

LIGNES DIRECTRICES DE SÉCURITÉ EN COURSE DE CÔTE HILL CLIMB SAFETY GUIDELINES

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION
2. PLAN DE SÉCURITÉ STANDARD
3. RESPONSABILITÉS
4. PRÉPARATION DE LA COMPÉTITION
5. PRÉCAUTIONS PARTICULIÈRES LORS DE LA COURSE
6. PROCÉDURE À SUIVRE EN CAS D'ACCIDENT POUR LES CONCURRENTS ET LES COMMISSAIRES DE PISTE
7. PROCÉDURE EN CAS D'ACCIDENT GRAVE
8. INSPECTION DE SÉCURITÉ PAR L'ASN
9. VÉRIFICATIONS DE SÉCURITÉ AVANT ET EN COURS DE COMPÉTITION
10. MÉDIAS

ANNEXE 1 : LIGNES DIRECTRICES POUR L'UTILISATION DE BOTTES DE PAILLE EN SPORT AUTOMOBILE

ANNEXE 2 : DESSIN DE CHICANE

1. INTRODUCTION

Un des défis majeurs à relever dans la discipline des courses de côte consiste à garantir la sécurité du public.

Malheureusement, la majorité des spectateurs ne sont pas vraiment conscients des dangers potentiels et ne sont pas en mesure d'évaluer la vitesse des voitures. Ils peuvent se placer donc souvent à des endroits dangereux simplement par manque de discernement.

Il est de la responsabilité des organisateurs/des ASN de veiller à l'établissement d'un plan de sécurité en accord avec ces lignes directrices.

Il est de la responsabilité de l'organisateur de veiller à ce que les spectateurs soient placés dans des endroits sûrs et soient clairement conscients des dangers qu'ils encourent si un Pilote perd le contrôle de sa voiture.

L'éventualité que des spectateurs, des volontaires, des officiels ou des représentants des médias puissent être blessés n'est pas admissible.

Depuis toujours, notre discipline dispose de plans de sécurité bien établis et regorgeant d'excellents exemples; toutefois, ils ne prennent pas tous suffisamment en compte les besoins spécifiques pour la sécurité des spectateurs et le présent document a pour objectif d'identifier les mesures à prendre pour veiller à ce que les spectateurs occupent des endroits sûrs.

2. PLAN DE SÉCURITÉ STANDARD

Un plan de sécurité doit être établi.

Il comportera :

- Une carte détaillée du parcours, indiquant l'emplacement des officiels, des services de sécurité et des zones interdites ;
- Le lieu d'implantation de la Direction de Course ;
- Le nom des différents responsables (+ leurs coordonnées, numéros de portable et adresses e-mail inclus) :
 - directeur de course,
 - directeurs de course adjoints,
 - médecin-chef,
 - chef de sécurité,
 - délégué de la sécurité de l'ASN (le cas échéant).
- Les coordonnées des différents services de sécurité :
 - gendarmerie,
 - hôpitaux,
 - service médical d'urgence,
 - service d'incendie,
 - service de dépannage,
 - Croix-Rouge (ou équivalent).

CONTENTS

1. INTRODUCTION
2. STANDARD SAFETY PLAN
3. RESPONSIBILITIES
4. PREPARATION OF THE COMPETITION
5. SPECIAL PRECAUTIONS DURING THE RACE
6. PROCEDURE FOR THE COMPETITORS AND THE TRACK MARSHALS IN CASE OF AN ACCIDENT
7. PROCEDURE IN CASE OF A SERIOUS ACCIDENT
8. SAFETY INSPECTION BY THE ASN
9. PRE-START AND REGULAR SAFETY REVIEWS
10. MEDIA

APPENDIX 1: GUIDELINES FOR THE USE OF STRAW BALES IN MOTORSPORT

APPENDIX 2: CHICANE DRAWING

1. INTRODUCTION

One of the greatest challenges for the discipline of hill climbs is to ensure the safety of the public.

Unfortunately, the majority of spectators are not really aware of the potential dangers and are unable to gauge the speed of the cars. Consequently, they may place themselves in dangerous positions simply through a lack of understanding.

It is the ASN/organiser's responsibility to make sure that a safety plan is produced in line with these guidelines.

It is the organiser's responsibility that spectators remain in safe areas and are fully aware of the dangers they will face should a Driver lose control of the car.

The possibility that spectators, volunteers, officials or representatives of the media might be injured is simply unacceptable.

From the outset, our discipline has implemented tried and trusted safety plans, of which there are today many excellent examples; nevertheless, not all of them are sufficiently aware of the specific safety requirements of the spectators, and the aim of this document is to identify the measures to be taken to ensure that the spectators are gathered in safe areas.

2. STANDARD SAFETY PLAN

A safety plan must be drawn up.

This includes:

- A detailed map of the course, indicating the position of safety officials, services and prohibited areas;
- The location of Race Control;
- The names (+ contact details, incl. mobile phone & email address) of the various people in charge, including:
 - clerk of the course,
 - assistant clerks of the course,
 - chief medical officer,
 - chief safety officer,
 - ASN safety delegate (if there is one).
- The address and contact details of the various safety services:
 - gendarmerie,
 - hospitals,
 - medical emergency service,
 - fire service,
 - breakdown and recovery service,
 - Red Cross (or equivalent).

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

- sécurité du public,
- sécurité des Concurrents,
- sécurité des officiels de la Compétition,
- placement recommandé des représentants des médias.

et comprend :

- l'emplacement de tous les services d'urgence,
- le parc fermé et les aires de rassemblement,
- les consignes d'intervention,
- l'(les) aire(s) d'atterrissage pour l'hélicoptère de secours,
- les itinéraires d'évacuation,
- les hôpitaux prévus et contactés pour la réception des blessés,
- les zones interdites et/ou autorisées,
- les zones des spectateurs.

Dans tous les cas, il convient de 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 convient de prendre contact par écrit avant la Compétition avec les hôpitaux prévus, demandant la mise en alerte des services d'urgence.

3. RESPONSABILITÉS

3.1 Délégué de la sécurité de l'ASN (sur les Compétitions FIA)

a) Avant la Compétition :

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

Une version anglaise (ou française) de ce compte rendu devra être adressée à la FIA et à l'observateur FIA via l'ASN.

b) Lors de la Compétition :

- Il vérifiera la sécurité du public, des officiels et des médias.
- Il a le droit de demander au directeur de course le renvoi / l'arrêt du départ des manches d'essai ou de course s'il juge que les conditions de sécurité ne sont pas satisfaisantes.

3.2 Directeur de course

- Il a la responsabilité générale du bon déroulement de la Compétition, de la prise de toutes les décisions et mesures nécessaires et du déploiement du personnel compétent pour l'assister dans l'élaboration et l'application du plan de sécurité. Si le cas se présente, il est chargé d'appliquer le plan de sécurité comme il convient. Il est chargé d'informer les commissaires sportifs et les commissaires de piste de toutes questions urgentes et, en coopération avec le chef de sécurité, il veillera à ce que toutes les informations nécessaires concernant ces questions soient rendues publiques uniquement via le bureau de presse.
- Il doit dresser une liste des exigences relatives à la Compétition et ensuite demander à l'organisateur le personnel et le matériel nécessaires pour l'aider lors de la Compétition.
- Avec le chef de sécurité de la Compétition, il désignera le personnel de sécurité qui coopérera avec lui lorsque les dispositions du plan de sécurité devront être suivies.
- Il supervise la préparation et la bonne installation des barrières et de tout autre équipement nécessaire.
- Il veille à l'emplacement des panneaux avertisseurs et à la

The safety plan specifically addresses problems that might arise in any of the following areas:

- safety of the public,
- safety of the Competitors,
- safety of the Competition officials,
- recommended positioning of the media representatives.

and includes:

- the details of where the rescue services are stationed;
- the parc fermé and assembly areas,
- the instructions for intervention,
- the landing pad(s) for evacuation helicopter,
- the evacuation routes,
- the hospitals that have been planned and contacted to receive any casualties,
- the prohibited and/or authorised areas,
- the spectator areas.

In all cases, contact should be made with the local authorities or, failing this, with a private organisation, in order to draw up a rescue plan to be implemented in the event of a major incident or incidents that do not fall within the scope of the medical service on site.

The hospitals selected should be contacted in writing before the Competition, requesting that the emergency services be placed on standby.

3. RESPONSIBILITIES

3.1 ASN safety delegate (FIA Competitions)

a) Before the Competition :

- In conjunction with the chief safety officer, he participates in drawing up the safety plan.
- At the latest 7 days before the Competition, the organiser must send the ASN safety delegate a report on the planned improvements and the follow-up of the critical points identified by the FIA observer in the previous edition (cf. the FIA observer's report).

An English (or French) version of this report must be sent to the FIA and to the FIA observer via the ASN.

b) During the Competition :

- He will check the safety of the public, officials and media.
- He is entitled to ask the clerk of the course to delay/to stop the start of practice heats or the race heats if he considers that the safety conditions are unsatisfactory.

3.2 Clerk of the course

- He has overall responsibility for ensuring that the Competition runs smoothly, for taking all necessary decisions and implementing all necessary measures, and for deploying competent staff to assist him in drawing up and applying the safety plan. Should the case arise, he will be responsible for ensuring that the safety plan is implemented. He is responsible for informing the stewards and the track marshals about all urgent matters and, in cooperation with the chief safety officer, for having all relevant information regarding emergency matters go public exclusively through the press office.
- He must compile a list of the requirements for the Competition and must then ask the organiser for the staff and the material required to help him during the Competition.
- With the chief safety officer of the Competition, he appoints the safety personnel with whom he will be working should the provisions of the safety plan have to be applied.
- He supervises the preparation and the proper installation of the barriers and of all the other equipment required.
- He ensures that the warning signs are positioned

diffusion d'informations aux spectateurs et aux résidents locaux, dans la zone de sa responsabilité lors de la Compétition.

Il est de son devoir d'appliquer le plan de sécurité, en veillant à ce que toutes les équipes de sécurité soient placées conformément au plan élaboré.

3.3 Chef de sécurité

En collaboration avec le délégué de sécurité de l'ASN, il participe à l'élaboration du plan de sécurité, montrant les points de rassemblement et les emplacements des ambulances, équipes d'incendie et de secours, des commissaires de piste et du personnel de sécurité.

- Avant le départ de la Compétition, il s'assure que les membres du personnel sont correctement formés/informés et que toutes les responsabilités qui leur ont été assignées sont claires.
- Le jour de la Compétition, il vérifie le bon emplacement de tous les véhicules de sécurité et du personnel.
- Il connaît parfaitement le plan de sécurité et a répertorié tout l'équipement à sa disposition lors de la Compétition.
- Il est en contact permanent avec le directeur de course et avec le personnel de sécurité.
- Il contrôle les voies de sortie d'urgence, de sorte qu'en cas d'accident l'ambulance ne soit pas bloquée par des voitures de spectateurs.

3.4 Médecin-chef

- Il est responsable de la validation du recrutement de tous les médecins et équipes paramédicales en exercice lors de la Compétition.
- Il leur attribue leurs tâches spécifiques, les informe du plan de sécurité et les présente au chef de sécurité.
- Le jour de la Compétition, il veille à ce que tout le personnel médical ait été positionné aux endroits préétablis.
- Il est en communication constante avec le chef de sécurité de la Compétition ainsi qu'avec le directeur de course.
- Il informera le directeur de course de la gravité de tout accident ou blessure signalé(e).

3.5 Commissaires de piste

- Ils sont responsables de leur secteur.
- Ils sont à leur place bien avant que les spectateurs n'arrivent et ils les empêchent de se rendre dans les zones interdites. Ils contrôlent les communications avec le chef de sécurité et le directeur de course.
- De manière polie, ils informent les spectateurs du fait que la course sera disputée uniquement s'ils suivent les instructions et se tiennent dans les zones recommandées.
- Ils informent le directeur de course du nombre de spectateurs et décident si davantage de personnel de soutien est nécessaire.
- Lorsque toutes les précautions de sécurité sont prises et que tout le monde est en place, ils rendent compte à la Direction de la Course en conséquence.
- Ils coopèrent avec le personnel de sécurité, si celui-ci a été désigné et placé avant et après eux.
- Ils déploieront le drapeau rouge uniquement sur instruction du directeur de course.
- Ils s'assurent qu'aucune voiture n'est parquée à proximité de la route et s'il y en a, ils les font enlever avant le début de la Compétition.
- Sur instruction du directeur de course, certains postes enregistrent également le passage de chaque voiture.

3.6 Personnel de sécurité

(si les commissaires de piste ne sont pas responsables de la sécurité des spectateurs)

- Ils sont situés le long du parcours.
- Ils rendent compte au chef de sécurité.
- Ils sont formés/informés comme il convient et savent

properly and that the dissemination of information to the spectators and the local residents is carried out during the Competition.

It is his duty to apply the safety plan, making sure that all the safety teams are positioned in accordance with the plan drawn up.

3.3 Chief safety officer

In conjunction with the ASN safety delegate, he participates in drawing up the safety plan, indicating the assembly points and the positions of the ambulances, fire-fighting and rescue teams, and those of the track marshals and safety personnel.

- Before the start of the Competition, he ensures that the personnel have been properly trained/briefed and that all the responsibilities with which they have been entrusted are clear.
- On the day of the Competition, he checks that all the safety vehicles and personnel are positioned properly.
- He is fully conversant with the safety plan and has carried out an inventory of all the equipment that will be at his disposal during the Competition.
- He stays in permanent contact with the clerk of the course and with the safety personnel.
- He checks the emergency routes, so that if there is an accident the ambulance will not be blocked by the spectators' cars.

3.4 Chief medical officer

- He is responsible to validate the recruitment of all the doctors and paramedic teams who will support the Competition.
- He assigns them their specific duties, informs them about the safety plan and introduces them to the chief safety officer.
- On the day of the Competition, he ensures that all medical personnel have been positioned at their pre-arranged locations.
- He is in constant communication with the chief safety officer of the Competition, as well as with the clerk of the course.
- He will inform the clerk of the course of the seriousness of any reported incident or injury.

3.5 Track marshals

- They are responsible for their sector.
- They are in position well before the spectators arrive and prevent them from straying into the prohibited areas. They control the communications with the chief safety officer and the clerk of the course.
- As politely as possible, they inform the spectators that the race will take place only if they follow instructions and remain within the recommended areas.
- They inform the clerk of the course of the number of spectators and decide if any more support personnel are needed.
- When all the safety precautions are being observed and everyone is in position, they then report to Race Control.
- They work closely with the safety personnel, if these have been appointed and have been placed ahead of and behind them.
- They wave the red flag only when instructed to do so by the clerk of the course.
- They make sure that there are no cars parked close to the course and should there be any, they have them removed before the start of the Competition.
- On instruction of the clerk of the course, some posts will also record the passage of each car.

3.6 Safety personnel

(if track marshals are not responsible for spectators' safety)

- They are positioned all along the course.
- They report to the chief safety officer.
- They are trained/briefed as required and know exactly

- exactement quelles sont leurs tâches.
- Ils sont équipés de sifflets pour garder les spectateurs à l'écart des zones interdites.

- which tasks they have to perform.
- They are equipped with whistles to keep the spectators out of the prohibited areas.

4. PRÉPARATION DE LA COMPÉTITION

Lors des préparatifs, il convient de déterminer les endroits particulièrement dangereux pour les voitures, tels qu'un arbre dans un virage rapide, un fossé, des barrières Armco endommagées, des poteaux (télégraphiques) électriques, un pont étroit, etc.

Afin de protéger ces endroits, il est conseillé d'utiliser des :

- barrières Armco,
- bottes de paille** (des bottes rondes d'un diamètre supérieur à 1 m sont recommandées),
- barrières en béton,
- talus de sable,
- murs de pneus reliés entre eux,
- réservoirs d'eau.

** NOTE: La définition des bottes de paille et les lignes directrices pour leur utilisation sont précisées à l'**Annexe 1**.

4.1 Chicanes

Les chicanes peuvent être utilisées pour réduire la vitesse avant certains endroits dangereux sur une Compétition.

Toutes les chicanes doivent être indiquées dans le plan détaillé du parcours.

Les chicanes devraient être constituées de :

- bottes de paille,
- murs de pneus reliés entre eux.

Quand des chicanes sont utilisées (le moins souvent possible), elles devront être composées de trois ou de quatre rangées de pneus (ou de bottes de paille) et doivent être annoncées par des panneaux indicateurs.

Dessin de chicane : voir **Annexe 2**.

Dans le cas d'une utilisation de matériel léger pour délimiter la chicane, il est recommandé de désigner au moins un juge de fait qui rapportera à la Direction de la Course toute infraction au parcours. L'échelle des pénalités sera précisée dans le Règlement Particulier.

L'emplacement de la chicane doit être clairement marqué sur le revêtement du parcours, de sorte à pouvoir la replacer en cas d'incident.

4.2 «Zones réservées aux spectateurs» et «zones interdites»

Toutes les «zones réservées aux spectateurs» doivent être déterminées à l'avance, balisées et sous contrôle du personnel de sécurité.

De plus, les «zones interdites», dans lesquelles les spectateurs ne doivent pas aller, doivent être déterminées.

Pourquoi les voitures sortent-elles de la route ?

- erreur commise par le Pilote,
- amorçe trop rapide d'un virage,
- défaillance technique de la voiture,
- problèmes de santé du Pilote.

L'un ou tous ces incidents peuvent survenir en tout point du parcours.

L'ensemble du parcours est à prendre en considération, avec une attention particulière aux endroits ci-après :

- endroits à proximité immédiate d'un sommet,
- virages serrés,
- carrefours,
- virages en «S» (double changement de direction),
- virages moyennement rapides après une section très rapide,
- ou toute zone identifiée par les officiels.

Les conseils d'un Pilote très expérimenté sont fort utiles pour identifier les endroits dangereux et les «zones interdites».

4. PREPARATION OF THE COMPETITION

During the preparations, it is important to identify the places that are particularly dangerous for the cars, such as a tree in a fast bend, a ditch, damaged Armco barriers, poles (telegraphic) electric, a narrow bridge, etc.

In order to protect these places, it is advisable to use:

- Armco barriers,
- straw bales** (round bales more than 1 m in diameter are recommended),
- concrete barriers,
- sand banks,
- walls of connected tyres,
- water tanks.

** NOTE: The definition of straw bales and the guidelines for their use are specified in **Appendix 1**.

4.1 Chicanes

The chicanes can be used for reducing speed before certain danger spots in a Competition.

All chicanes must be noted in the detailed plan of the course.

Chicanes should be made using:

- straw bales,
- walls of connected tyres.

When chicanes are used (as rarely as possible), they should be composed of three or four rows of tyres (or of straw bales) and should be signalled using signposts.

Chicane drawing: see **Appendix 2**.

Should light material be used to delimit the chicane, it is recommended that at least one judge of fact be appointed and report any infringement of the course to Race Control. The scale of the penalties will be specified in the Supplementary Regulations.

The surface of the course must be clearly marked with the position of the chicane, so that they can be repositioned following an incident.

4.2 "Spectator areas" and "no-go areas"

All the "spectator areas" must be identified in advance, clearly marked off and must remain firmly under the control of the safety personnel.

In addition, "no-go areas", where spectators must not go, must be identified.

Why do cars leave the road?

- Driver's error,
- taking a bend too fast,
- mechanical failure of the car,
- Driver's health problems.

One or all of these incidents can occur at any point on the course.

Close attention should be paid to the whole of the course, with emphasis on the following places:

- immediately over a brow,
- on sharp corners,
- road intersections,
- "S" bends (double change of direction),
- medium fast bend after very fast section,
- or any area identified by the officials.

The advice of a very experienced Driver is extremely useful for identifying the danger spots and "no-go areas".

Au moment d'identifier ces endroits, il est nécessaire de déterminer les exigences particulières dont doit tenir compte le plan de sécurité.

A savoir :

- aménager des aires de dégagement le cas échéant,
- identifier les endroits surélevés où les spectateurs peuvent se placer en toute sécurité,
- identifier les zones où il est dangereux pour les spectateurs de se trouver (par exemple, s'appuyer contre/s'asseoir sur les barrières de sécurité),
- prendre en compte les besoins des médias accrédités.

4.3 Zones de pré-départ et de départ

La zone de pré-départ/départ est à rejoindre sous le contrôle des commissaires de piste depuis la zone d'assistance. Aucun spectateur ne sera toléré à l'intérieur de la zone de départ.

La seule assistance permise à l'intérieur de ces zones est celle de nettoyage des pneumatiques et de démarrage des voitures. Aucun échauffement mécanique des pneumatiques et/ou des freins ne sera toléré dans ces zones.

Panneau d'information

L'organisateur doit prévoir un panneau d'information (dimension: 1 m x 1,50 m minimum) sur lequel figurera le plan du parcours permettant d'indiquer en temps réel toute modification survenue sur ledit parcours ou de signaler les zones à considérer avec une précaution particulière. Le panneau sera présenté à chaque Pilote au niveau de la file de départ.

4.4 Zone d'arrivée

La zone après la Ligne d'Arrivée doit être contrôlée/surveillée, comme le parcours de course, par des commissaires de piste. Les spectateurs n'ont pas accès à cette zone. Les Concurrents doivent être ralentis/freïnés par des moyens adéquats (chicanes, etc.).

4.5 Structures et publicité de bord du parcours

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

5. PRÉCAUTIONS PARTICULIÈRES LORS DE LA COURSE

- a) L'accès des spectateurs ne devrait être autorisé que dans les zones réservées aux spectateurs.
- b) Les voies de secours devraient être surveillées par des officiers de police et/ou des agents de sécurité.
- c) Toutes les voies d'accès devraient être indiquées au moyen de panneaux avertisseurs spéciaux avec informations complémentaires.
- d) Toutes les voies d'accès prévues devraient être annoncées dans le programme officiel, dans des dépliants spéciaux et sur le site Web. De simples panneaux devraient être inclus pour guider tous les spectateurs depuis les voies principales jusqu'aux aires de stationnement et aux zones réservées aux spectateurs.
- e) Les zones réservées aux spectateurs devraient être délimitées par des barrières, des panneaux et des rubans. Si possible, ces zones devraient être situées à distance du parcours, et ce afin de maintenir les spectateurs en sécurité.

6. PROCÉDURE À SUIVRE EN CAS D'ACCIDENT POUR LES CONCURRENTS ET LES COMMISSAIRES DE PISTE

Dès qu'un commissaire de piste constate la survenue d'un accident, il en informe la Direction de Course et déploie le drapeau jaune. Si les conditions de sécurité le lui permettent, le commissaire pourra prêter assistance au Pilote ou dégager les débris du parcours.

As soon as these spots are identified, the particular requirements that must be taken into consideration in the safety plan will have to be identified.

This will include:

- providing run-off areas where appropriate,
- identifying the high ground where spectators can stand safely,
- identifying the areas in which it is dangerous for the spectators to stand (for example, leaning/sitting over safety barriers),
- take into account the needs of the accredited media.

4.3 Pre-start and start areas

The pre-start/start area will be reached, under the control of the track marshals, from the service area.

No spectators will be tolerated inside the start area.

The only assistance permitted inside these areas is that involving cleaning the tyres and starting the cars.

No mechanical heating of the tyres and/or the brakes will be tolerated within these areas.

Information board

The organiser must provide an information board (minimum dimensions: 1m x 1.50m) showing the map of the course, giving real-time indications of any modifications made to said course and signalling zones to be approached with particular caution. The board shall be shown to each Driver in the starting file.

4.4 Finish zone

The area after the Finish Line must be controlled/monitored, like the course of the race, by track marshals.

The spectators do not have access to this area.

The Competitors must be slowed/forced to brake by the use of appropriate means (chicanes, etc.).

4.5 Advertising and structures along the course

Article 10 of the FIA's Appendix O applies, unless the ASN safety delegate approves specific structures and/or advertising displays along the course.

5. SPECIAL PRECAUTIONS DURING THE RACE

- a) The access of spectators should be authorised only in the spectator areas.
- b) Emergency roads must be guarded by the police and/or security agents.
- c) All access roads should be indicated with special signs and additional information.
- d) All pre-planned access roads should be announced in the official programme, in special informative leaflets and on the website. Simple panels should be included to guide all spectators from the main roads towards the proper parking areas and the designated spectator areas.
- e) The spectator areas should be marked off with fences, signs and tape. Where possible, these areas should be far from the course, in order to ensure the spectators' safety.

6. PROCEDURE FOR THE COMPETITORS AND THE TRACK MARSHALS IN CASE OF AN ACCIDENT

As soon as a track marshal notices that an accident has occurred, he informs Race Control and displays the yellow flag. Provided it is safe to do so, he may go to the assistance of the Driver or clear debris from the course.

7. PROCÉDURE EN CAS D'ACCIDENT GRAVE

Dès qu'un commissaire de piste constate la survenue d'un accident, il en informe la Direction de Course.

Si un accident grave est signalé à la Direction de Course, le directeur de course interrompra la procédure de départ et fera déployer les drapeaux rouges.

La procédure suivante est alors suivie :

- a) Le directeur de course interrompt la Compétition et signale par radio qu'elle a été interrompue. Il donne l'ordre aux commissaires de piste, jusqu'au point de l'accident, de déployer les drapeaux rouges.
Avec les drapeaux rouges déployés, les Concurrents doivent s'arrêter, garer leur voiture de sorte à ne pas obstruer le passage des véhicules d'intervention et suivre les instructions des commissaires de piste.
- b) Si le commissaire de piste se trouve à proximité du lieu de l'accident, il s'y rendra dès que les conditions de sécurité sont réunies sous la protection du drapeau rouge déployé. Il pourra alors fournir des informations plus précises et/ou apporter les premiers soins, selon le cas.
- c) Le directeur de course charge les véhicules de secours de rallier le lieu de l'accident.
Si le directeur de course est informé que, outre l'assistance médicale, une autre assistance est requise, il dépêche le véhicule d'intervention rapide ou le véhicule de secours et/ou les autres véhicules de sécurité sur le lieu de l'accident.
- d) Les commissaires de piste qui ne sont pas en intervention (secours aux accidentés ou préposés à la signalisation par drapeau) et le personnel de sécurité à proximité doivent contenir le public dans les «zones réservées aux spectateurs» pour maintenir l'ordre et le bon déroulement de l'intervention.
S'il est décidé d'évacuer les blessés par ambulance, l'évacuation se fera par la voie la plus appropriée, ce point ayant été convenu à l'avance et mentionné dans le plan de sécurité.

8. INSPECTION DE SÉCURITÉ PAR L'ASN

En conformité avec l'Article 7 de l'Annexe H au Code Sportif International, le parcours et l'organisation doivent être approuvés par l'ASN.

Un rapport d'inspection ne garantit ni n'implique aucunement que le parcours peut être considéré comme sans danger.

9. VÉRIFICATIONS DE SÉCURITÉ AVANT ET EN COURS DE COMPÉTITION

- 9.1 L'un des problèmes majeurs lors de la préparation d'une course consiste à veiller à ce que tout soit prêt avant l'arrivée des spectateurs. Il serait vain de la mettre en place une fois les spectateurs arrivés car il sera difficile de les faire se déplacer aux bons endroits. Lors des préparatifs, il faudra déterminer un moment pendant lequel le directeur de course et le chef de sécurité ou, s'il est présent, le délégué de sécurité de l'ASN, parcourront le tracé pour vérifier que tout est en ordre. Il convient de s'assurer que toutes les sections sont configurées selon le plan de sécurité.
Ces inspections peuvent être réalisées à tout moment de la Compétition ou à l'occasion d'une interruption.

Dans des circonstances extrêmes, le délégué de sécurité de l'ASN a le droit de demander au directeur de course l'arrêt de la course s'il estime qu'il y a un risque grave pour la sécurité des spectateurs.

9.2 Réunion préliminaire de sécurité

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

7. PROCEDURE IN CASE OF A SERIOUS ACCIDENT

As soon as a track marshal notices an accident has occurred, he informs Race Control.

Should a serious accident be reported to Race Control, the clerk of the course will interrupt the starting procedure and have the red flags deployed.

The following procedure should be followed:

- a) The clerk of the course interrupts the Competition. He sends a radio notification that the Competition has been interrupted and orders the track marshals, up to the point of the accident, to display the red flags. With the red flags displayed, the Competitors must stop, park their car in such a way as to ensure that they do not obstruct the passage of the intervention vehicles and follow the instructions of the track marshals.
- b) If the track marshal finds that he is close to the scene of the accident, he will proceed to this spot as soon as he can safely do so under the protection of the red flag. He can then give a more accurate report and/or provide first-aid, depending on the circumstances.
- c) The clerk of the course instructs the rescue vehicles to head for the scene of the accident.
If the clerk of the course is informed that, in addition to medical aid, any further assistance is required, he will instruct the fast intervention vehicle or the rescue vehicle and/or the other safety vehicles to proceed to the scene of the accident.
- d) The track marshals who are not involved in the intervention (rescuing accident victims or involved in displaying the flag) and the safety personnel in the vicinity must contain the public within the "spectator areas", in order to maintain control and to ensure that the intervention can be carried out smoothly.
Should it be decided to evacuate the casualties by ambulance, the evacuation will take place through the most appropriate route, this point having been agreed in advance and mentioned in the safety plan.

8. SAFETY INSPECTION BY THE ASN

According to Article 7 of Appendix H to the International Sporting Code, the course and organisation must be approved by the ASN.

An inspection report in no way guarantees or implies that the course can be regarded as being devoid of danger.

9. PRE-START AND REGULAR SAFETY REVIEWS

- 9.1 One of the biggest problems in setting up a race is ensuring that everything is ready before the spectators arrive. There is no point in setting everything up after the spectators have arrived, as it will be difficult to get them to move into the correct positions. During the preparations, time must be set aside for the clerk of the course and the chief safety officer or, if present, the ASN safety delegate, to drive the length of the course to check that everything is in order. It must be ensured that all sections are set up in accordance with the safety plan.

These inspections may be carried out at any moment during the Competition or during an interruption.

In extreme circumstances, the ASN safety delegate is entitled to ask the clerk of the course to stop the race if he believes there is a serious risk to spectators' safety.

9.2 Preliminary safety meeting

The day before the practice heats of FIA Competitions, the organiser is required to hold a safety meeting.

Cette réunion doit être tenue en présence des officiels suivants :

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

Il s'agira pour tous les officiels susmentionnés de discuter des mesures en application, d'identifier et de gérer les éventuelles difficultés. L'objectif de la réunion est l'analyse et la mise en œuvre du plan de sécurité.

This meeting must be held in presence of the following officials:

- the FIA observer,
- the clerk of the course,
- the chief medical officer,
- the chief safety officer of the organising club,
- the safety delegate of the ASN.

For all the above-mentioned officials, it will be a matter of discussing the measures which apply, and identifying and managing potential difficulties. The objective of the meeting is the analysis and the implementation of the safety plan.

10. MEDIAS

10.1 Généralités

Des chasubles et des laissez-passer officiels sont remis aux journalistes/photographes, les autorisant à se déplacer en dehors des zones réservées. Ceci a bien entendu pour objectif de leur permettre de prendre des photos d'action sous un angle privilégié ; toutefois, les photographes ne peuvent à aucun moment se placer à un endroit comportant un danger pour eux ou pour les Concurrents. Aucun point d'observation particulier n'est nécessaire pour les journalistes.

Il faut veiller à ce que les photographes soient clairement identifiables par le public de sorte que ce dernier comprenne pourquoi et à quel titre ils se trouvent dans une zone dans laquelle il n'est pas autorisé à pénétrer.

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

La délivrance d'une fiche d'identification indiquant les différentes accréditations est utile afin que les officiels puissent venir en aide aux médias, le cas échéant.

Dans certains cas, il peut être nécessaire de publier un plan spécial indiquant dans le détail les dispositions prises pour les médias.

10.2 Identification et sécurité des médias

- Il est reconnu que les médias jouent un rôle important et chaque représentant d'un média doit pouvoir effectuer son travail dans les meilleures conditions possibles.
- Les médias doivent cependant respecter les règles de sécurité générales, ceci ne devrait pas les gêner dans la réalisation de leurs tâches. Toutefois, si un choix doit être opéré entre effectuer son travail et être exposé à un degré de risque inacceptable, la sécurité doit toujours primer.
- En ce qui concerne la sécurité, les médias seront répartis en deux groupes :
 - Equipes TV et photographes,
 - journalistes, reporters radio et autres médias.

Chaque groupe sera identifié comme suit :

- chasubles numérotées,
- laissez-passer médias, avec numéro et nom de la publication,
- les détenteurs des laissez-passer permanents «médias» de la FIA ne sont pas exonérés de demande d'accréditation auprès de l'organisateur des Compétitions.

- Seuls les représentants des médias portant une chasuble seront autorisés dans les zones sur le parcours dans lesquelles les spectateurs ne sont d'ordinaire pas admis. Tous les autres membres des médias doivent se conformer aux normes en vigueur pour les spectateurs, exception faite des zones réservées aux interviews, centres de presse, etc. Toute personne portant une chasuble doit veiller à ce que celle-ci soit en permanence bien visible et non recouverte par un autre habit.

10. MEDIA

10.1 General provisions

The journalists/photographers are issued with official tabards and passes, which authorise them to move outside the areas that have been set aside. This is, of course, to enable them to obtain clear action photographs from the best angles; however, at no time can the photographers place themselves in a position that constitutes a danger to them or to the Competitors.

No special viewing position is necessary for journalists.

It must be ensured that the photographers are clearly identifiable to the public, so that they realise why and on whose authority they are standing in an area where the public are not allowed to go.

It must also be ensured that all officials, and particularly the senior track marshal at each location, are fully briefed as to why the photographers are standing in an area in which they themselves are not allowed to go.

The issuing of an identification sheet showing the various credentials is helpful to ensure that the officials assist the media where required.

In certain cases it may be necessary to publish a special plan showing detailed arrangements for the media.

10.2 Media safety and identification

- It is acknowledged that the media play an important role, and that each member of the working media must be permitted to carry out his or her work in the best possible conditions.
- However, the media are not exempt from having to respect general safety rules. In general, this should not interfere with their ability to perform their duties. However, if a choice has to be made between carrying out their work and being exposed to an unacceptable level of risk, safety must always take precedence.
- As far as safety-related matters are concerned, the media will be divided into two groups:
 - TV crew and photographers,
 - journalists, radio reporters and other media.

Each group will be identified as follows:

- numbered tabards,
- media passes, with a number and the name of the publication,
- holders of the FIA permanent "media" passes must still request accreditation from the Competition organiser.

- Only media representatives wearing a tabard will be permitted to be in the areas of the course to which spectators are not normally admitted. All other members of the media must conform to normal spectator standards, except for interview areas, media centres, etc.

Anyone wearing a tabard must ensure that it is clearly visible at all times and is not covered by any other garment.

*LIGNES DIRECTRICES DE SÉCURITÉ EN COURSE DE CÔTE /
HILL CLIMB SAFETY GUIDELINES*

e) Si un commissaire de piste estime qu'une personne portant une chasuble se trouve dans une zone dangereuse, il lui demandera de se déplacer dans un lieu sûr. Le commissaire de piste doit rester ferme, calme et ne pas chercher la confrontation.

Si cette instruction n'est pas respectée, le commissaire de piste doit en informer le directeur de course.

e) If, in the opinion of the track marshals, anyone wearing a tabard is in a dangerous area, this person will be asked to move to a safe location. The track marshals must be firm, remain calm and avoid confrontation.

If the person does not comply with this instruction, the track marshals must inform the clerk of the course.

ANNEXE 1

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

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

APPENDIX 1

Guidelines for the use of straw bales in motorsport

1. The use of straw bales may be considered as a means of creating a barrier to absorb impact energy and/or to distribute the impact over a larger area. They are typically used to reduce the potential for injury to participants during impacts with trees and other obstacles on rally and hill-climb courses but are not recommended for closed circuit racing.
2. Bales are readily available in many countries, in a number of shapes either cylindrical or rectangular.
3. Cylindrical bales are to be stood with the axis vertical and precautions should be taken to guard against the possibility of an impacting car pushing the bales out of position so as to expose an obstacle.
4. Rectangular bales should have at least one dimension exceeding 2000mm.
5. Bales typically weigh 300 – 600kg. In anticipated head on impact situations the incorporation of a suitable air gap between the obstacle and the bale barrier should be considered in order to incorporate a degree of energy absorption by means of momentum transfer.
6. It is of advantage if the straw is perpendicular to the expected direction of impact: this can absorb up to four times the energy compared to other orientations.
7. Dry straw absorbs more energy than wet straw.

Dessin de chicane

Chicane drawing

CHICANES PROFILE'S - RECOMMENDATION

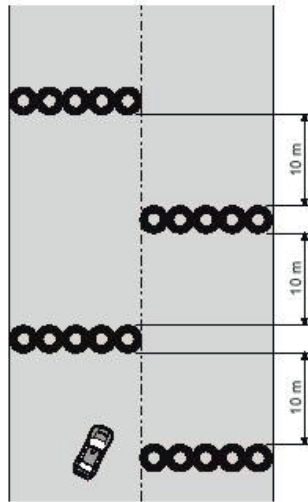


Fig. A

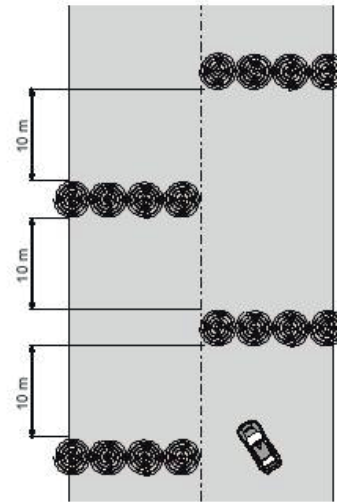


Fig. B

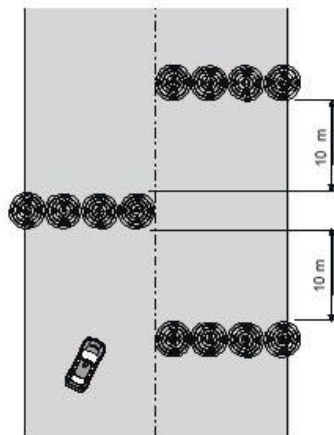


Fig. C

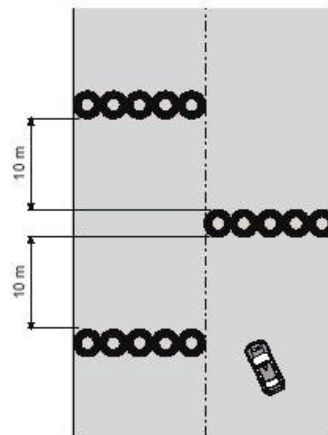


Fig. D