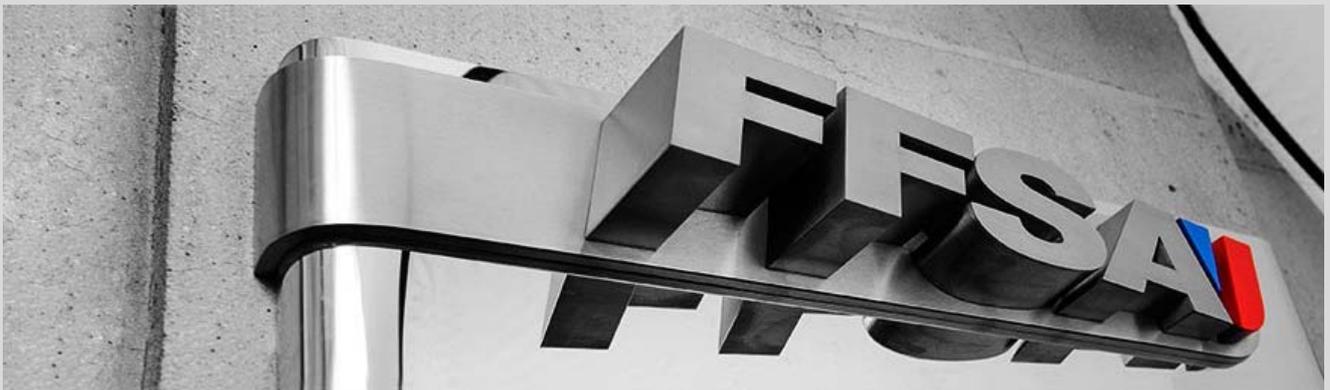


2022

MANUEL FORMATION COMMISSAIRE.®

2-CIRCUIT ASPHALTE.®



SOMMAIRE « CIRCUIT ASPHALTE »

| | |
|--|---------|
| MISSIONS DU COMMISSAIRE « CIRCUIT » | PAGE 03 |
| PRESCRIPTIONS CIRCUIT | PAGE 03 |
| IMPLANTATION DU POSTE | PAGE 04 |
| LE CHEF DE POSTE - BRIEFING | PAGE 05 |
| MESSAGES RADIO « CIRCUIT » - PROPOSITION | PAGE 07 |
| LE VOCABULAIRE | PAGE 09 |
| DRAPEAUX DEDIES AUX COMMISSAIRES | PAGE 10 |
| DRAPEAUX DEDIES A LA D.C. | PAGE 20 |
| L'INTERVENTION | PAGE 22 |
| QUELQUES EXEMPLES DE TRAJECTOIRES | PAGE 26 |
| PROCEDURES IMPLIQUANT LES COMMISSAIRES | PAGE 28 |
| SIGNALISATION LUMINEUSE FFSA | PAGE 37 |
| PROCEDURE « FULL COURSE YELLOW » | PAGE 40 |
| LES PICK-UP | PAGE 41 |



MISSIONS DU COMMISSAIRE SUR LES EPREUVES

Les commissaires de piste sont des officiels dont les missions sont décrites dans le code sportif international (C.S.I.) de la FIA.

Leurs missions consistent à :

- **SURVEILLER** la piste entre le poste (MP - Marshal Post) ou virage (Turn) en amont et le poste (Ou virage) en aval ainsi que les abords du secteur.
- **SIGNALER** aux pilotes une situation qui risque d'exercer une influence sur leur conduite.
- **INTERVENIR** sur la piste lors d'un accident et/ou pour la remettre en état.
- **TRANSMETTRE** oralement à la « D.C. » (direction de course) des renseignements à propos d'accidents et de tout autre événement qui mérite d'être porté à la connaissance du directeur de course.
- **REDIGER** des rapports spontanément ou à la demande de la direction de course pour confirmer par écrit ce qui a été transmis antérieurement par oral

PRESCRIPTIONS CIRCUIT

Les postes de surveillance seront disposés de telle façon :

- ☞ Qu'aucune partie de la piste n'échappe à leur contrôle.
- ☞ Que chacun des postes puisse communiquer **A VUE** avec les postes en amont et en aval ;

Les postes seront bien situés et la distance à vue entre ceux-ci bien réalisée, les membres des équipes doivent être placés de telle façon qu'une intervention rapide de leur part soit toujours possible de n'importe quel endroit du secteur dont ils ont la charge.

Pour permettre l'accomplissement des missions, il appartient à l'organisateur de poster le long du circuit, en des endroits prédéterminés.

Des postes de commissaires composés idéalement de :

- Un chef de poste **OBLIGATOIREMENT** titulaire d'une licence commissaire « A » - chef de poste circuit (EICOACPC)
- Un chef de poste adjoint, titulaire d'une Licence commissaire « A » - chef de poste circuit, ou par défaut commissaire « B » confirmé, si l'effectif l'autorise
- Des signaleurs titulaires de la licence « A » ou « B » ou « C »
- Des commissaires d'intervention titulaires de la licence « A » ou « B » ou « C »

NB : Un commissaire peut être délégué à la radio ou au téléphone, si l'effectif le permet

Pour mener à bien sa mission, chaque poste est équipé de :

⇒ **2 JEUX DE DRAPEAUX, chaque jeu étant composé de :**

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• 2 Drapeaux JAUNES• 1 Drapeau JAUNE à BANDES ROUGES• 1 Drapeau VERT | <ul style="list-style-type: none">• 1 Drapeau BLEU• 1 Drapeau BLANC• 1 Drapeau ROUGE |
|--|--|

NB : Dans certains postes, la direction de course pourra déléguer :

- **1 Drapeau NOIR à ROND ORANGE + un panneau comportant des N°**

NB : Le poste peut en complément, être équipé de feux lumineux reprenant les mêmes dispositions que les drapeaux

MATERIEL DE DOTATION :

- Plaques « SC, FY »
- Extincteurs adaptés au type d'intervention (Eau+ additif, CO², Poudre ABC), voire couverture(s)
- Matériel pour nettoyer et traiter la piste (Balai, souffleuse...), produits absorbants / dispersants, épandeur
- Grappins, sangles et manilles en état
- Gants diélectriques ou mieux composites
- Radio et/ou téléphone

En complément :

- Documents d'implantation du poste/ Rapports d'incident / Liste des équipiers à émarger
Listes des concurrents engagés ou admis à prendre le départ.
Documents techniques divers pour aider lors d'intervention

A cela j'ajoute, les moyens de protection personnel du commissaire

(Voir également pour plus de détails Chapitre « Généralités »)

- Combinaison « Orange » + tenue de pluie
- Gants cuir type soudeur / Chaussures adaptées maintenant solidement les chevilles
- Casquette / Sifflet / Protections auditives
- Calepin / Stylo / Smartphone (Ou montre) / Licence
- Coupe-sangle utile pour sectionner un harnais récalcitrant



DURANT LES EPREUVES NOCTURNES, UN MATERIEL SPECIFIQUE EST UTILISE

- Chasubles réfléchissantes afin d'être rapidement identifié par les pilotes, Si intervention sur la piste
- Plaques réfléchissantes (En remplacement des drapeaux)
- Lampes clignotantes

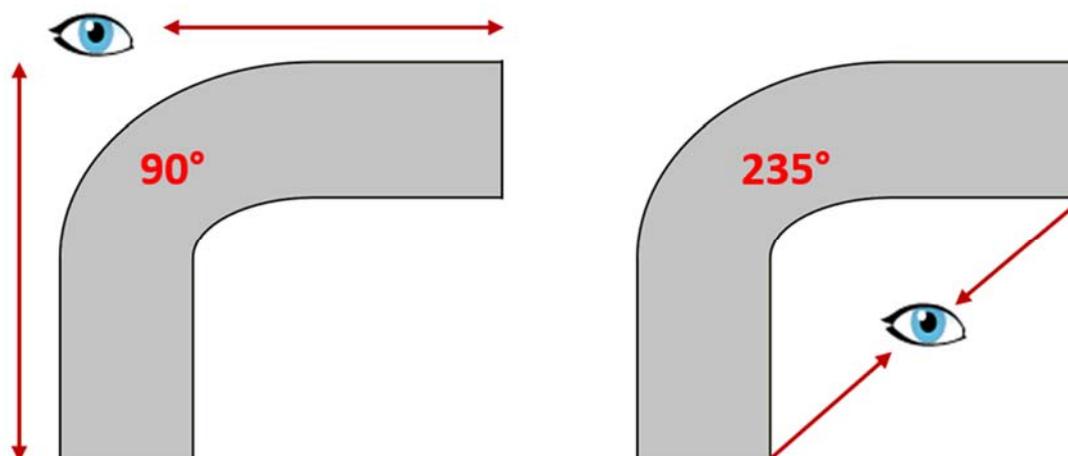
DE NUIT, VOTRE ATTENTION DOIT SE FOCALISER NON SEULEMENT SUR CE QUI SE PASSE SUR LA PISTE, MAIS EGALEMENT AUTOUR DE VOUS

IMPLANTATION DU POSTE

Même si la majorité des circuits propose, aujourd'hui, une implantation type de chaque poste, il demeure malgré tout important que chaque chef de poste connaisse les règles qui en régissent son installation

- ❖ Déterminer les limites du poste (Zone d'action)
- ❖ Etudier les trajectoires de course
- ❖ Vous en déduirez ainsi l'emplacement de la signalisation
Le signal doit être vu AVANT la zone de freinage, sinon le pilote n'a pratiquement plus aucune possibilité de réagir
- ❖ Le signaleur doit bien entendu, être placé à un endroit sécurisé et **VISIBLE DU PILOTE**
Les essais permettent d'ajuster et améliorer, si nécessaire l'implantation
 - Vous en déduirez les zones d'évacuation des épaves
 - Ainsi que l'emplacement des commissaires dédiés à l'intervention

1.EMPLACEMENT DU CHEF DE POSTE



DANS LA MESURE DU POSSIBLE, AFIN DE POUVOIR BENEFICIER DU MEILLEUR ANGLE DE SURVEILLANCE, LE CHEF DE POSTE PREFERERA SE POSITIONNER A L'EXTERIEUR DU VIRAGE. IL POURRA AINSI BALAYER L'ENSEMBLE DE SA ZONE D'UN SEUL COUP D'OEIL



LE CHEF DE POSTE

1. PREAMBULE

Le Chef de Poste est avant tout le manager du poste. En relation avec la direction de course, il s'assure que la sécurité et l'application des règlements sportifs sont appliqués dans le secteur dont il a la responsabilité. Il est également manager d'une équipe de commissaires. Des tâches l'attendent dès son arrivée au poste.

2. ROLE - DEVOIR

Pendant le déroulement normal des épreuves, le chef de poste :

- S'assure de la bonne tenue de ses équipiers
- Surveille le travail des membres de son équipe, en particulier, celui des signaleurs,
- S'efforce de parfaire leurs connaissances et corrige avec tact et bienveillance, les erreurs qu'ils pourraient commettre.
- Promeut le travail et l'esprit d'équipe.
- Forme des stagiaires en les plaçant auprès de licenciés expérimentés.
- S'assure que la couverture au drapeau est bien en place, avant toutes interventions
- Coordonne et dirige avec sang-froid, les activités de l'équipe d'intervention
- Veille en concertation avec la D.C., que toutes interventions soient menées avec célérité, mais en sécurité, de façon que ses intervenants accomplissent leur tâche sans s'exposer inutilement
- S'assure qu'aucun élément extérieur ne perturbe le bon déroulement de l'épreuve
- Rédige les rapports écrits sur les incidents le nécessitant
- SEUL, le chef de poste décide dans le poste

3. ORGANISATION DU POSTE

- **Le chef de poste :**
- Désigne un adjoint, si le poste comporte un effectif important
- **Rappelle les consignes particulières et les règlements de course** (*fort de sa présence au briefing direction de course*)
- Désigne un commissaire expérimenté pour la formation des "primo-licenciés" (S'il y en a)
- Assigne une fonction précise à chacun (Signalisation, intervention, extincteur, ...)
- Précise l'emplacement des matériels mis à disposition, en particulier pour les épreuves nocturnes.

4. LA SIGNALISATION

- **Le chef de poste :**
- Exige de la part de ses signaleurs attention et persuasion envers les pilotes
- Rappelle au passage que la meilleure position pour les signaleurs est en vis-à-vis
- Précise que les signaleurs ne doivent quitter leur poste sous aucun prétexte (sauf cas exceptionnel pour canaliser les concurrents en cas d'obstruction de la piste ou si les voitures ne peuvent passer qu'au ralenti sur une seule file)
- Rappelle l'usage des flèches
- Rappelle la nécessité de présenter un drapeau VERT **AGITE** le plus près possible après l'accident
- Rappelle les cas où il serait souhaitable de mettre en place une canalisation aux drapeaux JAUNES **AGITES**
- Précise les cas particuliers pour les épreuves nocturnes
- Rappelle les procédures "Full Yellow" et "Safety-Car"

5. L'INTERVENTION

⇒ **Le chef de poste :**

- Précise que toute intervention ne se fait que sur ordre et sous la direction du chef de poste (Ou de l'adjoint) et qu'en tout état de cause, jamais sans avoir vérifié au préalable que la signalisation est bien en place
- Explique la nécessité absolue de n'intervenir sur la piste qu'**EN TOUTE SECURITE**
- Explique qu'en intervention, il est préférable de se situer de façon que la voiture fasse écran
- Rappelle qu'un pilote peut se dépanner lui-même, mais sans aide extérieure
- Exige qu'après chaque séance d'essais et chaque course, la piste soit inspectée
- Enfin, il définit les codes visuels et sonores lors des interventions



Pour **INTERVENIR**,
Des petits coups de sifflets brefs.....
**SANS JAMAIS S'ASSURER QUE LA
SIGNALISATION EST BIEN EN PLACE,**
avant de vous élaner



Pour **INTERPELLER**,
Un coup de sifflet long
On ne prend pas le temps de regarder ce qui
arrive....
ON DEGAGE !!!!!



6. CONSIGNES DE SECURITE

Le chef de poste rappelle :

- Le sport auto est un sport à risques et que l'on doit, en conséquence, demeurer vigilant à chaque instant.
- Que vous ne devez jamais tourner le dos à la piste, ni rester groupés, mais au contraire regarder les voitures venir
- D'éviterez de vous appuyer sur les glissières métalliques pour votre sécurité (**On ne répète jamais assez**)
- Que les commissaires ne doivent sous aucun prétexte traverser la piste et/ou de s'exposer inutilement
- Qu'il est nécessaire en cas d'accident, de conserver tout son sang-froid, ne pas s'affoler, crier, même si en certaines circonstances, ce n'est pas évident.
- Que vous n'êtes pas habilité à toucher un blessé (Sauf circonstances exceptionnelles, comme embrasement de la voiture) ce n'est pas votre compétence, mais il est de votre rôle d'assister le service médical dans son intervention

7. COMPORTEMENT

- Le sérieux est de rigueur pendant les essais et la course
- Le respect mutuel entre toutes les personnes (Commissaires, photographes, autres...) s'impose
- Le chef de poste rappelle : Lorsque les voitures évoluent, les commissaires doivent d'abord se concentrer sur tout ce qui se passe sur la piste et ses abords.
Les appels téléphoniques, sms, autres... sont à laisser de côté, que vous êtes en poste.
- A ce propos, par règle de déontologie, le chef de poste rappelle que l'envoi de commentaires et autres photos d'incident(s) sont à proscrire via les réseaux sociaux.
- Enfin il est exigé le rangement et le nettoyage du poste en fin d'épreuve

8. BRIEFING AUX CONDUCTEURS D'ENGINES & D'EXTRACTION

Le chef de poste doit :

- Se présenter au chauffeur et lui expliquer ce qu'on attend de lui (sa mission)
- Choisir en concertation l'endroit et stationnement le mieux adapté pour intervenir
- Déterminer la zone d'action
- Indiquer les zones de dégagement des épaves.
- Vérifier si la nature du terrain permet de manœuvrer dans tous les endroits
- Vérifier que le moteur de l'engin démarre bien
- Demander au chauffeur de démarrer le moteur au moment des départs

9. BRIEFING AUX SECOURISTES ET/OU POMPIERS

Le chef de poste :

- Se présente au responsable ou gradé
- Définit, en concertation, l'emplacement de l'ambulance afin qu'elle soit immédiatement opérationnelle lors d'une évacuation
- Vérifie que le moteur de l'ambulance démarre sans difficulté
- S'assure que le chauffeur a bien connaissance de l'itinéraire d'évacuation et de retour au poste
- Se renseigne sur les moyens à disposition (Médecin, Infirmiers, secouristes...)
- S'informe s'ils disposent de moyens radios spécifiques
- Explique qu'en cas d'accident, ils doivent se tenir prêts à intervenir avec leur matériel
Mais n'interviennent que sous l'autorité du chef de poste et protection des commissaires
- Précise la nécessité de prendre en charge un pilote, même s'il est apparemment indemne
- Exige d'être informé, rapidement, de l'état d'un pilote, afin d'en avertir la direction de course



10. APRES LA COURSE

Le chef de poste :

- Demande à ce que personne ne quitte le poste avant le passage du drapeau à damiers et/ou ordre de la DC
- Fait rassembler l'ensemble du matériel afin de faciliter son ramassage et/ou son rangement
- Fait déposer en vue, le matériel cassé, vide et/ou défectueux pour un remplacement ultérieur
- Fait nettoyer le poste (C'est tout de même mieux de laisser l'endroit propre)
- Remet « la feuille de poste » **complétée (N° licence, N°ASA, présence aux essais, à la course), signée**, éventuellement un rapport sur les prestations de ses équipiers, le matériel radio, au responsable des commissaires ou du préposé au matériel, lors de son passage
- Sans omettre de lui rendre les clés du poste, si celui-ci ferme à clé
- Avant de se séparer, remercie ses équipiers de leur présence et pour leur travail durant le week-end.



MESSAGES RADIO - PROPOSITION

Lors du déroulement de course sur circuit, les ondes sont souvent encombrées par des échanges entre les postes commissaires et la direction de course. Les uns tentant de fournir le plus de précisions possibles sur un évènement survenant dans la zone d'action de leur poste, les autres cherchant à en obtenir afin de déclencher, si nécessaire et dans les meilleurs délais, les moyens adaptés ou les secours.

Nous vous proposons de codifier des messages précisant une situation, rien n'empêchant lors de l'intervention de passer d'un niveau à un autre, si la situation l'exige.

Bien entendu, il sera toujours possible d'ajouter d'autres niveaux, voire d'autres rubriques, mais le but étant de simplifier et non pas compliquer.

Messages Radio - Circuit

Après étude, le GT Commissaire Circuit estime pertinent la mise en place de messages radio d'informations codifiées à destination des DC, lors d'évènements se déroulant dans la zone d'action des postes.

Annonce « voiture faisant un bac à graviers »

- **Bac à graviers niveau 1** : Signifie « Repart seule sans intervention »
- **Bac à graviers niveau 2** : Signifie « Voiture bloquée ou intervention de nettoyage nécessaire »

Annonce « Pluie »

- **Pluie niveau 1** : Début de pluie, pluie fine, ne mouille pas ou peu la piste
- **Pluie niveau 2** : Pluie (Présentation drapeau « Changement adhérence » possible)
- **Pluie niveau 3** : Pluie importante, grosse averse ou orage détrempant la route de course (Présentation drapeau « changement adhérence nécessaire »)

Annonce « incendie dans une voiture »

- **Incendie niveau 1** : Signifie « Le poste maîtrise seul »
- **Incendie niveau 2** : Signifie « Le poste est en mesure de maîtriser, mais la situation risque de lui échapper. Des moyens plus importants doivent être en alerte et envisagés »
- **Incendie niveau 3** : Signifie « L'incendie n'est pas ou plus maîtrisable ». Des moyens plus importants doivent être dépêchés sur place. Ce niveau pourrait être également utilisé dans le cas d'un emballement thermique survenant sur une voiture EL ou VH

Annonce « Incident / Accident »

- **Incident niveau 1** : Repart seule
- **Incident niveau 2** : Voiture bloquée, arrêtée
- **Accident niveau 3** : Voiture accidentée, HS
- **Accident niveau 4** : Crash sur voiture électrique ou hybride
- **Accident niveau 5** : Réserve D.C. lorsque crash entraînant des blessés

CONSIGNES DE SECURITE

En position d'intervention, le commissaire doit sans cesse être attentif à son environnement, en particulier à ce qui se passe sur la piste

- Toujours regarder les voitures qui arrivent, ainsi vous pourrez prévoir une éventuelle situation à risques, comme un pilote qui freine trop tard (ou pas assez) ou une tentative risquée de dépassement.
- Il est absolument proscrit de tourner le dos à la piste, de s'asseoir alors que les autos évoluent
- De même, vous éviterez de vous appuyer contre une glissière de protection



DANGER



- Ou de vous installer dans un endroit qui pourrait devenir un piège si une voiture venait à Sortir ou vous nuire, si vous tentiez de vous échapper, comme vous placer devant un arbre, un ruisseau, un mur....etc.
- Conservez votre sang froid en toutes circonstances, ne vous précipitez pas, ne vous affolez pas et bien sûr,
- Veillez au strict respect des consignes et à l'application de la réglementation
- Ne vous pas exposez pas, surtout inutilement
- Ne traversez la piste qu'en cas d'extrême nécessité
- Pour votre sécurité, ne restez pas groupés

NE RESTEZ PAS GROUPES

⇒ **Vous risquez d'être victime d'un « Strike »**

Vous êtes sur le bord d'une piste, pas au bowling

Pourquoi toutes ces recommandations ?

Parce que nous œuvrons au sein d'un sport à risques et qu'un accident peut survenir très rapidement.

- * Ne perdez pas de vue qu'un véhicule roulant à près de 200km parcourt 55,5 mètres/seconde.
Le temps de réagir et déguerpir pour vous placer en sécurité doit être le plus court possible.



Des Photographes ou des Officiels vous empêchent de dégager en cas de nécessité et/ou gênent vos mouvements ?
Demandez-leur, fermement, de partir...

⇒ **Toujours avec courtoisie**

- Mais faites respecter votre espace vital, pour votre sécurité...et la leur !!

**IL Y A AUSSI VOTRE PROPRE SECURITE A ASSURER
MÊME SI VOUS ETES ENCADRANT, VOUS OFFICIEZ DANS UN SPORT A RISQUES**

VOCABULAIRE

BAC A GRAVIER : Espace à l'extérieur des courbes, rempli de graviers et chargé de ralentir les voitures en perdition

BRIEFING : Réunion d'information dispensée par la direction de course où sont rappelés entre autres, les horaires de déroulement des essais et des compétitions, les points de sécurité. Sont également abordés les différents points du règlement particulier délivré par le comité d'organisation. Il est donc impératif d'y participer

CIRCUIT : Parcours fermé permanent ou temporaire qui commence et prend fin au même point et construit ou adapté spécifiquement pour la course automobile

DECELERATION : Partie de la piste située avant la zone des stands que les pilotes doivent emprunter obligatoirement pour entrer dans les stands

DIRECTION DE COURSE : Centre de surveillance et de direction. Elle doit fournir au directeur de course et à ses assistants toutes les facilités tant en moyens de transmission que vidéos pour l'accomplissement de leurs fonctions.

DRIVE THROUGH : Pénalité infligée à un concurrent, par « une direction de course et/ou un collège de commissaires sportifs, constituant par un passage sur la voie des stands, pour un non-respect des drapeaux, conduite anti sportive....

GRILLE DE DEPART : Emplacement de la piste sur lequel les concurrents viennent se placer dans l'ordre des temps réalisés durant les essais qualificatifs

LEADING CAR / PACE-CAR : Voiture pilote guidant les concurrents lors des tours de reconnaissance et formation

PRE-GRILLE : Zone en dehors de la piste où les commissaires effectuent la mise en place des voitures, afin de les envoyer dans l'ordre sur la piste

PISTE : Route spécialement construite ou adaptée pour être utilisée dans les compétitions. Une piste est délimitée par les bords externes de la surface de course

POSTE DE COMMISSAIRES : Ils sont adjacents à la piste, situés sur une aire stabilisée à l'abri des automobiles qui évoluent sur la piste. Les commissaires assurent la surveillance de la piste et de ses environs immédiats.

PROCEDURES DE COURSE IMPLIQUANT L'ACTION DES COMMISSAIRES :

- Procédure de départ classique ou allégée
- Procédure « Safety-Car » utilisée par la « D.C. », chaque fois qu'une intervention délicate sur la piste risque d'être longue et peut mettre en danger les commissaires chargés de la réaliser
- Procédure « Full Yellow »
- Procédure d'arrêt
Pour certaines d'entre elles, les commissaires ont des actions bien précises à entreprendre et ce quel que soit le poste où ils se trouvent
- **ROUTE DE COURSE** : Partie de la piste matérialisée par 2 bandes blanches ou des bordures et délimitant la zone où doit se dérouler la course
- **SAFETY-CAR** : Voiture chargée de pénétrer sur la piste, sur demande de la direction de course pour régler l'allure, quand pour des motifs de sécurité, la course est neutralisée. Interdiction de dépasser pour les pilotes
- **STOP & GO** : Pénalité infligée à un Concurrent, par « une direction de course et/ou un collège de commissaires sportifs, constituant un arrêt plus ou moins long sur un emplacement défini de la zone des stands avant de pouvoir reprendre la course, pour un non-respect des drapeaux, conduite anti sportive.... Passage sur la voie des stands, pour un non-respect des drapeaux, conduite anti sportive....
- **TOUR DE FORMATION** : Tour de circuit que les pilotes effectuent derrière le pace-car afin que tous les pilotes arrivent sur la grille avec tous les véhicules en ordre de départ
- **TOUR DE RECONNAISSANCE** : Tour de circuit que les pilotes effectuent à la sortie de la prégrille pour venir se mettre sur la grille de départ
- **VOIE DES STANDS** : Voie d'accès aux stands coté piste. La vitesse de circulation y est réglementée
- **WARM-UP** : On entend par « Warm-Up » la séance d'essais libres réservée aux pilotes qualifiés pour participer à la course (Y compris les suppléants)
- **ZONE DES STANDS** : Emplacement d'arrêt des véhicules mis à disposition des concurrents sur un secteur dénommé zone des stands



DRAPEAUX A DISPOSITION DES COMMISSAIRES

1. PREAMBULE

Chaque poste de signalisation est muni au minimum, d'un jeu de drapeaux, avec lesquels les signaleurs avertissent les pilotes des événements pouvant se dérouler dans le secteur de piste dont ils ont la surveillance. Une course automobile en circuit ne pourrait se dérouler sans la présence de signalisation à chaque poste, car les pilotes ignoreraient quel danger les attend à chaque virage.

Les signaleurs doivent donc relayer aux pilotes, au moyen de drapeaux (Ou feux), une information dont ils ne pourraient avoir connaissance

Aujourd'hui, l'ensemble des drapeaux dédiés aux commissaires, sur une directive F.I.A. sont présentés **AGITES**.

Seul le drapeau « changement d'adhérence » est présenté **FIXE**. En effet, la perception des bandes rouges peut être diminuée, ce qui pourrait le faire confondre avec un drapeau jaune **AGITE**

Si une situation anormale persiste (voiture immobilisée sur le bord de la piste...) il n'y a pas généralement pas lieu de continuer à la signaler, de façon à pouvoir réutiliser ces mêmes drapeaux.

La présentation de ces drapeaux doit donc cesser après un délai prédéfini, nécessaire pour s'assurer que tous les pilotes sont informés de la situation.

Toujours attentifs, les signaleurs doivent tenir compte de ce qui se passe dans le secteur dont ils ont la responsabilité, mais également dans les secteurs précédents et suivants, en présentant une signalisation efficace et adaptée.

2. POSTE SIGNALEURS

En principe, le poste signaleurs a déjà été défini par l'organisateur, il est donc rare (mais pas impossible) de devoir le déplacer. Cette action toujours menée en accord avec la direction de course, ne doit, sauf cas exceptionnel, être effectuée qu'au début de la compétition, car les pilotes risqueraient de perdre leurs repères.

En secteur aveugle, la signalisation pourra être doublée et/ou présentée de chaque côté de la piste

⇒ Néanmoins, il est primordial avant tout de comprendre pourquoi, le poste de signalisation a été installé à cet endroit.

- * Ainsi, le signal doit être vu **AVANT** le début du freinage, sinon le pilote n'a pratiquement plus aucune possibilité de réaction,
- * Le signaleur doit être placé à un endroit **VISIBLE PAR LE PILOTE**.

⇒ Les séances d'essais peuvent être le moment pour ajuster l'emplacement le plus judicieux

3. POSITION IDEALE AU POSTE SIGNALEUR



- Les préposés aux drapeaux JAUNE et BLEU doivent s'entraider pour assurer leur sécurité, **EN SE TENANT FACE-A-FACE**
- En effet le signaleur au drapeau BLEU regardant les voitures qui s'approchent, avertira immédiatement le signaleur au drapeau JAUNE qu'un danger se présente et lui permettra de dégager rapidement afin de se placer en sécurité.
- Le préposé au « JAUNE » déployant son drapeau pour signaler un danger entraînant ainsi une interdiction de dépasser, informera immédiatement de son équipier de ce fait.

Bien entendu, il est nécessaire de rester debout, en regardant, toujours avec attention, les voitures arriver.

Vous ne pouvez-vous permettre de perdre quelques précieuses secondes sécuritaires à vous relever, alors qu'une pièce, voire une auto « vole » dans votre direction.

LORS DE VOTRE PRISE DE POSTE, CONSACREZ QUELQUES INSTANTS A ETUDIER VOTRE ENVIRONNEMENT, AFIN DE POUVOIR VOUS ECHAPPER EN CAS D'EVENEMENT, SACHANT QU'IL N'EXISTE AUCUN EMPLACEMENT PARFAITEMENT SECURITAIRE ET QU'UN ACCIDENT SE DERoule SOUVENT DE FACON AUSSI INATTENDUE QUE RAPIDE

4. TENIR ET PRESENTER UN DRAPEAU

Le signaleur doit être en mesure de présenter un drapeau JAUNE en quelques fractions de secondes.

- Aussi, un drapeau ne doit donc pas être posé au sol. Vous perdrez trop de temps pour le ramasser
- Un drapeau ne doit pas négligemment flotter au vent. Un pilote pourrait interpréter une situation qui n'a pas lieu d'être

Il est de votre devoir de vous faire remarquer du pilote, en agitant avec assurance, le drapeau approprié à la situation du moment. N'hésitez à désigner du doigt, le concurrent concerné par votre signalisation (cas d'un drapeau BLEU)



Pour être certain d'être bien perçu, par les pilotes...

⇒ Intégrez la différence de hauteur entre eux assis dans leurs bolides, et vous debout...

Casqués et sanglés, engoncés dans leurs sièges, presque au raz du sol, songez que les pilotes ont souvent une vue quelque peu réduite à cette hauteur

Pour plus d'efficacité et être facilement perçus par les pilotes, adaptez une signalisation en fonction du type de voiture

5. QUAND PRESENTER UN DRAPEAU

Le devoir du signaleur est de présenter au(x) pilote(s), un drapeau dès qu'une situation l'exige. Cette présentation doit s'effectuer de façon réfléchie (on ne fait pas n'importe quoi) avec assurance.

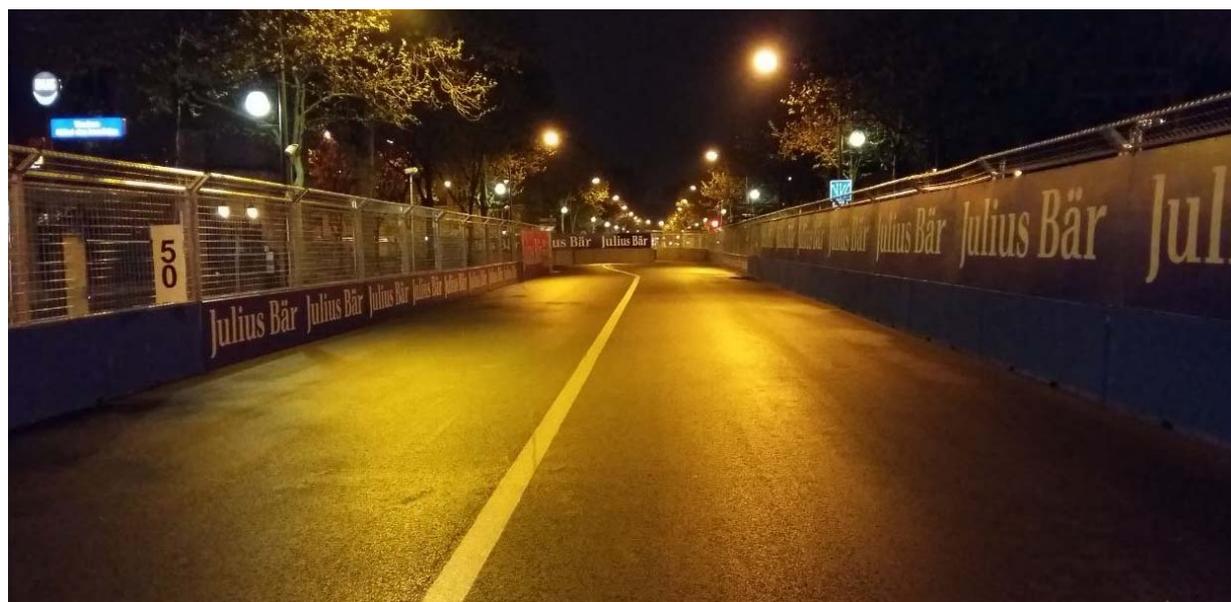
Dans tous les cas, il est nécessaire que le drapeau « jaillisse » à point, pour tomber immédiatement dans le champ de vision du pilote.

- En principe un pilote doit être en mesure de voir votre drapeau aussitôt qu'il s'approche de votre secteur.
- Lorsqu'il entame sa manœuvre pour négocier le virage, il fixe l'intérieur de la courbe et ne vous voit plus.

Il faut donc lui accorder le temps de réagir et de s'ajuster en fonction de l'information que vous souhaitez **clairement** lui transmettre

LE DRAPEAU EN PHASE AVEC LA SITUATION DU MOMENT, DOIT ETRE PRESENTE AVEC ASSURANCE, D'UN GESTE PRECIS, NE LAISSANT AUCUNE AMBIGUITE UN PILOTE A AUTRE CHOSE A PENSER QUE DE S'INTERROGER SUR LE SENS DU MESSAGE QUE VOUS SOUHAITEZ LUI TRANSMETTRE

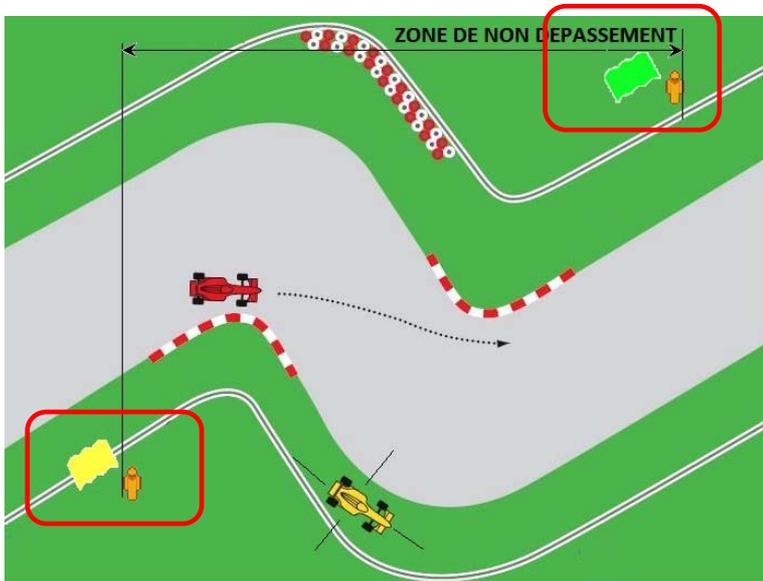
LE DRAPEAU DOIT TOUJOURS ÊTRE CLAIREMENT PERCU PAR LE PILOTE AVANT LA ZONE DE FREINAGE...



6. DRAPEAU JAUNE

Un drapeau JAUNE **AGITE** annonce toujours une zone de danger, qu'elle que soit sa nature.

- * Il avertit les concurrents de la présence d'un obstacle sur ou aux abords de la piste.
- * La présentation du drapeau jaune entraine la neutralisation du secteur.
- * Les pilotes doivent :
 - * Impérativement ralentir
 - * Ne plus se dépasser



PRESENTE **AGITE** au poste commissaire :

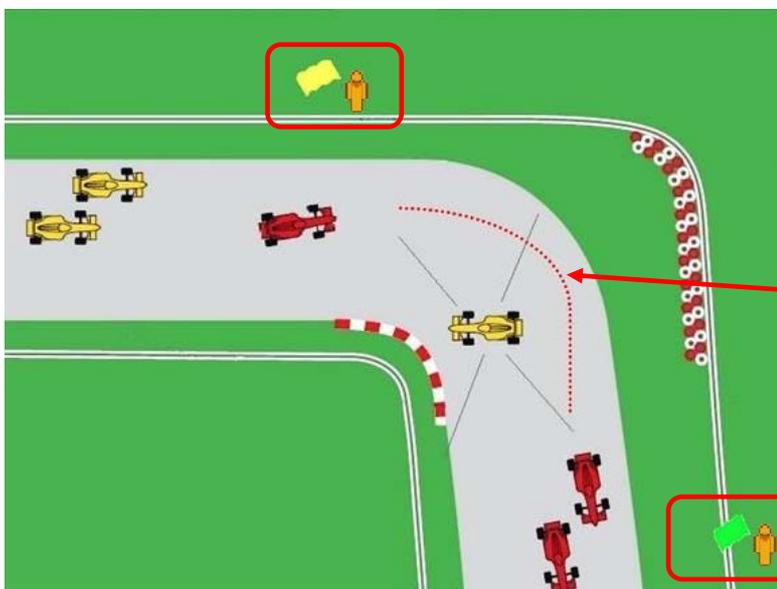
- Réduisez votre vitesse, ne doublez pas
- Soyez prêt à changer de direction.

Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste

PRESENTE **2** tours :

- Consécutifs avant l'endroit dangereux pour signaler aux concurrents, un obstacle n'ayant pu être retiré.
- Tout dépassement est **FORMELLEMENT** interdit

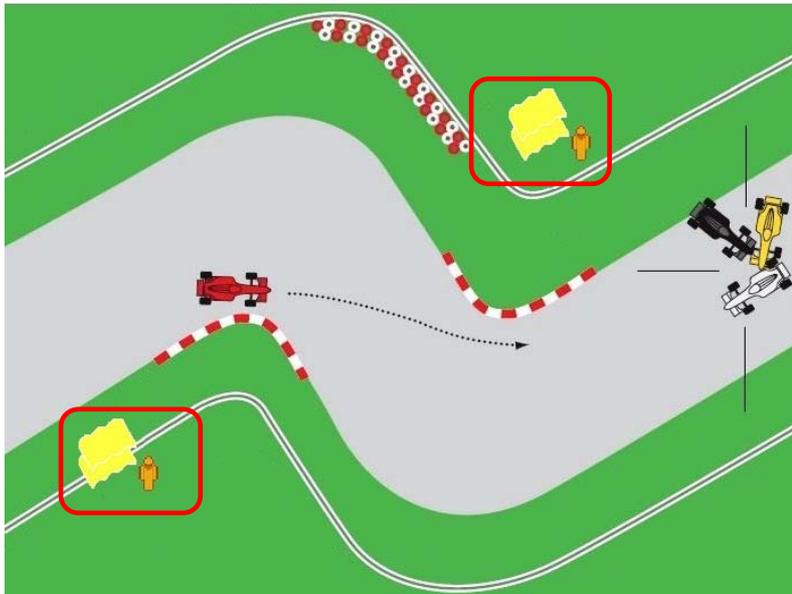
7. INCIDENT SUR LA TRAJECTOIRE



- L'auto rouge modifie sa trajectoire
- Les concurrents suivants ne sont plus autorisés à se doubler
- La zone entre les drapeaux **JAUNE** & **VERT** est dite "**neutralisée**"
- La présentation du drapeau **VERT** en fin de zone d'accident autorise à nouveau les dépassements



8.DOUBLE DRAPEAU JAUNE



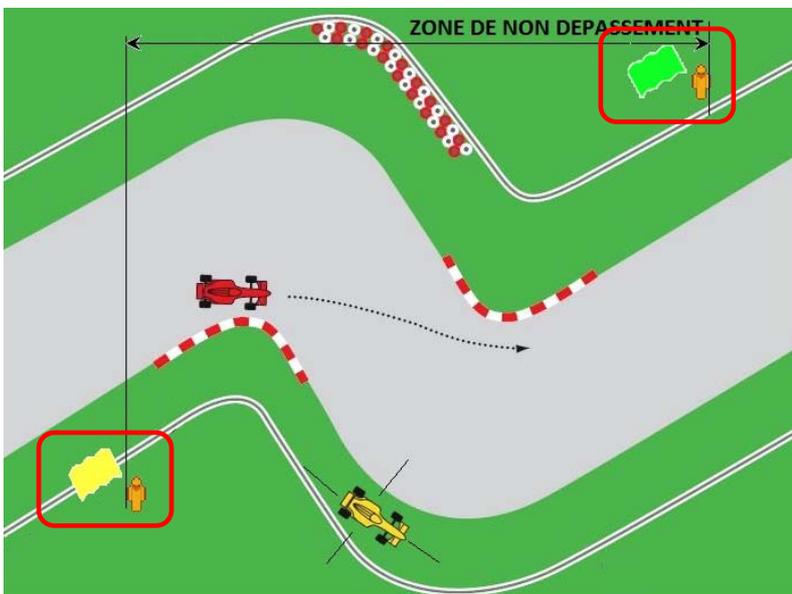
PRESENTE AGITE par un même commissaire :

au poste de signalisation commissaire

Il s'agit d'un signal fort à ne présenter qu'en dernière extrémité.

- * Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas
- Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue partiellement ou totalement la piste.
- * Des commissaires travaillent sur le bord ou sur la piste
- * Ces drapeaux sont présentés par le même commissaire au poste de signalisation se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux
- * Tout dépassement est **FORMELLEMENT** interdit

9.DRAPEAU VERT



PRESENTE AGITE EN DEBUT DE POSTE :

- * Lors de l'ouverture de piste par la voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve, pour indiquer que tout est **OK** au poste
- * Indique le départ d'un tour de reconnaissance ou le début d'une séance d'essais si la D.C. le juge nécessaire
- * Relance après un Safety-Car

OU EN SORTIE DE POSTE (Voire poste suivant)

- * Fin de zone neutralisée ou durant **1** tour pour indiquer un retour de la piste à son état d'origine.
- * Le drapeau VERT indique la fin d'une zone de neutralisation. Afin de perturber au minimum le déroulement de la course, Il doit être présenté **AUTOMATIQUEMENT** au plus près de la fin de l'incident afin de limiter au maximum la zone de non-dépassement.

En franchissant la ligne fictive représentée par la présentation de ce drapeau, les pilotes peuvent à nouveau accélérer et éventuellement entamer une manœuvre de dépassement

EN CAS D'OMISSION DE VOTRE PART, LES PILOTES N'AURAIENT AUCUNE POSSIBILITE DE SITUER LA FIN DE ZONE DE NEUTRALISATION ET NE POURRAIENT, PLUS SE DOUBLER LA COURSE SERAIENT EN CONSEQUENCE, FIGEE !!



CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

Il est évident en vertu de la signification opposée de ces drapeaux, qu'un drapeau vert ne peut être présenté au même poste de signalisation et en même temps qu'un drapeau jaune. On évitera de commettre cette erreur

DEFINITION

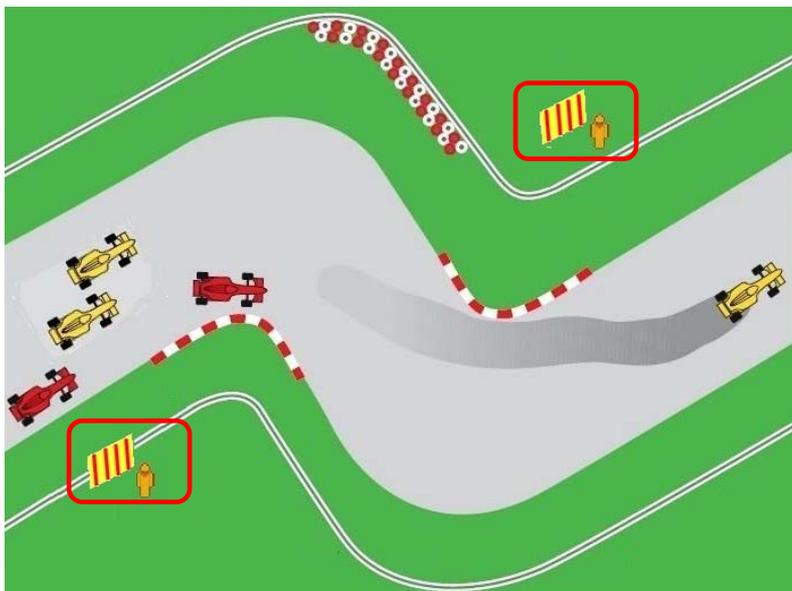
Il indique aux pilotes que l'adhérence de la piste s'est soudainement détériorée dans la zone couverte par le poste où est présenté le drapeau

Ce drapeau est à présenter, chaque fois :

- * Que de l'huile s'échappe d'un véhicule
- * Qu'une trace de liquide suspecte s'étale sur la piste
- * Que du gravillon risque de faire dérapier/glisser des concurrents

Le drapeau « Changement d'adhérence » informe bien d'un danger, mais....

....IL N'INTERDIT PAS AUX CONCURRENTS DE SE DOUBLER



PRESENTE FIXE au poste commissaire

- * Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste dans la zone en aval du poste au maximum durant 4 tours.
- * Est présenté accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le début d'une averse
- * Il n'y a pas lieu de présenter un drapeau VERT dans le secteur aval de celui où le drapeau « Changement d'adhérence » (Jaune à bandes rouges) est présenté.

COMMENT REPERER UNE TRACE D'HUILE ENVENTUELLE

- Chaque fois que plusieurs « tête-à-queue » successifs se produisent dans la zone d'action du poste, alors que les concurrents semblent rouler à une « allure raisonnable »
- Chaque fois qu'une voiture émet un nuage de fumée suspect ou des bruits inquiétants

Sur un circuit à long développement, il peut arriver que la pluie tombe sur un ou deux virages, laissant le reste du tracé parfaitement sec. Sur des carrosseries profilées, le décollement des filets d'air peut détourner les gouttes d'eau et empêcher un pilote de percevoir le début d'une averse qui a déjà bien trempé le virage qui se présente.

L'idéal étant de prévenir les concurrents en tentant de leur indiquer l'origine du changement d'adhérence.

- * S'ils ont déjà rencontré la pluie sur le parcours, ils sont prévenus et votre signal ne les perturbera pas
- * Si votre virage est la première courbe humide qu'ils rencontrent, ils vous sauront grés de les avoir avertis.

CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

Le drapeau « changement d'adhérence » peut être utilisé conjointement avec tous les autres drapeaux, car il ne communique aux pilotes qu'une information pouvant leur être utile, quelles que soient les circonstances.

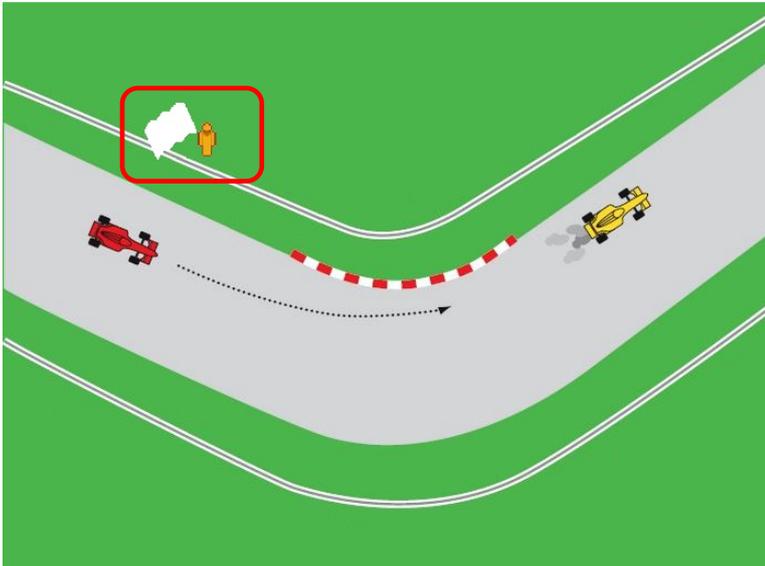


11. DRAPEAU BLANC

DEFINITION

Présence sur la piste d'un véhicule lent. Les pilotes sont ainsi informés qu'ils sont sur le point de rattraper et de dépasser un véhicule se déplaçant sur la piste à une vitesse anormalement lente.

Il peut s'agir d'une auto de course ayant des problèmes mécaniques, ayant crevé... Mais également, d'un véhicule de service, comme une ambulance, un camion venant de remplacer un rail de sécurité...



PRESENTE AGITE

- * Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné.
- * En secteur aveugle, Le drapeau BLANC pourra, dans ce cas précis, être remplacé par un drapeau JAUNE

Lorsqu'il y a présence d'un véhicule de service sur la piste, le drapeau BLANC sera présenté sans hésitation.

Néanmoins, dans le cas d'une voiture de course, il faut insister sur la notion de « **vitesse lente** ». Si on ne peut la définir précisément, soulignons que cette vitesse est celle d'une voiture pouvant engendrer des problèmes aux autres compétiteurs

Ex : La vitesse moyenne en compétition est de 240 km, si une voiture pour un motif quelconque roule à 180 km, le poste signaleur ne présentera pas un drapeau BLANC. Cependant si cette dernière évolue à 90 km, la présentation du drapeau BLANC devient incontournable

CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

Le drapeau BLANC peut être utilisé sans restriction avec tous les autres drapeaux, car il ajoute une information utile qu'elles que soient les circonstances,

Même si le drapeau BLANC annonce un danger, les pilotes ne sont pas tenus de ralentir et peuvent dépasser.

L'auto concernée étant amenée à se déplacer au moins jusqu'à son stand, il n'y a pas lieu de présenter un drapeau VERT

12. DRAPEAU BLEU

Vaste sujet !!! Ce drapeau est considéré comme étant l'aristocratie des drapeaux, il alimente bien des conversations...

DEFINITION

Signal de dépassement. Il s'agit sans doute du drapeau le plus difficile à utiliser, car il requiert jugement et concentration

Lorsque déployé, le drapeau bleu indique à un pilote qu'une ou plusieurs autos plus rapides s'approchent et/ou s'apprêtent à le dépasser.

POUR ETRE EFFICACE, IL FAUT :

- Connaître les voitures et les habitudes des pilotes en course
- Être capable de se concentrer sur la course, sans se laisser distraire par l'environnement
- S'évertuer à fonctionner avec un tour d'avance, afin de pouvoir anticiper
- Avoir un geste net et impérieux afin de se faire respecter par les pilotes et leur inspirer confiance



DURANT LES ESSAIS - PRESENTE AGITE

A une voiture allant se faire dépasser par un concurrent plus rapide

DURANT LA COURSE - PRESENTE AGITE :

COURSE « SPRINT »

A une voiture attardée allant se faire rattraper par la voiture de tête et va par conséquent prendre un tour de retard

De même, il sera présenté avec insistance à pilote refusant le passage aux véhicules de tête ou à une voiture ayant au moins un tour d'avance sur lui

PRESENTE AGITE :

COURSE « ENDURANCE »

A une voiture pour l'informer qu'il va se faire doubler par une voiture plus rapide que lui.

SORTIE DES STANDS - PARTICULARITE :

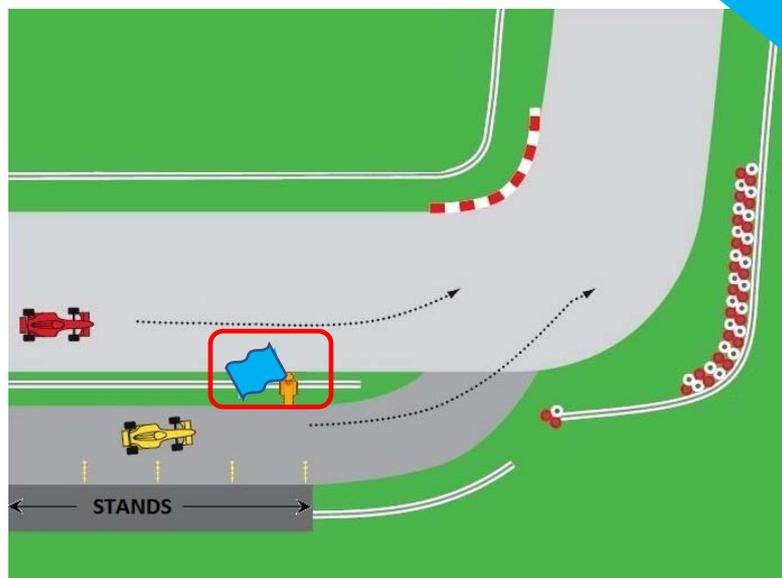
À tout moment, ce drapeau est **PRESENTE FIXE** à une voiture sortant de la voie des stands, alors qu'un ou plusieurs véhicules s'approchent sur la piste

⇒ Ce cas de figure est toujours à l'Annexe H de la FIA. (Art. 2.5.5), mais peu utilisé

Cette pratique est de plus en plus supplantée par la mise en place, en sortie de stands, d'un feu tricolore (**ROUGE - VERT - BLEU**) actionné par un commissaire.

Il est utilisé comme suit :

- * Lors des essais, les conducteurs prenant la piste doivent respecter le feu **ROUGE** ou **VERT**, le commissaire donnant priorité aux véhicules en piste (Art.6.3.5. - Règlement Standard Circuit Asphalte)
- * Lors de la course, un feu clignotant **BLEU** est allumé à la sortie de la voie des stands. (Art.6.3.5. - règlement Standard Circuit Asphalte)



La présentation du drapeau BLEU étant instantané et localisé, ce drapeau doit être immédiatement retiré dès que l'action est terminée, c'est-à-dire le drapeau doit être présenté à la voiture qui va être dépassée et effacé une fois le dépassement effectué

PIEGE A EVITER

Une des grandes tentations du signaleur au drapeau BLEU est de regarder derrière lui pour vérifier s'il y avait motif à présenter ce drapeau. En faisant cela, il n'assure plus la protection du signaleur au drapeau JAUNE, qui rappelle le, tourne le dos aux autos. Il risque par ailleurs de rater un autre dépassement. L'interaction avec le signaleur au drapeau JAUNE est donc souhaitable puisque ce dernier est en position idéale pour confirmer ou non le dépassement prévu.

LA MEILLEURE FACON DE PRESENTER UN DRAPEAU BLEU

Le préposé au drapeau BLEU se doit d'être attentif, vigilant et concentré, prêt à faire usage de son drapeau immédiatement, à tout instant.

Il est important aussi de laisser au pilote visé, le temps de voir et d'intégrer que le drapeau BLEU lui est destiné

Il faut donc présenter le drapeau de façon franche, agité avec des gestes amples, tout en veillant de bien le placer dans le champ de vision du pilote. Afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, nous vous conseillons, également tout en agitant votre drapeau, de désigner le pilote concerné, en le pointant, avec assurance, de l'index de votre main libre.

Dans le cas où une voiture est relativement loin du poste signaleur (Cas par exemple des 24heures Auto), il est nécessaire de lever le drapeau au-dessus de sa tête et de le redescendre à un niveau normal au fur et à mesure que l'auto s'approche.

Enfin rappelez-vous que votre mission principale est d'informer les pilotes d'une situation dont ils ne peuvent avoir connaissance.

Les pilotes se rendent rapidement compte si un signaleur est digne de confiance ou non. Il en découle qu'ils lui accordent leur confiance ou l'ignorent complètement. Lorsqu'un drapeau BLEU est présenté avec justesse, on remarque que les pilotes jettent un regard furtif dans leur rétroviseur et répondent par un petit signe de tête et changent rapidement leur trajectoire en conséquence.

Chaque signaleur au BLEU possède son propre système pour l'aider à se souvenir des voitures. Le meilleur moyen étant de garder en mémoire leur caractéristiques les plus marquantes : la couleur de l'auto, la forme de l'auto, le numéro, Le sponsor, la couleur du casque (cas d'une voiture découverte), ... etc.

CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

Peut-il y avoir la présence d'un drapeau JAUNE et d'un drapeau BLEU simultanément au poste signaleur ?

Vous devriez être en mesure de répondre à cette question.

⇒ Le drapeau BLEU signale à la voiture la plus lente qu'elle va être potentiellement doublée une plus rapide.

La présentation du drapeau JAUNE qui indique « Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction.

Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste ».

Il y a donc contradiction entre les deux drapeaux. Donc par principe, on évitera de présenter ces deux drapeaux simultanément

NB : Il en sera de même lors de la présentation d'un drapeau ROUGE, pour les mêmes motifs.

Tout non-respect de cette situation, entrainera un rapport de la part du chef de poste.

La réglementation est claire et prévoit qu'un pilote sera sanctionné s'il fait preuve d'indiscipline dans un secteur où le drapeau jaune est présenté.

Toutefois, il conviendra de prendre en compte, une action de doublement débuté bien avant le poste de signalisation et se terminant sous la présentation du drapeau jaune.

Les chefs de poste devront alors faire preuve de circonspection.

Il est souvent impossible aux voitures très rapides de ralentir fortement au freinage, sans se mettre en situation dangereuse

⇒ Les signaleurs sont autorisés à utiliser sans problème, simultanément un drapeau BLEU avec un VERT, un BLANC ainsi que le drapeau CHANGEMENT D'ADHERENCE

⇒ AUTRES FONCTIONS DU SIGNALEUR AU DRAPEAU BLEU

Lorsque le drapeau JAUNE est de sortie et empêche tout dépassement dans la zone, le préposé au BLEU peut délaissier temporairement son drapeau et effectuer d'autres tâches, **mais sans quitter son poste de signalisation**.

Pendant son équipier au drapeau JAUNE agite et protège les commissaires en intervention, il peut présenter la flèche directionnelle pour indiquer clairement le côté de piste libre à emprunter

Il assure également la fonction de « Surveillant » et avertit de son sifflet, qu'une voiture est en approche dans la zone d'action du poste

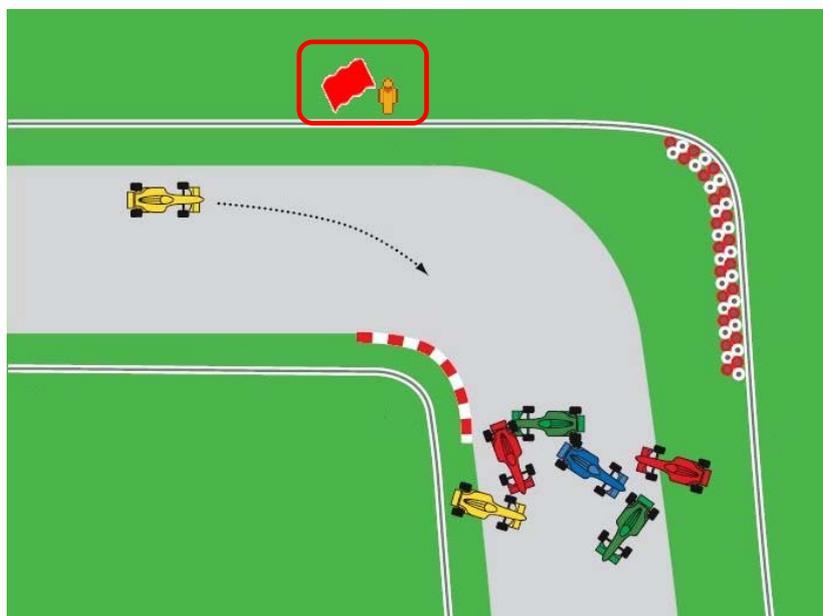
Il peut également se charger du drapeau VERT, dans la mesure où un drapeau JAUNE est présenté en sortie du poste précédent

13. DRAPEAU ROUGE

Ce drapeau ROUGE est toujours présenté **AGITE**, ne devrait être présenté au poste, **QUE** par le chef de poste ou son adjoint

**DRAPEAU DE DIRECTION DE COURSE, IL EST DELEGUE DANS LES POSTES COMMISSAIRES.
CE DRAPEAU NE PEUT ETRE PRESENTE QUE SUR INSTRUCTION DE LA DC, LORSQU'IL DEVIENT
NECESSAIRE D'INTERROMPRE UNE SEANCE D'ESSAI OU DE COURSE**

- * Tous les pilotes doivent ralentir immédiatement, regagner la voie des stands (ou l'endroit prévu par le règlement de l'Epreuve) et être prêts à s'arrêter si besoin.



PRESENTE AGITE :

- * Depuis la ligne de départ pour stopper une séance d'essais ou une course.
- * Est délégué dans les postes Commissaires et ne peut être présenté **QUE** sur ordre de la D.C
- * Tout dépassement est interdit
- * Doit être présenté jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de voiture évoluant sur la piste.

ESSAIS : Les voitures réduisent immédiatement leur vitesse et se dirigent lentement vers la voie des stands

COURSE : Les voitures réduisent immédiatement leur vitesse et se dirigent lentement vers la ligne de drapeau rouge



CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

La présentation du drapeau ROUGE entraîne **le retrait automatique** des drapeaux VERT & BLEU.

Le Drapeau JAUNE (Ou double drapeaux jaunes) peut cependant, être maintenu et présenté

14.SIGNALISATION LUMINEUSE

Elle est utilisée **EN COMPLEMENT** des drapeaux qui demeurent **LE STANDARD**.

Des feux pourront être utilisés pour compléter les drapeaux agités rouge, jaune, vert, bleu ou blanc.

Ils doivent avoir une saturation de couleur suffisante pour pouvoir les différencier nettement

d'une autre couleur quelles que soient les conditions lumineuses ambiantes

Cette signalisation lumineuse devrait être d'une puissance et de taille suffisamment importante

afin d'être repéré sans risque d'erreur par les pilotes depuis une distance de 250m en plein soleil.

Ils doivent être orientés de telle manière que le maximum de leur surface soit visible des pilotes pendant la période de temps la plus longue.

Ils peuvent être commandés à partir des postes commissaires ou à partir de la « D.C. » (Feux Rouges)

16. AUTRE SIGNALISATION

EXTINCTEUR

Un extincteur portatif peut-être présenté ostensiblement à la vue d'un pilote afin de l'informer qu'un feu s'est déclaré à bord de son auto, sans que ce dernier s'en soit rendu compte.

Nous aborderons plus en détail ce sujet au chapitre « incendie »



DRAPEAUX DE DIRECTION DE COURSE

1. DRAPEAU NATIONAL

Nous ne nous étendrons pas sur le drapeau NATIONAL toujours à disposition de la direction de course et présenté depuis une voiture officielle, lors de l'ouverture de la piste à la compétition ou en tant que signal de départ d'une course en **ABAISSANT** ce même drapeau (Art. 2.5.4.1. - Annexe H)



2. DRAPEAU A DAMIER

...Tout comme l'usage du drapeau à DAMIER NOIR & BLANC, toujours à disposition de la direction de course, présenté depuis une voiture officielle lors de la fermeture de la piste à la compétition. Par ailleurs, Il est présenté AGITE depuis la ligne d'arrivée pour signifier la fin d'une course ou d'une séance d'essais



3. DRAPEAU ROUGE

Ainsi que nous l'avons étudié au chapitre précédent, ce drapeau est en principe délégué dans les postes commissaire.

Il ne peut être présenté **AGITE, QUE** sur ordre de la direction de course

- * Tout dépassement est formellement interdit
- * Doit être présenté jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de voiture évoluant sur la piste.

4. DRAPEAU A ROND ORANGE

Délégué par la direction de course dans certains postes commissaires clés sur les circuits à grand développement.

PRESENTE **FIXE** - TOUJOURS ACCOMPAGNE DU N° DE LA VOITURE CONCERNEE

Il est utilisé pour informer le pilote concerné que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes et qu'il doit s'arrêter **OBLIGATOIREMENT** à son stand, dès le prochain passage

Les commissaires doivent signaler l'incident à la « D.C. », et surveiller le cheminement de la voiture sur le circuit, jusqu'à son arrêt complet et redoubler de vigilance.



5. DRAPEAU TRIANGLE NOIR & BLANC

PRESENTE **FIXE** - TOUJOURS ACCOMPAGNE DU N° DE LA VOITURE CONCERNEE

Ce drapeau est présenté au pilote durant **1** tour.

Il constitue un avertissement indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite soumise à investigations.

Ce drapeau peut être présenté à des postes commissaires en complément de la ligne de départ si la « D.C. » le juge nécessaire

Si le concurrent ne change pas de comportement, les choses se gâtent pour lui, avec le drapeau suivant.

6. DRAPEAU NOIR

PRESENTE **FIXE** - TOUJOURS ACCOMPAGNE DU N° DE LA VOITURE CONCERNEE

Présenté durant **4** tours max, il indique au pilote concerné qu'il doit s'arrêter **OBLIGATOIREMENT**, la prochaine fois qu'il s'approchera de l'entrée de la voie des stands, à son stand ou à l'endroit désigné dans le règlement particulier ou dans le règlement du championnat.

NB : La décision de présenter les 2 derniers drapeaux est du ressort de la « D.C. », cependant cette décision pourra être prise par le collège des commissaires sportifs sous réserve que cela soit écrit dans le règlement particulier.

* Ce drapeau n'est pas toujours délégué dans les postes commissaires



L'INTERVENTION

1. GENERALITES

Les commissaires délégués à l'intervention doivent agir sous la direction d'un chef de poste (Ou de l'Adjoint), **QUE** sous protection de drapeaux et/ou de feux JAUNES auprès de toutes voitures immobilisées dans leur secteur de piste et les dégager dans les meilleurs délais.

POUR VOTRE SECURITE, LES INTERVENTIONS SUR LA PISTE OU SES ABORDS NE DOIVENT S'EFFECTUER QUE SOUS PROTECTION DE DRAPEAUX JAUNES OU DE FEUX CORRESPONDANTS

Leurs missions :

- Si simple arrêt, se déplacer rapidement avec précaution, vers la voiture afin de se renseigner et rendre compte à la « D.C. »
- Se porter au-devant de la voiture accidentée, toujours muni d'un extincteur, afin de circonscrire tout départ de feu éventuel
- Si accident, dégager de la piste ou de ses abords, les voitures accidentées, dans les plus brefs délais
- Evaluer si une voiture arrêtée, peut être tractée ou doit être enlevée par un engin de levage.
- Guider et aider l'engin de levage / dépannage vers les lieux de l'accident.
- Porter assistance aux pilotes accidentés lors de l'accident, sans essayer, sauf cas particulier, de l'extraire du véhicule. Ce n'est pas votre rôle
- Guider et permettre au « médical » d'intervenir rapidement et en toute sécurité, sous votre protection
- Vérifier l'état de la piste, retirer les débris et traiter si besoin toutes traces ou taches d'huile
- Un balayage complémentaire « musclé » sera nécessaire en fin de séance d'essai et/ou de course, pour enlever graviers, résidus divers
- En cas d'évènement grave ou tragique, les équipes offriront leur aide pour faire écran autour de l'épave / victime avec des couvertures afin de tenir la presse et les curieux à distance.
- Il va de soi que même si sollicité par la presse, le commissaire s'abstiendra de tout commentaire sur un évènement venant de se dérouler ce n'est pas notre rôle.



NB : Dans tous les cas, le commissaire dédié à l'intervention doit rester en vigilance tant que les voitures évoluent, même si parfois reconnaissons-le, une certaine monotonie s'installe.

D'ailleurs, il est possible que durant une bonne partie de la journée, aucun évènement marquant ne perturbe la vie du poste et les intervenants relâchent leur attention.

C'est à ce moment qu'une auto sort de piste...et les commissaires doivent gérer l'intervention, « à froid », de façon efficace Rappelons que toutes sortes d'incidents peuvent se produire en piste, même lors des tours de formation et/ou de décélération. Le commissaire doit donc être attentif aussitôt que les autos entrent en piste

NB : Lors d'intervention, la fonction de commissaire requière d'agir sans précipitation, dans le calme et jugement.

Un « intervenant » stressé, énervé sera inefficace, dangereux pour lui et ses équipiers, car il oubliera les principes les plus élémentaires de sécurité.

Une connaissance technique des voitures peut faciliter le travail des équipes. Idéalement, il serait profitable de pouvoir examiner les voitures dans les stands ou les paddocks. Les points intéressants à connaître sont :

- L'emplacement du coupe circuit et son fonctionnement (Tirer, pousser, tourner...)
 - L'emplacement de l'installation d'extinction (E) et son fonctionnement (Tirer, pousser, tourner...)
 - L'emplacement de la batterie
 - Mise au point mort (Particulièrement vrai pour les monoplaces) de la boîte de vitesses, extraction de volant, point de soulèvement
 - Ouverture de certaines portes (Voitures du WEC, notamment)
 - Comment ouvrir un harnais de sécurité
 - Comment ouvrir la visière en fonction des différents modèles de casques
- Nous sommes souvent bien démunis devant ces quelques obstacles



VOTRE FONCTION IMPLIQUE QUE VOUS DEVEZ :

- Surveiller la zone d'action du poste
- Appliquer immédiatement une signalisation adaptée en fonction des événements
- Conserver calme et sang-froid, en toutes circonstances, N'intervenir que sur ordre de du chef de poste, mais jamais pour votre propre sécurité, avant d'avoir vérifié que la signalisation appropriée est bien mise en place (Drapeau Jaune)
- Informer votre chef de poste de toutes anomalies constatées, dans la zone d'action du poste

EXTINCTEUR

- Un incident bénin comme une auto dérapant et s'immobilisant dans le bac à gravier, sans taper aucun obstacle. Mais une durite d'huile ou d'essence, crevée en passant sur des vibreurs et coulant sur un pot d'échappement brulant ou sur des freins surchauffés sont susceptibles entrainer un départ de feu.

**POUR ETRE PLUS EFFICACE DANS SON INTERVENTION ET LIMITER TOUT RISQUE DE DEPART DE FEU
LE COMMISSAIRE PARTIRA SYSTEMATIQUEMENT MUNI D'UN EXTINCTEUR**

2.LE LEVAGE

- Aujourd'hui la plupart des circuits, sont dotés de moyens de levage pour œuvrer dans les bacs à graviers.
 - L'outil idéal reste l'élévateur, capable d'évoluer dans un bac sans s'enliser et de soulever une épave pour la dégager vers une zone sécurisée
- * Dans tous les cas, que l'intervention soit mécanisée ou non, il est important de s'informer lors du briefing, afin de se mettre en accord sur les méthodes à entreprendre



3.GESTE COMMANDEMENT ENGIN LEVAGE

Aujourd'hui, les engins de levage intervenant dans les bacs à graviers pour dégager une voiture en panne ou accidentée sont banalisés. La conduite de ces engins est parfois laissée « à discrétion des commissaires » formés, voire habilités sur certains circuits.

Les gestes de commandement uniformes à tous les circuits pour le commissaire dirigeant la manœuvre de guidage de ces engins, non seulement dans le but d'être réactif et efficace dans l'intervention, mais aussi d'éviter d'éventuels accidents pouvant survenir par suite d'une mauvaise compréhension au cours des manœuvres

Le responsable de manœuvre devrait revêtir une ceinture gilet de visibilité, homologué  afin d'être immédiatement identifié par le conducteur de l'engin



Prise de commandement



Arrêt de mouvement



Indiquer la direction



Indiquer une distance horizontale



Monter la flèche



Baisser la flèche



Descente de la charge



Montée de la charge



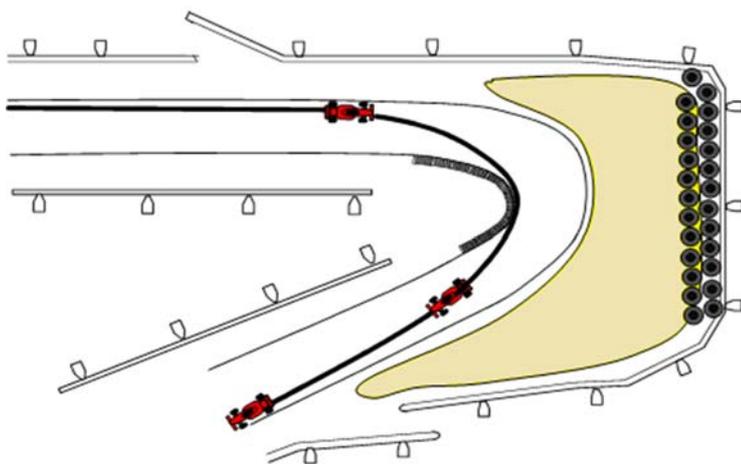
Déplacement horizontal



Arrêt de prise de commandement



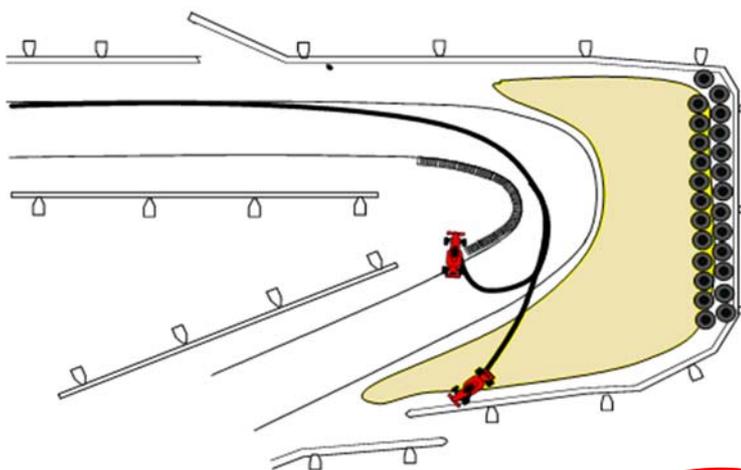
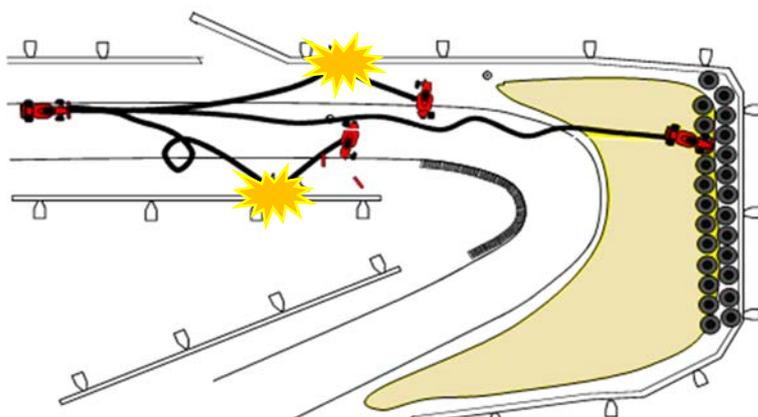
QUELQUES EXEMPLES DE TRAJECTOIRES



Un pilote préférera sacrifier l'entrée d'une épingle à la sortie pour accélérer le plus tôt possible

1. LES ZONES DE SORTIES DE ROUTE

Les sorties **AU FREINAGE** sont parmi les plus dangereuses, car se produisent à haute vitesse. Elles peuvent se produire à la suite d'un freinage trop violent qui déstabilise la voiture, ou suite à un incident mécanique. Les chocs de part et d'autre de la piste engendrent fréquemment des effets de billard



Le **TOUT-DROIT** pour l'absence de freinage provoque également des chocs à grande vitesse

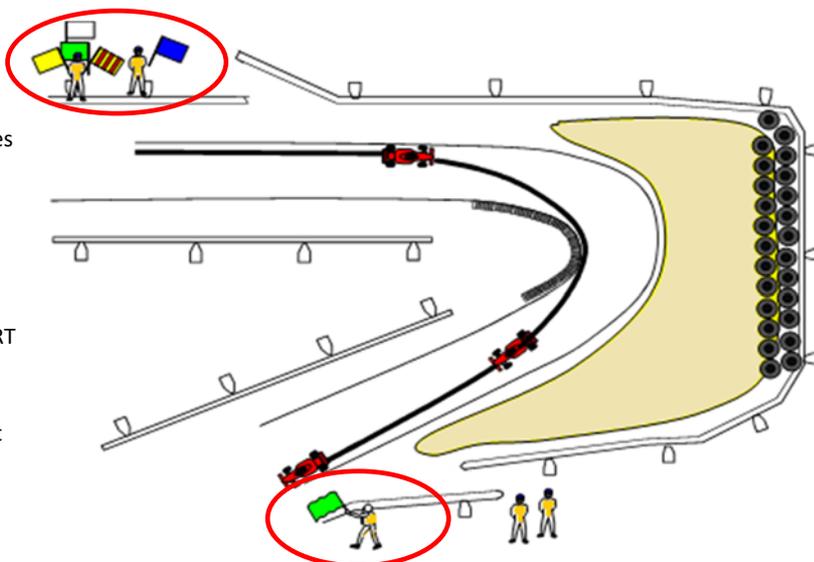
Le **TETE A QUEUE** à l'accélération par survirage ou à la sortie à l'extérieur par sous-virage s'avère souvent moins grave, puisqu'intervenant après la phase de ralentissement...

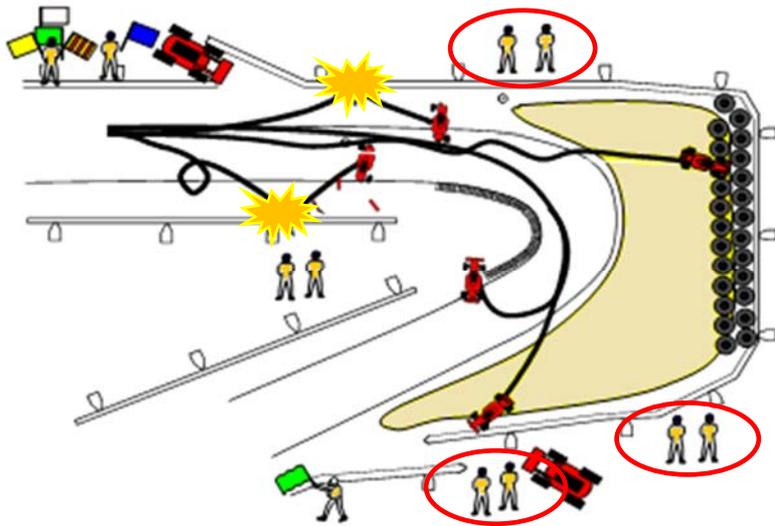
Ce qui ne veut pas dire que cette situation est à négliger

Nous disposons maintenant de connaissances pour placer les signaleurs

- Celui en entrée de poste appelé « Verrouilleur » est au drapeau JAUNE. Il est visible avant le début du freinage coté trajectoire
- Le signaleur en sortie de poste sera doté du drapeau VERT

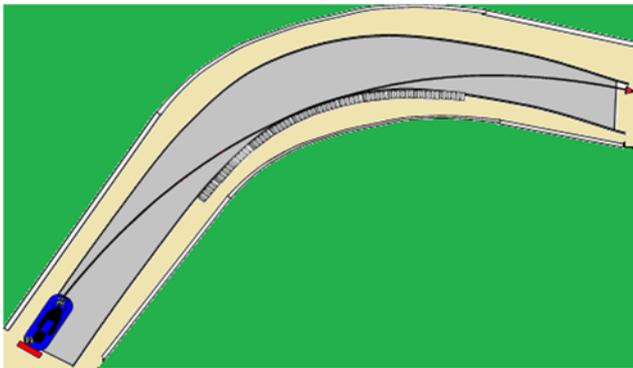
Dans les deux cas (Schéma de droite et ci-dessous), les signaleurs doivent être parfaitement protégés car se situant par nécessité, à proximité de la piste



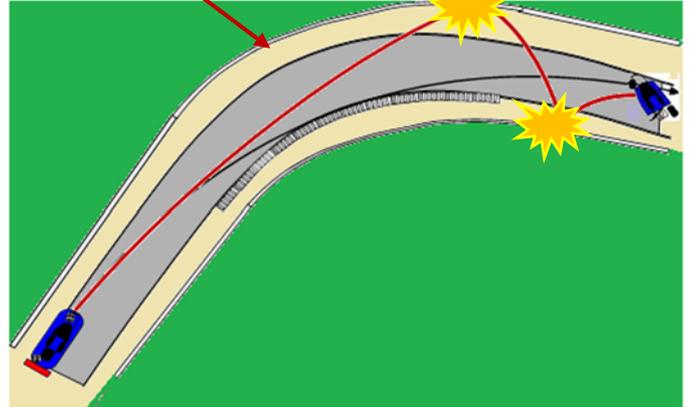
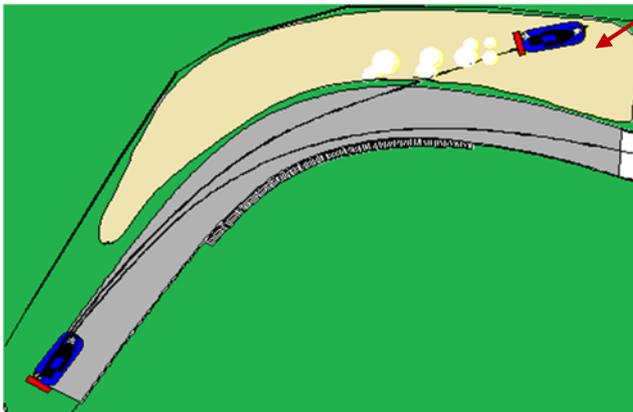


- ⇒ Les zones de sortie de route nous renseignent sur l'emplacement des équipiers d'intervention :
- * En sécurité derrière les rails, à proximité des accès à la piste et des moyens d'intervention.

QUELLE QUE SOIT LA CONFIGURATION DE VOTRE POSTE, TANT QUE LES VOITURES EVOLUENT SUR LA PISTE, SOYEZ VIGILANT, PRUDENT



- Dans le cas d'une courbe rapide, la trajectoire est quasi symétrique, mais la vitesse beaucoup plus élevée rend les incidents plus graves
- Les sorties de routes sont différentes suivant que la structure du circuit autorise des largeurs et/ou des bacs à graviers, où se trouvent enserrés entre 2 rangées de glissières
- Dans ce dernier cas, on retrouve le phénomène « Billard »



2. LA LIGNE DROITE

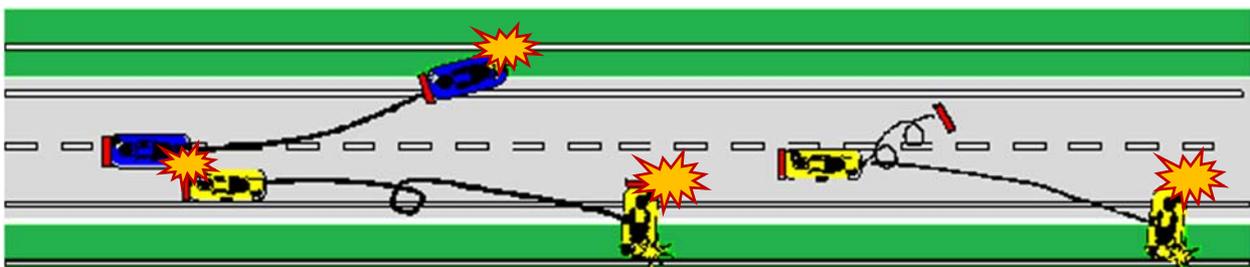
Les incidents peuvent être multiples :

- Accrochages
- Pertes d'éléments

Il n'y a pas d'implantation fixe en ligne droite. Les signaleurs se placent en entrée de poste,

Les équipiers restent en attente à distance respectueuse de la piste, toujours vigilants

C'est un poste où il se passe rarement quelque chose, mais lorsque cela arrive, c'est toujours grave !!



PROCEDURES IMPLIQUANTS L'ACTION DES COMMISSAIRES

1. PREAMBULE

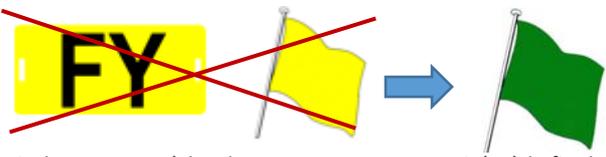
Bien que les commissaires ne soient pas initiateurs des différentes procédures utilisées en circuit, ils ont un rôle à tenir et une méconnaissance des actions à entreprendre peut entraîner de graves erreurs dans le déroulement de l'épreuve.

Les procédures dans lesquelles les commissaires ont des actions précises à entreprendre et ce quel que soit le poste qu'ils occupent le long du circuit :

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ Procédure "Full Yellow" ✓ Procédure "Safety-Car" | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Procédure Classique de départ |
|---|---|

2. NEUTRALISATION DES ESSAIS - « FULL YELLOW » (ou JAUNE TOTAL)

A la suite d'un accident d'importance ne réclamant cependant l'arrêt des essais par présentation d'un drapeau ROUGE, le directeur de course pourra déclarer la session sous « JAUNE TOTAL » ou « FULL YELLOW »

| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise de la course sous régime « FY » | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sur ordre du D.C., tous les postes de signaleurs commissaire agiteront le drapeau JAUNE et présenteront des panneaux « Full Yellow » pendant toute la durée de l'intervention. <div style="text-align: center;">  </div> <p>NB : Un double drapeau JAUNE agité sera présenté conjointement dans la ou les zone(s) concernée(s) par l'accident</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ SI des écrans d'affichage vidéo sont en place, le Directeur de Course fera afficher sur ceux-ci la mention "Jaune Total" ou "Full Yellow". |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Accès voie des stands | <ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir de cet instant, les pilotes doivent réduire considérablement leur allure, notamment dans la zone où se situent le ou les incidents où ils devront être prêts à s'arrêter. ▪ L'accès à la voie des stands et sa sortie restent ouverts. |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tout temps au tour enregistré après que le signal de "Jaune Total" ou "Full Yellow" soit donné ne sera pas pris en considération. ▪ S'il est prouvé qu'un pilote ne ralentit pas suffisamment pendant cette procédure, une sanction pourra être prise par le Collège des Commissaires Sportifs pour non-respect des drapeaux. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fin de la procédure et le retour à la normale | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une fois le(s) problème(s) résolu(s), le directeur d'épreuve autorise à nouveau la reprise des essais en affichant un message sur les moniteurs. ▪ A ce stade, tous les postes de commissaires remplacent les drapeaux JAUNE et les panneaux « FY » par des drapeaux VERT agités durant 1 tour <div style="text-align: center;">  </div> <ul style="list-style-type: none"> ▪ À partir du moment où les drapeaux verts seront agités, à la fin de la neutralisation sous "Jaune Total" ou "Full Yellow", les temps au tour seront à nouveau pris en considération. |

CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

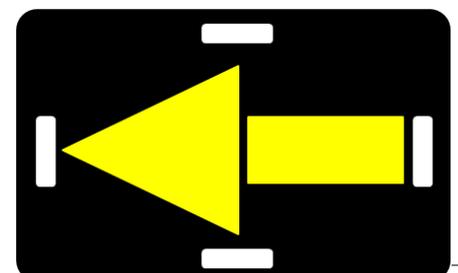
Le drapeau JAUNE est d'une telle importance que les autres drapeaux doivent s'ajuster en conséquence

LES FLECHES

Les flèches sont utilisées complément du drapeau jaune et présentées depuis le poste signaleur. Elles indiquent aux concurrents lors d'un accident, le côté libre de piste à emprunter, d'une intervention sur la piste ou ses abords

INDICATIONS AUX PILOTES :

- ⇒ **Pointe de flèche orientée côté gauche** : Dirigez-vous vers la gauche de la piste
- ⇒ **Pointe de flèche orientée côté droit** : Dirigez-vous vers la droite de la piste
- ⇒ **Pointe de flèche orientée vers le bas** : Dirigez-vous vers le centre de la piste

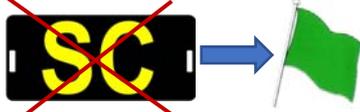


3. PROCEDURE SAFETY-CAR

NOUVEAUTE - 2022

Sur décision du Directeur de Course, la voiture de sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course si des concurrents ou des officiels courent un danger immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course (Art.7.3.3. - Règlement Standard Circuit Asphalte)

Quand l'ordre sera donné d'utiliser la voiture de sécurité, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités des panneaux «SC» pendant la durée de l'intervention

| ACTION ENTREPRISE | ROLE DES COMMISSAIRES |
|---|---|
| <p>* Quand l'ordre sera donné d'utiliser la voiture de sécurité, (Art. 7.3.3.1)</p> <p>La voiture de sécurité, feux ORANGE allumés, partira de son emplacement et gagnera la piste, pour se placer dès que possible devant la voiture en tête de la course</p> | <p>⇒ Tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux JAUNE agités des panneaux « SC » pendant la durée de l'intervention</p>  <p>Dans la ou les zones concernées par un incident seront présentés les doubles drapeaux JAUNES agités</p> |
| <p>Toutes les voitures en course doivent se mettre en file, une par une derrière la voiture de sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture.</p> <p>Pendant que la voiture de sécurité sera en service, les voitures concurrentes pourront entrer dans la voie des stands, mais elles ne pourront regagner la piste que lorsque le feu VERT à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la voiture de sécurité et la file de voitures qui la suit passeront devant la sortie des stands, ou seront sur le point de le faire.</p> |  |
| <p>* Lorsque le directeur de course rappellera la voiture de sécurité, ses feux ORANGE seront éteints.</p> | |
| <p>* Quand le « SC » éteint ses feux,</p> | <p>⇒ Tous les drapeaux sont retirés, seuls restent les panneaux, c'est le signal que la relance va avoir lieu</p>  |
| <p>* Quand le « SC » entre dans les stands,</p> | <p>⇒ Les panneaux sont retirés et le drapeau VERT est montré uniquement sur la ligne de relance.</p>  <p>⇒ En cas de plusieurs SC, le drapeau VERT est montré sur chaque ligne de relance spécifiée lors du briefing.</p> |
| <p>* Dans l'intervalle entre l'extinction des feux et le drapeau VERT, le panneau « SC » restera montré uniquement à la sortie des stands afin de prévenir les pilotes sortant des stands que la relance va avoir lieu et qu'ils devront attendre le passage sur la ligne de relance pour dépasser de nouveau.</p> <p>* Cependant, si au moment de la présentation du drapeau VERT, les premiers concurrents sont déjà sur la ligne, ou à l'endroit défini avec chaque circuit, le feu de sortie des stands sera mis au ROUGE jusqu'au passage de la dernière voiture du peloton.</p> |  |

NB : (Art. 7.3.3.2). En cas de mauvaises conditions d'adhérence ou de visibilité, le Directeur de Course a la possibilité de donner le départ sous le régime de « Safety Car ».

Les voitures quitteront la grille de départ en file indienne et non deux par deux. Au niveau de chaque ligne, la voiture située dans la file de la "pole position" se placera la première. Dans ce cas, il n'y aura aucun tour de formation et le décompte du temps de course commencera lorsque la voiture de sécurité quitte la grille de départ. Les panneaux "SC" seront présentés sur la ligne de départ et à tous les postes. La fin de la procédure « Safety Car » se fera conformément à l'Article 7.3.3.1.



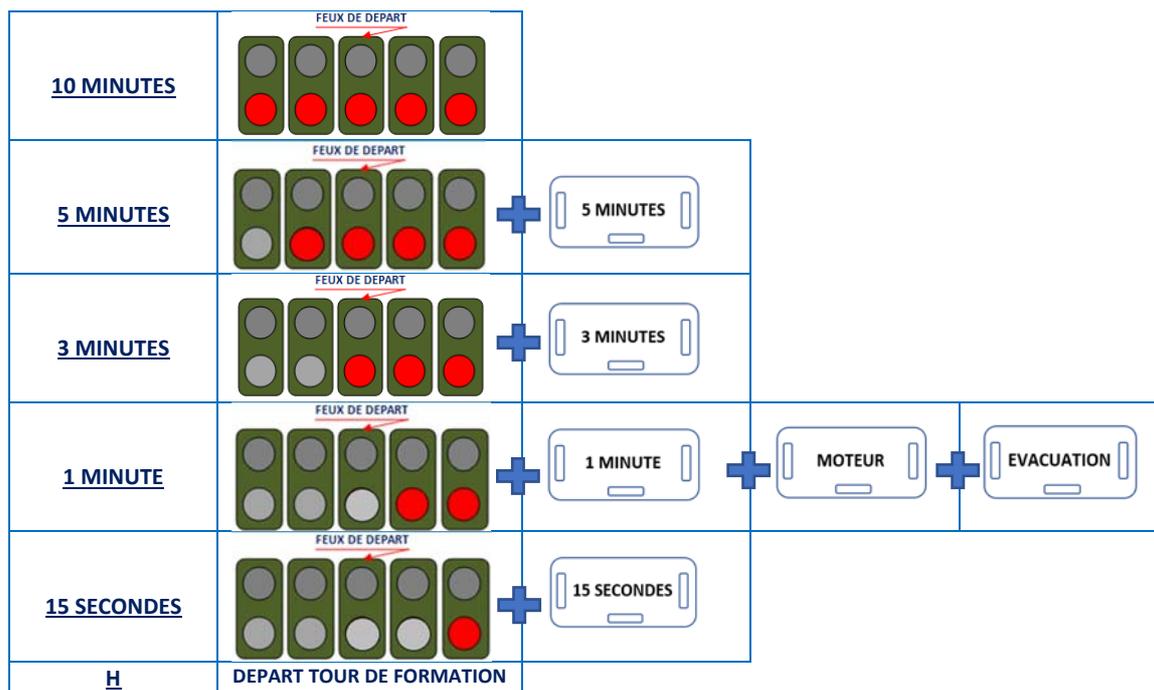
4. PROCEDURE CLASSIQUE DE DEPART

| ACTIONS ENTREPRISES | ROLES DES COMMISSAIRES |
|--|---|
| <p>Les autos étant dans le parc concurrent, rejoignent une prégrille à proximité de la piste au minimum 20 mn avant l'heure d'ouverture de la prégrille.</p> <p>La prégrille est ouverte 15 mn avant l'heure théorique du départ de la course et le feu VERT sera allumé à la sortie de la zone des stands.</p> | <p>Les commissaires de prégrille pointent les concurrents présents et les classent dans l'ordre</p> |
| <p>Le responsable de la prégrille fait partir un par un les pilotes pour un tour de reconnaissance du circuit.</p> <p>Ceux-ci se rangent sur la grille de départ dans l'ordre de départ de la course. Le directeur de course peut, s'il le juge nécessaire, autoriser plusieurs tours de reconnaissance mais le passage par la zone des stands n'est pas autorisé. S'il intervient, il sera considéré comme un arrêt aux stands après le tour de reconnaissance.</p> <p>La prégrille ferme 10 mn avant l'heure théorique du départ de la course et le feu ROUGE est mis 1 mn plus tard à la sortie de la zone des stands pour permettre à la dernière voiture de quitter cette zone.</p> | <p>Si un pilote s'arrête sur le circuit et n'est pas en capacité de repartir avant le passage du véhicule serre-file, les commissaires se doivent de le ranger dans une zone sécurisée.</p> <p>Le concurrent est considéré HORS COURSE</p> |
| <p>Dès l'arrivée des voitures sur la grille de départ, le panneau STOP MOTEUR est présent et les feux ROUGES sont allumés afin de permettre aux pilotes de visualiser leur emplacement.</p> | <p>Les commissaires de grille, portant les panneaux de numérotation de ligne, guident les concurrents vers leur emplacement sur la grille</p> |
| <p>Dès l'arrivée des autos sur la grille de départ, le panneau STOP MOTEUR est présenté et les feux ROUGES sont allumés pour permettre aux pilotes de visualiser leur emplacement respectif</p> <p>Le panneau 5 MINUTES est présenté 5 mn après l'ouverture de la prégrille et MARQUE LE DEBUT DE LA PROCEDURE :</p> <p>⇒ Mécaniciens, photographes, etc.... disposent de ces 5 mn pour s'occuper des pilotes</p> | <p>S'il y a des suppléants et qu'une voiture s'est arrêtée durant ou à la fin du tour de reconnaissance, le premier suppléant prend place en fin de grille</p> <p>ON NE COMBLE PAS LES EMBLEMES VIDES</p> |
| <p>Sur la grille de départ, toutes interventions sur les autos sont interdites à l'exception de ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dépose et repose du volant, - utilisation de la radio et des commandes, - mesure et ajustement de la pression des pneus, - mesure de la température des pneus - serrage des roues - accès aux systèmes de gestion moteur et acquisition de données, - mise en place et retrait des protections contre le soleil ou la pluie, - mise en place ou retrait d'adhésif sur la carrosserie et les entrées d'air, - connexion et déconnexion d'une batterie d'appoint <p>⇒ Toute autre intervention est interdite sans l'autorisation expresse des officiels.</p> <p>Ceci concerne notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'ouverture des capots, - le changement de roues | |
| <p>A 1 mn de l'heure théorique du départ, à la présentation du drapeau VERT en fond de grille et avant la présentation du panneau MOTEUR, les feux ROUGES sont éteints.</p> <p>Sauf pour les courses de véhicules historiques, aucune voiture ne peut être poussée pour démarrer le moteur avant le départ du tour de formation.</p> | <p>Si le moteur d'une voiture ne peut être mis en marche au moyen du démarreur, son pilote doit lever le bras.</p> <p>Le commissaire le plus proche, le signalera aux autres pilotes au moyen de son drapeau JAUNE AGITE.</p> <p>Ce drapeau JAUNE doit être présenté par tous les commissaires qui suivent jusqu'au fond de grille</p> <p>Les commissaires doivent immédiatement pousser celui-ci vers les stands. S'il ne peut démarrer, il sera autorisé à prendre le départ des stands après le passage du peloton</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Le panneau EVACUATION DE LA PISTE est présenté.</p> <p>A l'allumage des feux VERTS, les concurrents partent pour le tour de formation derrière la voiture pilote.</p> <p>Le tour effectué, ils se replacent à leur emplacement prévu sur la grille de départ, sans arrêter leur moteur</p> <p>⇒ Les simulations de départ lors du tour de formation sont rigoureusement interdites, tout comme se doubler,</p> | <p>Toute irrégularité constatée au moment du départ doit être signalée auprès de la direction de course</p> <p>Si un pilote s'arrête durant ce tour, il sera immédiatement évacué vers une zone sécurisée ou s'il parvient à rejoindre les stands IL EST CONSIDERE EN COURSE. S'il peut réparer et redémarrer uniquement par ses propres moyens, il sera autorisé à reprendre la course, mais uniquement après s'être ganté, casqué et harnaché. Signaler tous dépassements à la D.C.</p> |
| <p>2eme mise en grille :</p> <p>Lorsque la grille est complète et que les autos sont immobilisées, un drapeau VERT est présenté par un officiel en fond de grille</p> <p>Un concurrent attardé ne doit pas tenter de réintégrer sa place. Il partira donc de la dernière ligne</p> | <p>Les commissaires de ligne, munis de panneaux, indiquent aux pilotes leur place sur la grille et PERSONNE NE DOIT REVENIR AUPRES DES AUTOS</p> <p>Un commissaire de circuit, au minimum toutes les 3 lignes, muni d'un drapeau JAUNE, assure la sécurité de la grille de départ.</p> <p>Chaque fois qu'une ligne est complète, le commissaire abaissera son panneau pour informer le starter</p> |
| <p>Les 5 feux ROUGES sont allumés l'un après l'autre, avec un intervalle de 1 seconde, ensuite et à n'importe quel instant compris entre 2 et 4 secondes après l'allumage du départ des 5 feux ROUGES, le directeur de course éteint ceux-ci, ce qui constitue le signal du départ de la course.</p> <p>LA COURSE EST REPUTEE DEBUTER A L'EXTINCTION DES FEUX ROUGES</p> | <p>Les commissaires doivent attentivement surveiller toutes tentatives de départ anticipé. Un rapport sera rédigé par le chef de poste auprès de la direction de course en cas de départ volé.</p> <p>Un commissaire muni d'un drapeau JAUNE, au minimum toutes les 3 lignes, doit être prêt à signaler tout pilote en difficulté.</p> <p>Ce drapeau JAUNE doit être présenté par tous les commissaires qui suivent jusqu'au fond de grille</p> |
| <p>Le directeur de course peut, en cas d'incident, allumer des feux JAUNES CLIGNOTANTS à côté des feux ROUGES, signifiant que la procédure de départ est suspendue.</p> <p>La rampe de feux ROUGES reste allumée durant l'interruption.</p> <p>En cas de non-fonctionnement des feux, le départ sera donné avec un drapeau après présentation du panneau 5 SECONDES</p> | <p>Les commissaires se replacent pour reprendre la procédure telle qu'au panneau MOTEUR</p> |

| | |
|------------------------|--|
| H - 30 minutes | ▪ Mise en prégrille |
| H - 10 minutes | ▪ Ouverture prégrille et/ou feu vert sortie des stands |
| H - 5 minutes | ▪ Fermeture prégrille |
| H - 5 minutes | ▪ Début de la procédure par allumage des 5 feux ROUGES |
| H - 4 minutes | ▪ Fermeture des stands - Feu ROUGE sortie des stands |
| H - 1 minute | ▪ Panneau moteur - évacuation |
| H - 15 secondes | ▪ Panneau 15 s |
| H | ▪ Départ du tour de formation |

PROCEDURE DES FEUX



5. CAS PARTICULIERS

RETARD EN PRE-GRILLE

Dans le cas où un pilote se présente après le départ du véhicule de sécurité qui suit le peloton lors du tour de reconnaissance ou de formation, il pourra prendre le départ de la course, depuis les stands, après le passage du peloton à l'extinction des feux. Il convient de préciser que la place du pilote sur la grille de départ reste vide.

ARRET LORS DU TOUR DE RECONNAISSANCE

Dans le cas où un pilote immobilise son véhicule lors du tour de reconnaissance, le véhicule de sécurité est chargé de vérifier si ce véhicule peut rejoindre, immédiatement et devant lui, la grille de départ.

Dans le cas contraire, le pilote sera considéré comme ayant abandonné et le véhicule dégagé aussitôt de la piste.

ARRET AUX STANDS APRES LE TOUR DE RECONNAISSANCE

Dans le cas où un pilote rejoint la zone des stands à l'issue du tour de reconnaissance, il pourra prendre le départ de la course des stands, à l'extinction des feux, après le passage du peloton.

S'il y a un ou des suppléants pour la course, celui-ci se trouvera placé comme dernier suppléant.

Lorsque la voiture est arrêtée dans la zone des stands devant son emplacement, les interventions mécaniques (hormis tout ravitaillement en carburant) sont permises.

Dès lors que la voiture a rejoint sa place sur la grille de départ, elle ne peut quitter son emplacement pour rejoindre les stands sans l'autorisation du directeur de course.

Elle sera alors soumise aux règles qui précèdent.

DEPART RETARDE (Evolution météorologique)

S'il commence à pleuvoir après l'apparition du panneau **5 minutes**, mais avant le feu **VERT**, le directeur de course a la faculté de retarder le départ pour accorder aux équipes la possibilité de changer de pneumatiques dans la zone des stands.

Deux panneaux portant les mentions **DÉPART RETARDÉ** et **10 MINUTES** seront montrés sur la ligne de départ, et les voitures disposeront de 10 minutes pour effectuer un tour de piste à vitesse modérée, rejoindre la zone des stands, effectuer (ou non) le changement de pneumatiques et quitter celle-ci.

Un avertissement sonore sera émis **2 minutes** avant la fermeture de la voie des stands.

Le panneau **PISTE HUMIDE** sera présenté dans la voie des stands.

Les voitures viennent ensuite reprendre leur place sur la grille de départ.

La procédure de départ recommencera à partir du panneau **5 MINUTES**.

La durée de la course sera réduite de 5 minutes ou du nombre de tours équivalent pour les courses d'une durée initiale inférieure à 30 minutes et de 10 minutes ou du nombre de tours équivalent dans les autres cas.

DEPART DU TOUR DE FORMATION

Il est interdit d'effectuer des essais de départ pendant ce tour de formation et les véhicules doivent rester en formation aussi serrée que possible.

Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si un véhicule est retardé en quittant sa position de grille et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder indûment le reste du plateau.

En ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre initial.

Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après le franchissement de la ligne par les autres véhicules, et il doit prendre le départ de la course à partir de l'arrière de la grille.

Si plusieurs pilotes sont affectés, ils doivent se placer à l'arrière de la grille dans l'ordre dans lequel ils sont partis pour effectuer le tour de formation.

Tout pilote dans l'impossibilité de prendre le départ du tour de formation doit le signaler (en levant le bras ou en ouvrant sa portière).

Après que toutes les autres voitures ont entamé leur tour de formation, ses mécaniciens sont autorisés à pousser la voiture sur la piste pour en démarrer le moteur sous le contrôle des commissaires.

En aucun cas la mise en route de la voiture ne peut être effectuée à l'aide d'un véhicule d'intervention. La voiture peut dès lors accomplir son tour de formation mais il lui est interdit de doubler toute autre voiture en mouvement.

Si elle refuse de démarrer après plusieurs tentatives, elle doit être poussée dans la zone des stands où les mécaniciens pourront essayer de la faire démarrer.

Si elle démarre alors, elle peut rejoindre la course après l'extinction des feux de départ.

Le pilote et les mécaniciens devront suivre les instructions des commissaires de piste à tout moment pendant cette procédure.

Il en sera de même dans le cas où un pilote regagne la zone des stands à l'issue du tour de formation.

ARRET LORS DU TOUR DE FORMATION

Dans le cas où un pilote immobilise son véhicule lors du tour de formation, le véhicule de sécurité est chargé de vérifier si ce véhicule peut rejoindre, immédiatement et devant lui, la grille de départ.

Dans le cas où cela est possible sans retarder le départ, le véhicule de sécurité accompagne ce véhicule jusqu'à la grille de départ où il sera placé obligatoirement en dernière ligne.

Dans le cas contraire, le pilote aura la possibilité de repartir et sera considéré comme ayant pris le départ lorsqu'il passera la ligne de départ.

IL Y A SOUVENT BEAUCOUP D'HESITATIONS A PROPOS DU TOUR DE RECONNAISSANCE ET/OU TOUR DE FORMATION

- * Tour de reconnaissance : Les pilotes sortent de la Prégrille et se dirige après un tour de circuit vers la Grille pour se mettre en ordre. Ils ont le droit de se doubler
- * Tour de formation : Les pilotes partent de la Grille en ordre de départ. Ils doivent respecter cet ordre et n'ont pas le droit de se doubler

INCIDENT DE DEPART

Dans le cas où un pilote cale sur la ligne de départ, il doit immédiatement lever le bras. Le commissaire de circuit placé à sa hauteur agite un drapeau **JAUNE**. Il est immédiatement imité par les commissaires situés entre l'incident et la fin de la grille.

Lorsque le directeur de course est amené à interrompre la procédure, le pilote ayant calé est dirigé sur la voie des stands.

Le pilote pourra alors suivre la procédure prévue au paragraphe "Départ du tour de formation".

La procédure reprend à la présentation du panneau **MOTEUR** et la distance de la course est réduite d'un tour.

ARRET DE LA COURSE ET NOUVEAU DEPART

- Avant la fin du 2ème tour, et pour quelque raison que ce soit, si la course est interrompue, les véhicules reprennent place sur la grille de départ selon la grille d'origine. Le ou les suppléants peuvent être admis.
- A plus de 2 tours et à moins 75 % **de la distance ou du temps initialement prévu**, les véhicules s'arrêtent en amont de la ligne de départ à l'emplacement indiqué par les Commissaires de Piste puis reprennent place sur la grille de départ selon la grille établie d'après le classement au tour précédant l'arrêt. Dans les deux cas, les interventions sur les voitures ne sont autorisées qu'à la présentation du panneau « Stop Moteur » et la procédure reprend à la présentation du panneau « **MOTEUR** »

DEPART ANTICIPE - FAUX DEPART

Il y a faux départ lorsqu'un pilote quitte son emplacement avant le signal. Il est donc passible de la pénalisation.

Même si le directeur de course est amené à interrompre la procédure et donner un nouveau départ, la pénalisation doit être appliquée au pilote fautif.

6. SUSPENSION ET/OU ARRET DE LA COURSE

Au cas où il s'avère nécessaire de suspendre la course en raison de l'encombrement du circuit, à la suite d'un accident ou parce que les conditions météo ou autres en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonne que des drapeaux **ROUGES** soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que les feux soient allumés sur la ligne de départ.

Dès que le signal de suspension de la course est donné, les dépassements sont interdits, la sortie des stands est fermée et toutes les voitures doivent avancer lentement sur la voie rapide de la voie des stands où elles doivent s'arrêter en file indienne au niveau de la ligne de sortie de stands qui devient ligne **ROUGE** virtuelle.

Si des voitures sont dans l'impossibilité de revenir dans la voie des stands parce que la piste est bloquée, elles y seront ramenées.

Une fois la piste dégagée, les voitures seront placées dans l'ordre qu'elles occupaient avant l'arrêt de la course.

Ces voitures seront autorisées à reprendre la course.

Si la voiture en tête de la course n'est pas la première de la file dans la voie des stands, toutes les voitures situées entre cette voiture et la ligne de drapeau **ROUGE** reçoivent l'ordre au signal **trois minutes** d'effectuer un tour, afin de reprendre, dans la file, la place acquise avant la suspension de la course.

La voiture de sécurité est alors conduite devant la sortie de la voie des stands. Pendant la suspension de la course :

| ACTIONS ENTREPRISES | ROLES COMMISSAIRES |
|---|---|
| Au cas où il s'avère nécessaire de suspendre la course en raison de l'encombrement du circuit, par suite d'un accident ou parce que les conditions météo ou autres en rendent la poursuite dangereuse le directeur de course ordonne que des drapeaux ROUGES soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que les feux soient allumés sur la ligne de départ. | Présentation drapeaux ROUGES à tous les postes de signalisation Commissaires  |
| Dès que le signal de suspension de la course est donné, les dépassements sont interdits, la sortie des stands est fermée et toutes les voitures doivent avancer lentement sur la voie rapide de la voie des stands où elles doivent s'arrêter en file indienne au niveau de la ligne de sortie de stands qui devient ligne ROUGE virtuelle. | Feux sortie stands  |
| Si la voiture en tête de la course n'est pas la première de la file dans la voie des stands, toutes les voitures situées entre cette voiture et la ligne de drapeau ROUGE reçoivent l'ordre au signal trois minutes d'effectuer un tour, afin de reprendre, dans la file, la place acquise avant la suspension de la course. | Présentation Panneau « 3 MINUTES »  |
| La voiture de sécurité est alors conduite devant la sortie de la voie des stands. Pendant la suspension de la course : A. La course est suspendue, le chronométrage s'arrête. La course repartira derrière un safety car pour le temps restant. Si besoin, sur proposition du directeur de course, le collège des CS pourra diminuer le temps de course pour respecter les horaires. | Mise en place Procédure « Safety-Car » (Voir paragraphe 3 du présent document et/ou Art. 3.3.3. - Reglement Standard Circuit Asphalte) |
| B. Les voitures seront en régime de parc fermé. | |

C. Il ne sera possible d'intervenir sur les voitures, qu'après notification du directeur de course et après qu'elles se seront arrêtées derrière la ligne du drapeau **ROUGE**, ou qu'elles aient rejoint les stands.

Mais ce travail ne doit pas entraver la reprise de la course.

D. Tout ravitaillement est interdit, même si une voiture était déjà à l'entrée des stands, ou dans la voie des stands, lorsque le signal de suspension de course a été donné.

E. Les ordres concernant d'éventuels changements de pilote sont donnés par le directeur de course après avis du collège des commissaires sportifs, sur les moniteurs de chronométrage ou par radio.

Toutes les voitures sont tenues d'obéir aux instructions des commissaires de piste.

7. REPRISE DE LA COURSE

Le retard devra être le plus court possible. Dès que l'heure de reprise de la course sera connue, les équipes en seront informées, via les moniteurs de chronométrage.

Dans tous les cas, elles seront prévenues au moins cinq minutes avant la procédure de présentation des panneaux :

-5 minutes, 3 minutes, 1 minute et 15 secondes. Chaque présentation sera accompagnée d'un signal sonore.

Après le signal « 3 minutes », qui dépend du temps au tour escompté, toutes les voitures, entre la ligne du drapeau rouge et le pilote de tête, recevront l'instruction d'accomplir un autre tour, sans dépasser, et de rejoindre la file de voitures derrière la voiture de sécurité.

Lorsque le signal « 1 minute » sera donné, les moteurs devront être mis en marche avec les moyens disponibles à bord, sans aide extérieure, et tout le personnel des équipes devra partir avec tout le matériel, avant que le signal « 15 secondes » ne soit donné.

Dans le cas où un pilote aurait besoin d'aide, après le signal « 15 secondes », il devra l'indiquer aux commissaires de piste et, dès que le reste des voitures en mesure de quitter la grille l'aura fait, les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser la voiture sur la voie de travail des stands. Dans ce cas, des commissaires de piste, munis de drapeaux **JAUNES**, se tiendront à côté de la voiture (ou des voitures) concernée(s) pour prévenir les pilotes arrivant derrière.

La course reprendra derrière la voiture de sécurité lorsque les feux VERTS de sortie de stand seront allumés.

Lorsque les feux VERTS seront allumés, la voiture de sécurité quittera la voie des stands suivie de toutes les voitures dans l'ordre dans lequel elles se seront arrêtées derrière la ligne du drapeau ROUGE, à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture.

La voiture de sécurité entrera dans les stands après un tour, à moins que :

- ⇒ Toutes les voitures ne soient pas encore rangées derrière la voiture de sécurité,
- ⇒ Des membres du personnel des équipes n'aient pas encore évacué la voie des stands,
- ⇒ Qu'un autre incident ne survienne nécessitant une autre intervention.

Les dépassements pendant ce tour ne sont autorisés que si une voiture est retardée en quittant la ligne du drapeau **ROUGE** et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser, sans trop retarder le reste du peloton.

Dans ce cas, les pilotes ne pourront dépasser que pour rétablir l'ordre avant la suspension de la course.

Tout pilote retardé en quittant les stands ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après que toutes les autres voitures ont eu franchi la ligne de sortie des stands.

Il doit alors se placer à l'arrière de la file de voitures qui sont derrière la voiture de sécurité.

Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se placer à l'arrière du peloton, dans l'ordre dans lequel ils ont quitté les stands.

NB : Une pénalité sera infligée à tout pilote qui, de l'avis des commissaires sportifs, aura doublé inutilement une autre voiture pendant le tour. Si la course ne peut pas reprendre, le classement sera établi au tour précédant l'arrêt de la course.



8. POUR RESUME

| ARRET DE LA COURSE | POSITION DES AUTOS APRES L'ARRÊT | PROCEDURE A APPLIQUER | DISTANCE | GRILLE |
|---|----------------------------------|---|---|--|
| Moins de 2 tours | Sur la grille | Nouveau départ | Distance d'origine moins 2 tours où le temps total moins 4 minutes | D'origine |
| Plus de 2 tours et moins de 75% de la distance ou du temps prévus | Sur la grille | Nouveau départ pour une deuxième partie de course | Deuxième partie calculée pour compléter la distance d'origine moins 2 tours où le temps total moins 4 minutes | Constitué par le classement au tour précédent l'arrêt de la course |
| Plus de 75% de la distance ou du temps prévus | Parc fermé | Course terminée | | |

9. PROCEDURE DEPART ALLEGEE

| ACTIONS ENTREPRISES | ROLES COMMISSAIRES |
|---|--|
| Les voitures étant dans le parc concurrents rejoignent une prégrille située à proximité de la piste au minimum 35 minutes avant l'heure de départ de la course. Une voiture rapide est placée devant les voitures. | Les commissaires de prégrille pointent les concurrents présents et les classent dans l'ordre |
| A l'initiative du directeur de course, le responsable de la prégrille fait partir un par un les pilotes pour un tour de formation derrière la voiture pilote. Le directeur de course peut, s'il le juge utile, faire effectuer un ou plusieurs tours de formation. Un véhicule de sécurité suit le peloton lors du ou des tours de formation. | Si un pilote s'arrête sur le circuit et n'a pas la capacité de repartir avant le passage du véhicule serre-file, les commissaires se doivent de le ranger dans une zone sécurisée. Le concurrent est considéré HORS COURSE |
| Dès que le dernier pilote a quitté sa place au départ du tour de formation, le directeur de course pourra admettre, en dernière ligne, le ou les suppléants | |
| A l'issue du tour de formation, les pilotes prennent place sur la grille de départ sans arrêter le moteur. Un concurrent attardé ne doit pas tenter de réintégrer sa place. Il partira donc de la dernière ligne | Les commissaires de ligne, munis de panneaux, indiquent aux pilotes leur place sur la grille et PERSONNE NE DOIT REVENIR AUPRES DES AUTOS Un commissaire, au minimum toutes les 3 lignes, muni d'un drapeau JAUNE , assure la sécurité de la grille de départ. Chaque fois qu'une ligne est complète, le commissaire abaissera son panneau pour informer le starter |
| Les simulations de départ lors du tour de formation sont rigoureusement interdites. Tout dépassement étant interdit durant le tour de formation, tout pilote n'ayant pu, ou ne pouvant conserver sa place, prendra le départ en dernière ligne. | Toute irrégularité constatée doit être signalée auprès de la direction de course Lorsque toutes les voitures sont immobilisées, un drapeau VERT est présenté en fin de grille. |
| Immédiatement le panneau « 5 SECONDES » est présenté le plus près possible du portique des feux | |
| Le directeur de course peut allumer les feux ROUGES . Le départ de la course sera donné par l'extinction des feux ROUGES . | |

10. DEPART LANCE

La position de la pole position, pour un départ lancé est définie par la FFSA et/ou FIA pour chaque circuit.

Dans le cas d'un départ lancé, la voiture Pilote pourra être équipée de feux jaunes clignotants.

La procédure de mise en grille est identique à celle de la procédure classique de départ arrêté, du type 2-2 non décalé

Après la présentation du panneau **EVACUATION DE LA PISTE**, une voiture pilote est placée devant les véhicules et, à l'allumage du feu **VERT** par le directeur de course, les pilotes effectuent un tour en formation assez rapidement derrière celle-ci.

A environ 500 mètres de la ligne de départ et dans une ligne droite permettant à tout le peloton de voir la voiture pilote, cette dernière stabilise sa vitesse à 60 km/h.

Dès cet instant, les pilotes doivent se positionner en file indienne dans chacune des 2 lignes et à distance régulière (maximum 10 mètres) derrière cette voiture. Les changements de trajectoire y compris pour chauffer les pneus sont alors rigoureusement interdits.

Toute infraction est passible d'une pénalité.

La voiture officielle de l'organisateur se retirera à la fin du tour de formation.

Les voitures continueront seules à la suite de la voiture en pole position à une vitesse recommandée comprise entre 70 km/h minimum et 90 km/h maximum sauf indication contraire du DC.

La vitesse de la voiture en pole position pourra être contrôlée par radar par un juge de fait.

Tout écart par rapport aux vitesses prescrites avant que le départ ne soit donné donnera lieu à une pénalité de Drive Through.

Le feu **ROUGE** sera allumé pendant le tour de formation.

Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre avant que le signal de départ (feu **VERT** allumé) ne soit donné.

11. INCIDENT AU DEPART

Dans le cas d'un départ lancé, si un problème se produit lorsque les voitures atteignent la ligne à la fin du tour de formation, les feux restent **ROUGES** et les feux clignotants **JAUNES** sont allumés.

Tous les postes d'observation déploient des drapeaux **JAUNES**.

Les voitures, sous la direction de la voiture en pole position, effectuent un autre tour de formation complet.

Si le départ ne peut être donné au passage suivant de la ligne de départ, elles seront rejointes à leur tête par la voiture officielle et entameront un nouveau tour de formation.

Le décompte du temps de course commencera lorsque que la voiture en pole position franchira la ligne de départ à l'issue du premier tour de formation.

12. PROCEDURE D'ARRIVEE

L'arrivée est contrôlée sur une ligne située en face du poste de chronométrage et le signal de fin de course, au passage de cette ligne d'arrivée, est donné par le drapeau à damiers noir et blanc.

Pour les courses disputées en temps réel, le drapeau est présenté au premier pilote ayant effectué le plus grand nombre de tours dès le temps écoulé.

Après avoir reçu le signal, tous les pilotes doivent parcourir un tour du circuit et emprunter la sortie qui leur sera indiquée par l'organisateur en fonction de leur classement (podium, parc fermé, etc.).

Le directeur de course peut dispenser de ce tour supplémentaire les pilotes qui franchissent la ligne d'arrivée à une très faible allure.

13. PARC FERME

Le régime de parc fermé est celui sous lequel se trouvent les voitures à la fin d'une séance d'essais ou d'une course, dès la présentation du drapeau à damiers.

Autrement dit une voiture se trouve en parc fermé, dès qu'elle passe sous le drapeau à damiers

En cas d'interruption de la course consécutive à la présentation du drapeau **ROUGE**, les concurrents se trouvent également sous le régime du parc fermé et devront se conformer aux instructions du directeur de course

Les véhicules restent en régime de parc fermé 30 minutes à compter de l'affichage du classement officiel provisoire.

Le non-respect de cette règle entraînera la disqualification du contrevenant.

Lorsque les voitures se trouvent en régime de parc fermé, toute intervention est interdite sur les voitures à l'exception de ce qui suit :

| PAR LE PILOTE | PAR L'EQUIPE / MANUFACTURIER |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Dépose/repose du volant▪ Utilisation de la radio et des commandes▪ Coupure des circuits électriques | <ul style="list-style-type: none">▪ Mesure de la pression des pneus▪ Mesure de la température des pneus |

⇒ **Toute autre intervention est interdite sans l'autorisation expresse des officiels chargés de contrôler l'application du régime de parc fermé.**

ET EN PARTICULIER

- L'ouverture des capots,
- Le changement des roues,
- L'accès aux systèmes de gestion moteur et d'acquisition de données
- Le retrait de la carte vidéo

Le "régime de parc fermé" s'y applique tant que l'autorisation de le quitter ou d'y effectuer une opération particulière n'a pas été expressément signifiée au personnel responsable de la voiture par les officiels chargés de contrôler le parc fermé.

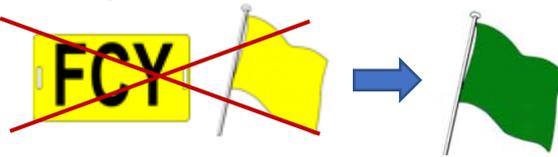
⇒ **Aucune personne n'est admise à l'intérieur du "parc fermé", sauf autorisation expresse des officiels chargés de contrôler le parc fermé.**

EN MARGE - PROCEDURE « FULL COURSE YELLOW »

Alors que ce module n'est destiné qu'à traiter des règlements relevant de l'ASN, il nous a cependant semblé judicieux de développer la procédures « FULL COURSE YELLOW » de la FIA.

Il est vrai que certaines épreuves se déroulant sur notre territoire national, se déroulent **sous régime FIA**.

Le Directeur d'Epreuve peut déclarer une période « **Full Course Yellow** », s'il l'estime nécessaire pour des motifs de sécurité

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Mise de la course sous régime « FCY » | <ul style="list-style-type: none"> Sur ordre du D.C., chaque poste de signaleurs commissaires agitent un drapeau JAUNE et présentent le panneau « FCY », et ce durant TOUTE la durée de l'intervention <div style="text-align: center;">  </div> <p>Le cas échéant un double drapeau JAUNE peut être présenté au poste où se situe l'accident</p> <ul style="list-style-type: none"> Dans la mesure où il existe des écrans d'affichage vidéo, le directeur de course fait afficher sur ceux-ci, la mention « FULL YELLOW » |
| | <ul style="list-style-type: none"> Une fois sous « FCY », toutes les voitures doivent ralentir à 80km/h*, se placer sur une seule ligne et conserver la distance qui les sépare de la voiture de devant et de celle de derrière. Il est strictement interdit de dépasser Toute voiture conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes à tout moment lorsque le « FCY » est utilisé, sera signalée <p>* Suivant le type d'épreuve cette vitesse peut être ramenée à 50km/h. Soyez attentif lors du briefing !!</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> Accès à la voie des stands sous régime de « FCY » | <ul style="list-style-type: none"> L'entrée et la sortie de la voie des stands restent ouvertes et les voitures peuvent rentrer aux stands. |
| <ul style="list-style-type: none"> Fin du régime de « FCY » | <ul style="list-style-type: none"> Une fois le(s) problème(s) résolu(s), le Directeur d'Epreuve autorise à nouveau la reprise de la course en affichant un message sur les moniteurs. <ul style="list-style-type: none"> A ce stade, tous les postes de commissaires remplacent les drapeaux JAUNES et les panneaux « FCY » par des drapeaux VERT agités. <div style="text-align: center;">  </div> <ul style="list-style-type: none"> La course et les dépassements peuvent reprendre normalement sans restriction, indépendamment des positions des voitures les unes par rapport aux autres et par rapport à la ligne. |
| <ul style="list-style-type: none"> Régime de « FCY » et Voiture de Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> Une période « FCY » peut être suivie d'une intervention d'un « Safety-Car » si le problème n'est pas résolu et la sécurité compromise. A ce moment la procédure « SC » pourra sur ordre de la direction de course, être appliquée |



LES PENALITES

Les Commissaires se trouvent généralement « aux premières loges » et doivent signaler auprès de la D.C. d'abord par radio et/ou au moyen d'un rapport écrit, les circonstances d'une infraction ou d'un incident constaté.

De manière à être exploitable par le Collège des C.S., le rapport doit décrire de façon factuelle au moyen de phrases courtes et précises, une situation.

Ce rapport s'accompagne d'un croquis lisible complétant ou précisant ce qui a été rapporté précédemment.

Un "incident" signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, qui est rapporté aux commissaires sportifs par le directeur de l'épreuve (ou noté par les Commissaires Sportifs et rapporté au directeur de l'épreuve pour enquête)

A moins qu'il ne soit totalement clair qu'un pilote est à l'origine d'une faute, tout incident fera généralement l'objet d'une enquête

1. PENDANT LES ESSAIS

Présentation d'un panneau fond noir lettres **STOP and GO** (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné :

- Pour non-respect des drapeaux,
- Pour conduite anti-sportive,
- Pour non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation,

Et également :

- Annulation du temps du tour au cours duquel cette infraction a été constatée, pour non-respect de la route de course,
- Annulation du meilleur temps de la séance d'essais pour non-respect des drapeaux, la pénalité pouvant être accentuée selon la gravité de l'infraction,
- Annulation des temps réalisés dans la séance concernée pour conduite anti-sportive.

2. DURANT LA COURSE

Présentation d'un panneau fond noir lettres blanches **PASSAGE voie des STANDS Drive Through** (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné :

- Pour départ anticipé,
- Pour simulation de départ lors du tour en formation,
- Pour non-respect des distances imposées lors du tour de formation lors d'un départ,
- Pour dépassement lors du tour de formation précédent le départ lancé ou sous procédure Safety Car,
- Pour non-respect de la route de course,
- Pour conduite anti-sportive,
- Pour non-respect des drapeaux,
- Pour non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation.



- * Une pénalité de « **Drive Through** » notifiée à un concurrent au cours des trois derniers tours par la direction de course, sera transformée automatiquement en une pénalité de **30 secondes** dans le classement de la course.

Présentation d'un panneau noir lettres blanches **STOP and GO** (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné :

- Pour non-respect du temps imparti défini dans le Règlement Particulier lors d'un arrêt aux stands,
- Pour non-respect du temps de conduite défini dans le Règlement Particulier.



La durée de la pénalité sera celle découlant de l'infraction.

La pénalisation sera appliquée par la présentation d'un des panneaux ci-dessus, accompagné du numéro du pilote concerné dans les **3 tours** qui suivront le constat de l'infraction par le directeur de course.

La présentation de l'un des panneaux ci-dessus sera faite, au besoin, lors de trois passages successifs du véhicule devant la direction de course.

LES PICK-UP

Dotés d'un pick-up et vêtues de leur tenue orange, les commissaires « pick-up » apportent un renfort stratégique et logistique aux commissaires de piste. Ils travaillent en lien direct avec la direction de course. Leur mission : aider les concurrents en mauvaise posture, nettoyer la piste avec un tapis constitué de multiples alvéoles mais également, mieux équipés, éteindre tout incendie. Les modèles et équipements mis à disposition peuvent présenter des différences en fonctions des besoins des circuits

1. LES MISSIONS

- Intervention d'urgence sur la piste, sans interruption de la course ou durant une procédure de safety car.
- Lutte contre l'incendie
- Balayage, nettoyage de la piste
- Remorquage, sortie de bac à graviers (Lorsque la voiture de course se trouve en bordure).

NB : En ce qui concerne les interventions lourdes, l'engin de manutention reste l'outil indispensable

2. L'EQUIPAGE



❖ 1 Equipage = 4 Commissaires

- ⇒ 1 Responsable de voiture : Il est en liaison radio constante avec la « D.C. ». Il assure la coordination de l'Equipe durant l'intervention.
- ⇒ 1 Conducteur : Sa tâche principale sera de s'insérer rapidement dans le trafic et d'évoluer à vitesse relativement réduite
- ⇒ 2 Equipiers : Ils ont la tâche, d'intervenir sur un incendie ayant commencé à prendre une certaine ampleur ou plus simplement de tracter une voiture en panne ou accidentée sur le bord de la piste, le tout sous protection du drapeau jaune agité par les Signaleurs du poste commissaires le plus proche, les voitures de course poursuivant la compétition

3. DOTATION VESTIMENTAIRE DE PROTECTION DE L'EQUIPAGE

Pour un maximum de protection et d'efficacité lors des interventions, le responsable de voiture (doté en plus d'une radio UHF, en liaison permanente avec la D.C.) et ses équipiers sont équipés de :

- **Casque F1** : Il est constitué d'une calotte thermoplastique, d'une coiffe, de jugulaires et d'un écran facial amovible dans la calotte. Doré, ce dernier offre une bonne protection contre la lumière et le rayonnement.
Un écran oculaire, amovible lui aussi, peut offrir une protection des yeux contre les éclats et les débris.
Le casque est peint de couleur photoluminescent. Son poids se situe entre 1 200 et 1 400 grammes
 - **La combinaison** : Elle est composée de deux pièces de teinte orange.
Un pantalon à bandes réfléchissantes pour le bas et d'une veste d'intervention avec une bande réfléchissante, autour du buste au-dessus de la poitrine et sur la manche au même niveau. L'ensemble est confectionné dans un textile thermostable « twin nomex', offrant une très forte résistance mécanique
 - **La paire de gants en cuir type soudeur, des chaussures de sécurité, sifflet, coupe sangle, carnet, stylo...** reste le classique de la tenue du commissaire
- Afin d'être plus réactif lors d'intervention, la tenue est enfilée, **dès la prise de fonction** pour être retirée seulement lors de la relève
- ⇒ Le conducteur, demeure à son poste de conduite, **Quoiqu'il arrive**. Il a revêtu sa combinaison de commissaire



4. INTERVENTION SUR VEHICULES HYBRIDES ET/OU ELECTRIQUES

En complément de la mission décrite au chapitre 1, l'équipage a reçu en amont, une formation particulière concernant les risques liés à ces véhicules, Son rôle ne doit en aucun cas, se substituer à celui du « Médical ».

Dotation spécifique : Paire de gants diélectriques ou composites, sur-gants, surbottes caoutchouc, masque anti-déflagration, hook, tapis caoutchouté



5. LES MOYENS DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE



⇒ Lutte contre l'incendie : (La dotation peut varier d'un véhicule à l'autre)

- Il dispose de deux bonbonnes 50 l de mousse AFF et lances 10 m
Autonomie 60 secondes environ/bonbonnes.
Portée pratique : 8 m
- 2 extincteurs 10 l. eau pulvérisée avec additif
- 2 extincteurs 10 kg Poudre ABC
- 2 extincteurs 10 kg CO²

6. EQUIPEMENTS COMPLEMENTAIRES DU VEHICULE



⇒ TREUIL :

- Fonctionne sous 12v
- Câble de 30 m. Il peut être actionné à l'aide d'une télécommande extérieure
- A noter que ce véhicule est également doté d'une boule d'attelage à l'arrière sur lequel se fixe le tapis de nettoyage.
- La traction des véhicules en panne ou accidentés, s'effectue au moyen d'une sangle fixée à l'arrière avec une manille.

⇒ **Tapis de nettoyage :**

- Transporté replié dans une housse sur le plateau de chargement.
- Il est rapidement mis en œuvre par l'équipage en cas de nécessité.
- D'autres systèmes sont également mis en essais



LE SUJET SUR LES CIRCUITS ASPHALTE, VOUS INTERESSE

VOUS DESIREZ EN APPRENDRE PLUS, NOUS VOUS INVITONS A LIRE :

- ✓ **LE REGLEMENT STANDARD DES CIRCUITS « ASPHALTE », TELECHARGEABLE DEPUIS LE SITE : www.ffsa.org**
- ✓ **L'ANNEXE « H » (Appendix H), TELECHARGEABLE DEPUIS LE SITE : www.fia.com**