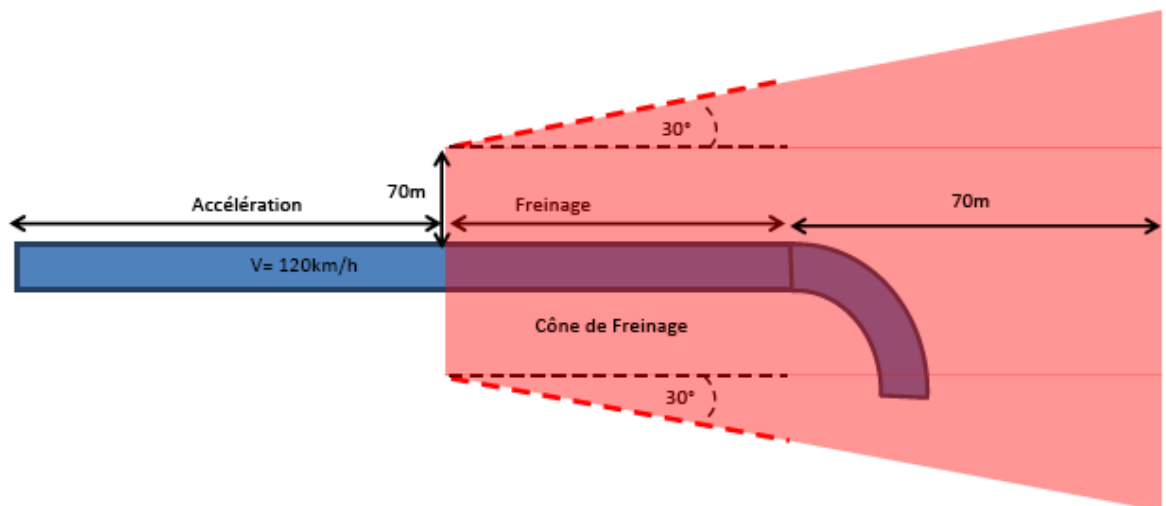
Pente	de 0° à 30°	de 30° à 45°	de 45° à 70°	de 70° à 90°
Distance/ au bord de la route	20 m	11 m	2 m	1,5 m

2. De 60 à 90km/h



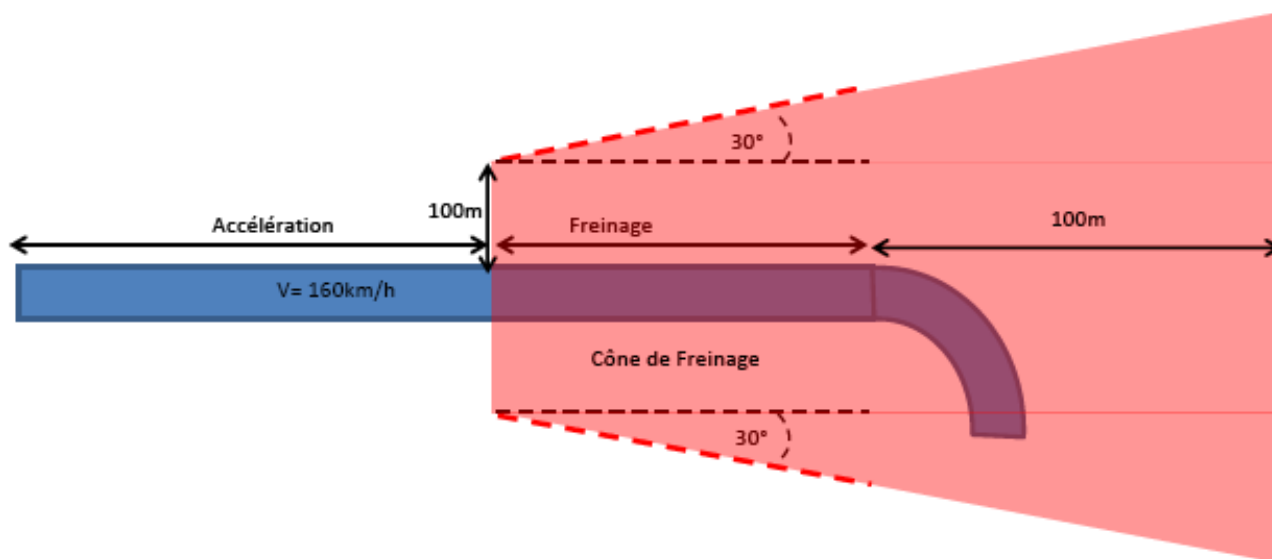
Pente	de 0° à 30°	de 30° à 45°	de 45° à 70°	de 70° à 90°
Distance/ au bord de la route	35 m	20 m	3,5 m	2 m

3. De 90 à 120km/h



Pente	de 0° à 30°	de 30° à 45°	de 45° à 70°	de 70° à 90°
Distance/ au bord de la route	70 m	45 m	5,5 m	3,5 m

4. 120 à 160km/h



Pente	de 0° à 30°	de 30° à 45°	de 45° à 70°	de 70° à 90°
Distance/ au bord de la route	100 m	70 m	7 m	5 m

Annexe convention

**Organisateur Administratif/
Organisateur Technique**

CONVENTION D'ORGANISATION

dedate, ci-après dénommée l'épreuve

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Association Sportive Automobile [*dénomination*], affiliée à la FFSA sous le numéro [...] sise au [*adresse*], représentée par Monsieur [...], en qualité de Président ayant reçu tous pouvoirs à l'effet des présentes,

ci-après dénommée l'**ORGANISATEUR ADMINISTRATIF**,

d'une part,

ET

[Le club, l'écurie, l'association, la société, ...] dont le siège social est [*adresse*], représenté par Monsieur [...], en qualité de [...]

ci-après dénommée l'**ORGANISATEUR TECHNIQUE**,

d'autre part,

IL EST PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIT :

L'organisateur technique dont l'activité consiste notamment en l'organisation et la promotion de manifestations de véhicules terrestres à moteur souhaite assumer l'organisation, tant sur le plan matériel que financier, de l'épreuve dénommée [...].

A cet effet, l'organisateur technique s'est rapproché de l'organisateur administratif eu égard, d'une part à son savoir-faire en matière de conduite sportive d'épreuves de sport automobile et d'autre part à sa qualité d'association dûment affiliée à la Fédération Française du Sport Automobile.

CECI ETANT RAPPELE, IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1:OBJET GENERAL

La présente convention a pour objet d'apporter à l'organisateur technique, le soutien de l'organisateur administratif pour la gestion administrative de l'épreuve dans les conditions ci-après définies.

La présente convention entrera en vigueur à compter de sa signature et s'appliquera exclusivement pour la durée de l'organisation de l'épreuve.

Pour la bonne réalisation de la présente convention, les parties s'engagent à se conformer aux dispositions des prescriptions générales FFSA ainsi qu'aux dispositions particulières FFSA de la discipline. Les parties déclarent les avoir lues et s'engagent à les respecter.

ARTICLE 2 : OBLIGATIONS DE L'ORGANISATEUR ADMINISTRATIF

L'organisateur administratif se déclare responsable du traitement de l'épreuve sur le plan administratif, à savoir :

2.a/ Démarches auprès de la FFSA

L'organisateur administratif s'engage à effectuer auprès de la FFSA une demande de permis d'organisation et d'inscription de l'épreuve au calendrier. A cet effet, l'organisateur administratif devra rédiger et transmettre à la FFSA le règlement particulier de l'épreuve, ainsi qu'un chèque correspondant au montant des droits de calendrier et de Championnat.

La demande devra être faite dans les conditions et délais de dépôt exigés par la réglementation FFSA.

2.b/ Démarches auprès des autorités publiques

L'organisateur administratif s'engage à déposer les demandes d'autorisation auprès de toutes les autorités publiques compétentes dont l'autorisation est nécessaire pour l'organisation de l'épreuve et notamment auprès des autorités préfectorales, et ce, conformément aux textes et règlements en vigueur.

2.c/ Désignation des officiels

L'organisateur administratif s'engage à désigner et à mettre à disposition les officiels de l'épreuve.

ARTICLE 3 : OBLIGATIONS DE L'ORGANISATEUR TECHNIQUE

L'organisateur technique se déclare responsable de tout ce dont l'organisateur administratif n'a pas obligation.

3.a/ Outre ses fonctions liées à la promotion de l'épreuve, l'organisateur technique s'engage :

- A instruire et établir le dossier technique de l'épreuve, le tracé de l'épreuve et le plan de sécurité
- **A assister l'organisateur administratif auprès des autorités publiques et administratives à la demande de celui-ci.**

En outre, l'organisateur technique se déclare responsable de la mise en œuvre des décisions administratives autorisant l'épreuve et s'engage en conséquence :

- **A mettre en place des moyens de sécurité dans le respect des dispositions de l'arrêté préfectoral**
- **A prendre les mesures qui s'imposent pour l'information du public en matière de sécurité, notamment par l'indication des zones strictement interdites au public.**

3.b/ L'organisateur technique, s'engage à agir de sorte que l'image de la F.F.S.A soit toujours préservée.

ARTICLE 4 : CONDITIONS FINANCIERES

L'organisateur technique s'engage à verser à l'organisateur administratif toute somme définie à l'annexe financière jointe à la présente convention. Sauf dispositions contraires dans cette annexe, les frais d'inscription de l'épreuve au calendrier de la FFSA devront notamment être remboursés.

ARTICLE 5 : RESPONSABILITE

L'organisateur technique reconnaît par les présentes que l'organisateur administratif ne dispose d'aucun pouvoir et n'encourt aucune responsabilité concernant le déroulement de l'épreuve, sur le plan sportif, commercial, financier, ni sur celui de la sécurité vis-à-vis du public ou des concurrents, ou encore de l'ordre public.

L'existence de Comité d'Organisation ne dispense pas l'organisateur technique de ses obligations et ne l'exonère pas des responsabilités découlant des présentes.

ARTICLE 6 : CLAUSE RESOLUTOIRE

La présente convention pourra être résiliée de plein droit en cas de manquement par l'une ou l'autre des parties, aux obligations qu'elles ont souscrites aux termes des présentes, après mise en demeure adressée par l'autre partie, par lettre recommandée avec avis de réception, demeurée infructueuse pendant plus de huit jours à compter de sa réception. La résiliation, objet du présent article, intervient sans préjudice des actions que la convention ou la loi permet à l'une ou l'autre des parties dans un tel cas.

ARTICLE 7 : ASSURANCES

7.a/ L'organisateur administratif s'engage à souscrire impérativement pour son compte et pour le compte de l'organisateur technique un contrat d'assurance « manifestation sportive » conforme aux dispositions de l'article R. 331-30 du Code du Sport et des textes pris pour son application ainsi qu'aux prescriptions générales FFSA.

Il est entendu entre les parties que l'attestation d'assurance à joindre au dossier de demande d'autorisation administrative devra mentionner respectivement le nom de l'organisateur technique et le nom de l'organisateur administratif. L'attestation devra être établie par la compagnie ou l'un de ses mandataires.

7.b/ les parties déclarent aux termes de la présente convention être souscripteur, auprès d'une compagnie agréée, d'un contrat responsabilité civile couvrant l'ensemble des risques pour lesquels il ne serait pas garanti par le contrat RC manifestation sportive.

ARTICLE 8 : DISPOSITIONS DIVERSES

8.a/ La présente convention contient l'intégralité de l'accord des parties sur son objet et annule et remplace dans toutes ses dispositions les accords écrits ou verbaux ayant pu exister antérieurement entre les parties.

8.b/ Le fait pour l'une des parties de ne pas se prévaloir de l'application de l'une des clauses de la convention ne saurait être interprétée pour l'avenir comme une renonciation à ladite clause. Si une clause de la présente convention s'avérait frappée d'illégalité, elle n'entraînerait pas pour autant la nullité du contrat dans son ensemble.

8.c/ Conformément aux dispositions des prescriptions générales FFSA, la présente convention devra figurer au dossier soumis à la FFSA pour obtention du permis d'organisation.

8.d/ En cas de difficultés ou de différends liés à l'interprétation ou à l'exécution des présentes, les parties s'engagent, avant de saisir la juridiction compétente, à un préalable de médiation obligatoire. Le médiateur sera désigné par la commission juridique de la FFSA, sur demande conjointe des deux parties. Il devra rendre son avis dans un délai de trois mois à compter du jour de la réception de la demande de désignation faite à la Commission juridique de la FFSA. Cette procédure préalable de médiation est gratuite et confidentielle.

Président

Président

Fait à
date :

Fait à
date :

signature :
précédée de la mention manuscrite
« Lu et Approuvé »

signature :
précédée de la mention manuscrite
« Lu et Approuvé »

**Exemple d'instruction d'un dossier
de sécurité pour une épreuve spéciale**

Logo du Rallye + Nom du Rallye



ES XX - Nom de l'épreuve spéciale

Version du XX/XX/XXXX

Epreuve Spéciale		ES XX / XX - Nom de l'épreuve spéciale - XX,XX km	
Special Stage			
Stage Manager / Responsable ES			
Safety Officer / Responsable Sécurité			
Timekeepers			
Chronomètres			
Responsable	Gendarmerie		
Doctors / Docteurs	Start		
	Intermediate		
Towing trucks	1		
Camions de remorquage	2		

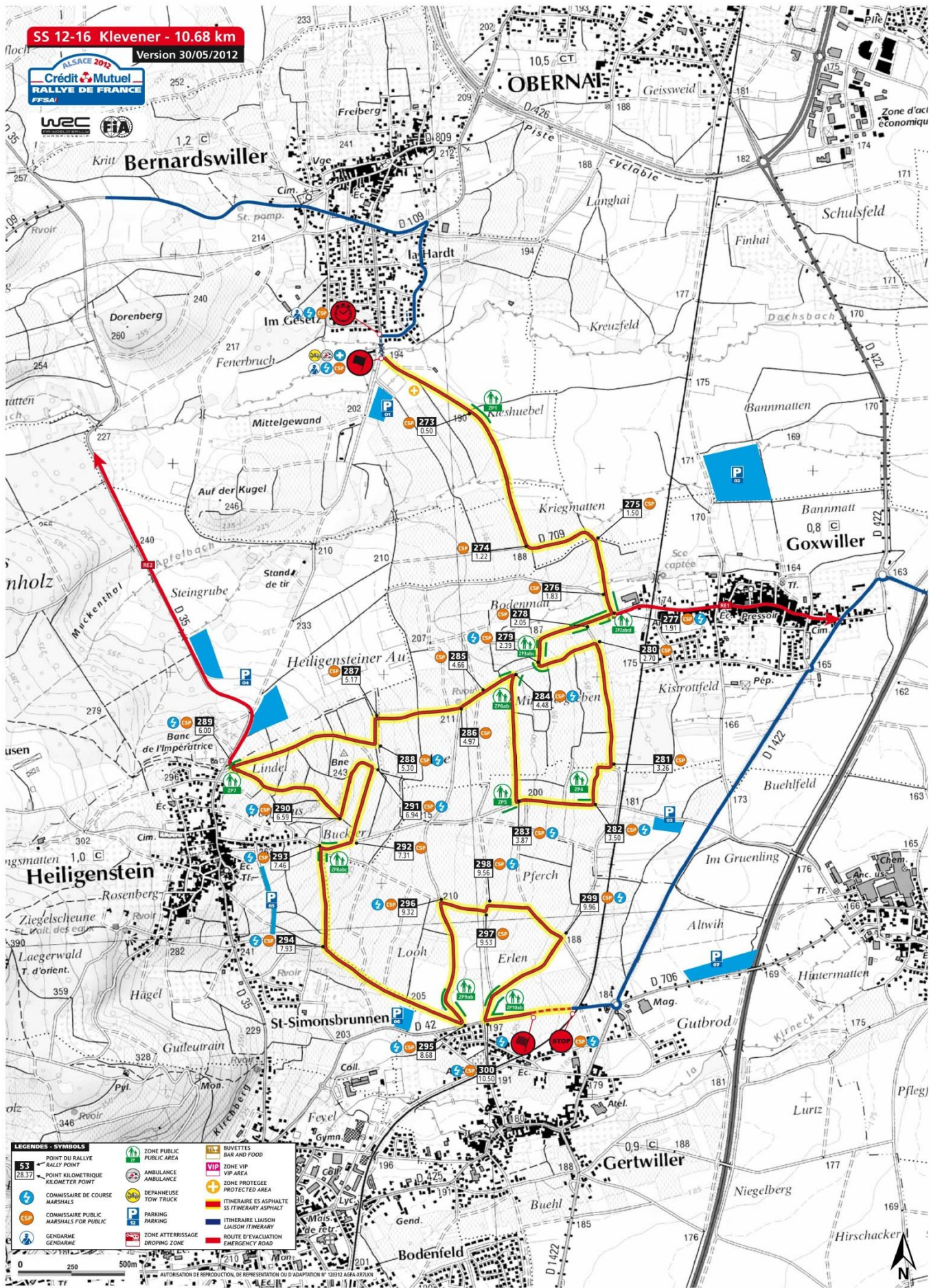
Date		
Programme :	ES XX	ES XX
Set up / Mise en place terminée	9:15	
Closing Road Car / Fermeture Route	9:45	
Safety Radio / Sécurité Radio	9:45	15:45
Safety car / Voiture sécurité	10:30	16:30
Tricolore	10:45	16:45
Course info Car / Voiture Info (2)	10:55	16:55
Observer car / Voiture de l'Observateur	11:05	17:05
000 car / Voiture 000	11:15	17:15
00 car / Voiture 00	11:25	17:25
0 car / Voiture 0	11:35	17:35
First car SS / Première voiture ES	11:45	17:45

City / Ville	Kilométrique point Point Kilométrique	Rally Point Point du Rallye	Safety Vehicles Véhicules Sécurité	Evacuation Route Route d'Evacuation	Dropping Zone Zone Atterrissage Hélicoptère	Telephones	Radio Points Points Radio	Police	Gendarmerie	SDIS	Croix Rouge Française	Marshals Commissaires de Course	Marshals for Public Commissaires Public	Rally Point Point du Rallye	Varied Divers	Boite de paille ronde (D. 120 cm.)	Boite de paille rectangulaire	Séparateur Béton (mètre)	Public Area Zone Public	Capacity (people) Capacité (personnes)	VIP Area Zone VIP	Bar & Food Buvettes	Parkings	Capacity (cars) Capacité (voitures)	Kilométrique point Point Kilométrique		
																										RE	DZ
	-0,14	CH					R CH					4	2	CH											-0,14		
	0,00	Start	Désincar. ESC Ambulance Dépanneuse Docteur			2	R DES		4	VLHR 1 VSAV 4 VSR 2 FPT 6		4	2	Start				ZP1	600		BF1	P01		0,00			
	0,49	1							2				2	1										0,49			
	1,20	2							2				2	2										1,20			
	1,50	3											2	3										1,50			
	1,83	4											2	4										1,83			
	1,92	5		RE1			R 277		3		CRF	2	4	5				ZP2abc	400		BF2	P02	900	1,92			
	2,06	6											2	6				ZP2cd	600					2,06			
	2,38	7					R 279		2			2	6	7				ZP3abc	400	XXX				2,38			
	2,69	8							2				4	8										2,69			
	3,30	9											2	9										3,30			
	3,54	10					R 282					2	2	10										3,54			
	3,91	11					R 283		2			2	2	11				ZP4	150		BF3	P03	200	3,91			
	4,52	12					R 284		2			2	4	12				ZP5ab	400		BF4	P02		4,52			
	4,73	13										5	13	13										4,73			
	5,02	14										2	14	14										5,02			
	5,22	15										2	15	15										5,22			
	5,35	16					R 288					2	2	16				1						5,35			
	6,06	17		RE 2			R 289		32			2	6	17				Séparateurs Béton			26	ZP6	500	BF5	P04	100	6,06
	6,64	18					R 290					2	2	18											6,64		
	6,99	19					R 291					2	2	19											6,99		
	7,37	20										2	2	20											7,37		
	7,52	21					R 293		4		CRF	3	6	21					ZP7abc	500	XXX	BF6	P05		7,52		
	7,94	22					R 294					2	6	22											7,94		
	8,75	23					R 295		4		CRF	3	6	23	150 m. après 295	1			ZP8ab	2500	XXX	BF7	P06-07	900	8,75		
	9,38	24					R 296					2	2	24											9,38		
	9,60	25										2	2	25	150 m. après 297	1									9,60		
	9,63	26					R 298					2	4	26											9,63		
	10,04	27					R 299		2			2	6	27											10,04		
	10,60	28					R 300		4		CRF	2	4	28						ZP9ab	2500	XXX		P06-07	900	10,60	
	10,75	Arrivée					R AES		2			2	2	Arrivée											10,75		
	11,03	Stop					R STOP					4	4	Stop											11,03		
	Total	32					20		65	4	13	4	48	32		16	0	26	9	8550	6	7	7	3300	Total		

16 inter
CSC

31 postes
CSP

RB REC SB



Rallye de France - Alsace 2012

ES 12 / ES16 - KLEVENER

Version du 28 juin 2012

Epreuve Spéciale Special Stage																		
ES 12 / ES16 - KLEVENER - 10,75 km																		
Stage Manager / Responsable ES																		
Safety Officer / Responsable Sécurité																		
Timekeepers Chronométrateurs																		
Responsable Gendarmerie																		
Doctors / Docteurs			Start															
			Intermediate															
Towing trucks			1															
Camions de remorquage			2															
City / Ville	Kilométrique point Point Kilométrique	Rally Point Point du Rallye	Safety Vehicles Véhicules Sécurité	Evacuation Route Route d'Evacuation	Dropping Zone Zone Atterrissage Hélicó	Telephones	Radio Points Points Radio	Police	Gendarmerie	SDIS			Croix Rouge Française	Marshals Commissaires de Course	Marshals for Public Commissaires Public			
				RE	DZ	T	R		Vehicle	Staff	Poste	CSC	CSP					
Bernadswiller	-0,14	CH					R							4	2			
	0,00	Start	Désincar. ESC Ambulance Dépanneuse Docteur			2	R		4	VLHR VSAV VSR FPT	1 4 2 6		4	2				
	0,49	273													2			
Obernai	1,20	274							2						2			
	1,50	275													2			
Goxwiler	1,83	276													2			
	1,92	277		RE1			R 277		3			CRF	2	4				
	2,06	278													2			
	2,38	279					R 279		2				2	6				
	2,69	280							2						4			
	3,30	281													2			
	3,54	282					R 282						2	2				
	3,91	283					R 283		2				2	2				
	4,52	284					R 284		2				2	4				
	4,73	285													5			
5,02	286													2				
5,22	287													2				
5,35	288						R 288						2	2				
Heiligenstein	6,06	289		RE 2			R 289		32				2	6				
	6,64	290					R 290						2	2				
	6,99	291					R 291						2	2				
	7,37	292													2			
	7,52	293					R 293		4			CRF	3	6				
7,94	294					R 294						2	6					
Gertwiler	8,75	295					R 295		4			CRF	3	6				
	9,38	296					R 296						2	2				
	9,60	297													2			
	9,63	298					R 298						2	4				
	10,04	299					R 299		2				2	6				
	10,60	300					R 300		4			CRF	2	4				
	10,75	Arrivée				2	R		2				2					
11,03	Stop					R						4	4					
Total		32				2			4				65	4	13	4	48	101

16 inter 31 postes
CSC CSP

Samedi 06 octobre 2012 / Saturday, October 6th 2012

Schedule :	ES 12	ES 16
Set up / Mise en place terminée	9:15	
Closing Road Car / Fermeture Route	9:45	
Safety Radio / Sécurité Radio	9:45	15:45
Safety car / Voiture sécurité	10:30	16:30
Tricolore	10:45	16:45
Course info Car / Voiture Info (2)	10:55	16:55
Observer car / Voiture de l'Observateur	11:05	17:05
000 car / Voiture 000	11:15	17:15
00 car / Voiture 00	11:25	17:25
0 car / Voiture 0	11:35	17:35
First car SS / Première voiture ES	11:45	17:45

Rally Point Point du Rallye	Varied Divers	Boite de paille ronde (D. 120 cm.)		Boite de paille rectangulaire	Séparateur Béton (mètre)	Public Area Zone Public	Capacity (people) Capacité (personnes)	VIP Area Zone VIP	Bar & Food Buvettes	Parkings	Capacity (cars) Capacité (voitures)	Kilométrique point Point Kilométrique
		RB	REC									
CH												-0,14
Start						ZP1	600		BF1	P01		0,00
273											300	0,49
274												1,20
275												1,50
276												1,83
277		3				ZP2abc	400		BF2	P02	900	1,92
278						ZP2cd	600					2,06
279						ZP3abc	400	FFSA				2,38
280												2,69
281												3,30
282		1									200	3,54
283		3				ZP4	150		BF3			3,91
284		1				ZP5ab	400		BF4	P02		4,52
285												4,73
286												5,02
287												5,22
288		1										5,35
289	Séparateurs Béton				26	ZP6	500		BF5	P04	100	6,06
290												6,64
291		3										6,99
292		1										7,37
293						ZP7abc	500	Fortwenger Motors Travel	BF6	P05		7,52
294												7,94
295	150 m. après 295	1				ZP8ab	2500	FFSA Région Alsace CG67	BF7	P06-07	900	8,75
296												9,38
297	150 m. après 297	1										9,60
298												9,63
299												10,04
300		1				ZP9ab	2500	TOTAL		P06-07	900	10,60
Arrivée												10,75
Stop												11,03
32		16	0	26		9	8550	6	7	7	3300	Total

RB	REC	SB
----	-----	----

Exemple d'instruction d'une épreuve spéciale sur le Rallye de France Alsace 2012 :

Cette instruction est un exemple de dossier illustré, différentes formes peuvent être utilisées à ce sujet.

Nota 1 : le pictogramme utilisé – piéton barré – symbolise un rappel de zone interdite au public, par opposition à la zone autorisée au public, il n'est pas un panneau mis en place sur la spéciale

Nota 2 : les traits bleus matérialisent l'axe de la route empruntée par l'épreuve spéciale sur la zone de départ, et la zone d'arrivée

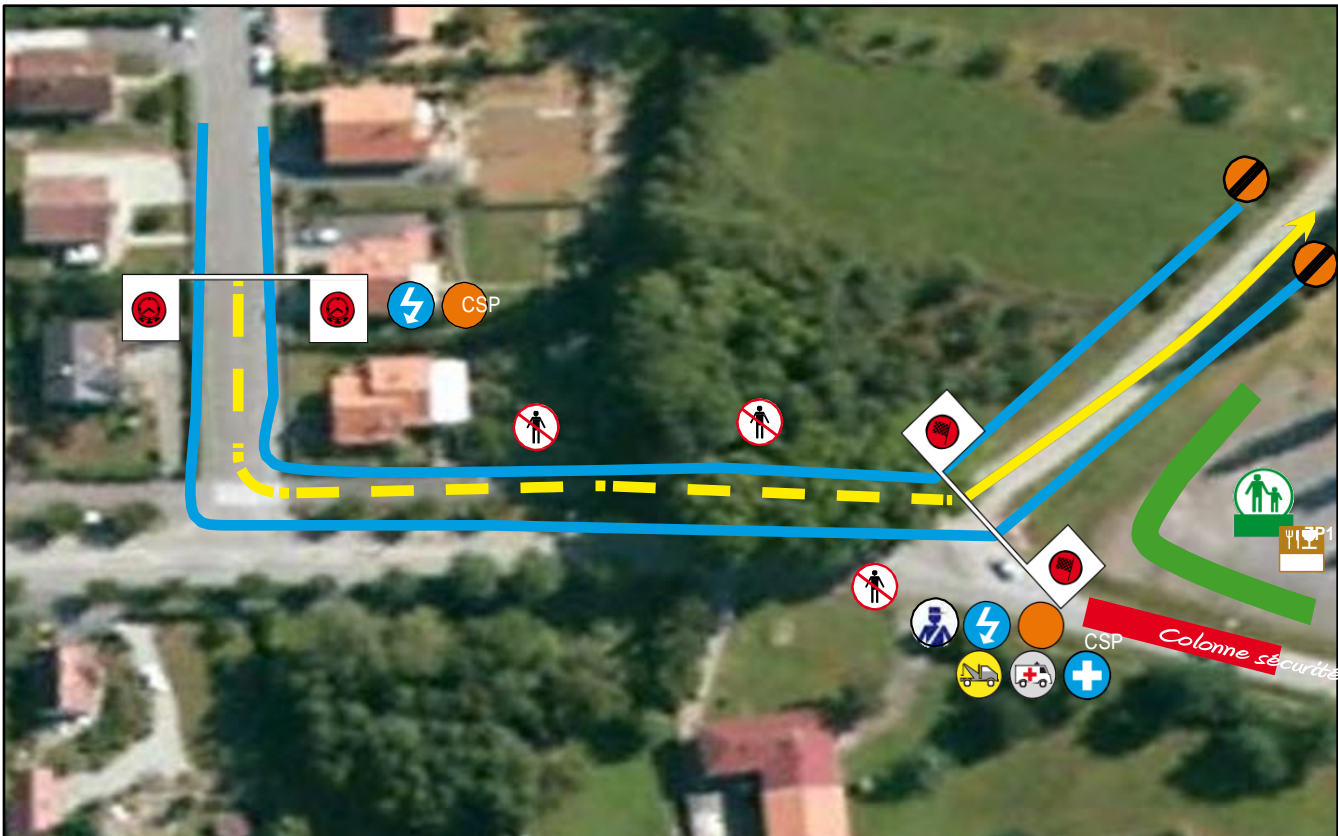
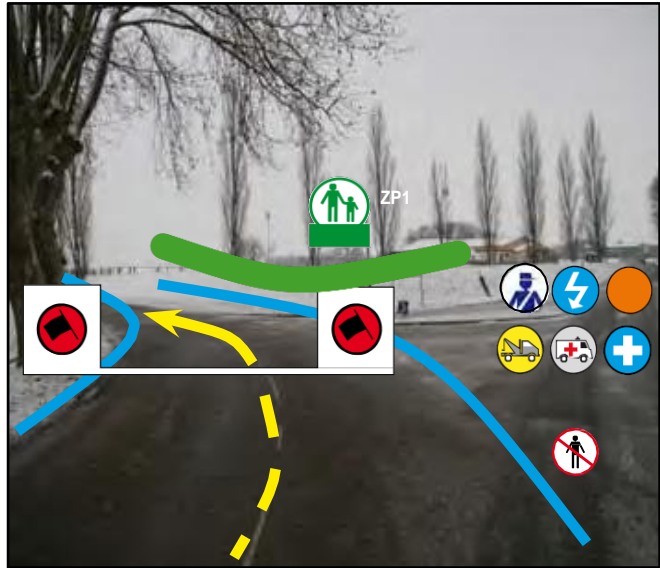
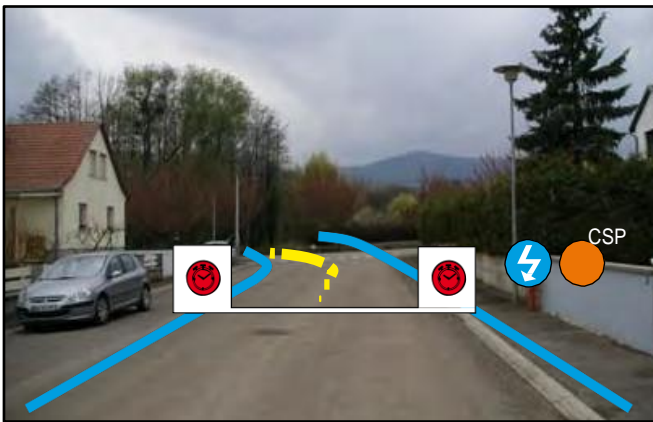
ES 12-16 KLEVEN 10.75 km



rallyedefrance.com

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
-0.14	CH	R	4	2	N : 48°26.721/ E : 7°27.789			
0	DEPART	R	4	2	N : 48°26.670/ E : 7°27.765	4	ZP1	P01

Zone protégée NATURA 2000 après le départ, après terrain de foot. **Public interdit**

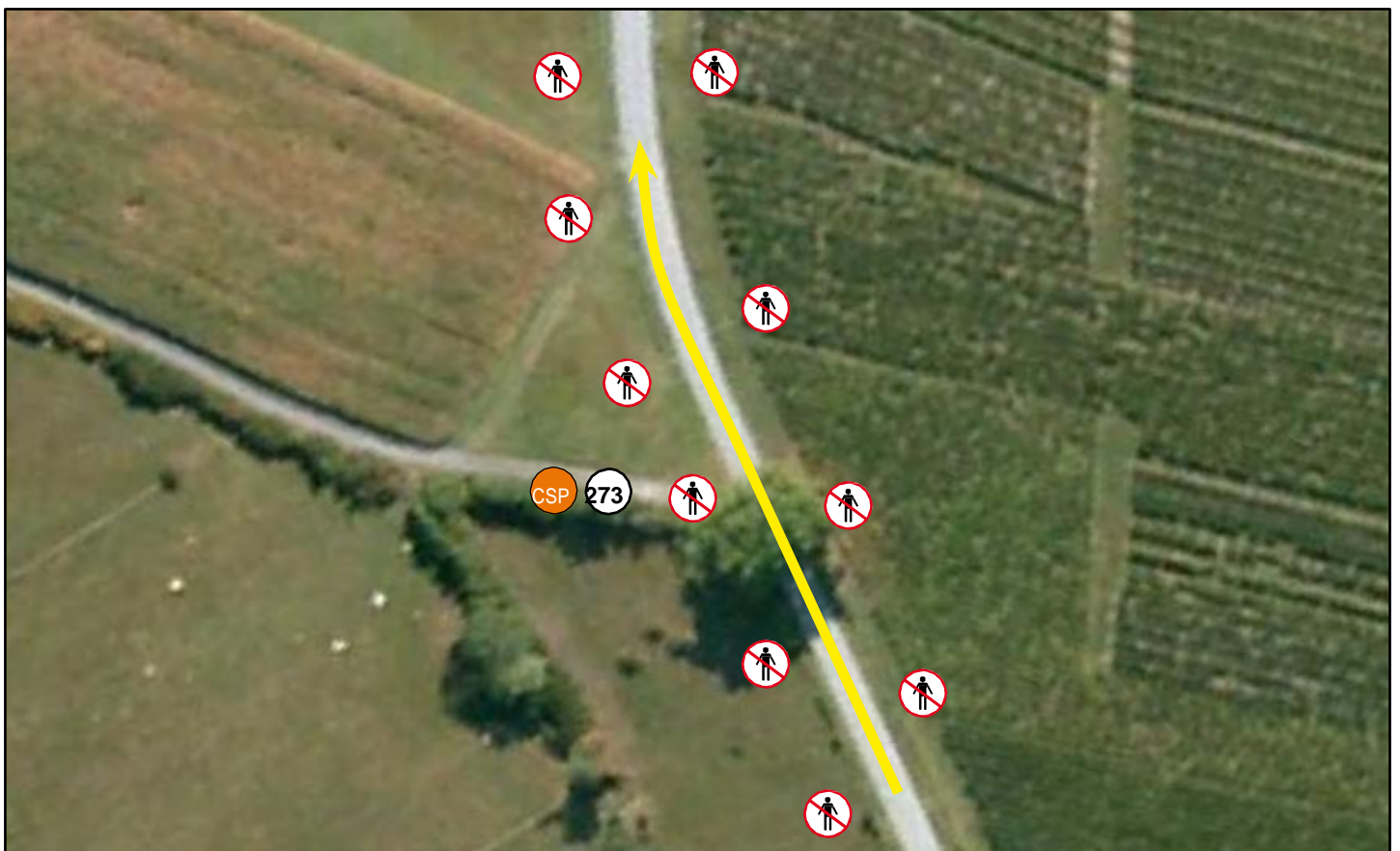


ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
0.49	273			2	N : 48°26.561/ E : 7°28.076			

Observations

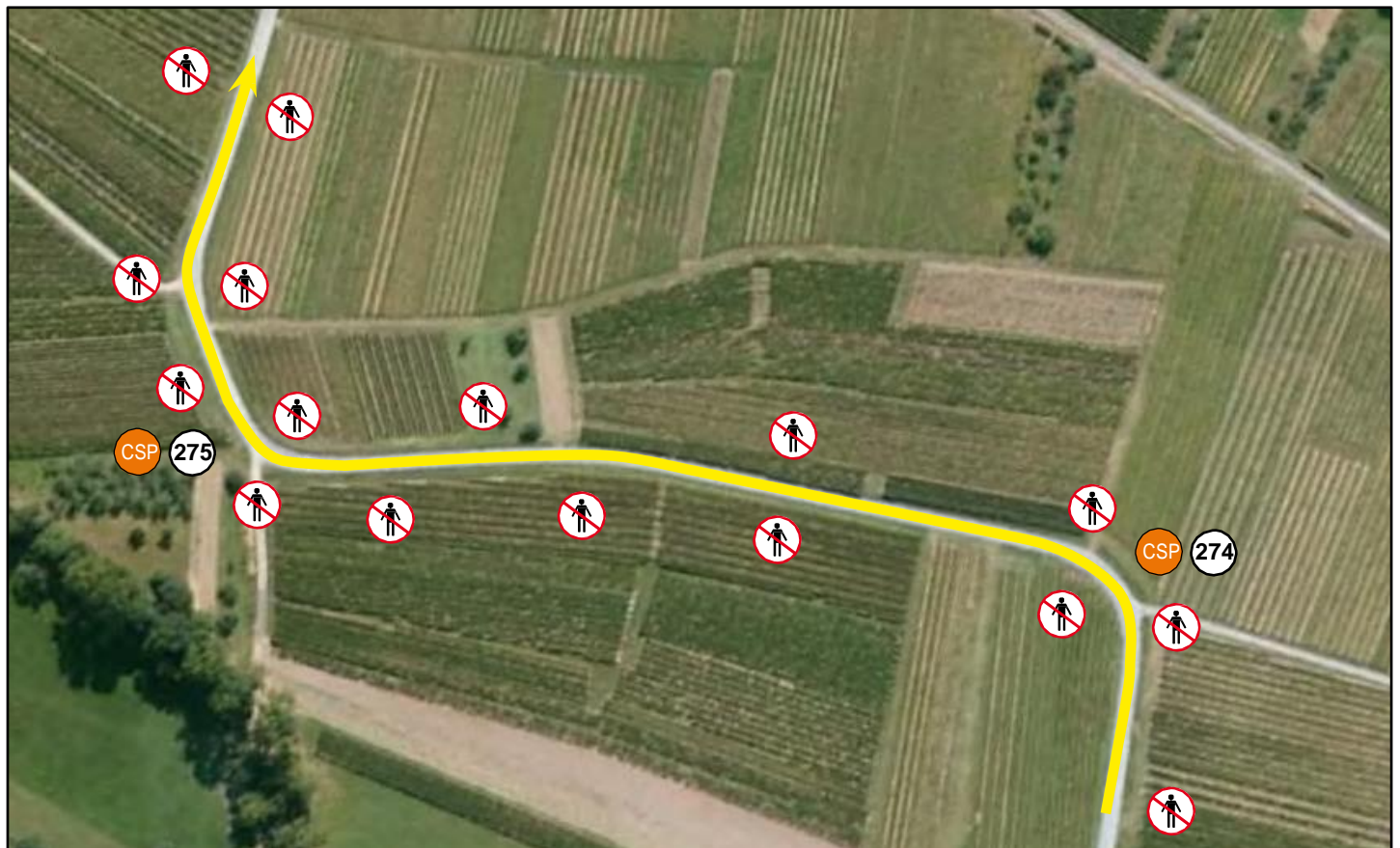
ZP à gauche en retrait de 10m



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
1.20	274			2	N : 48°26.156/ E : 7°28.276	2		
1.50	275			2	N : 48°26.184/ E : 7°28.494			

Observations



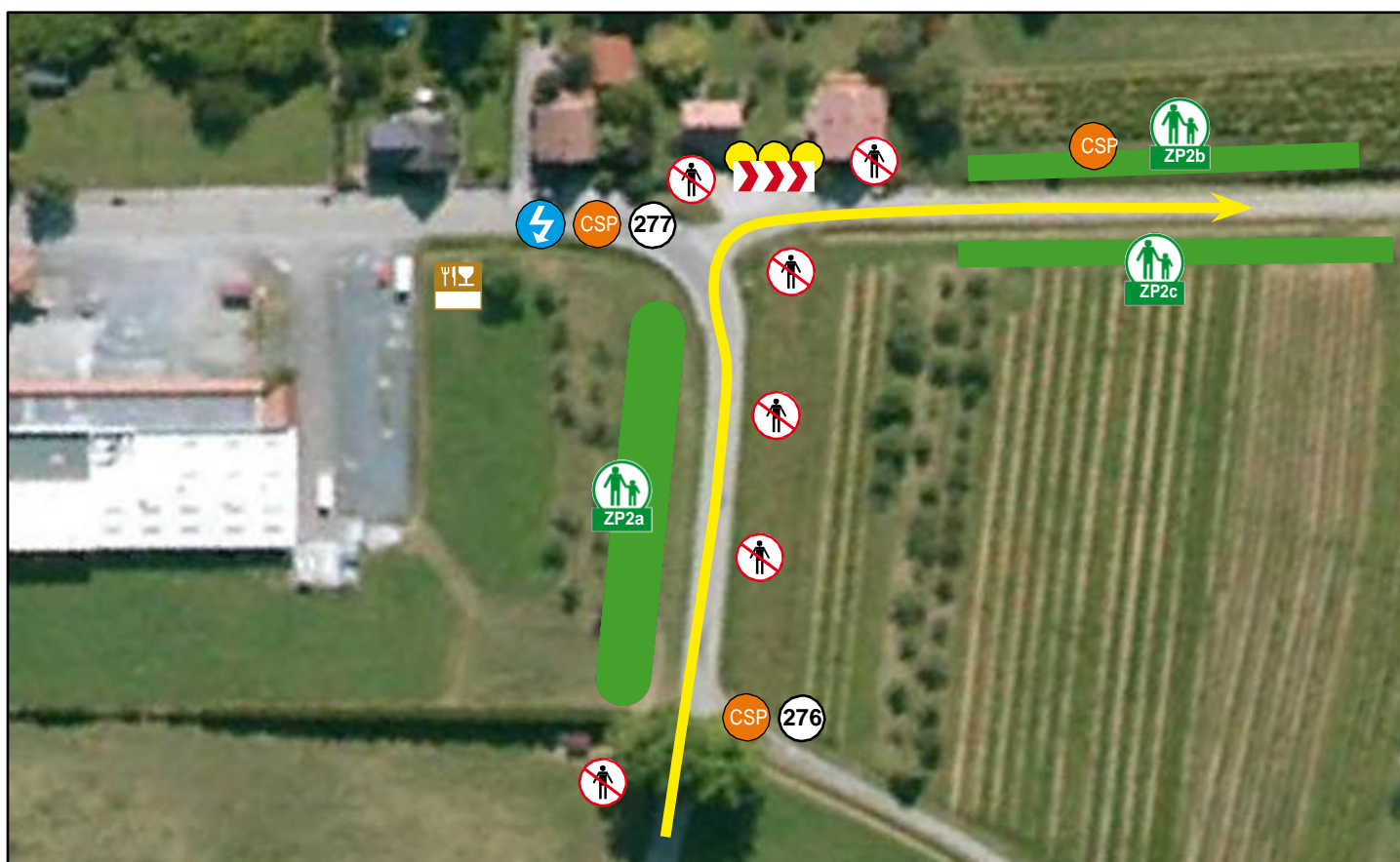


ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
1.83	276			2	N : 48°26.020/ E : 7°28.557			
1.92	277	R277	2	4	N : 48°25.972/ E : 7°28.579	3	ZP2abc	P02

Observations

INTER 277 : RE1

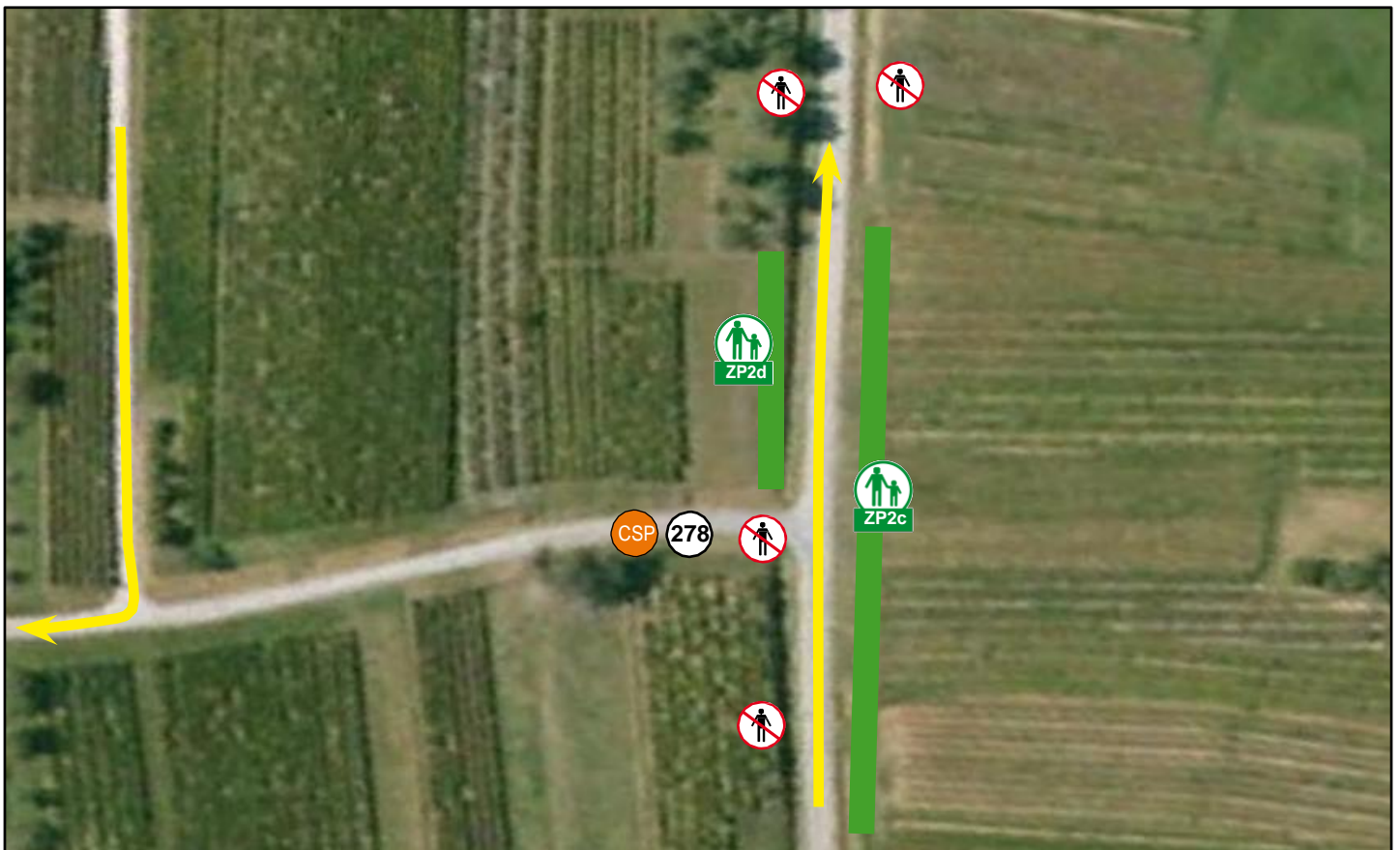


ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
2.06	278			2	N : 48°25.949/ E : 7°28.479		ZP2cd	P02

Observations

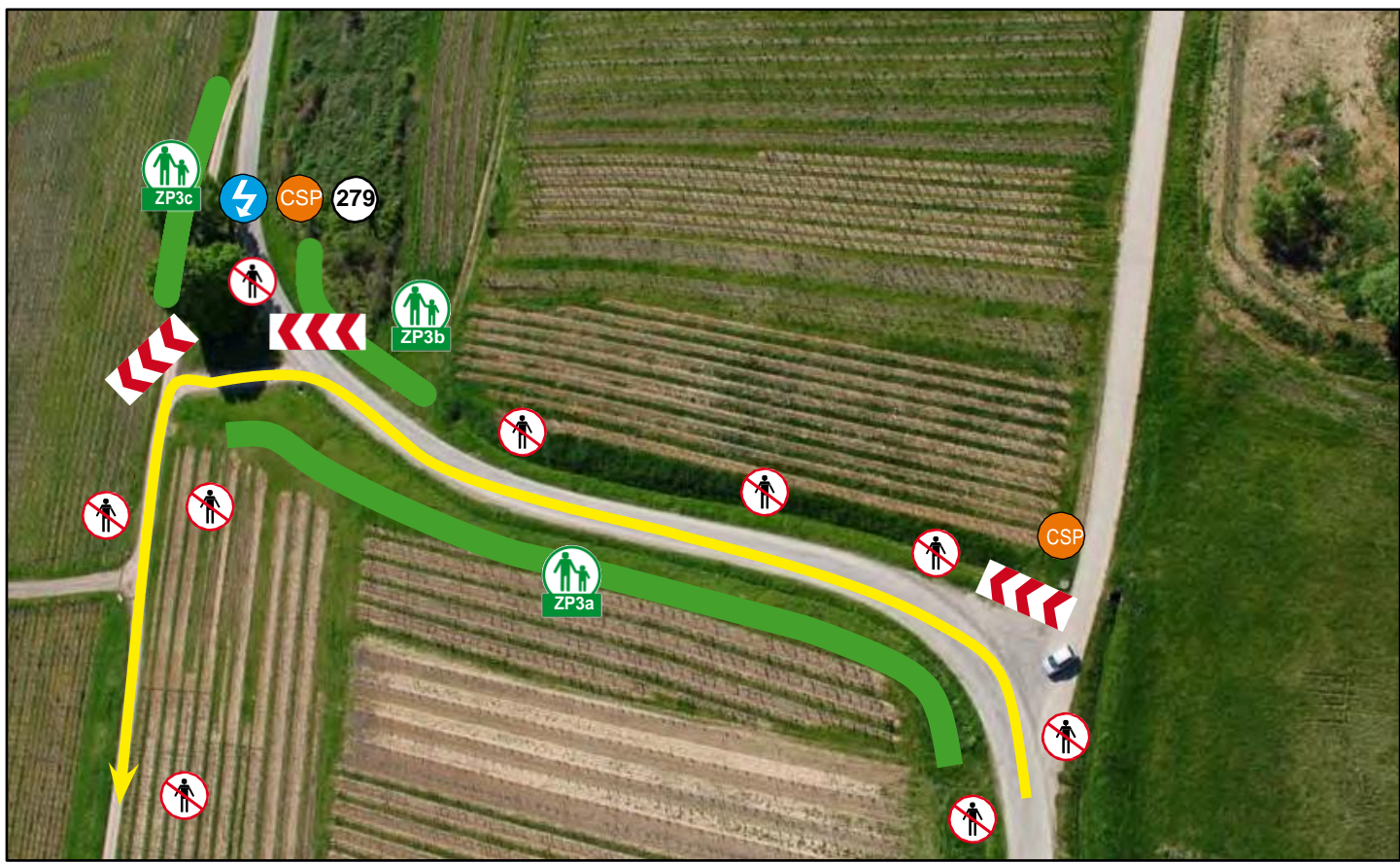
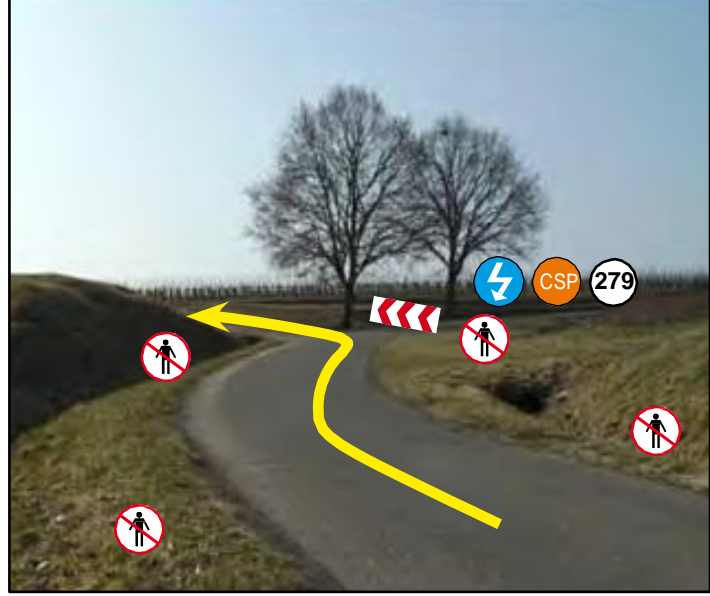
ZP sur talus



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
2.38	279	R279	2	2+2+2	N : 48°25.850/ E : 7°28.293	2	ZP3abc	P02

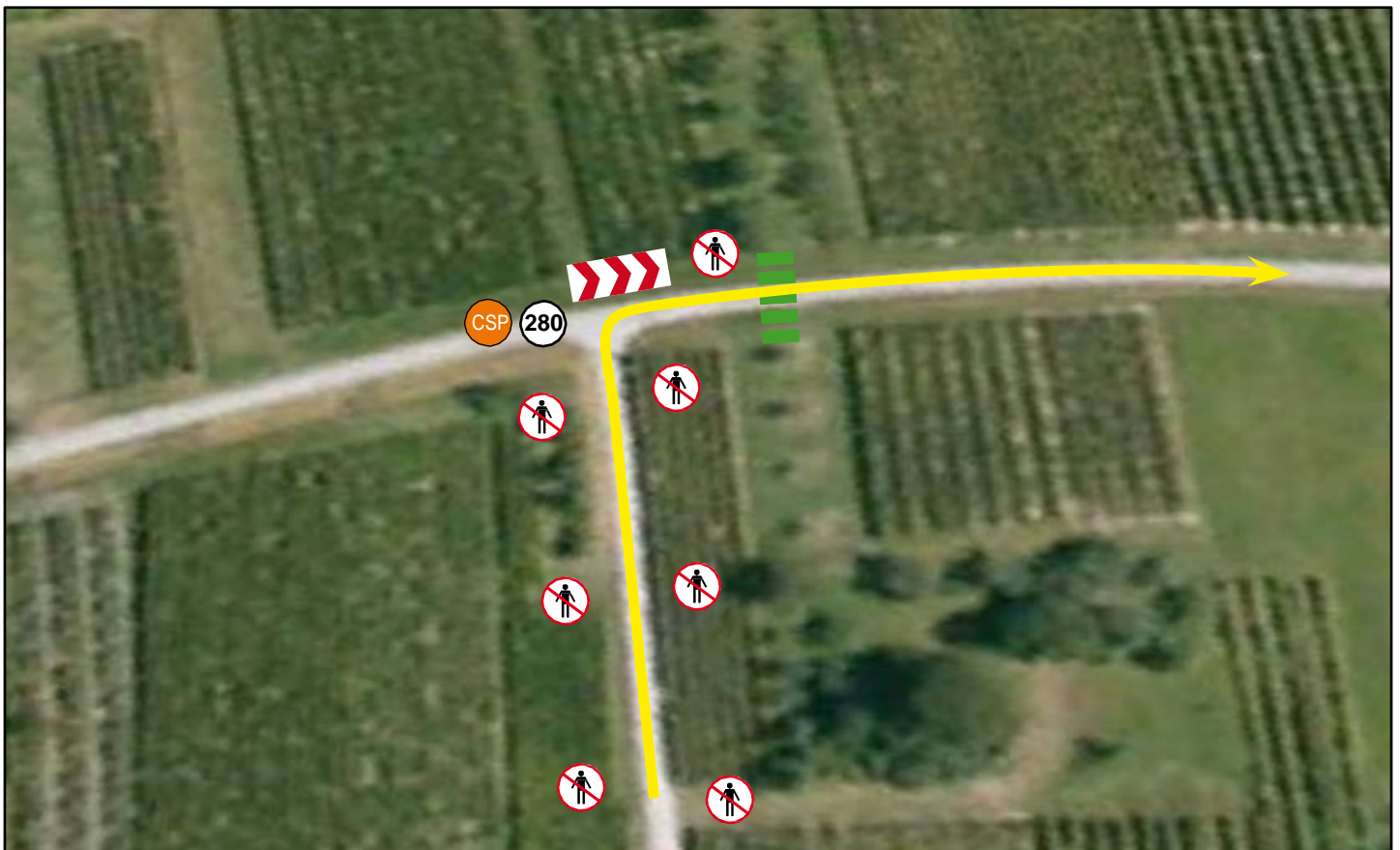
Observations
CSP répartis



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
2.69	280			2+2	N : 48°25.899/ E : 7°28.511	2		

Observations



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
3.30	281			2	N : 48°25.576/ E : 7°28.541			

Observations



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
3.54	282	R282	2	2	N : 48°25.482/ E : 7°28.468			
3.91	283	R283	2	2	N : 48°25.502/ E : 7°28.173	2	ZP4	P03

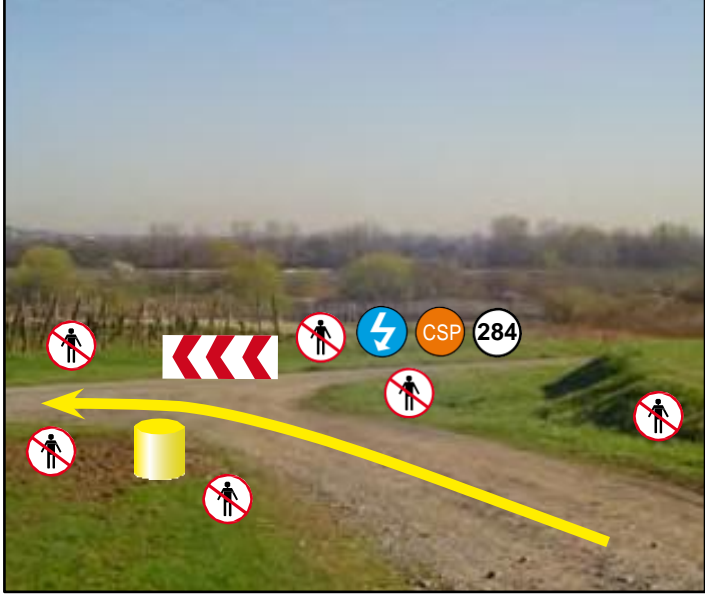
Observations
INTER 283 : 2+1 CSP à gauche avant virage



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
4.52	284	R284	2	2+2	N : 48°25.825/ E : 7°28.191	2	ZP5ab	P02

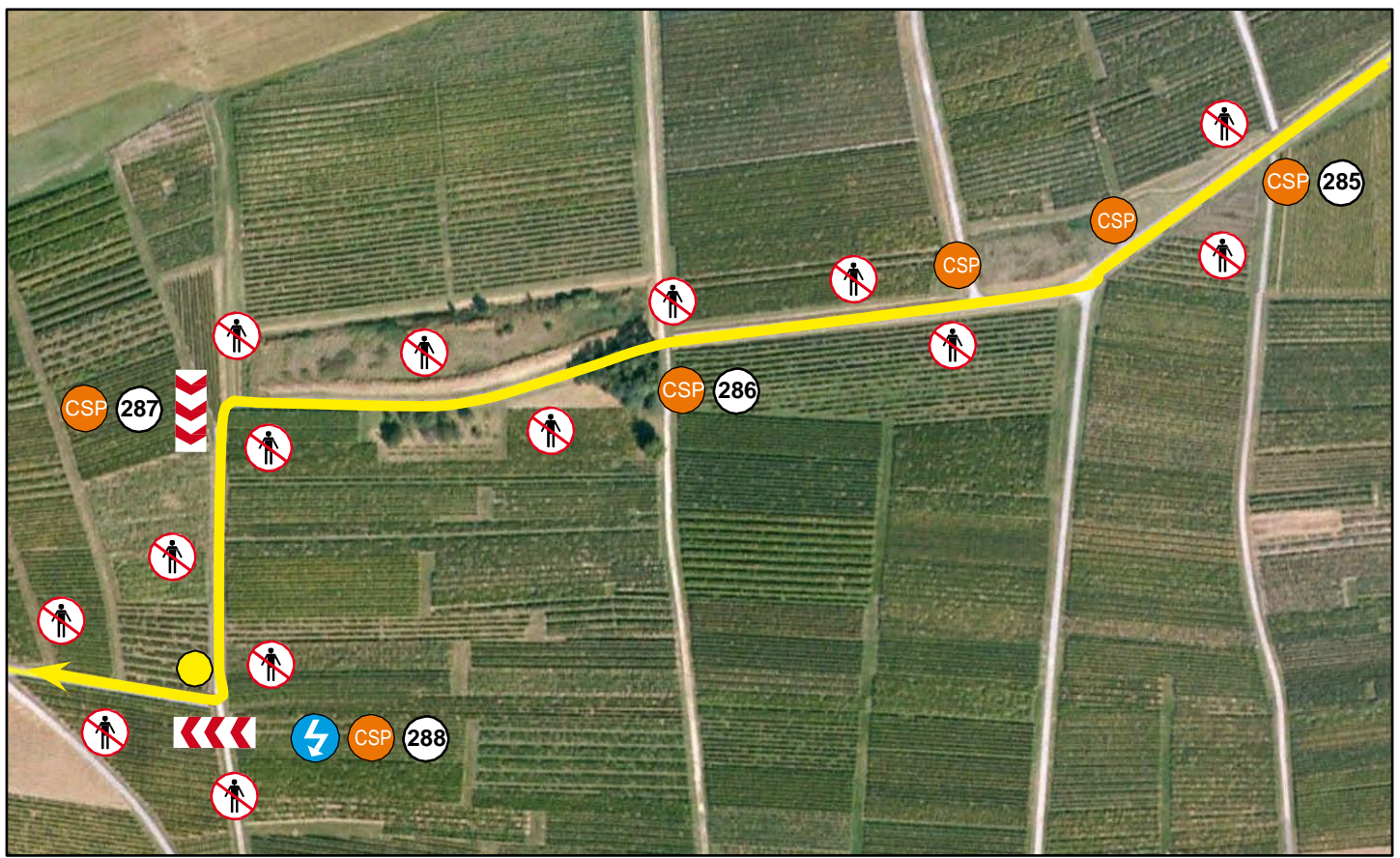
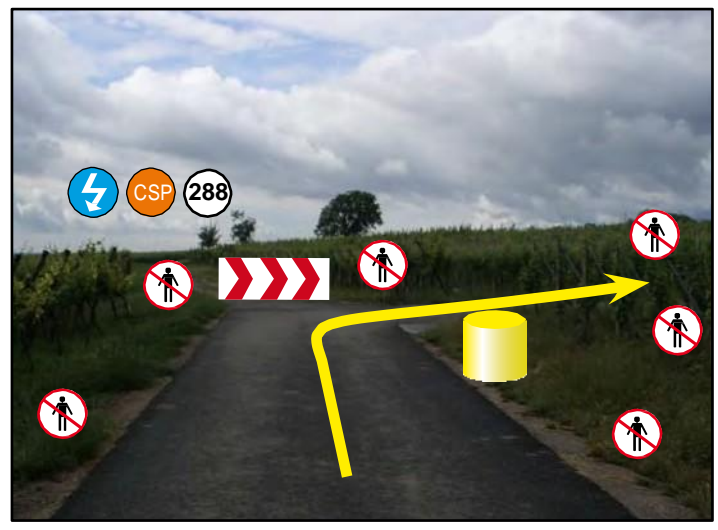
Observations



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
4.73	285			2+2+1	N : 48°25.780/ E : 7°28.056			
5.02	286			2	N : 48°25.744/ E : 7°27.820			
5.22	287			2	N : 48°25.737/ E : 7°27.665			
5.35	288	R288	2	2	N : 48°25.673/ E : 7°27.653			

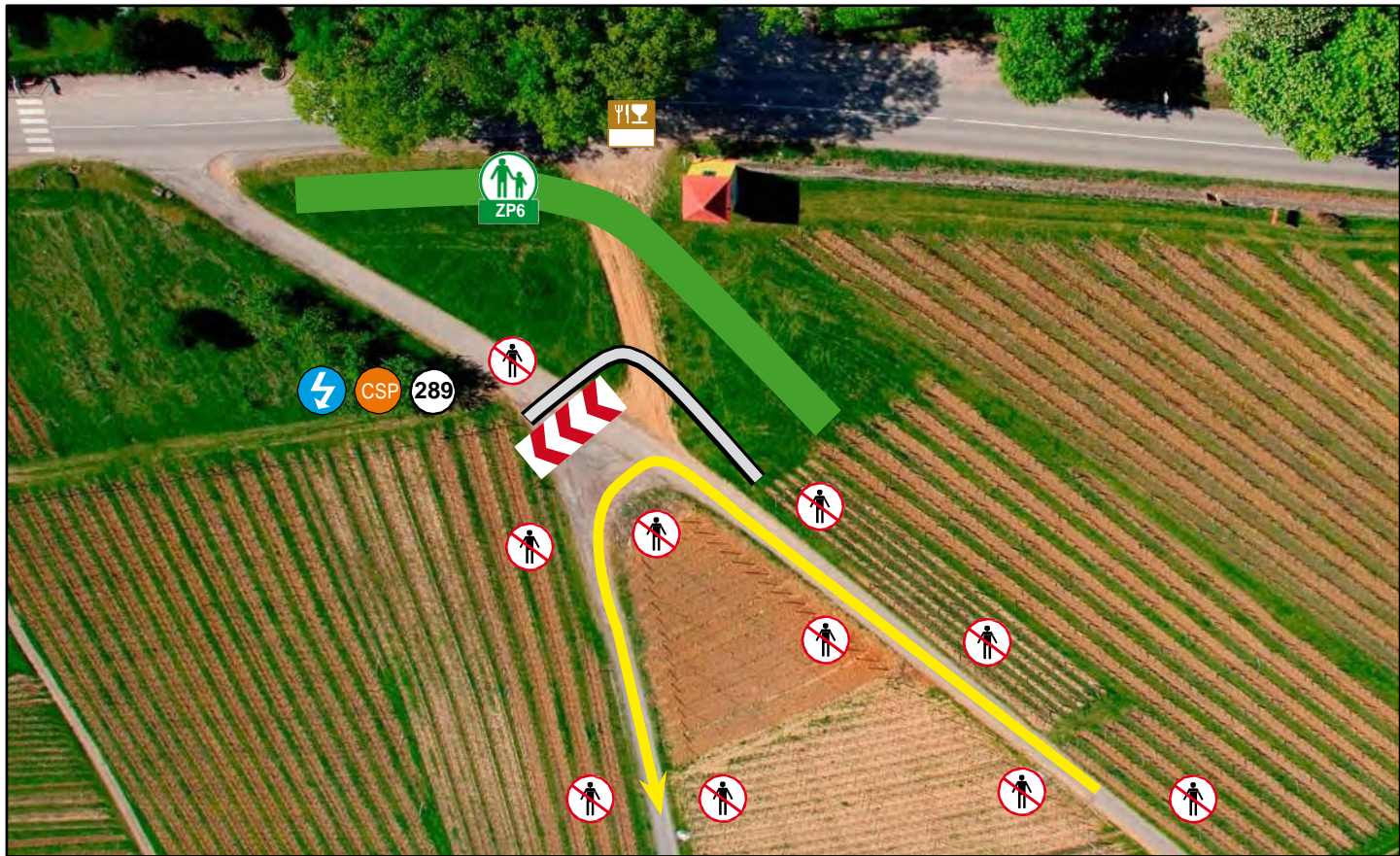
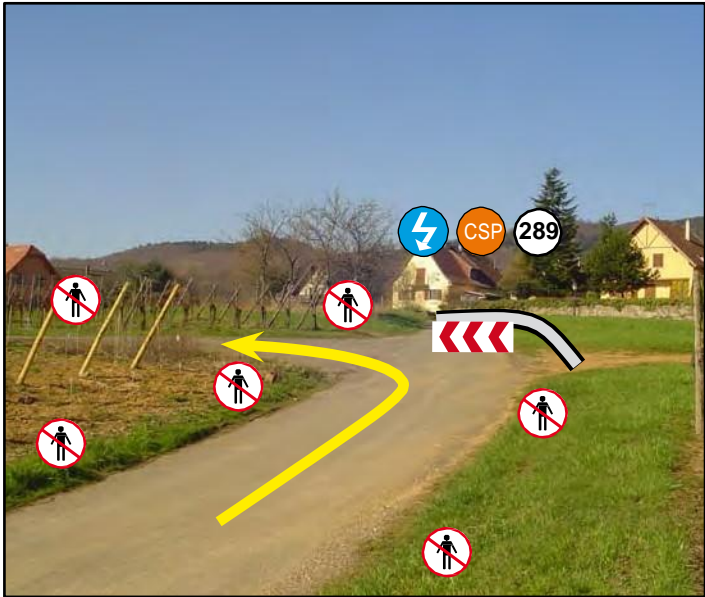
Observations
 INTER 285 : 2+2 CSP (100m avant) +1 CSP (50m après)
 INTER 286 : réservoir à protéger



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
6.06	289	R289	2	2+2+2	N : 48°25.627/ E : 7°27.107	32	ZP6	P04

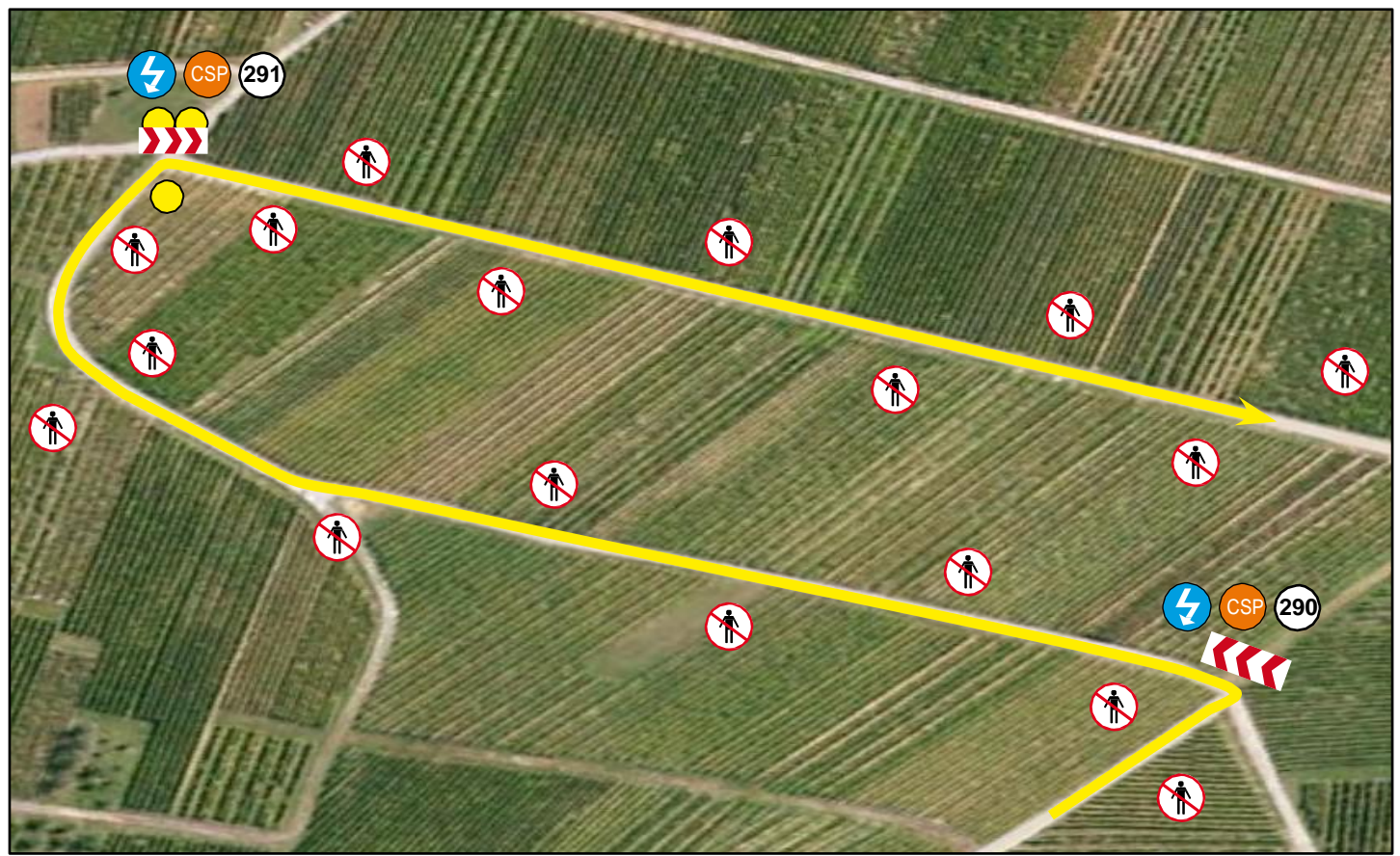
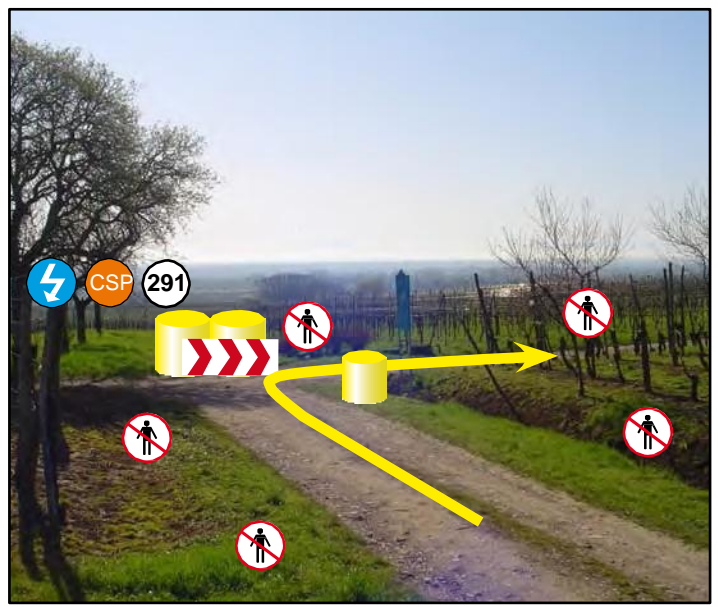
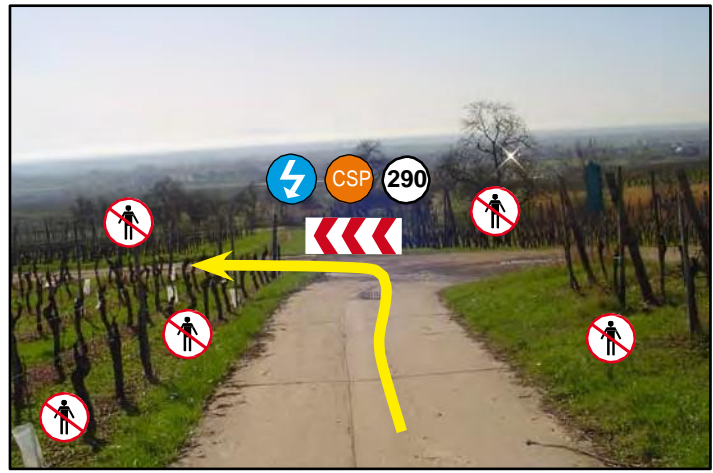
Observations
RE 2. Séparateur béton



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
6.64	290	R290	2	2	N : 48°25.488/ E : 7°27.498			
6.99	291	R291	2	2	N : 48°25.610/ E : 7°27.636			

Observations

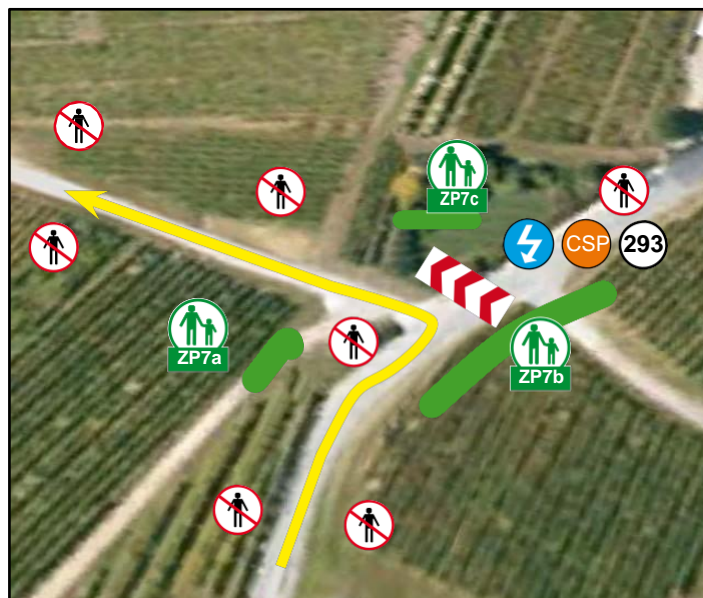
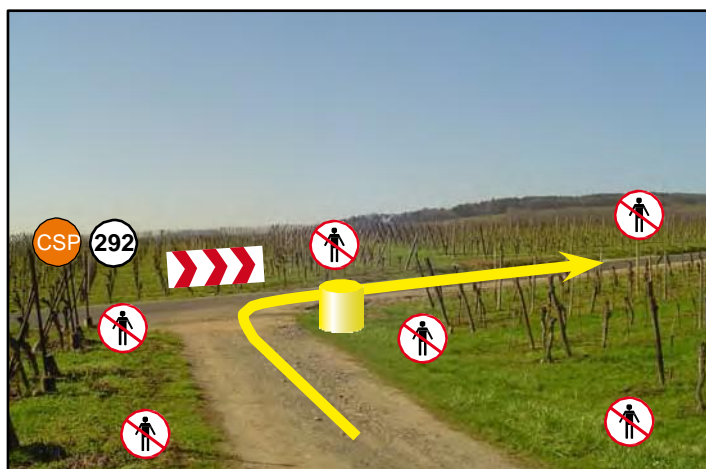




ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
7.37	292			2	N : 48°25.418/ E : 7°27.539			
7.52	293	R293	3	2+4	N : 48°25.405/ E : 7°27.422	4	ZP7abc	P05

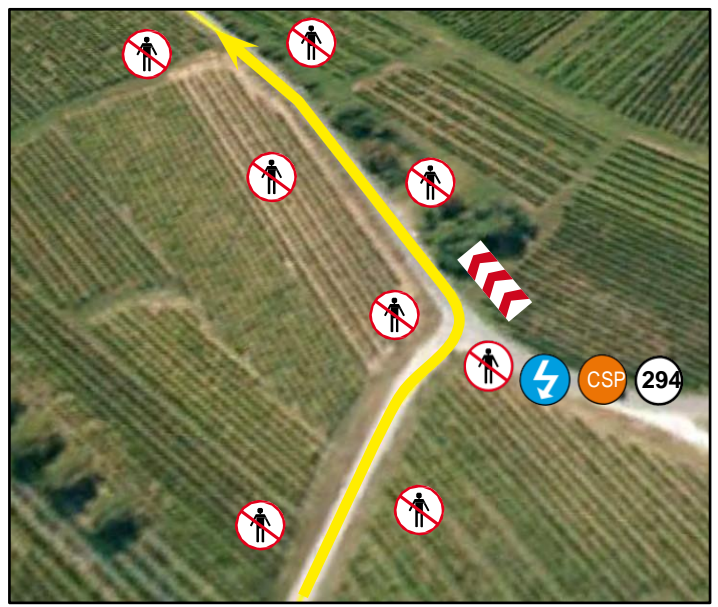
Observations



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
7.94	294	R294	2	4+2	N : 48°25.153/ E : 7°27.417			
8.75	295	R295	3	6	N : 48°24.934/ E : 7°27.926	4	ZP8ab	P06-07

Observations
INTER 294 : 4+2 CSP sécurisant sur 300m après



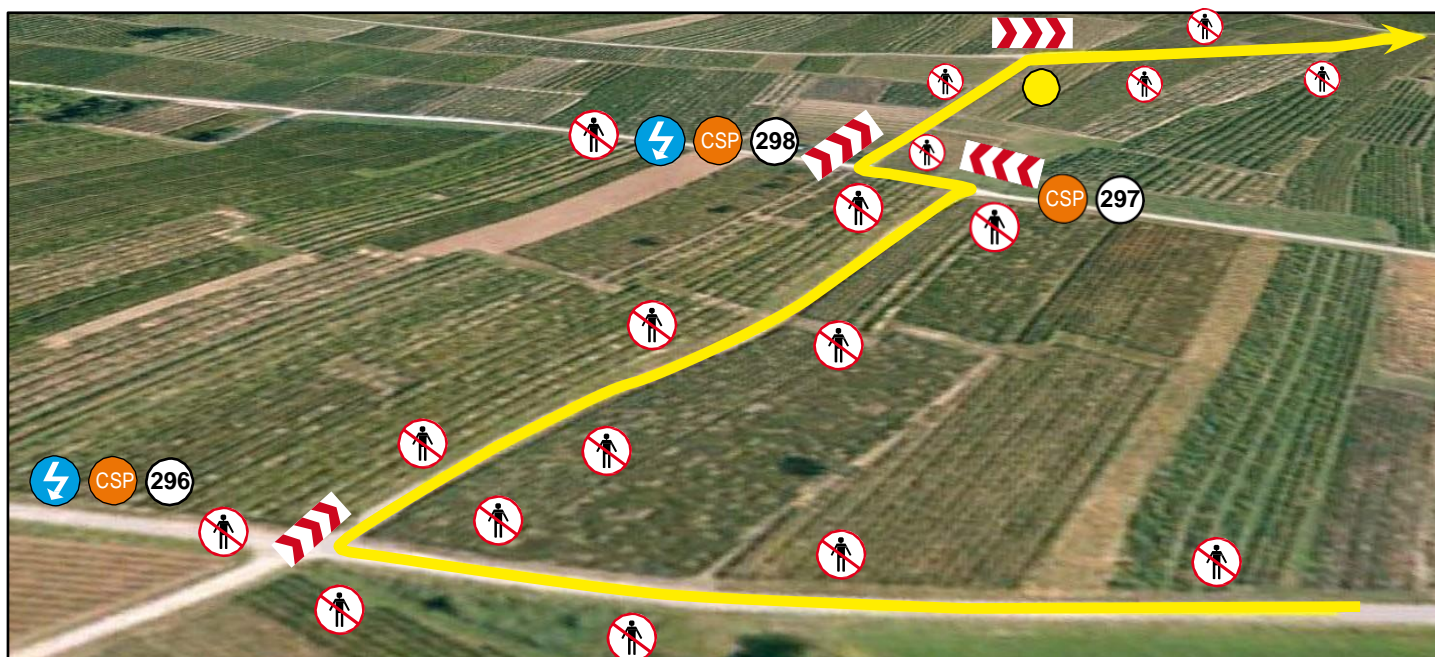
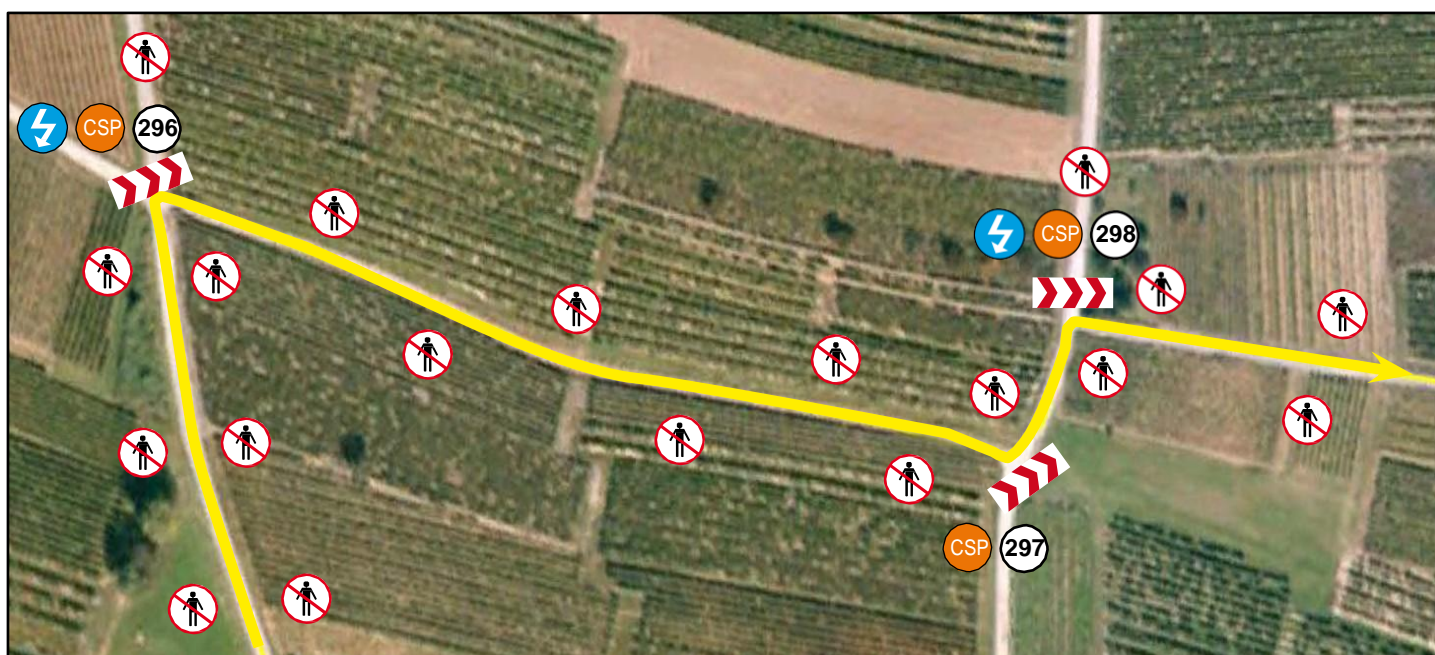


ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
9.38	296	R296	2	2	N : 48°25.253/ E : 7°27.865			
9.60	297			2	N : 48°25.222/ E : 7°28.027			
9.63	298	R298	2	2+2	N : 48°25.236/ E : 7°28.043			

Observations

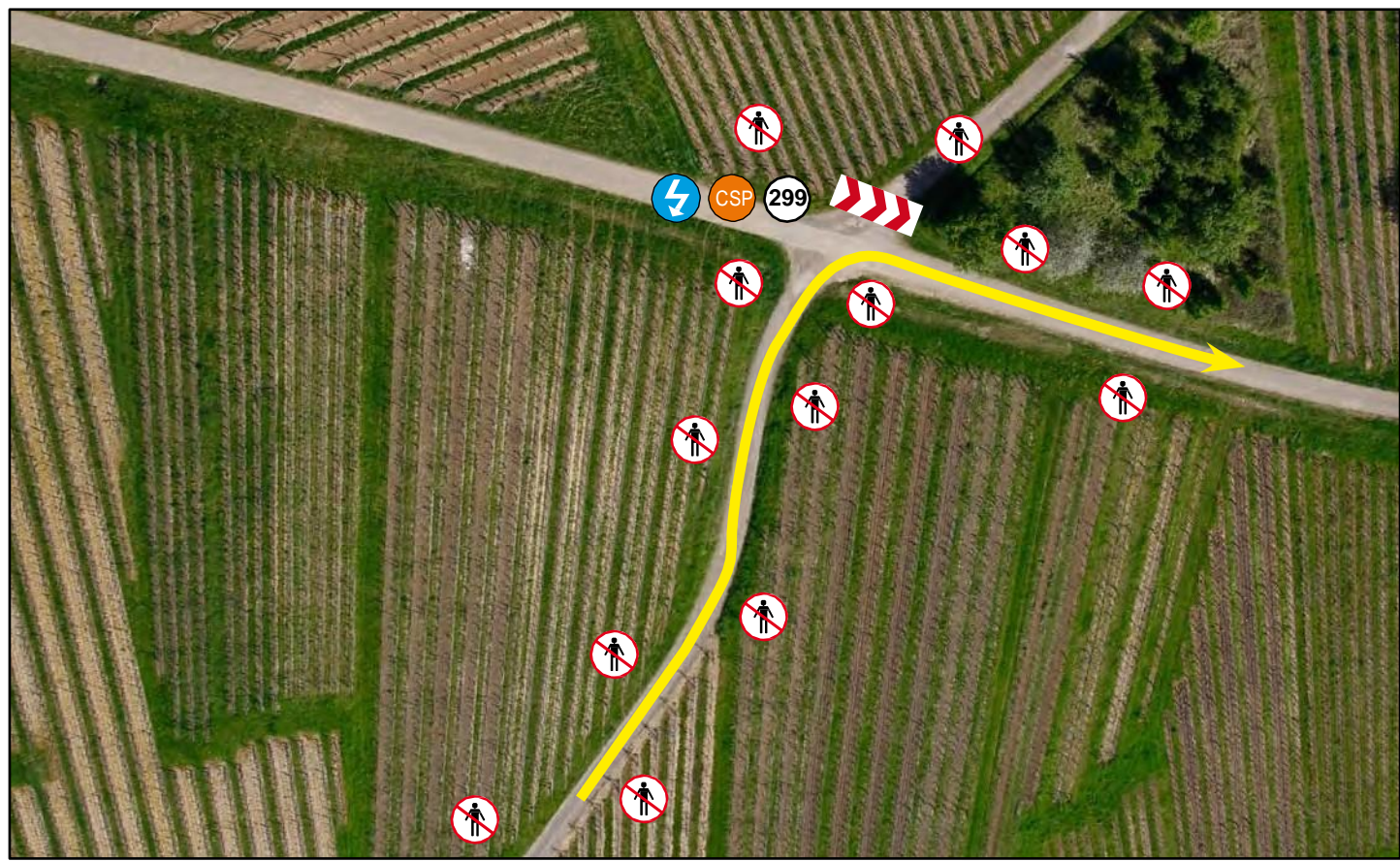
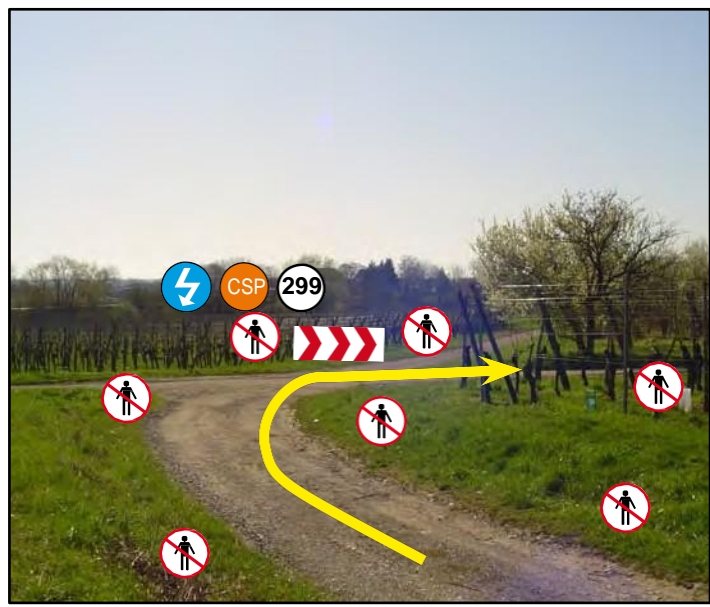
INTER 298 : 2 sécurisant- sur 200m après.
 2+2 CSP sécurisant sur 200 m. après.



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
10.04	299	R299	2	4+2	N : 48°25.142/ E : 7°28.316	2		

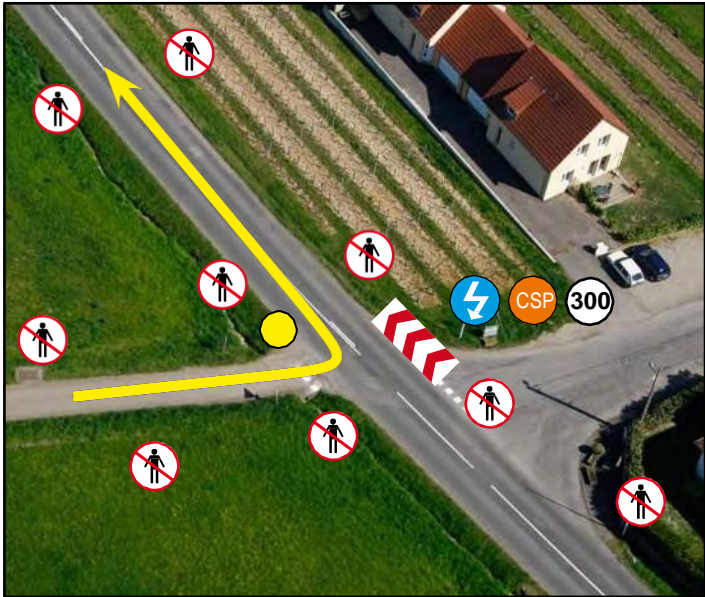
Observations
4+2 CSP sur 50m après



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
10.60	300	R300	2	2+2	N : 48°24.943/ E : 7°28.008	4	ZP9ab	P06-07

Observations
*Protection mur maison à droite avec barrières HERAS.
 Zone public en retrait au minimum de 20m*

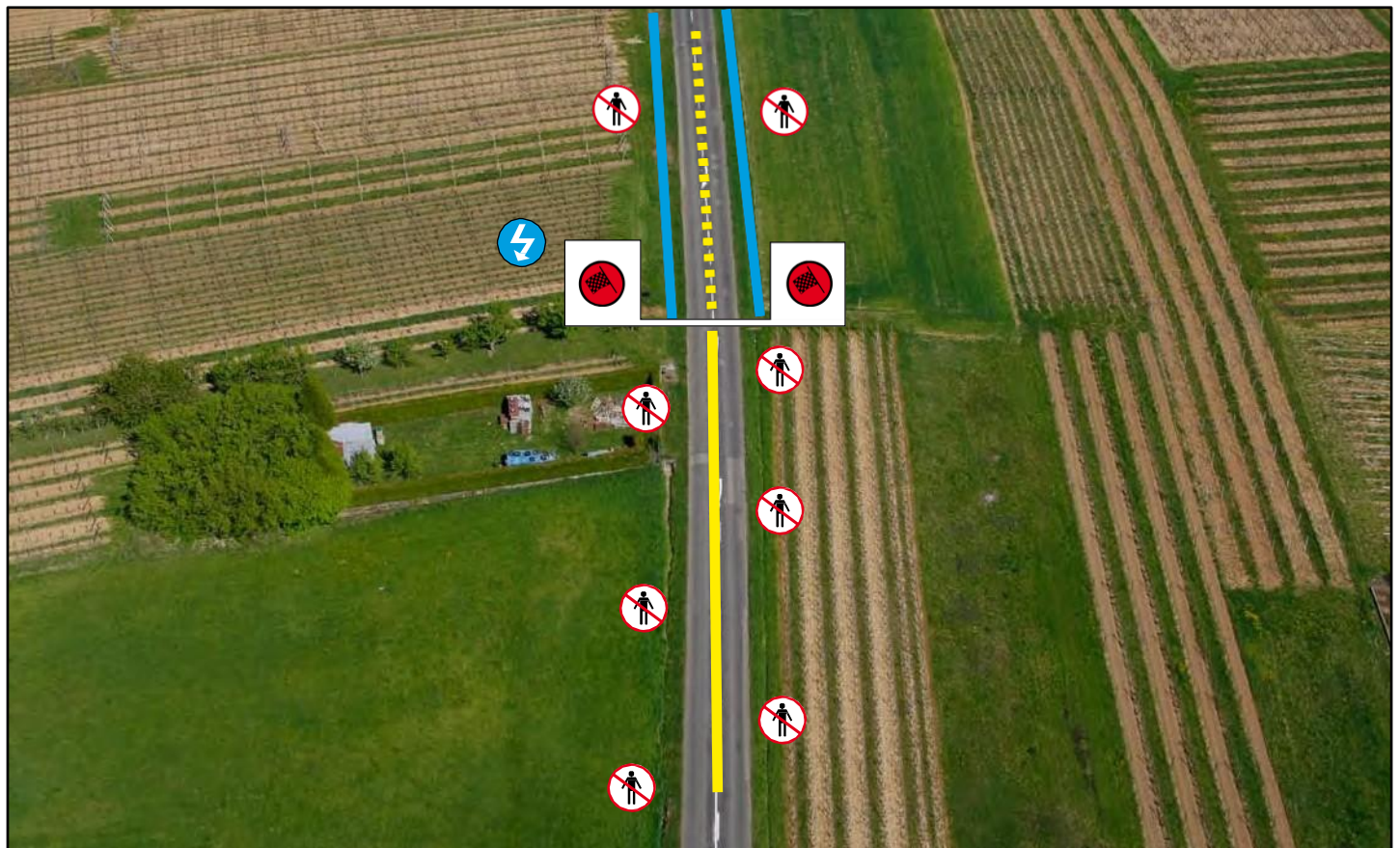
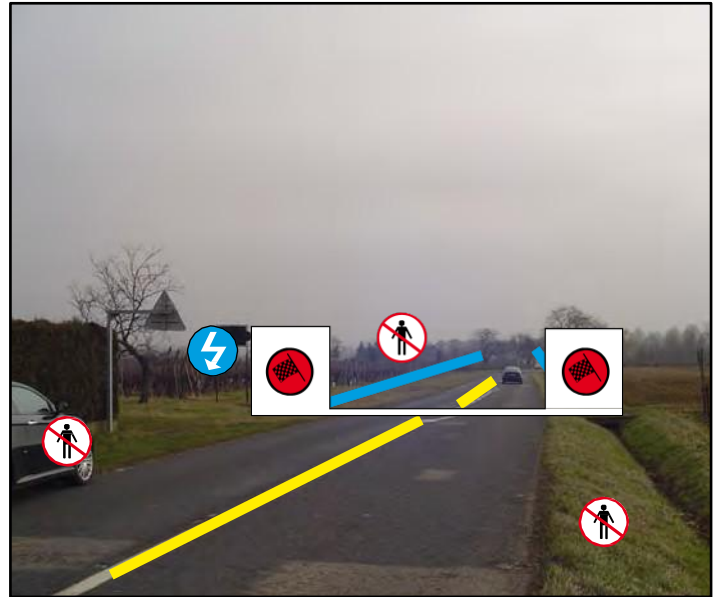




ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
10.75	ARRIVEE	R	2		N : 48°24.944/ E : 7°28.123	2		

Observations



ES 12-16 KLEVENER - 10.75 km

PK	Inter	Radio	CSC	CSP	GPS	GEND	ZP	Parking
11.03	STOP	R	4	4	N : 48°24.960/ E : 7°28.336			

Observations

