

# REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE DES MONTEES ET COURSES DE COTE

## SOMMAIRE

**TITRE I : RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES.**

**TITRE II REGLES TECHNIQUES DES MONTEES ET COURSES DE COTE**

**TITRE III REGLES DE SECURITE DES MONTEES ET COURSES DE COTE**

**Annexe 1 : Balisage – Eléments de signalétique**

## **TITRE I : RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES**

**A- ARTICLES R331-18 à R331-45 DU CODE DU SPORT.**

**B- ARTICLES A331-17 à A331-21 DU CODE DU SPORT**

**C- ARTICLES A331-32 DU CODE DU SPORT**

**D- CIRCULAIRE DU 27 NOVEMBRE 2006.**

**E- INSTRUCTION DU 19 OCTOBRE 2006.**

## TITRE II REGLES TECHNIQUES DES MONTEES ET COURSES DE COTE

- ARTICLE 1. ORGANISATION DE LA MANIFESTATION
- ARTICLE 2. ASSURANCES
- ARTICLE 3. PARTICIPANTS
- ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS
- ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES
- ARTICLE 7. DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION
- ARTICLE 9. CLASSEMENTS
- ARTICLE 10. MONTEES - COURSES DE CÔTE KARTING

### DEFINITIONS

#### **MONTEE**

Une montée est une manifestation où chaque véhicule doit prendre le départ individuellement, et effectuer un parcours, jusqu'à la ligne d'arrivée située généralement à une altitude supérieure à la ligne de départ.

Le parcours empruntera une voie non ouverte ou temporairement fermée à la circulation publique, dont le départ de chaque véhicule doit être espacé. Cette manifestation peut être organisée sous forme de compétition, essai, entraînement, démonstration, parade..., et peut être chronométrée ou non.

#### **COURSE DE COTE**

Epreuve de vitesse qui est organisée avec une ou plusieurs montées chronométrée.

Nota 1 : Pour des raisons de sécurité, le parcours d'une montée ne devra à aucun moment, utiliser plusieurs fois une portion de route, aussi petite soit-elle, qui créerait ainsi une boucle où les participants seraient amenés à emprunter le parcours dans le sens inverse de la montée.

Nota 2 : Concernant les Montées et courses de côte karting, le Titre II des Règles Techniques et de Sécurité des Circuits de Karting doit être pris en compte.

### ARTICLE 1. ORGANISATION DE LA MANIFESTATION

L'organisation d'une manifestation se décompose en missions de nature administrative et en missions de nature technique.

Ces deux types de missions peuvent être exécutées par une même personne ou par deux personnes distinctes (organisateur administratif / organisateur technique).

Lorsque les fonctions d'organisateur administratif et d'organisateur technique ne sont pas exercées par la même personne, les missions doivent être réparties comme suit :

#### **1.1 Organisateur administratif**

L'organisateur administratif est une personne physique ou morale qui est responsable du traitement de la manifestation sur le seul plan administratif, à savoir :

- Dépôt des demandes d'autorisation auprès des autorités préfectorales compétentes pour autoriser la manifestation.
- Nomination des officiels de la manifestation.
- Constitution et dépôt du règlement particulier pour demande de l'autorisation de la manifestation.
- D'une façon générale, l'accomplissement de toutes les tâches administratives obligatoires pour le déroulement de la manifestation vis-à-vis des autorités publiques compétentes.

#### **1.2. Organisateur technique :**

L'organisateur technique est une personne physique, ou morale, qui est responsable de la mise en place des sites et infrastructures de la manifestation, et notamment de l'établissement du plan de sécurité, conformément au dossier type défini par la Fédération Délégitaire, selon l'annexe 2 des RTS Rallye,

La constitution du dossier de sécurité de la manifestation est de l'unique responsabilité de l'organisateur technique. Ce dossier de sécurité permettra à l'autorité préfectorale ou à l'Etat, d'établir l'arrêté d'autorisation de la manifestation.

L'organisateur technique doit prendre les mesures qui s'imposent pour l'information du public en matière de sécurité, notamment par l'indication des zones interdites au public, les contrevenants engageant leur propre responsabilité.

L'organisateur technique est responsable de la mise en œuvre des décisions administratives autorisant la manifestation et c'est à lui que revient, pour que l'épreuve puisse débiter, la responsabilité d'attester par écrit auprès de l'autorité préfectorale ou de l'Etat, que toutes les prescriptions mentionnées dans l'autorisation ont été respectées.

Lorsque l'organisateur technique est une personne physique ou morale distincte de l'organisateur administratif, il doit impérativement agir dans le cadre d'une convention signée avec ce dernier. Il doit s'engager à exonérer l'organisateur administratif de toute responsabilité dans la mise en œuvre des décisions administratives autorisant la manifestation ainsi que sur l'établissement et la mise en œuvre de la sécurité vis-à-vis du public ou des participants, ou encore de l'ordre public.

Le cas échéant, la convention signée entre l'organisateur administratif et l'organisateur technique devra figurer à la demande d'autorisation transmise par l'organisateur administratif à la Préfecture.

## **ARTICLE 1.1 : Encadrement.**

### **1.1.1 – Formation.**

Tous les personnels d'encadrement définis ci-dessous, à l'exception des chronométreurs et du médecin, devront avoir la qualification requise pour la discipline. Cette qualification, dans le cadre de la délégation de pouvoir, est validée par la FFSA, fédération délégataire sur la base d'un référentiel de compétences qu'elle a élaboré.

Cette qualification qui prend la forme d'une attestation délivrée par la fédération délégataire, doit pouvoir être présentée par les officiels en fonction sur la manifestation à toute réquisition des autorités (cf. instruction du 19 octobre 2006, du Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la vie associative, relative à la Qualification des officiels en charge de la sécurité dans les manifestations de véhicules terrestres à moteur.) ou d'une licence encadrement, spécifiant la qualification requise, délivrée par la fédération délégataire.

### **1.1.2. DIRECTEUR DE COURSE**

La mission du directeur de course est d'assurer la conduite de la manifestation, à l'exclusion de toutes autres responsabilités. Il doit être titulaire de la qualification de « Directeur de Course Route » Il lui appartient de:

- Demeurer en liaison avec les autorités civiles et militaires de sorte à être en mesure de recevoir de celles-ci, à tout moment, les informations concernant la situation, sur le plan de la police et de la sécurité publique.
- S'assurer que tous les officiels sont à leur poste.
- S'assurer que tous les officiels disposent des informations concernant la manifestation, leur permettant de remplir leurs fonctions.
- S'assurer que chaque voiture, et s'il y a lieu chaque participant, est porteur des numéros distinctifs correspondant à ceux de la liste des inscrits au départ.
- S'assurer que chaque véhicule est conduit par le conducteur désigné, de grouper les véhicules d'après leur catégorie ou leur classement.
- Réunir les procès-verbaux des Chronométreurs, des Commissaires Techniques, des Commissaires de Route ainsi que tous les renseignements nécessaires pour établir les éventuels classements.

Les questions de nature administrative, financière ou celles qui touchent à la sécurité du public, ne relèvent pas de la compétence du directeur de course dont les seules attributions sont d'ordre sportif à l'exclusion de toutes autres.

Il en est autrement lorsque le directeur de course reçoit des instructions précises des autorités chargées de la sécurité publique, touchant le déroulement de l'épreuve.

Il est alors de son devoir de les exécuter.

### **1.1.3. COMMISSAIRE TECHNIQUE**

Les vérifications et contrôles techniques seront effectués sous la responsabilité d'un Commissaire Technique désigné au règlement particulier de l'épreuve en tant que Commissaire Technique "responsable". Le Commissaire Technique responsable est le seul accrédité à présenter au Directeur de Course les différents rapports qui doivent être établis.

Préalablement,

- Il s'assurera et organisera la mise en œuvre des moyens humains, matériels et structures nécessaires devant être mis à disposition par l'organisateur pour réaliser l'ensemble de sa mission et les différents contrôles techniques jugés nécessaires.
- Il devra disposer des documents et matériels pour assurer sa fonction.

- Il pourra présenter à son initiative un rapport sur les contrôles visuels et les anomalies techniques qu'il aurait pu relever durant le déroulement de la manifestation en sus du rapport des contrôles qui auraient été demandés par la Direction de Course durant et en fin de manifestation.

#### **1.1.4. COMMISSAIRES DE ROUTE**

Les commissaires de route, occupent les postes qui leur sont désignés par le directeur de course conformément au plan attesté par l'organisateur technique. Dès l'ouverture du parcours, chaque chef de poste est sous les ordres du directeur de course auquel il doit rendre compte immédiatement par les moyens dont il dispose (téléphone, signaux, estafettes, etc.) de tous les incidents ou accidents qui peuvent se produire dans la section dont son poste a la surveillance.

Pendant l'épreuve et sauf avis contraire du directeur de course, les commissaires de route devront, dans toute la mesure du possible, indiquer au PC course l'ordre de passage des participants devant leur poste de surveillance.

- Chaque poste de commissaire se voit remettre par le Directeur de Course ou son représentant le plan de la zone dans lequel il se situe. Ce plan sera notamment conforme à l'ensemble des dispositifs liés à la sécurité mentionnés dans le dossier de sécurité. Toute modification devra être signalée au Directeur de Course qui en avisera l'organisateur technique.
- Concernant le public éventuel, visible de la zone où se situent les commissaires et chefs de poste, il sera de leur devoir de veiller à leur bon emplacement, selon les spécifications mentionnées dans le dossier de sécurité. Dans le cas où le public est situé en zone interdite, et qu'il ne se déplace pas suite aux conseils donnés par les commissaires et chefs de poste, ces derniers en avertiront la Direction de Course, qui pourra annuler l'épreuve spéciale concernée.
- Les commissaires auront une connaissance appropriée des présentes règles techniques et des recommandations de la FFSA, en particulier sur l'identification des zones autorisées ou non au public.

Les postes de Commissaires de Route pour la gestion officielle doivent être implantés, en nombre suffisant de façon à :

- Couvrir la totalité du parcours.
- Être situés à un emplacement correctement sécurisé
- Être distinctivement indiqués.
- Être choisis de manière à ce que les signaux donnés soient parfaitement visibles des équipages
- Couvrir une visibilité sur la totalité du secteur qu'ils contrôlent
- Ce que les Commissaires puissent communiquer visuellement entre eux d'un poste à l'autre, **sans jamais être distants de plus de 300m**

Chaque poste devra être tenu par au moins deux Commissaires de Route, et être relié directement au Directeur de Course au moyen d'une liaison radio, VHF ou téléphonique filaire.

#### **1.1.5. CHRONOMETREURS\***

Les principaux devoirs des Chronométreurs sont :

- A l'ouverture de la manifestation, se mettre à la disposition du Directeur de Course qui leur donnera, si besoin est, les instructions nécessaires.
- Donner les départs, s'ils en reçoivent l'ordre du Directeur de Course.
- Etablir en permanence l'ordre de passage de chaque voiture sur la ligne de passage.
- Etablir éventuellement les temps mis par chaque participant pour accomplir le parcours.
- Dresser et signer, sous leur propre responsabilité, leurs procès-verbaux relatifs aux performances réalisées (temps, classement, etc.) et les remettre, accompagnés de tous les documents nécessaires au Directeur de Course.

\* Nota : Dans le cadre d'une manifestation non chronométrée, **le chronométreur n'est pas obligatoire** et, le Directeur de Course sera désigné comme responsable de la gestion des départs des participants.

#### **1.1.6. MEDICAL**

Un médecin-chef est toujours obligatoire. Il doit être inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.

Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous sa responsabilité et dans tous les cas soumis à son approbation.

Son nom devra également être porté sur le règlement de l'épreuve.

Le médecin-chef est à la Direction de Course ou en liaison permanente avec elle.

Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, ce dernier doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la manifestation.

Pour toute manifestation, est obligatoire :

- la présence d'au moins un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ;
- la présence d'au moins une ambulance permettant la ventilation et l'aspiration.

Est vivement recommandé la présence d'un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation est obligatoire. Une équipe d'extraction est conseillée.

Dans la mesure où le public est admis à titre payant à se tenir aux abords d'une route empruntée par les participants, un poste de secours "public" est obligatoire.

## **1.2. Horaires**

**1.2.1.** Avant le déroulement de la manifestation, il doit y avoir obligatoirement des vérifications administratives, des vérifications techniques, des essais.

### **1.2.2. Essais**

Si des essais non chronométrés sont organisés, ils devront porter le titre "d'essais non chronométrés" et se dérouler dans les conditions de sécurité fixées par les présentes règles. L'organisateur devra prévoir un horaire permettant à chaque participant d'y participer.

Le conducteur doit être dans la voiture avec laquelle il participera à la manifestation et qui aura été acceptée aux vérifications administratives et techniques.

Aucun essai ne doit être toléré en dehors des heures fixées au règlement particulier. Tous les participants sont obligatoirement tenus de prendre part au moins à une séance d'essais et d'avoir effectué une montée, chronométré ou non, au cours des essais prévus par le règlement particulier de la manifestation et ce de "bout en bout".

Si pour des raisons exceptionnelles, un participant ne peut pas finir au moins une montée d'essais, le Directeur de Course, pourra l'autoriser à participer à la montée si le participant y a pris part au moins une fois au cours des trois dernières années et uniquement si le parcours n'a pas été modifié.

Les organisateurs devraient aménager l'horaire des vérifications techniques et administratives de façon à ce que tous les participants puissent y satisfaire à temps pour participer au moins à deux séances d'essais.

## **1.3. Vérifications (Hors karting)**

### **1.3.1. Vérifications préliminaires**

Les participants devront obligatoirement se présenter à l'heure qui sera prévue dans le règlement particulier ou qui leur sera fixée par convocation ;

Pour toutes les manifestations, les vérifications doivent obligatoirement avoir lieu :

- soit sur le site de la manifestation,
- soit dans la ville la plus proche.

Les organisateurs préciseront dans le règlement particulier le lieu et l'heure des vérifications et devront prévoir des tranches horaires pour chaque groupe.

Les participants devront présenter leur voiture dans les délais aux vérifications techniques, munie des numéros de course.

Les vérifications porteront également sur certains organes de la voiture tels que signalisation, freins, pneus, coupe-circuit, etc.

Le Directeur de Course établira la liste des participants autorisés à prendre le départ des essais. Les organisateurs doivent prévoir une marque distinctive qui sera apposée par le responsable des vérifications, ou son délégué, sur toute voiture admise à prendre part aux essais.

A l'issue des vérifications, les organisateurs sont tenus d'afficher la liste des participants vérifiés.

### **1.3.3. Refus de départ**

Le départ pourra être refusé à tout participant dont la voiture ne présente pas les garanties suffisantes de sécurité. Il en est de même pour tout participant qui se présentera avec un équipement ne respectant pas les prescriptions relatives à la sécurité.

### **1.3.4. Vérifications au cours de la manifestation**

A tout moment de la manifestation et notamment avant toute montée, une vérification technique complémentaire pourra être effectuée. Cette vérification sera obligatoire sur les voitures présentant des traces manifestes d'accident

risquant d'avoir porté atteinte au train avant, au train arrière, au châssis, à la direction, au système de freinage, à l'éclairage de la voiture, ou en général à la sécurité de celle-ci. Les voitures reconnues en état insuffisant pour participer à l'épreuve ne pourront prendre le départ.

## **ARTICLE 2. ASSURANCES**

Pour toutes les manifestations, l'organisateur est tenu de respecter les dispositions prévues aux articles R331-30 et A331-32 du code du sport.

## **ARTICLE 3. PARTICIPANTS**

### **3.4. Equipages**

Il n'y aura qu'une personne à bord de chaque voiture aussi bien pendant la manifestation et les essais qui s'y apportent.

#### **3.4.1 Aptitudes médicales :**

Tout participant devra être en possession d'un certificat de non contre-indication à la pratique de la manifestation concernée, délivré par un médecin généraliste régulièrement inscrit à un tableau de l'Ordre des médecins, ou possédant un certificat d'études spéciales de médecine du sport ou possédant une capacité de médecine du sport ou équivalence, et ce, suivant les critères fixés par la fiche médicale consultable sur l'imprimé de demande de licence figurant sur le site [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org) dans « l'espace licenciés », rubrique « Devenir licencié ». La liste de ces médecins peut être obtenue, département par département, auprès de chaque conseil départemental de l'Ordre des Médecins ou sur le site web de l'Ordre National des Médecins – [www.conseil-national.medecin.fr](http://www.conseil-national.medecin.fr).

NOTA : certificat médical simple dans le cas d'une seule participation en compétition et exclusivement pour les disciplines ci-après :

- Karting

## **ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS**

### **4.1 : Catégorie des véhicules.**

Listes des véhicules admis :

- **Catégorie 1 – Véhicules à carrosserie fermée.**
  - possédant au moins deux places,
  - dont les roues sont entièrement recouvertes, sur plus de 120° de leur circonférence.
- **Catégorie 2 – Véhicules à carrosserie ouverte.**
  - possédant au moins deux places,
  - dont les roues sont entièrement recouvertes, sur plus de 120° de leur circonférence.
- **Catégorie 3 - Véhicules monoplaces.**
  - à carrosserie fermée
  - à carrosserie ouverte
- **Catégorie 4 - Camions**
  - d'un poids à vide compris entre 2,0 T et 3,0 T
  - d'un poids à vide supérieur à 3,0 T
- **Catégorie 5 – Véhicules expérimentaux.**

Les véhicules seront admis selon le règlement technique des disciplines et le règlement particulier de l'épreuve.

**Pour les kartings**, il convient de se rapprocher des « Règles Techniques et de Sécurité des Circuits de Karting », pour les catégories de véhicules ou tout autre point non mentionné dans les règles de sécurité propres aux courses de côte karting.

Chaque voiture devra être soumise aux vérifications techniques préliminaires et déclarée admise à participer à l'épreuve.

Il est de la responsabilité du participant de maintenir la voiture en conformité tout au long de l'épreuve.

### **EQUIPEMENT DE SECURITE DES VEHICULES (HORS KARTING)**

L'ensemble des prescriptions, suivantes peuvent être retrouvée dans l'espace licenciés sur le site <http://www.ffsa.org>.

#### 4.2.1 Ceintures de sécurité

Le montage d'un harnais « 4 points » homologué est obligatoire portant les normes FIA suivantes :

- 4 sangles : FIA 8854/98.
- 6 sangles : FIA 8853/98.

*(Une notice de montage est disponible auprès de la FFSA)*

Ce harnais devra être en cours de validité.

Les voitures de la catégorie 4 doivent être en conformité avec les dispositions de l'article 290 de l'annexe J de la FIA.

Les voitures de la catégorie 5 doivent au minimum être en conformité avec l'une des dispositions ci-dessus.

#### 4.2.2 Extincteur

Chaque voiture doit être équipée au minimum d'un extincteur manuel,.

Quantité minimale d'agent extincteur selon le type de produit extincteur :

- type de produit extincteur : AFFF : 2,4 litres
- type de produit extincteur : Viro 3 : 2,0 kg
- type de produit extincteur : FX G-TEC : 2,0 kg
- type de produit extincteur : Poudre : 2,0 kg

Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

- capacité,
- type de produit extincteur,
- poids ou volume du produit extincteur,
- type de produit extincteur,
- date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être de plus de deux années après la date de mise en service ou après celle de la dernière vérification.

Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g. De plus, seules les fermetures métalliques seront acceptées.

Les extincteurs devront être facilement accessibles au pilote.

Les voitures de la catégorie 4 doivent être en conformité avec les dispositions de l'article 290 de l'annexe J de la FIA.

Les voitures de la catégorie 5 doivent au minimum être en conformité avec l'une des dispositions ci-dessus.

#### 4.2.3 Armature de sécurité

Chaque voiture de la catégorie 1, , doit être équipée au minimum d'une cage de sécurité « 6 points » conforme aux dispositions de l'article 253.8 du livret Technique FFSA en vigueur.

Les voitures des catégories 2 et 3 doivent être en conformité soit avec ce qui précède soit avec les dispositions prévues par les articles 277 et 278 de l'annexe J de la FIA

Les voitures de la catégorie 4 doivent être en conformité avec les dispositions de l'article 290 de l'annexe J de la FIA.

Les voitures de la catégorie 5 doivent au minimum être en conformité avec l'une des dispositions ci-dessus.

#### 4.2.4 Sièges

Pour les voitures de la catégorie 1, si les sièges d'origine ne sont pas conservés, ceux-ci doivent être remplacé par des sièges de qualité, de préférence homologués par la FIA, possédant un appui-tête et être fixé conformément aux exigences du groupe ou à défaut conformément aux dispositions de l'article 26 de la Réglementation F 2000 de la FFSA.

Les voitures des catégories 2 et 3 doivent être en conformité soit avec ce qui précède soit avec les dispositions prévues par les articles 277 et 278 de l'annexe J de la FIA

#### 4.2.5 Réservoir de carburant

Les voitures des catégories 1, 2 et 3 doivent être en conformité soit avec ce qui suit soit avec les dispositions prévues par les articles 277 et 278 de l'annexe J de la FIA

Si le réservoir de carburant d'origine n'est pas conservé, celui-ci ne peut être remplacé que par un réservoir conforme à la spécification FT3 installé conformément aux dispositions suivantes :

Un réservoir FT3 et sa goulotte de remplissage devront être installés dans une structure étanche aux liquides et aux flammes, avec une fenêtre étanche laissant apparaître la date de validité (durée 5 ans), situé dans le compartiment à bagages ou à l'emplacement d'origine.

L'orifice de remplissage peut être déplacé, il ne fera pas sailli par rapport à la carrosserie.

Les voitures de la catégorie 4 doivent être en conformité avec les dispositions de l'article 290 de l'annexe J de la FIA.

Les voitures de la catégorie 5 doivent au minimum être en conformité avec l'une des dispositions ci-dessus.

### 4.3 : Equipements et vêtement de protection des participants.

L'équipement minimum obligatoire sera:

- Un casque homologué selon les normes édictées par la fédération délégataire. Le casque intégral avec visière est obligatoire s'il n'y a pas de pare-brise totalement fermé.
- La cagoule et les sous-vêtements ignifugés sont recommandés.
- Une combinaison ignifugée homologuée selon les normes édictées par la fédération délégataire,.
- Des gants ininflammables,.

Les vêtements et chaussettes synthétiques ou acryliques, ainsi que les chaussures synthétiques ou caoutchouc sont interdits.

### 4.4 : Echappement.

Toutes les voitures devront être équipées d'un silencieux.

Voitures fermées et groupe CM, GT, niveau sonore maximal : 105 dB A maxi

Voitures de course ouvertes, niveau sonore maximal : 110 dB A maxi

La mesure sera effectuée dynamiquement en n'importe quel point du parcours et au maximum à 5m du bord de la route.

## ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

### 6.1.1 Toutes manifestations :

Si des manifestations d'autres sports sont organisées conjointement à des manifestations automobiles, ce seront les règles techniques et de sécurité de l'épreuve automobile qui seront appliquées.

Le karting sera réglementé aussi par le Titre II des Règles Techniques et de Sécurité des Circuits de Karting.

#### 6.1.1.1 Parcours d'une montée

- **Longueur** : libre
- **Largeur** : libre.
- **Pente moyenne** : minimum 2 %.
- **Revêtement** : enrobé de bitume conseillé.

#### 6.1.1.2. Mesure et dispositifs de sécurité

Toutes les glissières doivent :

- soit comporter deux rails superposés,
- soit s'il y a un seul rail aux normes de l'équipement, la partie inférieure restant libre doit être comblée par un dispositif comme par exemple, des madriers épais doublés de bottes de pailles empêchant l'encastrement des voitures sous le rail. Il en est de même pour les glissières "bois" installées dans certains sites protégés. Dans tous les cas, les bottes de paille doivent être liées à la glissière.

Les départs de glissières ou de murs qui partent du sol avec une élévation jusqu'à leur sommet, doivent être protégés, par exemple, par des bottes de paille fixées, pour éviter l'effet de tremplin.

## 6.2. Route de course

**6.2.1.** Tout pilote dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque de la montée devra aussitôt la ranger de façon qu'elle ne puisse constituer une gêne pour les autres participants. Les commissaires en poste pourront participer à cette opération uniquement sous la protection des drapeaux, mais leur intervention, sous peine de mise hors course, ne pourra avoir pour effet la remise en marche du moteur.

**6.2.2.** Tout pilote momentanément arrêté sur le parcours de la montée pour une cause quelconque doit, pour repartir, utiliser son démarreur et ne quitter son emplacement que sur ordre des commissaires.

**6.2.3.** Les voitures accidentées et hors d'état de continuer sont rangées ou évacuées par les soins du pilote ou des commissaires de piste les plus proches, sous la protection du ou des drapeaux jaunes. L'enlèvement de ces voitures ne pourra se faire qu'à la fin de la montée en cours, sauf avis contraire du Directeur de Course.

**6.2.4.** Les voitures pouvant constituer un danger pour les autres participants devront être dégagées le plus rapidement possible de la zone critique par les commissaires. Ceux-ci ne pourront en aucun cas être rendus responsables des dégâts éventuellement causés à ces voitures lors de leur évacuation.

#### **6.4. Signalisation**

Suite à une obstruction du parcours ou à un accident nécessitant la mise en œuvre des secours, la manifestation sera arrêtée par la présentation d'un drapeau rouge aux participants suivants, par les Commissaires du poste concerné.

Les postes situés en aval devront également présenter le drapeau rouge et ce jusqu'à la ligne de départ.

Les participants devront alors s'arrêter à l'endroit où ils reçoivent le drapeau et attendre les instructions des officiels.

#### **6.5. Tableaux d'affichage**

A partir du début de la manifestation, des tableaux d'affichage se trouveront installés par l'organisateur :

- Pendant les vérifications au parc des vérifications.
- Pendant manifestation à l'emplacement prévu par le règlement particulier de celle-ci.

### **ARTICLE 7. DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION (Hors Karting)**

#### **Avant le départ :**

Les participants devront avoir satisfait auparavant aux opérations de contrôle administratif : permis de conduire, aux opérations de contrôle technique (article 1.3), et devront présenter sur la ligne de départ une voiture parfaitement en règle. Toutes les voitures doivent se mouvoir par leurs propres moyens. Chaque voiture n'aura qu'une seule personne à bord. Toutefois, un second pilote pourra éventuellement remplacer le pilote titulaire en cas de défaillance de celui-ci, et sous réserve qu'il ait été régulièrement engagé comme second pilote, et qu'il soit déclaré avant le premier essai de la voiture sur laquelle il est engagé.

Le départ sera donné moteur en marche, les roues avant sur la ligne tracée en travers de la route.

Il pourra être admis le passage de voitures ouvreuses officielles n°00 et 0 avant le départ des montées d'essais et des montées. Les horaires de départ de ces voitures seront donnés par le Directeur de Course. Ces voitures seront déclarées à l'assurance de la manifestation.

#### **7.2. Procédure de départ de la Course de Côte**

Dans le cadre d'une course de côte, la procédure de départ est précisée dans le règlement particulier. Les départs de chaque montée et des essais qui s'y apportent, seront espacés à la discrétion du Directeur de Course sans toutefois être inférieurs à 30 secondes.

#### **Procédures de départ**

Soit la procédure classique soit la procédure aux feux tricolores indiquée ci-dessous :

Les départs sont toujours donnés par le chronométrateur, mais en ce qui concerne le participant, au lieu d'avoir devant lui directement le chronométrateur et les cinq doigts de la main de celui-ci, il a des feux tricolores, comme à un carrefour, surmontés cependant d'un gyrophare.

##### **Les indications fournies par cet ensemble sont les suivantes :**

- Le gyrophare signifie arrêt de course et par conséquent stop moteur,
- Le feu rouge signifie attente de départ,
- Le feu orange ou jaune signifie départ dans les 5 secondes,
- Le feu vert donne l'autorisation de départ pendant 10 secondes. Au-delà de ce délai le départ est refusé.

##### **La commande de cet ensemble est réalisée de deux façons :**

Le Directeur de Course a un commutateur à bascule et il peut :

- Soit actionner le gyrophare et le feu rouge, sans que, à ce moment-là, le chronométrateur au départ puisse intervenir puisqu'il s'agit d'un arrêt de course,
- Soit donner le courant au chronométrateur de départ.

Le Chronométrateur au départ lorsqu'il a le courant, c'est-à-dire lorsque le gyrophare ne fonctionne plus, voit automatiquement le feu tricolore passer sur le rouge, et à ce moment-là, c'est lui qui commande le feu jaune et le feu vert, étant encore précisé que le feu jaune reste allumé 5 secondes, par conséquent le laps de temps pendant lequel le chronométrateur repliait les doigts de sa main les uns après les autres dans le départ classique. Aussi bien pendant les essais que pendant la course, l'intervalle de temps séparant deux départs consécutifs ne peut être inférieur à 30 secondes.

Au cas où un participant est rattrapé par un autre participant, le premier doit immédiatement laisser le passage libre en se serrant sur la droite et en s'arrêtant si nécessaire, afin de ne pas gêner le deuxième. Il est formellement interdit de circuler sur le parcours dans le sens opposé à la montée. Toute faute de ce genre entraînera la mise hors course immédiate du conducteur. Lorsque par suite d'un incident, une voiture est immobilisée dans une position telle qu'elle constitue un danger manifeste pour tous les autres participants, les commissaires prendront d'office toutes les mesures utiles pour dégager la route et la voiture sera mise hors course pour cette montée. Tout

conducteur qui se verrait dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du parcours, devra aussitôt la ranger sur l'un des accotements de façon qu'elle ne puisse pas constituer une gêne pour le déroulement de l'épreuve. Si un pilote a dû ralentir ou s'arrêter au cours d'une montée de course par respect de la signalisation (drapeaux), celui-ci ne devra pas stationner sur le parcours et devra éventuellement rejoindre la ligne d'arrivée sur l'ordre du Directeur de Course. Le Directeur de Course a autorité, après audition des commissaires en poste, pour faire repartir le participant gêné. L'arrivée sera jugée lancée.

Après l'arrivée :

Lors du retour de la zone de stationnement et/ou du parc Fermé vers le parc, tous les pilotes sont dans l'obligation de porter leur ceinture de sécurité. Le port du casque est obligatoire pour les pilotes des monoplaces et biplaces, et est recommandé aux pilotes de voitures de tourisme. De plus, il est strictement interdit de prendre qui que ce soit à bord pour le trajet de retour.

Toute infraction à ces dispositions pourra entraîner des pénalisations.

## **ARTICLE 8. PENALITES**

Les pénalités seront notifiées au Règlement Particulier de l'épreuve. Elles seront appliquées par la Direction de Course.

## **ARTICLE 9. CLASSEMENTS**

Le mode de classement sera notifié dans le règlement particulier.

## **ARTICLE 10. MONTEES - COURSES DE CÔTEKARTING**

Toute prescription non mentionnée ci-dessous (encadrement, véhicule, tenue vestimentaire...) devra être conforme aux prescriptions du Titre I des Règles Techniques et de Sécurité des Circuits de Karting.

### **1- Revêtement :**

La chaussée doit être obligatoirement enrobée de bitume uniforme et permettant la pratique du karting.

### **2- Parcours :**

L'organisateur devra obtenir une autorisation de manifestation sportive par la préfecture.

Les épreuves devront se dérouler sur un parcours ascendant ayant une pente moyenne minimum de 2%, la chaussée étant d'une largeur minimum de 4 mètres et interdit temporairement à la circulation.

Toute chicane devra être matérialisée correctement par des protections et son positionnement sera repéré au sol.

### **3 - Protections :**

On pourra utiliser comme protections :

- Un ensemble constitué de blocs de mousse ou de pneus, assemblés et posés à plat sur une hauteur de 0.50 m minimum liés par sangle ou boulonnés.
- Des caissons séparateurs en plastiques de type autoroutier liaisonnés ayant au moins une face verticale côté chaussée, des caissons type « TECPRO » ou similaire.
- Des bottes de paille 15/20 kg enveloppées dans des sacs en plastique.

Il faudra prévoir des protections de réserves en quantité suffisante afin de pouvoir remplacer celles qui sont abîmées.

Ce type de protection souple devra être conforme aux prescriptions des Règles Techniques et de Sécurité des circuits de karting.

### **4 - Glissières de Sécurité**

Les glissières de Sécurité métallique d'un type agréé par le Ministère de l'Equipement (montage moto) devront être protégées sur toutes leurs longueurs par une protection de 0.50 m de haut minimum. Dans la mesure du possible, un espace de 0.50m sera laissé entre la protection et la glissière de sécurité. Si des blocs de mousse ou des bottes de pailles sont utilisés comme protection, ils devront être disposés sur deux rangées en quinconce.

### **5 - Obstacles**

Si un obstacle (poteaux, arbres, murets, etc...) se trouve à moins de 1 mètre de la chaussée, il devra être équipé d'une protection de 1.50 m de haut. De plus une autre protection de 0.50 m de haut minimum devra être disposée à 2 m en amont de l'obstacle.

## **6 - Falaises, rochers**

En alignement droit, les falaises et les rochers devront être protégés par une protection de 0.50 m de haut. Dans les zones de freinage, dans les courbes ou si les falaises ou les rochers se trouvent à moins de 1m de la chaussée, une protection de 1.00 m de haut sera nécessaire.

## **7- Fossés**

Les fossés devront être protégés par une protection de 0.50m de haut qui sera disposée à 0.50m du bord de celui-ci dans la mesure du possible.

## **8 - Commissaires de route**

L'emplacement des postes de Commissaires devra être défini dans le règlement de l'épreuve. En outre, les postes devront être visibles l'un de l'autre. Deux Commissaires devront obligatoirement être présents par poste.

## **9 - Moyen de secours**

L'emplacement de l'ambulance et du médecin devra être défini dans le règlement de l'épreuve.

## **10 - Public**

Le public est interdit à l'extérieur des virages et dans toutes les zones matérialisées à cet effet. Il pourra, cependant, être autorisé de recevoir du public en extérieur de virage si celui-ci est en surélévation de 1m minimum par rapport à la chaussée. Dans tous les cas, les emplacements du public, définis sur le plan, seront validés après approbation de la CDSR.

## **11- Véhicules**

Seuls les karts de catégorie A pourront évoluer sur ces parcours.

## **TITRE III REGLES DE SECURITE DES MONTEES ET COURSES DE CÔTE**

**TOUTES LES ZONES AUTRES QUE LES ZONES « AUTORISEES » DOIVENT ETRE CONSIDEREES COMME « INTERDITES ».**

Pour la mise en œuvre pratique de ces dispositions, il est proposé d'utiliser le Guide d'Utilisation des RTS Rallye mis en œuvre par la FFSA, et accessible sur le site [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org), rubrique sécurité rallye.

**A Zones réservées aux personnes qui assistent, à titre onéreux ou non à une manifestation, sans participer à l'organisation de celle-ci.**

### **ZONES AUTORISEES AU PUBLIC**

Il est préférable de choisir ces zones aux endroits accessibles par voies balisées à cet effet, autres que les accès au parcours pour les participants, et autres que les voies d'évacuations sanitaires. Ces zones devront avoir une zone de stationnement ou, un stationnement sur un côté de la voie si celle-ci est suffisamment large pour permettre le passage d'un véhicule, malgré le stationnement.

Les zones autorisées seront délimitées à des distances de sécurité à définir par l'organisateur technique. Elles doivent être adaptées à la topographie du site.

Elles sont indiquées aux spectateurs dans les publications préalables à la manifestation (presse, programmes, ...) et localement par des panneaux informateurs situés entre les aires de stationnement et les zones autorisées au public. Elles sont délimitées par de la rubalise verte ou du filet vert (type chantier).

Conformément à l'article R331-20 du code du sport, ces zones seront définies par l'organisateur technique et mises en place sous sa responsabilité.

Pour la délimitation de ces zones, celui-ci tiendra notamment compte :

- de la position de chaque zone par rapport à la trajectoire prévisible des voitures de course,
- de leur vitesse à l'abord et tout au long de cette zone
- de la topographie du terrain sur lequel celle-ci sera établie.

Ces zones devront être clairement identifiées et délimitées, conformément aux indications de l'annexe 1 des RTS Rallye, notamment le long de la route de course.

Des zones facilement accessibles devront être mises en place et leur emplacement devra être signalé.

**Nota :** En aucun cas des barrières type « Vauban » ou « anti-émeutes » ne doivent être utilisées en première ligne de protection du public.

**B Zones interdites à toutes personnes autres que celles qui participent à l'organisation de la manifestation.**

### **ZONES INTERDITES AU PUBLIC**

Le public sera informé au travers des panneaux d'information mis en place par l'organisateur, sur les différentes zones d'accès au parcours, qu'en dehors des zones autorisées au public, toutes les autres zones sont interdites au public.

L'organisateur technique pourra utiliser de la rubalise rouge, ou du grillage rouge de manière à identifier des surfaces pour préciser les zones réputées particulièrement dangereuses :

- Les zones d'intersection
- Les reliefs entraînant un saut ou un délestage des voitures
- L'arrivée du parcours
- Le départ du parcours
- Les zones de freinage, et les zones extérieures aux courbes

Ces zones seront de préférence indiquées au moyen de panneaux conformes à l'Annexe 1 des RTS Rallyes, mis en évidence au niveau de chaque point d'accès.

Dans les sections du parcours présentant un danger particulier, ces panneaux seront également mis en place, même en l'absence de tout point d'accès et une signalisation renforcée pourra être mise en place.

L'organisateur technique devra instruire le dossier de sécurité type figurant à l'annexe 2 des RTS Rallye, **avec obligation de cette forme à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015**), qui mentionnera l'ensemble des dispositifs mis en œuvre. Les personnes agissant directement ou indirectement dans le cadre de l'organisation tels que :

- commissaires de route,
- chronométreurs,
- photographes,
- cinéastes, etc...

devront être en permanence clairement identifiées au moyen de chasubles délivrées exclusivement par l'organisateur, dès lors qu'elles se trouvent dans les zones décrites au présent article.

### **ANNEXE 1 : BALISAGE – ELEMENTS DE SIGNALÉTIQUE**

Le balisage devra être conforme à la charte des éléments de sécurité rallye (Annexe 1 des RTS Rallye) à **compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015**

Le balisage se fera notamment à l'aide de :

- Panneau
- Rubalise
- Filets de chantier / grillage avertisseur (Affectation : renforcement des rubalises)
- Piquets (Les piquets métalliques devraient comporter une protection souple en leur sommet)

Les éléments de signalétique deviennent une obligation, de manière à harmoniser les dispositifs.