

ANNEXE III

SECURITE

Les recommandations concernant la surveillance de la route et les services d'intervention figurent dans l'Art. 5 de l'Annexe H au Code Sportif International. Ces recommandations devraient servir de guide pour les organisateurs de rallye et être respectées. De plus, il est vivement recommandé aux organisateurs de toute épreuve de se conformer à la dernière version des Lignes directrices de la FIA pour la sécurité en rallye. Il est permis à chaque organisateur d'y ajouter des éléments susceptibles d'améliorer la sécurité du public et des équipages.

Des lignes directrices concernant l'organisation des essais privés et le rôle des Délégués à la Sécurité des ASN sont également disponibles.

La dernière version de ces documents est disponible sur <https://www.fia.com/rally-safety>

ARTICLE 5 DE L'ANNEXE H : RALLYES (1^{ERE} CATEGORIE)

SOMMAIRE

- 5.1 GENERALITES
- 5.2 PLAN DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES
- 5.3 DESCRIPTION DES ELEMENTS DU SERVICE MEDICAL ET DE SECOURS
- 5.4 SECURITE DU PUBLIC
- 5.5 SECURITE DES EQUIPAGES CONCURRENTS
- 5.6 RAPPORTS SUR ACCIDENTS
- 5.7 FORMATION THEORIQUE DU MEDECIN-CHEF
- SUPPLEMENT 1
- SUPPLEMENT 2

5.1 GENERALITES

Les recommandations qui suivent devraient être respectées mais ne doivent pas figurer dans le règlement particulier du rallye.

Il est permis à chaque organisateur d'y ajouter des éléments susceptibles d'améliorer la sécurité du public et des équipages.

5.2 PLAN DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES

5.2.1 Un plan de sécurité doit être établi. Il comportera :

- Le lieu d'implantation du PC du Rallye (la direction de course) ;
- Le nom des différents responsables :
 - Directeur de Course,
 - Directeurs de course adjoints, Médecin-Chef (approbation obligatoire du RACB pour toutes épreuves)
 - Responsable sécurité,
 - Chefs de sécurité dans chaque épreuve spéciale.
- Les coordonnées des différents services de sécurité :
 - Police,
 - Hôpitaux,
 - Service médical d'urgence,
 - Service d'incendie,
 - Service de dépannage,
 - Croix-Rouge (ou équivalent).
- L'itinéraire complet avec les secteurs de liaison détaillés.

- Le plan de sécurité de chaque épreuve spéciale, qui devrait comporter la liste de tous les principaux officiels, des services d'urgence pour cette spéciale, des numéros de téléphone, etc., plus une carte détaillée de l'épreuve spéciale.
- Les organisateurs et le Directeur de Course doivent prévoir pour chaque épreuve spéciale un parcours de remplacement susceptible d'être utilisé en cas d'annulation (voir ci-dessus)
- Pour toutes les épreuves les délais pour la soumission au RACB du plan de sécurité et du questionnaire médical ainsi que les dispositions prises avec les hôpitaux désignés.

5.2.2 Le plan de sécurité traite spécifiquement des problèmes pouvant se poser dans chacun des domaines suivants :

Sécurité du public,
Sécurité des équipages concurrents,
Sécurité des officiels de l'épreuve,

et comprend :

les lieux de stationnement des secours,
les consignes d'intervention,
les itinéraires d'évacuation,
les hôpitaux contactés et prévus pour la réception

5.2.3 Dans tous les cas, il faudrait prendre contact avec les autorités locales ou, à défaut, une organisation privée pour établir un plan de secours en cas d'incident majeur ou d'incidents dépassant les possibilités du service médical sur place.
Il faudrait prendre contact par écrit, au plus tard 16 jours avant le rallye avec les hôpitaux prévus, demandant éventuellement la mise en alerte des services d'urgence.

5.2.4 Responsable Sécurité

Un responsable sécurité sera désigné dans le règlement du rallye. Il fera partie du comité d'organisation et participera à la réalisation du plan de sécurité.
Pendant le rallye, il restera en liaison permanente avec la direction de course, le Médecin-Chef et le départ de chaque épreuve spéciale (par téléphone ou par radio). Il sera chargé de l'application du plan de sécurité.

5.2.5 Chef de Sécurité d'Epreuve Spéciale

Le responsable sécurité sera assisté dans chaque épreuve spéciale d'un chef de sécurité.
Le chef de sécurité d'épreuve spéciale veille à ce que sa spéciale soit inspectée et certifiée conforme au plan de sécurité avant le passage de la voiture 0.

5.2.6 Officiels et commissaires

Les organisateurs devraient veiller à ce que dans l'exercice de leur fonction les officiels ne soient pas obligés de se mettre en danger.
Il incombe aux organisateurs de s'assurer que les officiels sont suffisamment entraînés à cet égard.

Le personnel devrait porter des chasubles d'identification. Les couleurs recommandées sont :

Commissaires préposés à la sécurité : orange
Responsable de la sécurité : orange avec bande blanche et texte
Chef de poste : bleu avec bande blanche et texte
Médias : vert
Responsable de spéciale : rouge avec texte
Chargé des relations avec les concurrents : veste rouge ou chasuble rouge
Médical : blanc
Radio : jaune avec marque bleue
Commissaire technique : noir

5.3 DESCRIPTION DES ELEMENTS DU SERVICE MEDICAL ET DE SECOURS

5.3.1 Généralités :

Les services de secours devraient être conformes aux indications rassemblées dans le présent article. Pour chaque région concernée, ils devraient d'autre part répondre aux dispositions légales en vigueur. Ces indications s'appliquent aussi à toute épreuve internationale.

5.3.2 Personnel

A la Direction de Course :

- Un Médecin-Chef ou son adjoint :

Tous deux doivent être agréés par leur ASN et être placés sous l'autorité du Directeur de Course.

Leurs noms devront figurer sur le règlement particulier de l'épreuve.

Les qualifications exigées pour les Médecins-Chefs des épreuves du Championnat de Belgique des Rallyes sont stipulées en fin d'annexe.

Le Médecin-Chef a autorité sur le recrutement, la mise en place, le fonctionnement, le déroulement des secours et sur les évacuations. En conséquence, tous les personnels médicaux et paramédicaux, y compris quand ils sont directement ou indirectement recrutés par l'ASN, sont concernés par ses décisions.

Sauf cas exceptionnel, pendant le déroulement d'une épreuve, le Médecin-Chef demeure présent à la Direction de la Course afin de faciliter la concertation et la collaboration avec le Directeur de Course en cas d'accident. Il peut être momentanément remplacé par un adjoint dont le nom, à ce titre, devra figurer dans le règlement particulier de l'épreuve concernée. Dans tous les cas, il doit pouvoir être joint. Enfin, les organisateurs sont tenus de lui fournir tous les moyens matériels et administratifs nécessaires au déroulement de sa mission.

- Un médecin-chef adjoint :

Il assiste le Médecin-Chef et est délégué pour certaines missions, ou peut même le remplacer.

Pour les véhicules d'intervention médicale et unités de soins / réanimation :

- **Des médecins** dûment qualifié et professionnellement expérimenté dans la prise en charge des victimes de traumatismes, suivant les dispositions légales du pays concerné ou le cas échéant suivant des normes de référence ;

- **Des auxiliaires médicaux** dont la qualification pour les gestes de réanimation cardio-vasculaire, respiratoire et la pratique de l'intubation est attestée par un diplôme officiel dans le pays dans lequel ils exercent (ils peuvent remplacer les médecins aux points intermédiaires des épreuves spéciales et uniquement à ces points et à la condition qu'un blessé éventuel soit examiné par un médecin avant toute évacuation vers l'hôpital) ;

- **Des conducteurs**, qui peuvent être membres de ces équipes ;
et au besoin :

- **Des secouristes** et du personnel formé pour dégager les blessés des véhicules accidentés.

5.3.3. Véhicules d'intervention

Leur mission est d'amener sur les lieux d'un accident :

- d'une part les secours médicaux adéquats ;
- d'autre part le matériel technique nécessaire.

Deux solutions sont recommandées :

- a) Deux véhicules distincts, un pour le « médical » l'autre pour le « technique ».

Le véhicule d'intervention médicale transportant :

- un équipage conforme à l'Article 5.3.2.
- l'équipement médical conforme au Supplément 1.

Le véhicule d'intervention technique transportant :

- un équipage technique conforme au Supplément 1,
- 2 extincteurs de 4 kg avec opérateur formé,
- du matériel de communication approprié pour rester en contact avec le PC du rallye,
- une sirène d'alarme,
- une identification appropriée,

b) Un véhicule mixte, réunissant le « technique » et le « médical ».

Il aura à son bord :

- la totalité du matériel prévu pour l'intervention technique ;
- le personnel et le matériel médical prévus pour l'intervention médicale.

Un brancard devrait être entreposé au minimum dans l'un des véhicules précités.

Les véhicules devraient être adaptés au terrain, ils devront être capables de se déplacer rapidement dans la spéciale. Leur nombre est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée.

Dans tous les cas de figure le médecin réanimateur placé au départ de la spéciale (ou en intermédiaire le paramédical compétant en réanimation) devrait être le premier sur le lieu de l'accident.

5.3.4 Ambulance équipée pour la réanimation

Ambulance équipée pour la réanimation conformément à la réglementation de la région concernée. L'équipage est composé d'un conducteur, d'un médecin dûment qualifié et professionnellement expérimenté dans la prise en charge des victimes de traumatismes, et/ou d'un auxiliaire médical qui peut être le conducteur.

5.3.5 Ambulance d'évacuation

Ambulance équipée normalisée pour le transport de blessés, conforme à la réglementation de la région concernée. Avec ou sans médecin à bord. Lors du transport d'un blessé nécessitant une réanimation, la présence d'un médecin réanimateur est obligatoire.

5.3.6 Hélicoptère médicalisé

Lorsqu'il est prévu, il devrait être conforme aux normes exigées par l'autorité aéronautique du pays concerné. Le cas échéant, il doit être équipé pour les secours en terrain accidenté, et dans tous les cas le médecin qui s'y trouve doit être qualifié en réanimation.

Il devrait être exclusivement réservé aux interventions pour accident pendant les spéciales

5.3.7 Moyens de communication

Le Médecin-Chef doit pouvoir communiquer avec tous les éléments de son équipe, soit par l'intermédiaire du réseau radio général, soit par un canal radio d'un réseau propre.

5.4 SECURITE DU PUBLIC

Une priorité essentielle du plan de sécurité est de garantir la sécurité du public se trouvant dans les parages, et notamment les spectateurs.

A l'exception possible de 5.4.1, les mesures non limitatives suivantes devraient être respectées pour tous les rallyes

5.4.1 Film éducatif

- Durée 30 secondes ;
- Commenté par un ou des pilotes de notoriété, dans une ou des langues pratiquées dans le pays de l'épreuve ;
- Ne devrait montrer aucun accident ;
- Devrait être diffusé plusieurs fois.

5.4.2 Contrôle des Spectateurs

- a) Des mesures devraient être prises telles que décrites à l'Article 5.4.5 pour avertir les spectateurs et, si nécessaire, assurer que ceux qui occupent des endroits dangereux en soient écartés.
- b) Toute zone à risques devrait être identifiée dans le plan de sécurité. Les organisateurs, au besoin avec l'aide des services d'ordre public, devraient identifier et délimiter les zones à risques bien avant l'arrivée du public et ce, en conformité avec le plan de sécurité.
- c) Le Directeur de Course devrait tenir compte des recommandations du Responsable de sécurité ainsi que de l'équipage des voitures zéro afin de veiller à ce qu'une épreuve spéciale soit annulée en cas de conditions dangereuses.
- d) Lorsqu'un public nombreux est attendu sur une épreuve spéciale ou super spéciale, il devrait être protégé par des équipements de sécurité spéciaux tels que mur de pneus, mur de bottes de paille, etc.
- e) Il faudrait empêcher le public de se déplacer sur le parcours d'une épreuve spéciale lorsque celle-ci est ouverte pour la compétition (après le passage de la voiture 00 et avant celui de la voiture balai).
- f) Sur le parcours de l'épreuve spéciale et à tous les points d'accès, des consignes de sécurité devraient être distribuées au public.
- g) Des commissaires de route, des stewards ou des représentants d'un service d'ordre public (police fédérale, police locale, etc.) en nombre suffisant devraient être présents pour assurer la sécurité du public pendant l'épreuve spéciale.
- h) Les commissaires de route devraient porter une veste clairement identifiable, conforme à la réglementation.
- i) Les épreuves spéciales devraient être situées et programmées de manière à permettre le déplacement en toute sécurité des spectateurs de l'une à l'autre.

5.4.3 Zones de Ravitaillement et Assistance

Dans les zones où auront lieu du ravitaillement ou de l'assistance, les organisateurs devraient veiller à ce que de précautions suffisantes soient prises pour maintenir le public à une distance appropriée d'activités potentiellement dangereuses.

Toutes équipages devront prévoir un extincteur de 6kg visible dans l'espace de service et ce pendant le temps nécessaire à toutes interventions sur la voiture.

Aucun stockage de carburant de quelque nature que ce soit ne sera autorisé dans le parc de service et dans les emplacements d'assistance ainsi que dans les véhicules de Service ou/et véhicules auxiliaires. La confiscation du carburant sera accompagnée d'une amende de 500€ signifiée par le directeur de course. L'accès et la circulation d'un véhicule transportant du carburant dans le parc de service est strictement interdit. Seul la quantité maximum de 20l de carburant nécessaire au remplissage des réservoirs pour le matériel (groupe électrogène, chauffage, etc) sera toléré

5.4.4 Voitures Zéro et Voitures Balais

- a) Les voitures zéro d'organisation devraient porter un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant et les deux portes avant, mentionnant SECURITE (ou SAFETY) et le numéro 000, 00 ou 0.

b) Chaque voiture zéro devrait être équipée d'un gyrophare sur le toit et d'une sirène. Les voitures utilisées à la fonction de voiture 000 et 00 peuvent être des voitures de série. L'installation d'une sonorisation est fortement conseillée.

La voiture 0 devra être une voiture répondant aux normes de sécurité prévues pour les voitures de rallye conformément à l'annexe J. Le RACB pourra imposer éventuellement un véhicule de sécurité entre les voitures 00 et 0.

c) Les voitures zéro ne devraient pas être conduites par un pilote de priorité de la FIA ou par un pilote s'étant retiré du rallye. Les membres d'équipage des voitures 00 et 000 devront être en possession d'une licence officiel de « RACB-Safety Officer ». Les membres d'équipage de la Voiture 0 devront être en possession d'une licence « pilote » valable pour le type de véhicule utilisé.

d) Les pilotes et copilotes des voitures zéro doivent avoir une grande expérience des rallyes, leur permettant de circuler en toute sécurité à vitesse modérée et ils devraient fournir au Directeur de Course des renseignements et commentaires complets sur les conditions le long du parcours. Les voitures zéro devraient également contrôler les chronomètres et la maîtrise par les commissaires de route des procédures relatives aux carnets de contrôle.

e) Une voiture ouvreuse ("Voiture balai") devrait passer sur chaque épreuve spéciale après le dernier concurrent. Ces voitures devraient arborer un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant et les deux portes avant, sur lequel figurera un drapeau à damier.

5.4.5 Information

Une information destinée essentiellement au public sera diffusée par divers moyens :

- Médias écrits, parlés, et télévisés,
- Affichage,
- Affichage aux accès des épreuves spéciales,(conseillé)
- Distribution de prospectus,(conseillé)
- Passage sur le parcours d'un véhicule (la voiture d'information de parcours) équipé de sonorisation permettant l'information des spectateurs (recommandé 45 minutes à 1 h avant le départ de la première voiture).

La voiture peut être remplacée par un hélicoptère équipé de haut-parleurs. L'opération peut être renouvelée plusieurs fois, si nécessaire.

5.4.6 Services médicaux

Si un service médical destiné au public est issu d'une organisation différente, il est toujours placé sous la coordination du Médecin-Chef.

5.5 SECURITE DES EQUIPAGES CONCURRENTS

5.5.1 Déploiement des services de secours

a) Au départ de chaque épreuve spéciale (y compris les « shakedown » le cas échéant) :

- un ou des véhicule(s) d'intervention médicale ; ils devraient, pour chaque poste, être placé à proximité immédiate du (ou des) véhicule(s) d'intervention
- une ambulance équipée pour la réanimation,
- un médecin qualifié en réanimation,
- un auxiliaire médical,
- 2 extincteurs de 4 kg avec opérateur formé,
- matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

L'emplacement de stationnement de ce(s) véhicule(s) devrait se situer après le point de départ, au max. de 150 mètres après ce dernier. Le point de départ lui-même devrait être modifié si nécessaire pour permettre cette disposition.

b) Aux points intermédiaires du parcours (voir ci-dessous) :

- un ou des véhicule(s) de première intervention,
- une ambulance d'évacuation,
- un médecin qualifié en réanimation, ou éventuellement un auxiliaire médical spécialisé en réanimation,
- matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

Le nombre des points intermédiaires est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée. Ils sont nécessaires dans tous les cas si la longueur de la spéciale est égale ou supérieure à 15 km, la distance entre deux points médicaux ne devrait jamais dépasser cette limite. Ils devraient toujours être associés à un point radio.

Le nombre et l'emplacement des points intermédiaires devraient être évalués en fonction du temps recommandé pour se rendre du départ de la spéciale jusqu'au premier point, puis d'un point au point suivant et enfin du dernier point à l'arrivée, ce qui ne devrait pas prendre plus de 10 minutes aux véhicules d'intervention utilisés pour le rallye.

Par ailleurs, si la nature du terrain, les conditions climatiques ou des circonstances particulières l'exigent, cette distance pourra être modifiée sur proposition conjointe du Médecin-Chef et du Responsable Sécurité lors de l'approbation du plan de sécurité.

Tant pour les départs que pour les points intermédiaires, les véhicules d'intervention devraient avoir un accès direct sur le parcours de l'épreuve spéciale et doivent être placés dans une zone sûre.

c) Aux points stop de chaque épreuve spéciale :

- 2 (minimum) extincteurs de 4 kg.

d) Dans le parc d'assistance ou à un emplacement central situé à moins de 15 km par route des spéciales concernées :

- un véhicule de dépannage ;
- du matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye ;
- une ambulance unité de soins/réanimation ou une ambulance d'évacuation.

e) dans les zones de ravitaillement, l'article 49.2 reste d'application. L'organisateur veillera à installer une équipe de contrôle et d'intervention avec le matériel adéquat

Toute épreuve spéciale de rallye ne peut débuter ou reprendre en cas d'interruption en l'absence du dispositif médical initial. Des moyens de remplacement devraient être prévus.

5.5.2 Déclenchement des secours :

5.5.2.1 Tout secours nécessitant le déplacement d'un véhicule médical est déclenché par le Directeur de Course en concertation avec le Médecin-Chef et avec information au Directeur de l'Epreuve Spéciale.

Toute évacuation terrestre ou aérienne se fera par les itinéraires déterminés à l'avance vers les hôpitaux prévus (5.2.2 et 5.5.3 a).

5.5.2.2 Sur les lieux d'un accident, l'organisation et la direction de l'intervention médicale sont assurées uniquement par le médecin du véhicule d'intervention concerné (éventuellement l'auxiliaire médical qualifié dans le cas d'un véhicule de point intermédiaire). Le personnel

médical doit être familiarisé et formé à un usage approprié de l'équipement entreposé à bord de son véhicule d'intervention médicale.

5.5.3 Evacuation

a) Un itinéraire d'évacuation doit être prévu pour chaque épreuve spéciale et être clairement indiqué dans le plan de sécurité (par une carte ou un diagramme).

b) Les services d'urgence de tous les hôpitaux situés près du parcours devraient être en état d'alerte (voir 5.2 ci-dessus).

c) Quel que soit le type d'évacuation, terrestre ou aérienne, tout blessé dont l'état nécessite des soins intensifs devrait être accompagné jusqu'à l'hôpital par un médecin qualifié en réanimation.

d) Si une évacuation par hélicoptère est prévue, les conditions suivantes devraient être respectées :

- lorsque les conditions climatiques empêchent l'utilisation d'un hélicoptère, sur décision conjointe du Directeur de Course et du Responsable de la sécurité, une épreuve spéciale peut être interrompue ou annulée si la durée d'un transfert en ambulance jusqu'à l'hôpital prévu est supérieure au temps estimé convenable après consultation avec le Médecin-Chef ;
- la mise à disposition d'un hélicoptère n'annule pas l'obligation de prévoir une évacuation terrestre avec, pour un blessé nécessitant des soins intensifs pendant le transport, la présence d'un médecin qualifié en réanimation.
- Voir également Article 5.3.7 ci-dessus.

5.5.4 Surveillance de la route et signalisation

5.5.4.1 Balisage des Epreuves Spéciales :

Les routes et chemins d'accès aux épreuves devront être fermés à la circulation. Cela devrait s'effectuer de la manière suivante :

a) Bloquer les routes principales ou secondaires, ou toute route sur laquelle on peut s'attendre à de la circulation, et les placer sous la surveillance d'un commissaire de route, un policier ou tout représentant d'un service d'ordre public.

b) Bloquer les petites routes sans issue (c'est-à-dire menant aux fermes, etc.) par exemple au moyen d'une rubalise, une note étant fixée à la barrière ou à cette bande pour aviser du déroulement de l'épreuve et du danger d'entrer.

Il incombera aux voitures zéro de vérifier que la méthode de fermeture habituelle est en place et d'aviser immédiatement le PC du rallye (direction de course) de toute omission pour rectification avant le commencement de l'épreuve spéciale.

5.5.4.2 Des postes de commissaires de route seront répartis sur le parcours afin de :

- Faire respecter les emplacements interdits aux spectateurs à l'aide de panneaux, barrières ou cordages, sifflets et haut-parleurs ;
- Avertir les équipages dans la mesure possible de toute obstruction sur le parcours de l'épreuve spéciale.

5.5.4.3 Si l'utilisation des drapeaux rouges s'avère nécessaire, la procédure suivante sera adoptée :

a) Un drapeau rouge devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).

b) Le drapeau rouge sera présenté aux équipages uniquement sur instruction du Directeur de Course. Les drapeaux ne pourront être déployés que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable, comme recommandée à l'Article 5.2.6 ci-dessus et sur laquelle sera inscrit le symbole du

point radio. Le temps de déploiement du drapeau sera enregistré et notifié aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course.

c) Eventuellement lors des reconnaissances, un panneau portant le symbole spécifié à l'Article 5.5.4.4 ci-après pourra se trouver à l'emplacement de chaque point radio. Ce panneau pourra être plus petit mais devra être clairement visible pour les équipages effectuant les reconnaissances afin qu'ils puissent noter son emplacement dans leurs carnets de notes.

d) Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau rouge déployé, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de l'épreuve spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures de sécurité qu'il rencontre. Les drapeaux seront déployés à tous les points radio précédant l'incident. Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.

e) Aucun drapeau autre que le drapeau rouge ne pourra être déployé sur une épreuve spéciale.

f) Différents systèmes de signalisation (par ex. lumières clignotantes) pourront être utilisés lors des épreuves super spéciales. Tous les détails devront figurer dans le Règlement particulier.

5.5.4.4 Un réseau radio (implantation tous les 5 km environ) spécifique à chaque épreuve spéciale devrait être mis en place pour permettre le suivi des véhicules et la surveillance du déroulement du rallye. Chaque point radio sera identifié dans le carnet d'itinéraire et, sur le parcours, par un panneau d'au moins 70 cm de diamètre portant le symbole du point radio, un éclair noir sur fond bleu. Dans une spéciale, toute ambulance éventuelle stationnera à un point radio. Un panneau supplémentaire (croix verte ou rouge sur fond bleu) devrait se trouver à cet endroit en dessous du panneau de point radio. En outre, il est conseillé d'avoir des panneaux avertisseurs, de 100 à 200 m avant les points radio SOS et médicaux, avec les mêmes dessins que ci-dessus mais sur fond jaune.

5.5.4.5 Le suivi des véhicules doit être effectué soit à partir du PC du rallye (Direction de Course), soit par le chef de sécurité d'épreuve spéciale sur la spéciale. Sous une forme ou sous une autre, un tableau du suivi devrait être utilisé, soit sur l'épreuve spéciale par le chef de sécurité de l'épreuve spéciale, soit au PC du rallye. Chaque organisateur doit mettre au point, et faire apparaître sur le plan de sécurité, cette procédure de suivi des véhicules ; il doit également énumérer les procédures à suivre au cas où un concurrent serait manquant.

5.5.4.6 Dans le cas d'incidents concernant la sécurité et le contrôle des spectateurs, les commissaires de route doivent coopérer avec les autorités comme prévu dans le plan de grande urgence, en rapportant à la Direction de Course tout incident qui se produit et en permettant au service de sécurité d'utiliser les moyens de communication disponibles au poste.

5.5.5 Signes SOS / OK - Sécurité des concurrents

a) Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants. Tout équipage n'observant pas cette règle pourra se voir infliger une pénalité sur décision des Commissaires Sportifs. Ce triangle doit être mis en place même si la voiture arrêtée est hors de la route.

b) Les Road Books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident, qui devrait comprendre les instructions en cas d'accident impliquant un membre du public.

c) La procédure, recommandée, pour l'affichage des signes "SOS" ou "OK" par les concurrents ayant eu un accident est indiquée dans le règlement du Championnat de Belgique, les règlements des championnats régionaux des rallyes de la FIA et du CMR de la FIA.

d) Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon aux Organisateurs au plus tôt, excepté en cas de force majeure. Tout équipage n'ayant pas signalé son abandon pourra se voir infliger une pénalité sur décision des Commissaires Sportifs.

5.6 RAPPORTS SUR ACCIDENTS

5.6.1 Accident impliquant un membre du public

Si un pilote participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du public est blessé, le pilote concerné doit le signaler comme spécifié dans le carnet d'itinéraire conformément au règlement sportif du championnat de Belgique des rallyes.

Les lois du pays où se déroule l'épreuve doivent également être respectées en ce qui concerne la procédure en cas d'accident.

5.6.2 Enquêtes en cas d'accidents

Tout accident ayant causé une blessure grave ou mortelle doit être signalé à l'Autorité Sportive Nationale qui doit en informer la FIA en conséquence.

5.7 FORMATION THÉORIQUE DU MÉDECIN CHEF

Elle devra, selon les cas, être adaptée au rallye, et elle portera principalement sur les points suivants :

- a) organisation sportive et réglementations
- b) fonctionnement d'une épreuve
- c) moyens médicaux
- d) organisation pratique
- e) connaissance de quelques-unes des tâches obligées au moment de l'épreuve (spécifiques aux rallyes)
- f) participation aux activités de la direction de course

Pour le rallye :

- la composition et la mise en place du personnel médical ;
- les inspections médicales des épreuves « spéciales » ;
- les éventuels briefings médicaux ;
- les exercices d'extraction et de formation destinés au personnel (si nécessaire) ;
- la formation aux premiers secours des pilotes et copilotes (si souhaité) ;
- l'aménagement, l'équipement et le fonctionnement de l'unité médicale du parc d'assistance ;
- le fonctionnement du PC de course ; l'interaction des activités des différents services qui y séjournent ; le déclenchement et le déroulement des interventions éventuelles ;
- tout autre sujet, à la discrétion du Président de la Commission Médical du RACB

EQUIPEMENT D'INTERVENTION MOBILE

SOMMAIRE

1. Objectifs
2. Véhicules
3. Equipement de lutte anti-incendie
4. Equipement d'intervention médicale
5. Equipement de désincarcération

1. OBJECTIFS

Quelle que soit la nature de l'épreuve, l'objectif premier est d'établir les conditions permettant d'accéder aux personnes à bord d'une voiture accidentée pour leur apporter les premiers soins d'urgence et rendre une extraction ultérieure possible avec un degré de sécurité maximum.

Les moyens spécifiques pour atteindre cet objectif peuvent nécessiter l'ensemble ou une partie des éléments décrits aux points 3, 4 et 5 ci-dessous.

L'accessibilité du matériel, variable selon les circonstances locales (type de terrain, distance à parcourir, etc.), conditionnera la quantité et la disposition de ces équipements et le mode de transport jusqu'au site de l'accident.

Pour le rallye, le matériel indiqué aux points 3 et 5 devrait être présent au départ des épreuves spéciales dans le même véhicule ou dans deux véhicules séparés. Ceci est obligatoire en WRC.

2. VOITURES D'INTERVENTION

Pour toutes les disciplines sur la route, les voitures d'intervention ont pour mission première, en cas d'accident, d'amener sur place et dans les meilleurs délais un médecin dûment qualifié et professionnellement expérimenté dans la prise en charge des victimes de traumatismes. Elles devraient disposer d'une liaison radio mobile avec la Direction de Course.

Elles peuvent être à usage médical spécifique ou à usage médical mixte avec matériel d'extraction, de désincarcération et/ou anti feu.

Le véhicule devrait être avant tout adapté au terrain et au type de compétition. La puissance, le nombre de portes, l'aménagement de l'habitacle sont libres.

Toute voiture d'intervention ou médicale devrait être équipée d'un système efficace de transmission émetteur et récepteur et de matériel dont la liste suit (non limitative).

2.1. MATÉRIEL D'INTERVENTION MÉDICALE

Le choix du matériel médical devrait être déterminé par les préférences et pratiques locales. À titre d'exemple, le choix de telle ou telle marque commerciale est libre ; le choix d'une méthode alternative à l'intubation également. Dans tous les cas, le personnel de secours doit être familiarisé et formé à l'utilisation des dispositifs choisis.

La liste présentée ci-dessous est le minimum requis. Elle n'est pas limitative.

i) Equipement pour sécuriser les voies aériennes supérieures :

ii) Ventilation :

iii) Assistance circulatoire :

iv) Cervicales:

vi) Médicaments :

vii) Divers :

- ciseaux, ou autre, pour couper harnais et combinaison,
- couverture de survie,
- pièce de tissu noir type «photographe» pour pouvoir intuber correctement en lumière vive (conseillé)

- gants stériles et non stériles,
- un matelas coquille et des attelles diverses (conseillé)

2.2. EQUIPEMENT DE DESINCARCERATION

Les véhicules d'intervention destinés à entreprendre la libération de personnes des voitures endommagées devront avoir à bord au moins l'équipement suivant : (conseillé)

Equipement hydraulique et de découpage :

- Des cisailles ou des vérins hydrauliques pour plier la tôle et d'autres outils spécialisés pour dégager les personnes emprisonnées dans la carrosserie endommagée.

- 1 cric à roulettes

Outils à main :

-1 couteau par membre d'équipage pour couper les sangles de harnais ;

-2 scies à métaux avec lames incassables ;

-1 petite hache ;

-2 paires de cisailles à tôle, l'une courbée, l'autre droite ;

-1 paire de cisailles pour la découpe de tissus en aramide, en fibres de verre ou fibre de carbone ;

-1 paire de pinces ;

-1 grande pince-étau Vise-grip ;

-1 pied de biche ;

-3 cordes (18 ft ou 5 m), d'une résistance de 3 tonnes ;

-Assortiment de douilles AF et métriques, clefs ouvertes et annulaires ;

-1 jeu de clefs Allen (métrique et AF)

-2 marteaux (grands et petits) ;

- 1 marteau plat de 2 kg ;
- Assortiment de tournevis (plats, Philips, Pozidrive, Torx, etc.) ;
- 1 lampe électrique portative ;
- 1 paire de gants de travail par membre d'équipage.
- extincteurs de capacité importante et en quantité suffisante
- des outils pour remettre une voiture sur ses roues : cordes, crochets, leviers longs ;

SUPPLÉMENT 2

ÉQUIPEMENT DES MOYENS MOBILES DESTINÉS À L'ÉVACUATION DES BLESSÉS

A) Évacuation non médicalisée : par ambulance normalisée, conforme à la législation en cours du pays concerné

B) Évacuation médicalisée : terrestre (par ambulance) ou aérienne (par hélicoptère ou avion)

L'équipement prévu pour les évacuations médicalisées doit permettre d'entreprendre sur place les soins intensifs nécessités par l'état d'un blessé, et les poursuivre jusqu'au lieu de destination ;

Sont concernés :

- les ambulances de réanimation ;

- le ou les hélicoptère(s) ou l'utilisation d'une ambulance autre que celles de réanimation en place sur les spéciales ;

Tant pour une ambulance que pour un engin volant, l'équipement médical nécessaire pour traiter les détresses vitales, qu'elles soient neurologiques, ventilatoires ou circulatoires, sera géré de la façon suivante :

sont admis les ambulances, hélicoptères ou avions sanitaires équipés d'avance à cet effet, qu'ils dépendent d'un service public ou d'un prestataire de service agréé pour le pays concerné ;