

**FICHE CONSEIL 5.1 : ELEMENTS DE SIGNALÉTIQUE RECONNAISSANCES**

*Exceptés pour les rallyes de championnat FIA, il n'y a pas d'obligation particulière. Toutefois, certains éléments de signalétique peuvent être fort judicieusement présents dès les reconnaissances afin de permettre aux concurrents d'insérer très précisément dans leurs notes personnelles des points particuliers. Certains d'entre eux figurent déjà dans le Road-Book, mais ce dernier, pendant une ES, est généralement rangé dans le vide-poche ...*

**Il s'agit notamment de :**

**Chicanes**

Si une ou des chicanes sont prévues, **il est impératif** de :

- 1 / Pré-signaliser la chicane au moyen du panneau normalisé
- 2 / Matérialiser au sol (peinture agréée Marquage Routier) forme et implantation précises.

Si la chicane est visible au dernier moment, le panneau pourra être avancé encore plus en amont et complété d'une indication de distance (par ex. 100 m) pour réduire les risques de destruction le jour J.

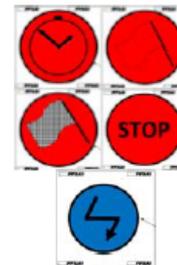


**Postes de Contrôle (CH, DES, AES, Point Stop) et postes Inter**

L'emplacement de ces postes peut être matérialisé, en complément ou à la place du marquage au sol (peu visible en roulant), par des reproductions à échelle réduite (20 cm x 20 cm) des panneaux normalisés. Pour une bonne localisation, le n° des postes Inter pourra être ajouté.

**Il est fortement recommandé de matérialiser au moins AES et Point Stop**, afin d'éviter que des concurrents arrivent à vitesse excessive sur le Point Stop.

NB : le jour J, ces panneaux faciliteront également la mise en place des commissaires au bon endroit....



**Intersections**

**Il est fortement recommandé** de matérialiser les intersections avec les éléments normalisés (Zébra, flèches) dans la mesure où ces éléments peuvent être mis en place à l'avance à leur emplacement définitif.



**Protection des cordes**

Si des éléments de protection des cordes sont prévus, ceux-ci doivent être présents dès les reconnaissances s'il s'agit d'éléments homologués Code de la Route (par ex. : Balise K5B, balise K5C, ...) ou à défaut être matérialisés au sol de façon très visible (peinture fluo agréée par ex).



**ATTENTION : Aucun élément de signalétique ou de matérialisation concernant la protection des cordes ou les chicanes ne peut être présent sur la route de course et ses abords immédiats le jour du rallye s'il n'était pas en place (ou représenté) pendant les reconnaissances.**



**Fiche Conseil 5.3 : AMENAGEMENT DES INTERSECTIONS 1/2**

**Dans un rallye, une intersection est une zone à très haut risque pour les concurrents, le public et les officiels.**

Pour le bon traitement d'une intersection, plusieurs facteurs déterminants doivent être pris en compte :

- **Les concurrents**, en raison de la configuration des lieux et du trafic lors des reconnaissances, peuvent rencontrer des difficultés pour apprécier vitesse d'arrivée, trajectoire, vitesse de passage et vitesse d'approche des difficultés suivantes.  
En outre, un carrefour, même sans changement de direction, peut également engendrer bosse ou cuvette susceptibles de déséquilibrer la voiture ...
- **Pour le public**, l'intersection constitue un accès facile et direct sur un point souvent spectaculaire.
- **Quant à l'organisation**, elle devra tenir compte de l'éventuelle utilisation comme route d'évacuation des secours de l'une des voies non empruntées, et veiller donc à ce qu'elle reste toujours bien dégagée.

Enfin, si le carrefour est emprunté sous des formes différentes au cours du même rallye ou dans le cadre d'un autre rallye, les aménagements devront être réalisés avec beaucoup d'attention et renforcés pour tenir compte de cette particularité.

**1 / Sécurité des concurrents**

La sécurité des concurrents sera assurée par une signalétique **appropriée et très visible**, afin de lever tout doute quant à la direction à suivre :

- **Panneau de pré-signalisation « Changement de Direction »**



A placer des 2 côtés de la chaussée, à une distance minimale de l'ordre de 20 m du carrefour. Cette distance sera adaptée en fonction de la vitesse et du tracé : plus la vitesse sera élevée, plus la distance de pré-signalisation devra être importante. (voir ci-dessous tableau «distances parcourues selon la vitesse»)

- **Panneau ZEBRA « Changement de Direction »**



A placer **IMPERATIVEMENT dans l'axe du champ visuel du pilote, assis au volant**. Utiliser éventuellement tréteau, chevalet comme support.

En fonction de la vitesse d'arrivée, l'organisateur pourra multiplier ce panneau pour rendre l'intersection encore plus visible.

Distances parcourues en mètres par seconde selon la vitesse		
60 Km/h : 16,7 m/s	110 Km/h : 30,6 m/s	160 Km/h : 44,4 m/s
70 Km/h : 19,4 m/s	120 Km/h : 33,3 m/s	170 Km/h : 47,2 m/s
80 Km/h : 22,2 m/s	130 Km/h : 36,1 m/s	180 Km/h : 50,0 m/s
90 Km/h : 25,0 m/s	140 Km/h : 38,9 m/s	190 Km/h : 52,8 m/s
100 Km/h : 27,8 m/s	150 Km/h : 41,7 m/s	200 Km/h : 55,6 m/s

**FICHE CONSEIL 5.3 : AMENAGEMENTS DES INTERSECTIONS 2/2**

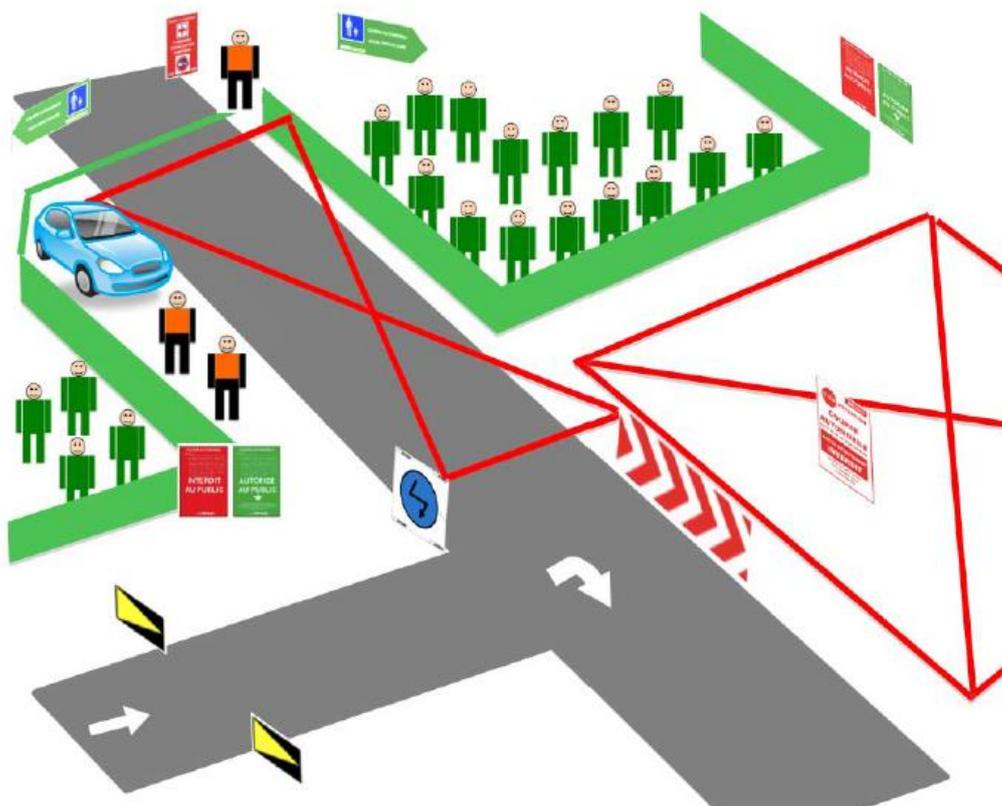
.../...

**2 / Gestion du Public**

L'obsession de l'organisateur technique **doit être la sécurité du public.**

- **Règle n°1 :** Dans une intersection, le public **sera tenu largement à l'écart du risque de sortie de route par « Tout Droit »**. Le public ne devra **JAMAIS** se trouver **dans l'axe de la route d'arrivée** (la seule exception étant la présence d'un talus suffisamment haut et vertical ou d'un aménagement spécifique type séparateur béton) **ni au niveau de celle-ci.**
  
- **Règle n° 2 :** Dans une intersection, le public **sera tenu largement à l'écart du risque d'erreur de direction.** Le public ne devra **JAMAIS** être en **limite d'intersection** sur une route non empruntée, mais **TOUJOURS** largement en **retrait, derrière une rubalise verte.**  
 Pour la même raison, **le poste de commissaire sera lui aussi reculé,** de façon à protéger personnel et matériel ....

La signalétique à mettre en place tiendra compte de ces 2 règles fondamentales et sera réalisée avec les moyens représentés dans l'exemple d'implantation ci-dessous :

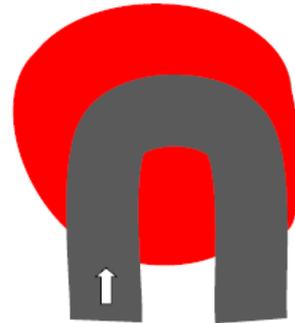


**Fiche Conseil n° 5.4 : AUTRES ZONES A TRES HAUTS RISQUES**

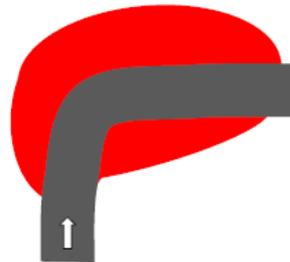
L'intersection ayant été traitée précédemment, et la zone d'arrivée dans le document suivant, voici les 3 autres zones à très hauts risques les plus fréquemment rencontrées. Attention, certaines peuvent aussi se combiner entre elles : intersection en épingle ou saut en courbe

**> L'ÉPINGLE**

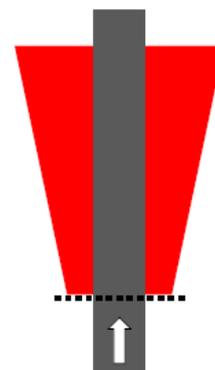
Le virage en épingle est caractérisé par une zone à très hauts risques étendue allant de la zone de freinage en entrée jusqu'à la remise en ligne en sortie, intérieur compris. Attention au très fréquent retour vers l'intérieur à la ré-accelération !

**> LA COURBE**

Le virage en courbe comprend une zone à très hauts risques à l'extérieur depuis la zone de freinage pouvant aller très loin en sortie en fonction de l'angle et de la vitesse de passage. Il en sera de même pour la partie intérieure, moins profonde mais pouvant être très longue également.

**> LE SAUT ou « JUMP »**

La zone à très hauts risques d'un saut débute dès la bosse, s'amplifie à partir de la zone de réception et se prolonge bien au-delà de celle-ci. Plus la vitesse sera élevée, plus la zone devra être allongée et élargie !



**Dans tous les cas, la vitesse sera l'élément fondamental pour déterminer profondeur et longueur d'une zone à Très Hauts Risques !**

**FICHE CONSEIL 5.5 : IMPLANTATION SIGNALÉTIQUE POINT STOP**

