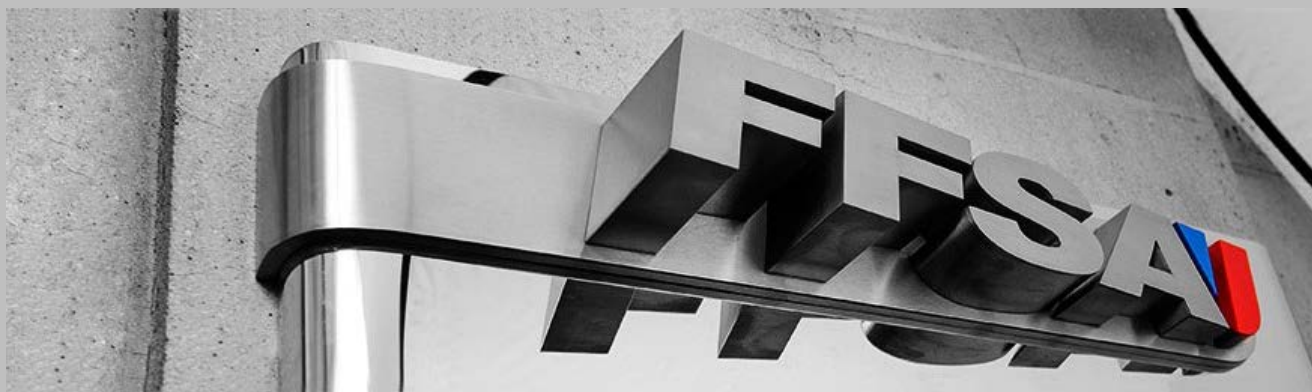


# MANUEL DE FORMATION COMMISSAIRE.<sup>®</sup> MODULE 2 CIRCUIT ASPHATE



## 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



**A GUY GRENNEPOIS et JOSE MORENO**

## MISSIONS DU COMMISSAIRE SUR LES EPREUVES

Les commissaires de piste sont des officiels de l'épreuve 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 (Ou Virage) en amont et le poste (Ou Virage) en aval ainsi que les abords du secteur.
- **SIGNALER** aux pilotes une situation qui risque d'avoir une influence sur leur conduite.
- **INTERVENIR** sur la piste lors d'un accident ou pour la remettre en état.
- **TRANSMETTRE** oralement à la « D.C. » (Direction de Course) des renseignements au sujet 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 oralement

## PRESCRIPTIONS CIRCUIT

Les postes de surveillance seront placés 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 de leur secteur.

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

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

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

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

### MATERIEL DE DOTATION:

- Plaques « **SC, FY** » accompagnés d'un set de n°
- Extincteurs adaptés au type d'intervention (Eau+ additif, CO<sup>2</sup>, Poudre ABC), voire couverture(s)
- Matériel pour nettoyer et traiter la piste (Balai, souffleuse...), produits absorbants / dispersants, épandeuze
- Grappins, sangles et manilles en état
- Gant diélectriques ou mieux composites
- Radio et/ou téléphone

En complément :

- Documents d'implantation du poste/ Rapports d'incident / Liste des équipiers à émarger

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 / 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

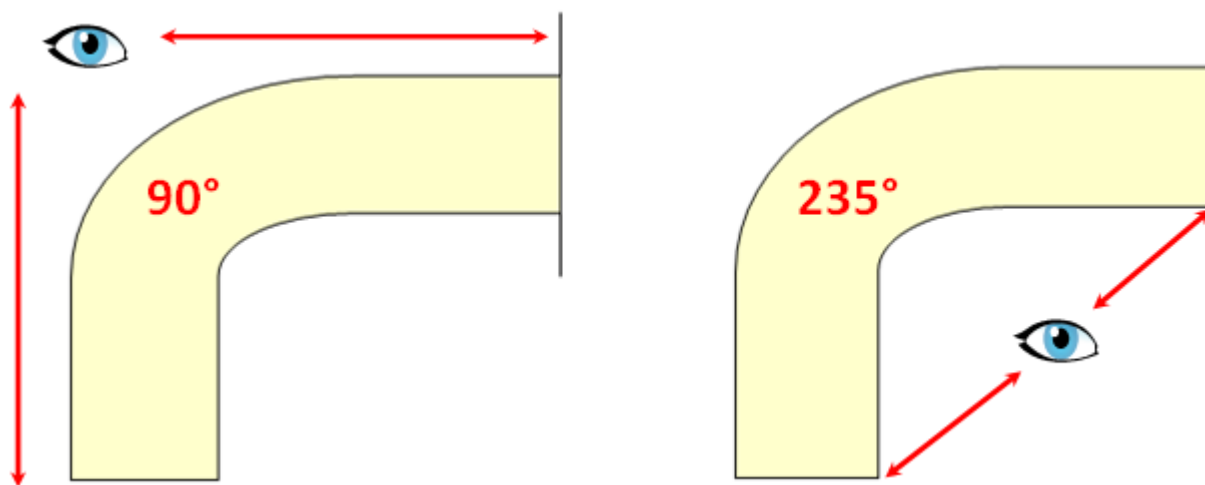
**DE NUIT, VOTRE ATTENTION DOIT SE FOCALISER NON SEULEMENT SUR CE QUI SE PASSE SUR LA PISTE, MAIS EGALEMENT AUTOUR DE VOUS**

## **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
  - Et l'emplacement des commissaires dédiés à l'intervention

### 1.EMPLACEMENT DU CHEF DE POSTE



**S'IL LE PEUT, AFIN DE POUVOIR BENEFICIER DU MEILLEUR ANGLE DE SURVEILLANCE, LE CHEF DE POSTE PREFERERA SE POSITIONNER A L'EXTERIEUR DU VIRAGE. IL POURRA AINSI CONTROLER L'ENSEMBLE DE SA ZONE D'UN SEUL COUP D'OEIL**



# LE CHEF DE POSTE

## 1. PREAMBULE

Le Chef de Poste est 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 commettent.
- 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 à ce 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 "nouveaux 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 pas 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.....  
**JAMAIS SANS VERIFIER 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 vient...  
**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, mais au contraire regarder les voitures venir et de rester groupés
- Que vous 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 convient 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 habilités à toucher un blessé (Sauf circonstances exceptionnelles, comme embrasement de la voiture) ce n'est pas votre rôle, mais que vous devez 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
- L'utilisation d'appareils photos, smartphones et autres systèmes numériques doit être banni, tant que les commissaires sont 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'ENGINS & D'EXTRACTION

### Le chef de poste doit se :

- Présenter au chauffeur et lui expliquer sa mission
- Choisir en concertation l'endroit et stationnement le mieux adapté pour intervenir
- Détermine la zone d'action
- Indique les zones de dégagement des épaves.
- Vérifie si la nature du terrain permet de manœuvrer dans tous les endroits
- Vérifie que le moteur de l'engin démarre bien
- Demande au chauffeur de démarrer le moteur à tous les 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
- 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'autre 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 codifiés 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 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.  
**Votre temps de réaction pour déguerpir et vous placer en sécurité doit être très court.**



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  
N'OUBLIEZ PAS QUE VOUS PRATIQUEZ UN SPORT A RISQUES**

## LE 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 autre, 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
- Procédures de départ allégé
- 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 pré-grille 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 et limitée à 60 km

**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 - QUAND LES PRESENTER

## 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 un secteur de piste. Une course automobile en circuit routier 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 relayer aux pilotes une information dont ils n'ont pas connaissance. Il est inutile de dire à un pilote - par l'entremise d'un drapeau - qu'un concurrent le suit depuis dix tours, ou qu'une voiture arrêtée au bord de la piste depuis 10 minutes et se trouve encore au même endroit.

Placez-vous dans la peau d'un pilote de course et demandez-vous si vous désirez recevoir l'information que vous, comme signaleur, vous apprêtez à transmettre.

Aujourd'hui, l'ensemble des drapeaux, 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.

Les signaleurs doivent tenir compte, avec vigilance, 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 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 peut être doublée et/ou présentée de chaque côté de la piste

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

Chaque geste devra être calculé et effectué avec sérénité.

Bien entendu, il convient de rester debout, en regardant 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 EMLACEMENT 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 du 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 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, songez que les pilotes ont souvent une vue plutôt réduite à cette hauteur ....**

**Donc pour être facilement perçus par les pilotes, adaptez une signalisation en fonction du type de voiture**

#### **5.QUAND PRESENTER UN DRAPEAU**

Le devoir des signaleurs est de présenter un drapeau dès que la situation s'en fait sentir, c'est-à-dire avec vigilance, de manière réfléchie et vivement

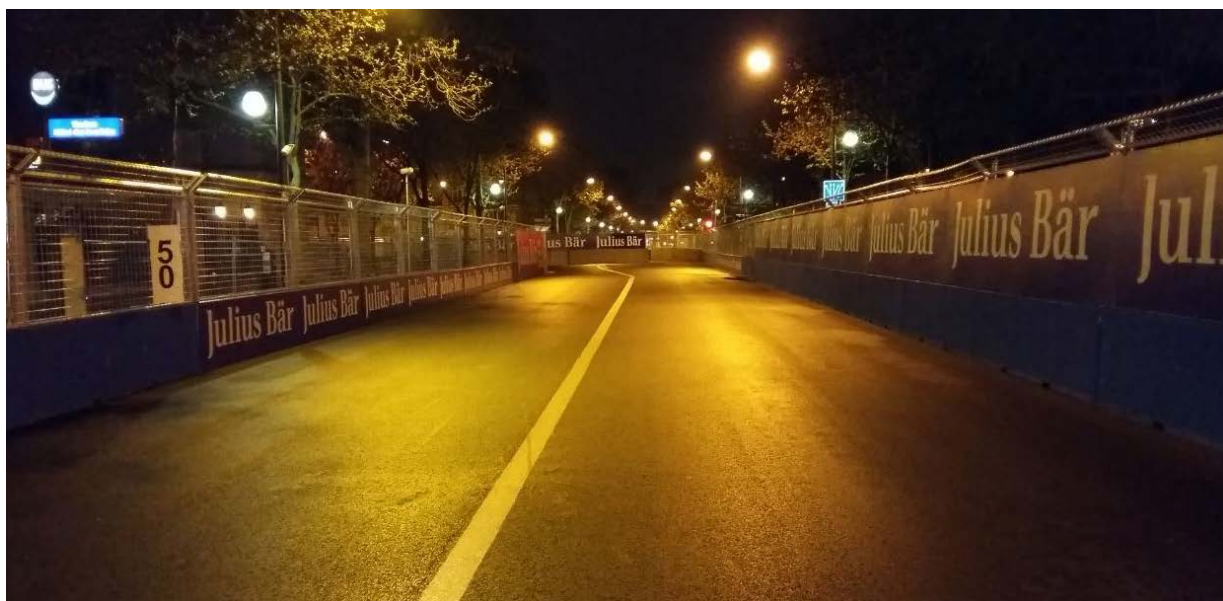
Dans tous les cas, il est nécessaire que le drapeau « jaillisse » à point, pour tomber immédiatement dans le champ de vision du pilote.

- En principe un pilote doit être en mesure de voir votre drapeau dès 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.

**PRESENTEZ LUI LE DRAPEAU EN PHASE AVEC LA SITUATION DU MOMENT  
D'UN GESTE PRECIS, SANS AMBIGUITE**

**UN PILOTE A AUTRE CHOSE A PENSER QUE DE S'INTERROGER SUR LE MESSAGE QUE VOUS  
SOUHAITEZ LUI TRANSMETTRE**

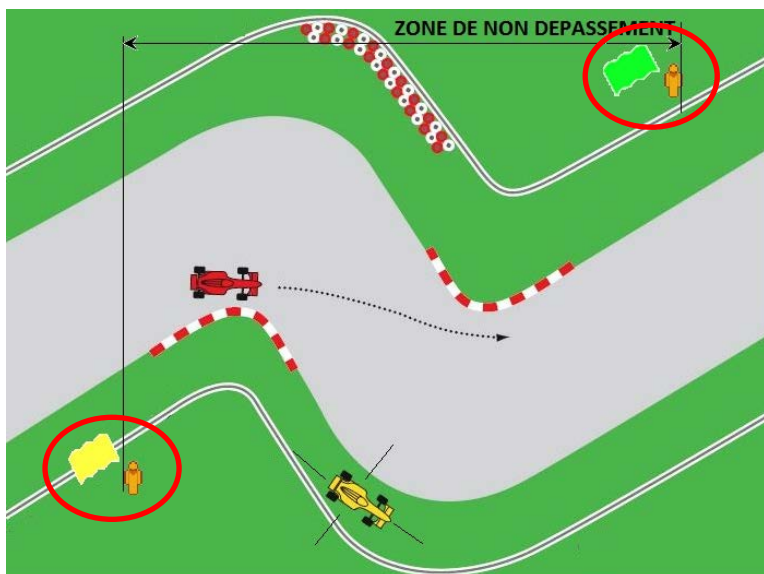
**UN DRAPEAU DOIT TOUJOURS ÊTRE CLAIREMENT PERCU PAR LE PILOTE AVANT  
LA ZONE DE FREINAGE...APRES IL NE PEUT PLUS RIEN FAIRE**



## 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 entraîne la neutralisation du secteur.
- ⇒ Les pilotes doivent :
  - ⇒ Impérativement ralentir
  - ⇒ Ne plus se dépasser



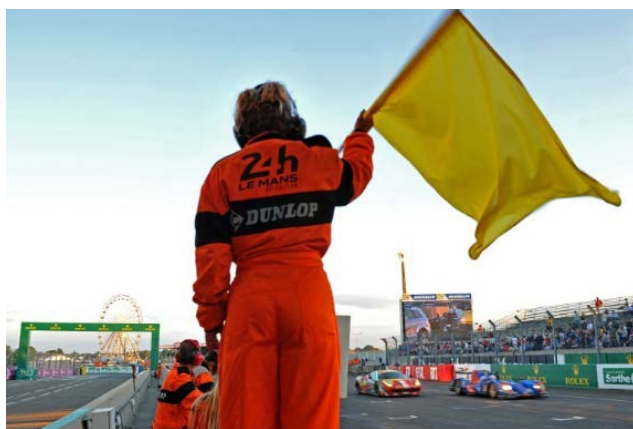
Présenté **AGITE** au poste commissaire :

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

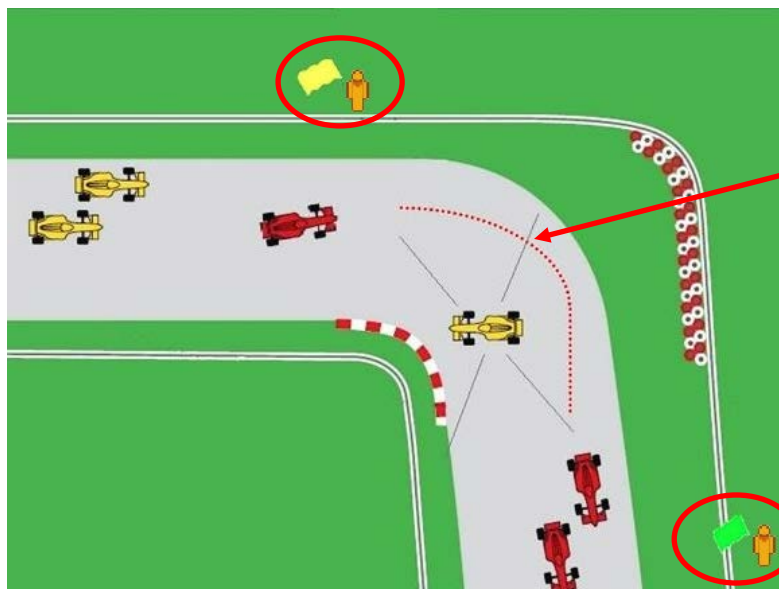
Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste

Présenté **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



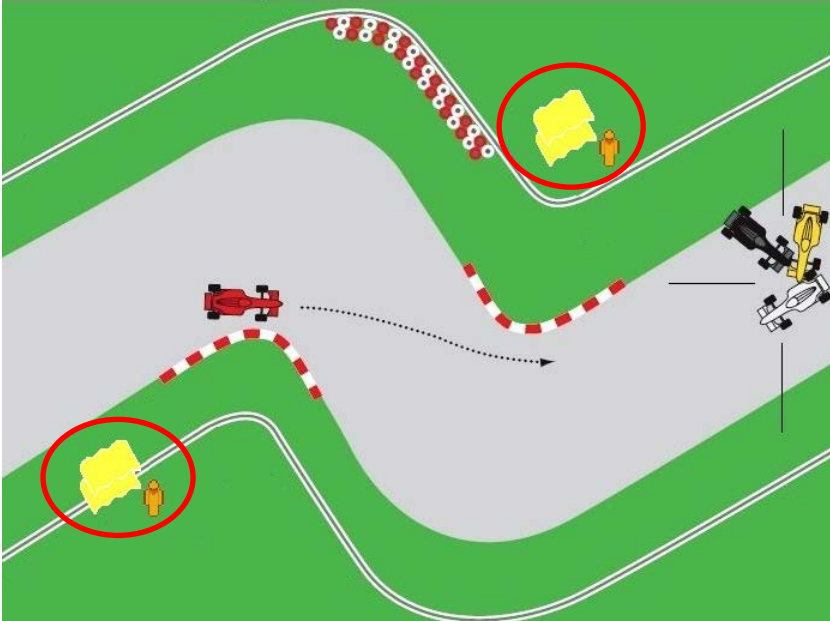
- L'auto rouge modifie sa trajectoire
- Les concurrents suivants ne sont plus autorisés à se doubler
- La zone entre les drapeaux JAUNE & VERT est dite "**neutralisée**"
- La présentation du drapeau VERT en fin de zone d'accident autorise à nouveau les dépassements

## 8.DOUBLE DRAPEAU JAUNE

Il est Présenté **AGITE par un même commissaire** au poste de signalisation commissaire

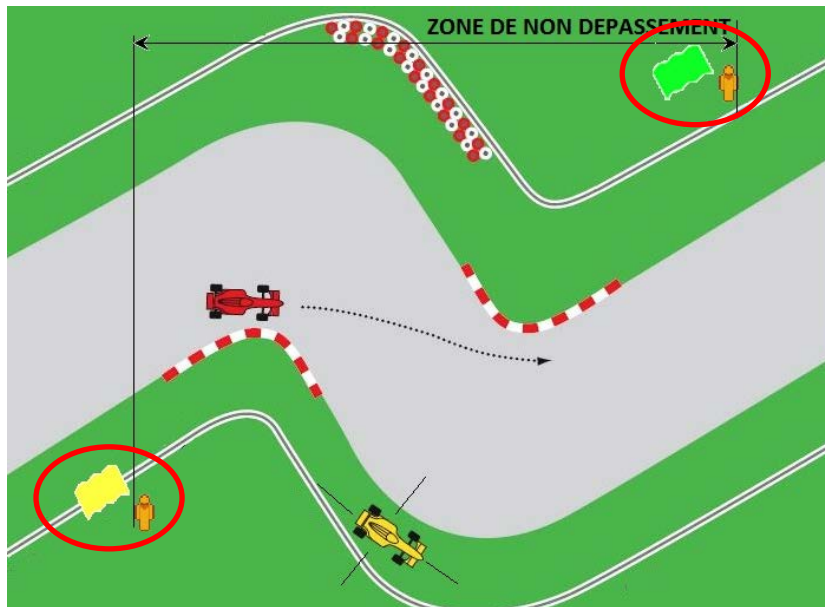
Il s'agit d'un signal fort à ne présenter qu'en dernière extrémité.

- ⇒ 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

Le drapeau VERT est toujours présenté **AGITE**



### PRESENTE EN DEBUT DE POSTE :

Présenté **AGITE** au poste commissaire

- ⇒ 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'OUBLI DE VOTRE PART, LES PILOTES N'AURAIENT AUCUNE POSSIBILITE DE SITUER LA FIN DE ZONE DE NEUTRALISATION ET NE POURRAIENT PAR CONSEQUENT, 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 à un même poste de signalisation et au même moment qu'un drapeau jaune. On évitera de commettre cette erreur

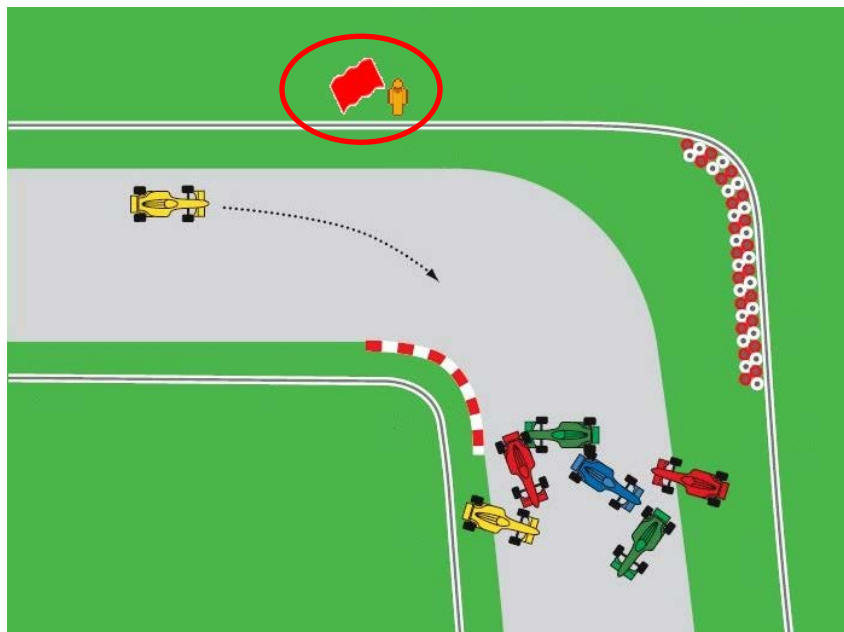
**CONTRAIREMENT A UNE IDEE RECUE, LE DRAPEAU VERT N'EST JAMAIS PRESENTE APRES UN INCIDENT OU DE L'HUILE A ETE REPANDUE LA PISTE NE REVENANT A L'ETAT "NORMAL" QU'APRES UN CERTAIN NOMBRE DE PASSAGES**

## 10. DRAPEAU ROUGE

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

### ... QUE SUR INSTRUCTION DU DIRECTION DE COURSE 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.



#### Présenté **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 par contre, être maintenu et présenté

## 11. DRAPEAU JAUNE A BANDES ROUGES

Le drapeau JAUNE A BANDES ROUGES (changement d'adhérence) est toujours présenté **FIXE**

#### 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 déraper/glisser des concurrents

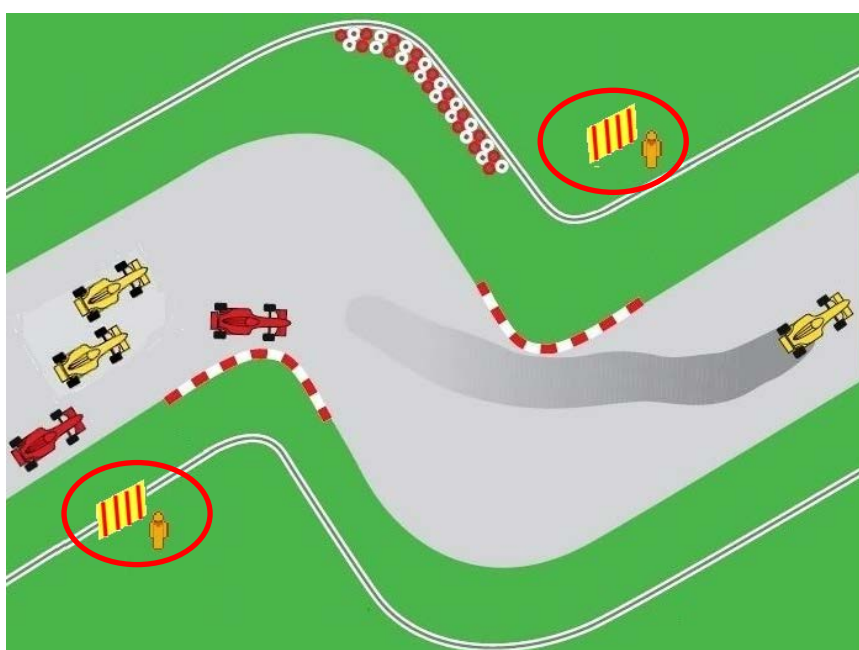
Le drapeau « Changement d'adhérence » informe bien d'un danger, mais....

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

### COMMENT REPERER UNE TRACE D'HUILE EVENTUELLE

- 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

**CELA NE VOUS DISPENSE PAS  
D'EFFECTUER AU MINIMUM UN  
CONTROLE VISUEL REGULIER DE LA PISTE**



Présenté **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.

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 décolllement 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.

- ⇒ **RAPPEL : Il n'y a pas lieu de présenter un drapeau VERT dans le secteur aval de celui où le drapeau CHANGEMENT D'ADHERENCE est présenté.**



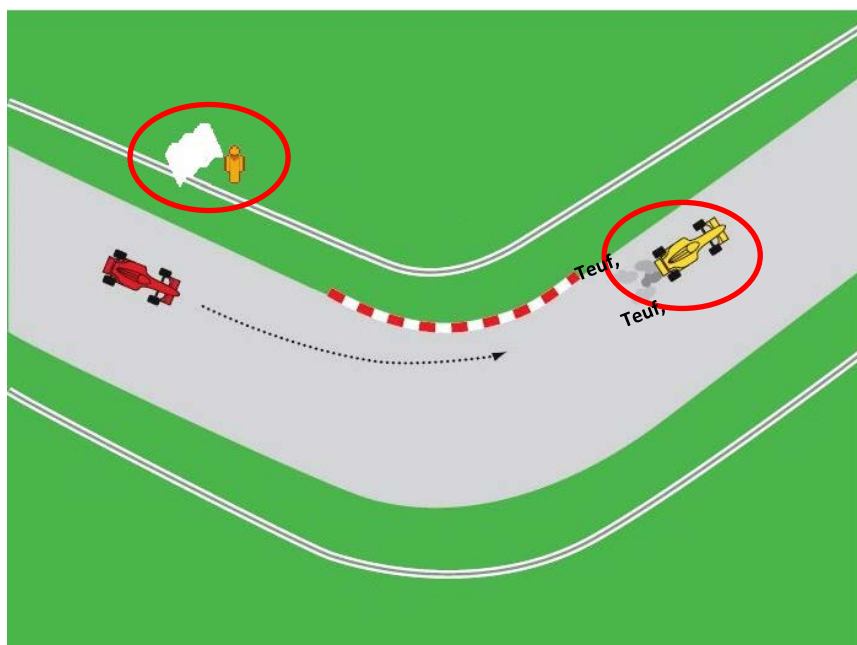
Le drapeau « changement d'adhérence » annonce un danger, mais les pilotes ne sont pas tenus de ralentir ou de s'abstenir de doubler

## 12. 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...



### *Présenté **AGITE***

- ⇒ Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlée 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
- ⇒ Ce drapeau doit donc être présenté avec beaucoup de discernement

**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. Par contre 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

## 13.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'appêtent à le dépasser.

### POUR ETRE EFFICACE, IL FAUT :

- Connaître les voitures et les habitudes des pilotes en course
- Etre 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 LA COURSE :

#### 1. COURSE « SPRINT »

Ce drapeau doit être présenté **AGITE** à un concurrent attardé 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 concurrent refusant le passage aux véhicules de tête ou à une voiture ayant au moins un tour d'avance sur lui

#### 2. COURSE « ENDURANCE »

Il doit être présenté **AGITE** à un concurrent pour l'informer qu'il va se faire doubler par une voiture plus rapide que lui.

### SORTIE DES STANDS - PARTICULARITE :

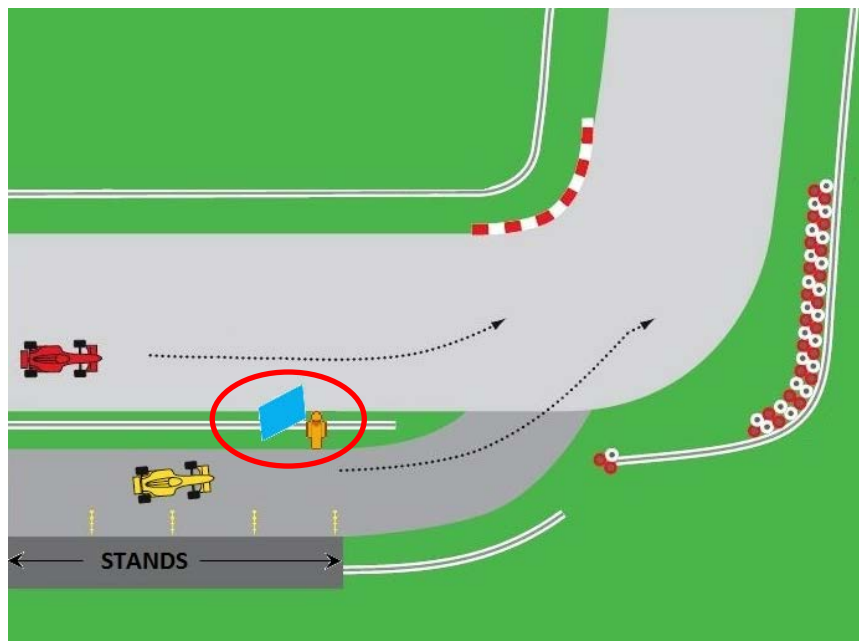
A tout moment, ce drapeau est présenté **FIXE** à une voiture sortant de la voie des stands, alors qu'un ou plusieurs véhicules s'approchent sur la piste

⇒ Cette utilisation figure toujours à l'Annexe H de la FIA. (Art. 2.5.5)

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 ;
- ⇒ Lors de la course, un feu clignotant **BLEU** est allumé à la sortie de la voie des stands.



Le motif de la présentation du drapeau BLEU étant instantané et localisé, le 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

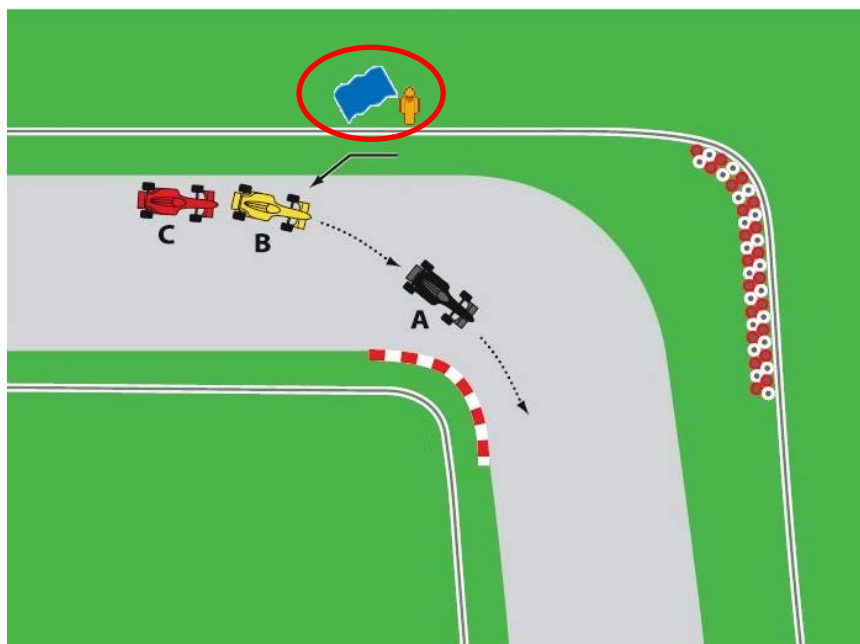
Le préposé au drapeau BLEU se doit d'être attentif, vigilant et concentré, prêt à faire usage de son drapeau immédiatement, à tout instant. Il est important aussi de laisser au pilote visé, le temps de voir et d'intégrer que le drapeau BLEU lui est destiné. Il faut donc présenter le drapeau de façon 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.



**Essais** : Cédez le passage à une voiture plus rapide qui s'apprête à vous doubler.

**Course « Sprint »** : vous allez être doublé par une auto ayant au moins un tour d'avance. Laissez-la passer

En **course**, il n'y aura pas de BLEU, si les 3 voitures se trouvent dans le même tour. Par contre si l'auto « C » vient prendre un tour aux voitures « B et A », le drapeau sera alors sorti et pointera vers le concurrent « B »

**Course Endurance** : présenté **AGITE** à un concurrent pour l'informer qu'il va se faire doubler par un concurrent plus rapide que lui.

Ne présentez pas ce drapeau en vous disant qu'un pilote saura qu'il lui est destiné.

- ⇒ Adressez votre BLEU en pointant le destinataire, de l'index de votre main libre
- ⇒ Evitez également de sortir ce drapeau trop rapidement le pilote du 1<sup>er</sup> véhicule pourrait se croire concerné

## 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 avant le poste de signalisation et la présentation du drapeau jaune

Lors de l'application de ce point, les chefs de poste devront 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 SIGNALÉUR 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.

**RAPPEL : EN CAS D'INCIDENT SUR LA PISTE,  
LES SIGNALÉURS NE SONT PAS AUTORISÉS À QUITTER LEUR POSTE.  
DE PAR LEUR POSITION RECONNUE PAR LES PILOTES, ILS ONT EN CHARGE LA SÉCURITÉ  
DE LEURS ÉQUIPIERS EN INTERVENTION**

### 14. LA SIGNALISATION LUMINEUSE

- ⇒ Elle est utilisée **EN COMPLÉMENT** 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 »



# LES DRAPEAUX DEDIES 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...



## 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

Il est en principe délégué dans les postes commissaire, mais 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.
- ⇒ **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



#### **4. DRAPEAU A ROND ORANGE - ACCOMPAGNE DU N° DU CONCURRENT**

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

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 - ACCOMPAGNE DU N° DU CONCURRENT**

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 - ACCOMPAGNE DU N° DU CONCURRENT**

Présenté durant **3** 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.

**RAPPEL : CHAQUE INTERVENTION SUR LA PISTE OU SES ABORDS NE DOIT S'EFFECTUER QUE SOUS LA 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 en possession 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 secours 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 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 de 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 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. Il convient donc d'être attentif dès 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 pour votre propre sécurité, assurez-vous auparavant 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.

**AFIN DE LIMITER TOUT RISQUE DE DEPART DE FEU ET ETRE PLUS EFFICACE  
DANS SON INTERVENTION  
LE COMMISSAIRE PARTIRA SYSTEMATIQUEMENT EN EMPORTANT 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'élevateur, capable d'évoluer dans un bac sans s'enliser et de soulever une épave pour la dégager vers une zone sécurisée



- Lorsque le circuit est cerné de rails de sécurité comme à Monaco, des grues sont installées dans les zones névralgiques afin de dégager rapidement les épaves




- Dans tous les cas, que l'intervention soit mécanisées ou non, il est important de se renseigner 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 suite à 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



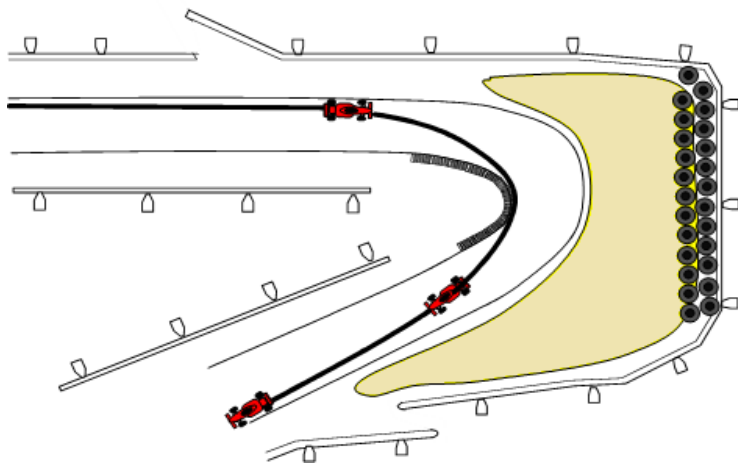
Déplacement horizontal



Arrêt de prise de commandement



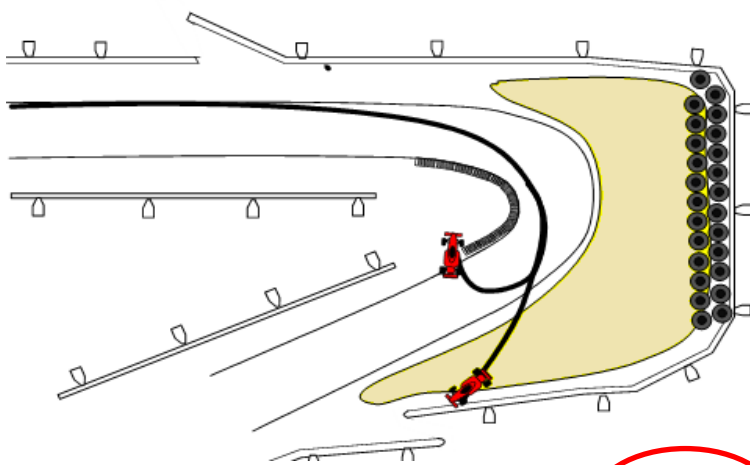
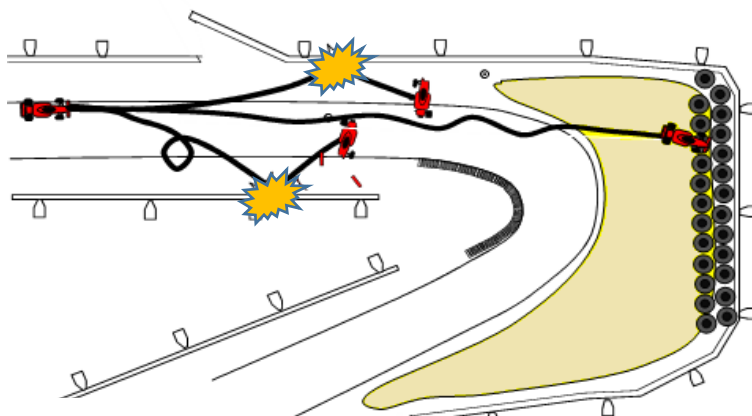
## QUELQUES EXEMPLES DE TRAJECTOIRES



Un pilote va préférer 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 suite à 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...

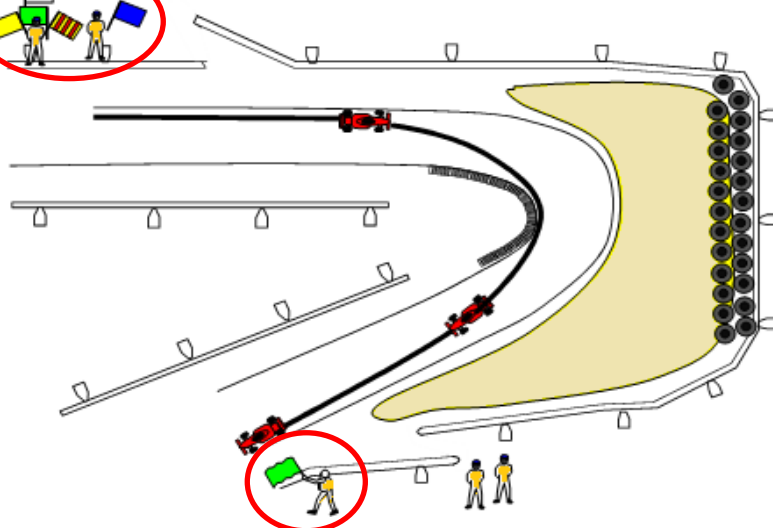
Ce qui ne veut pas dire qu'il faut les négliger

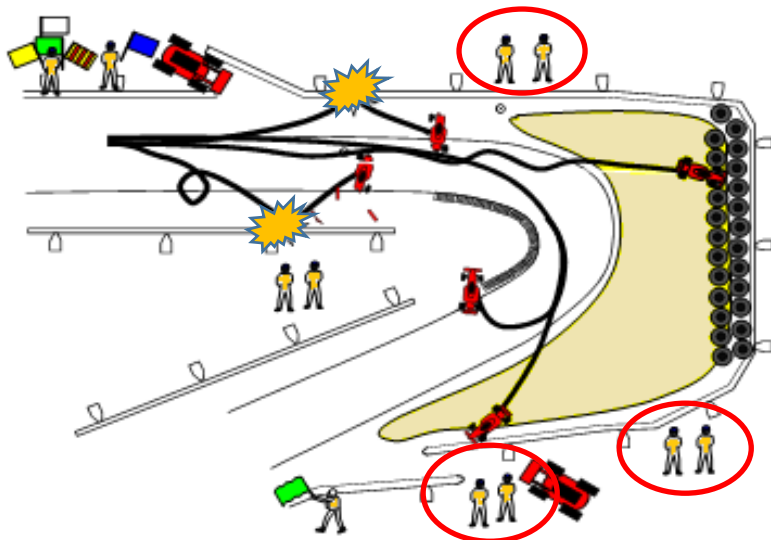


Nous disposons maintenant de moyens pour placer les signaleurs

- 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

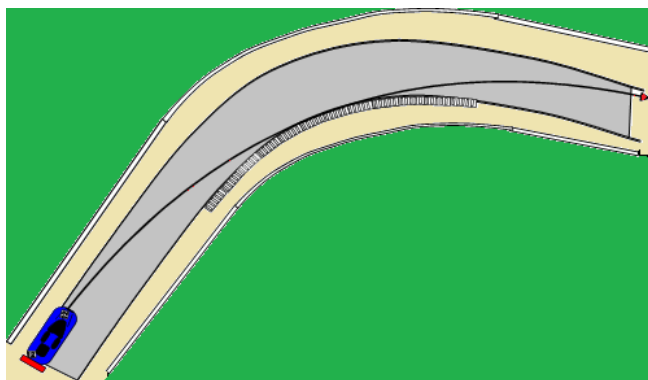




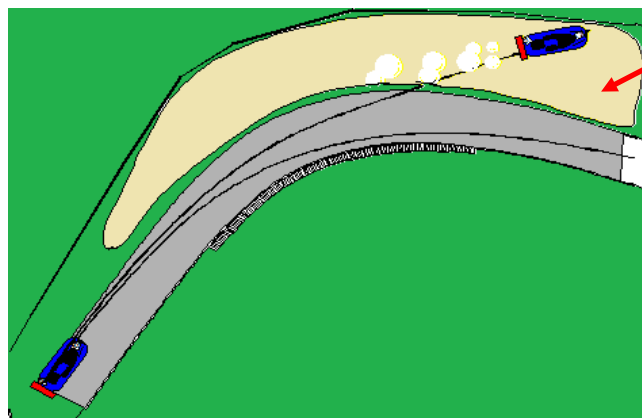
Les zones de sortie de route nous renseignent sur l'emplacement des équipiers d'intervention :

Bien protégés derrière les rails, près des accès à la piste et des moyens d'intervention.

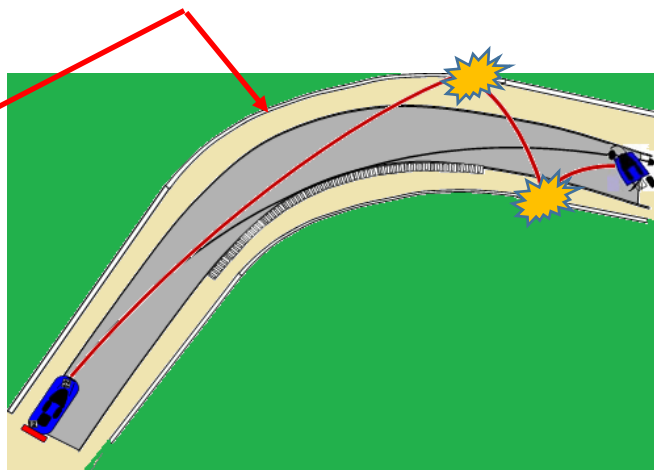
**SACHEZ QUELLE QUE SOIT LA CONFIGURATION DE VOTRE POSTE, LA PRUDENCE, LA VIGILANCE RESTE LA PLUS ABSOLUE**



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 sur largeurs et/ou des bacs à graviers, où se trouvent enserrés entre deux rangées de rails. Dans ce dernier cas, on retrouve le phénomène billard.



## 2. LA LIGNE DROITE

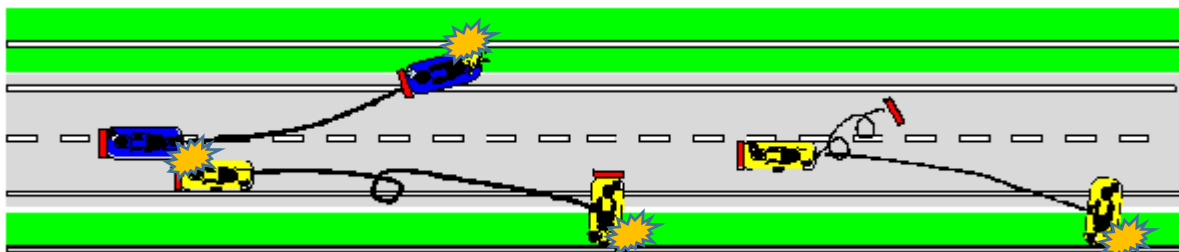
Les incidents sont multiples :

- 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.**

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"> <li>▪ Procédure safety-car</li> <li>▪ Procédure full yellow</li> <li>▪ Procédure de départ classique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Procédure de départ allégée</li> <li>▪ Procédure d'arrêt</li> <li>▪ Procédure d'arrivé</li> </ul>
--	--

## 2. PROCEDURE SAFETY-CAR

Sur décision de la D.C., la voiture de sécurité pourra être mise en service pour neutraliser (temporairement) la course, si des concurrents ou officiels encourent un danger avéré, dans des circonstances ne justifiant, toutefois, pas l'arrêt de la course

ACTION ENTREPRISE	ROLE DES COMMISSAIRES
<p>La direction de course annonce à la radio :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Procédure safety-car</li> </ul> <p>La voiture de sécurité (safety-car) reste d'abord en stand-by et ne partira de son emplacement que sur ordre du D.C.</p> <p>feux <b>ORANGE</b> allumés pour gagner la piste et se placer dès que possible devant la voiture en tête de la course</p> <p>Toutes les autos doivent conserver leur position et réduire <b>SIGNIFICATIVEMENT</b> leur allure</p>	<p>Présentation dès cet instant, à tous les postes signaleurs du drapeau <b>JAUNE AGITE</b> et du panneau <b>S.C.</b></p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">   </div> <p>Dans la zone concernée par l'incident, un double drapeaux <b>JAUNES AGITE</b> est présenté par le même commissaire</p>



Panneau à la disposition des postes signaleurs pour les courses **FFSA**



Panneau à la disposition des postes signaleurs pour les courses **FIA**

Toutes les voitures en course doivent se mettre en file, une par une derrière la voiture de sécurité à une distance inférieure à **5** longueurs de voitures

Tous les dépassements sont formellement **INTERDITS** sauf :

- Sur invitation de la voiture de sécurité
- Si une auto ralentit sur problème grave

Sur ordre de la D.C., la voiture de sécurité allumera son feu **VERT** pour indiquer à toutes les autos se trouvant entre cette auto et l'auto de tête, de dépasser. Bien entendu, les voitures continuent à rouler à allure réduite

Les infractions sont pénalisées par un « drive-through » (que nous étudierons plus loin)

Lorsque le Directeur de Course rappellera la voiture de sécurité, ses feux orange seront éteints, ce sera le signal qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour

ACTION ENTREPRISE	ROLE DES COMMISSAIRES
<p>Durant toute la procédure, les autos sont autorisées à entrer dans la voie des stands, mais elles ne peuvent regagner la piste que lorsque le feu <b>VERT</b> de la voie des stands a été allumé.</p> <p>Ce feu <b>VERT</b> reste allumé en permanence, sauf lorsque la voiture de sécurité et le peloton seront sur le point de passer devant cette voie de sortie</p>	
<p>La direction de course annonce :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Fin de procédure safety-car</b></li> </ul> <p>La voiture de sécurité éteint ses feux <b>ORANGE</b>, ce signal indique qu'elle rentre à son emplacement à la fin de ce tour</p>	<p>Les drapeaux <b>JAUNES</b> continuent d'être présentés</p> <p>Les panneaux « <b>SC</b> » ne sont pas retirés</p>
<p>Afin d'éviter un risque d'accident, avant que la voiture de sécurité ne rejoigne son emplacement, à partir du point où les feux <b>ORANGE</b> sur la voiture sont éteints, les pilotes doivent continuer à une allure n'impliquant ni accélération, ni freinage, ni toute autre manœuvre susceptible de mettre en danger d'autres pilotes ou gêner le nouveau départ</p> <p><b>TOUT DEPASSEMENT RESTE INTERDIT</b></p>	<p>Veiller à l'application de ces consignes, sinon rapport oral et écrit à la direction de course, précisant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-N° du poste où s'est déroulé l'événement</li> <li>-N° de la voiture qui a dépassé</li> <li>-N° de la (ou des) voiture(s) dépassée(s)</li> <li>-Heure de l'événement</li> </ul>
<p>Lorsque la voiture de sécurité s'approche de l'entrée des stands, les drapeaux comme les panneaux SC sont retirés et les feux <b>VERT</b> étant allumés sur la ligne de et au(x) point(s) intermédiaire(s) de fin de neutralisation de la course</p> <p><b>LES DEPASSEMENTS NE REDEVENANT POSSIBLE QU'UNE FOIS LA LIGNE DE CHRONOMETRAGE FRANCHIE</b></p> <p>S'il y a plusieurs voitures de sécurité, leur retrait est synchronisé de manière précise</p>	<p>Les drapeaux <b>JAUNES</b> AGITES et panneaux « <b>SC</b> » sont retirés aux postes signaleurs et remplacés par des drapeaux <b>VERTS</b></p> <p><b>Ces drapeaux ne sont présentés que durant 1 tour max.</b></p>



**NB** : 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 quittent 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 place la première.



Dans ce cas, il n'y a aucun tour de formation et le décompte du temps de course commence lorsque la voiture de sécurité quitte la grille de départ.

Les panneaux « **SC** » sont présentés sur la ligne de départ et à tous les postes, accompagnés des drapeaux **JAUNES** AGITES

La fin de la procédure safety-car se fera conformément à l'article ci-dessus

## 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"> <li>Mise de la course sous régime « FY »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sur ordre du D.C., tous les postes de signaleurs commissaire agiteront le drapeau <b>JAUNE</b> et présenteront des panneaux « <b>Full Yellow</b> » pendant toute la durée de l'intervention.</li> </ul> <div style="text-align: center;">  </div> <p><b>NB :</b> Un double drapeau <b>JAUNE</b> agité sera présenté conjointement dans la ou les zone(s) concernée(s) par l'accident</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si des écrans d'affichage vidéo sont en place, le Directeur de Course fera afficher sur ceux-ci la mention "<b>Jaune Total</b>" ou "<b>Full Yellow</b>".</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès voie des stands</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'accès à la voie des stands et sa sortie restent ouverts.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tout temps au tour enregistré après que le signal de "<b>Jaune Total</b>" ou "<b>Full Yellow</b>" soit donné ne sera pas pris en considération.</li> <li>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.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fin de la procédure et le retour à la normale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une fois le(s) problème(s) résolu(s), le Directeur d'Epreuve autorise à nouveau la reprise des essais en affichant un message sur les moniteurs.</li> <li>A ce stade, tous les postes de commissaires remplacent les drapeaux <b>JAUNE</b> et les panneaux « <b>FY</b> » par des drapeaux <b>VERT</b> agités durant <b>1 tour</b></li> </ul> <div style="text-align: center;">  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>À partir du moment où les drapeaux verts seront agités, à la fin de la neutralisation sous "<b>Jaune Total</b>" ou "<b>Full Yellow</b>", les temps au tour seront à nouveau pris en considération.</li> </ul>



### CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

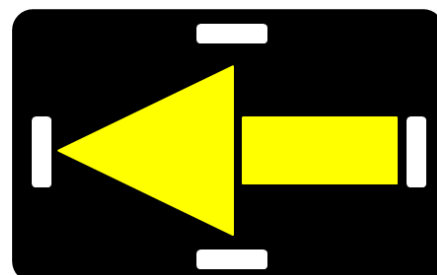
Le drapeau JAUNE est d'une telle importance que les autres drapeaux doivent s'ajuster en conséquence

### 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 CLASSIQUE DE DEPART

ACTIONS ENTREPRISES	ROLE DES COMMISSAIRES
<p>Les autos étant dans le parc concurrent, rejoignent une pré-grille à proximité de la piste au minimum <b>20 mn</b> avant l'heure d'ouverture de la pré-grille.</p> <p>La pré-grille sera ouverte <b>15 mn</b> avant l'heure <b>théorique</b> du départ de la course et le feu VERT sera allumé à la sortie de la zone des stands.</p>	<p>Les commissaires de pré-grille pointent les concurrents présents et les classent dans l'ordre</p>
<p>Le responsable de la pré-grille 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 pré-grille fermera <b>10 mn</b> avant l'heure <b>théorique</b> du départ de la course et le feu ROUGE sera mis <b>1 mn</b> 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 <b>HORS COURSE</b></p>
<p>Dès l'arrivée des voitures sur la grille de départ, le panneau <b>STOP MOTEUR</b> 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 <b>STOP MOTEUR</b> est présenté et les feux ROUGES sont allumés pour permettre aux pilotes de visualiser leur emplacement respectif</p> <p>Le panneau <b>5 MINUTES</b> est présenté <b>5 mn</b> après l'ouverture de la pré-grille et <b>MARQUE LE DEBUT DE LA PROCEDURE :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les mécaniciens, photographes, etc.... disposent de ces 5 mn pour s'occuper des pilotes</li> </ul>	<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><b>ON NE COMBLE PAS LES EMBLEMES VIDES</b></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"> <li>- dépose et repose du volant,</li> <li>- utilisation de la radio et des commandes,</li> <li>- mesure et ajustement de la pression des pneus,</li> <li>- mesure de la température des pneus</li> <li>- serrage des roues</li> <li>- accès aux systèmes de gestion moteur et acquisition de données,</li> <li>- mise en place et retrait des protections contre le soleil ou la pluie,</li> <li>- mise en place ou retrait d'adhésif sur la carrosserie et les entrées d'air,</li> <li>- connexion et déconnexion d'une batterie d'appoint</li> <li>▪ <b>Toute autre intervention est interdite sans l'autorisation expresse des officiels.</b></li> </ul> <p>Ceci concerne notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ouverture des capots,</li> <li>- le changement de roues.</li> </ul>	
<p>A <b>1 mn</b> de l'heure <b>théorique</b> du départ, à la présentation du drapeau vert en fond de grille et avant la présentation du panneau <b>MOTEUR</b>, les feux ROUGES sont éteints.</p> <p>Sauf pour les courses de véhicules historiques, aucune voiture ne pourra 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 devra 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 sera 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 <b>EVACUATION DE LA PISTE</b> est présenté.</p> <p>A l'allumage des feux VERTS, les concurrents partent pour le tour de formation derrière la voiture pilote. Toute simulation de départ leur est interdite, tout comme il est interdit de se doubler, puis se replacent à leur emplacement prévu sur la grille de départ sans arrêter le moteur</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 <b>IL EST CONSIDERE EN COURSE</b>. 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><b>2eme mise en grille :</b></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>Les commissaires de ligne, munis de panneaux, indiquent aux pilotes leur place sur la grille et <b>PERSONNE NE DOIT REVENIR AUPRES DES AUTOS</b></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. Un concurrent attardé ne doit pas tenter de réintégrer sa place. Il partira donc de la dernière ligne</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><b>LA COURSE EST REPUTEE DEBUTER A L'EXTINCTION DES FEUX ROUGES</b></p>	<p>Les commissaires doivent attentivement surveiller toutes tentatives de départ anticipé. Un rapport sera rédigé par le chef de poste à 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. Tous les commissaires situés <b>APRES</b> l'incident, agiteront à leur tour, leur drapeau JAUNE, afin d'avertir les concurrents suivants.</p>
<p>Le directeur de course peut, en cas d'incident, allumer des feux JAUNES <b>CLIGNOTANTS</b> 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 <b>5 SECONDES</b></p>	<p>Les commissaires se replacent pour reprendre la procédure telle qu'au panneau <b>MOTEUR</b></p>

<b>H - 35 minutes</b>	<b>Mise en pré-grille</b>
<b>H - 15 minutes</b>	<b>Ouverture pré-grille et ou feu vert sortie des stands</b>
<b>H - 10 minutes</b>	<b>Fermeture pré-grille</b>
<b>H - 10 minutes</b>	<b>Début de la procédure par allumage des 5 feux rouges</b>
<b>H - 9 minutes</b>	<b>Feu rouge sortie des stands</b>
<b>H - 6 minutes</b>	<b>Panneau moteur et évacuation de la piste</b>
<b>H - 5 minutes</b>	<b>Feu vert et départ du tour de formation</b>
<b>H</b>	<b>Départ lancé ou arrêté</b>

#### **4. 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 (Sur changement 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 montrées 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 de l'article 7.3.1.4.1.

**Panneau 5 MINUTES** - Règlement Standard des Circuits,).

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 serrés 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.

En ce qui concerne cet article uniquement, si la ligne n'est pas située devant la pole position, il s'agira d'une ligne blanche située un mètre avant la pole position.

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 aient 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 pourra 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 (Règlement Standard des Circuits - article 4.2.3.7) et sera considéré comme ayant pris le départ lorsqu'il passera la ligne de départ.

### 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 %**, 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 autos 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 est considéré comme faux départ lorsqu'un pilote quitte son emplacement avant le signal. Il est donc passible d'une 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.

Pour information : Cette pénalisation pourra être majorée, la disqualification pourra même être prononcée si les commissaires sportifs jugent que la manœuvre a gêné d'autres pilotes.

## **5. SUSPENSION ET/OU ARRET DE LA COURSE (Nouvelle disposition adoptée par le CD de juillet 2019)**

Au cas où il s'avérerait nécessaire de suspendre la course en raison de l'encombrement du circuit, suite à un accident ou parce que les conditions météo ou autres en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonnera 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 sera donné, les dépassements seront interdits, la sortie des stands sera fermée et toutes les voitures devront avancer lentement sur la voie rapide de la voie des stands où elles devront 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 recevront 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 sera alors conduite devant la sortie de la voie des stands. Pendant la suspension de la course :

- ⇒ La course sera suspendue, le chronométrage s'arrêtera. La course repartira derrière un safety car pour le temps restant. Si besoin, sur proposition du directeur de course, le collège des commissaires sportifs pourra diminuer le temps de course pour respecter les horaires.
- ⇒ Les voitures seront en régime de parc fermé.
- ⇒ Il ne sera possible d'intervenir sur les voitures, qu'après notification du directeur de course et après qu'elles se soient 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.
- ⇒ 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.
- ⇒ Les ordres concernant d'éventuels changements de pilote seront 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.**

### **REPRISE DE LA COURSE (Nouvelle disposition adoptée par le CD de juillet 2019)**

Le retard sera 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 :

- ⇒ Cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes. Chaque présentation sera accompagnée d'un signal sonore.

Après le signal « **trois minutes** », qui dépendra 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 « **une 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 aient 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.

Une des pénalités 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.**

## 6. PROCEDURE DEPART ALLEGEE

ACTIONS ENTREPRISES	ROLE DES COMMISSAIRES
<p>Les autos étant dans le parc concurrents rejoignent la pré-grille située à proximité de la piste au minimum <b>35</b> minutes avant l'heure de départ de la course.</p>	<p>Les commissaires de pré-grille pointent les concurrents présents et les classent dans l'ordre</p>
<p>A l'initiative du directeur de course, le responsable de la pré-grille 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.</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. Le concurrent est considéré <b>HORS COURSE</b></p>
<p>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.</p>	<p>Les commissaires de ligne, munis de panneaux, indiquent aux pilotes leur place sur la grille et <b>PERSONNE NE DOIT REVENIR AUPRES DES AUTOS</b> Un commissaire de circuit, au minimum toutes les 3 lignes, muni d'un drapeau JAUNE, assure la sécurité de la grille de départ. Un concurrent attardé ne doit pas tenter de réintégrer sa place. Il partira donc de la dernière ligne Chaque fois qu'une ligne est complète, le commissaire abaissera son panneau pour informer le starter</p>
<p>Les simulations de départ lors du tour de formation sont rigoureusement interdites. Les contrevenants s'exposent à la pénalisation applicable pour départ anticipé. 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</p>	<p>En cas de simulation de départ et/ou dépassement constaté, un rapport écrit pourra être demandé par le directeur de course au chef de poste ayant constaté l'infraction  Lorsque toutes les voitures sont immobilisées sur la grille, un drapeau VERT est présenté en fin de grille</p>
<p>Immédiatement le panneau <b>5 SECONDES</b> est présenté le plus près possible du portique des feux, sauf si le circuit dispose d'un panneau électrique. Le directeur de course peut allumer le(s) feu(x) ROUGES(s). Le départ de la course sera donné par l'extinction du (des) feu(x) ROUGE(s). En cas de non-fonctionnement des feux, le départ sera donné avec un drapeau après présentation du panneau <b>5 SECONDES</b>. <b>LA COURSE EST REPUTEE DEBUTER A L'EXTINCTION DES FEUX ROUGES</b></p>	<p>Les commissaires doivent attentivement surveiller les tentatives de départ anticipé. Un rapport sera rédigé par le chef de poste à la direction de course en cas de départ volé. Un commissaire muni d'un drapeau JAUNE, au minimum toutes les 3 lignes, doit être prêt à signaler tout pilote en difficulté. Tous les commissaires situés <b>APRES</b> l'incident, agiteront à leur tour, leur drapeau JAUNE, afin d'avertir les concurrents suivants.</p>



### 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.

## 7. DEPART LANCE

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

Dans le cas d'un départ lancé, "la voiture pilote" doit 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

(Art. 7.3.1.4.1). Après la présentation du panneau **EVACUATION DE LA PISTE**, une voiture pilote conduite par un licencié FFSA 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 sera passible d'une pénalité.

## 8. POUR RESUMER

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 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.

### 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.

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 ou de ses assistants

A l'arrivée de la course, tous les véhicules sont, dès le baisser du drapeau à damiers placés sous le régime du parc fermé.

Le directeur de course et/ou le collègue des commissaires sportifs pourront placer en parc fermé les voitures de leur choix.

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:

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

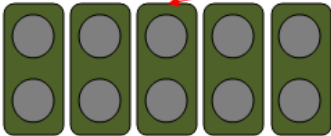

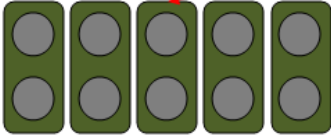
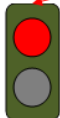

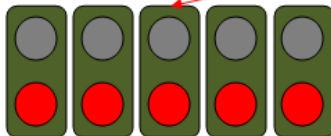
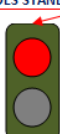

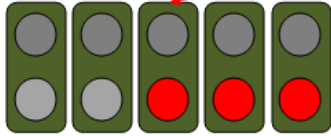
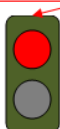

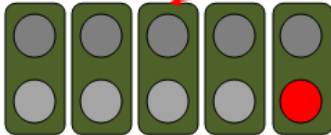
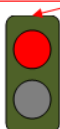

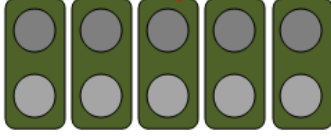
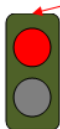

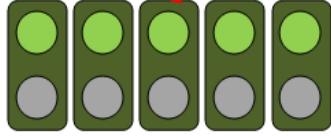
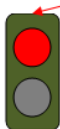
⇒ **Toute autre intervention est interdite sans l'autorisation expresse des officiels chargés de contrôler l'application du régime de parc fermé.**

En complément, et particulièrement à l'issue des séances d'essais et des courses, les voitures pourront être conduites et placées dans un emplacement délimité appelé "Parc Fermé".

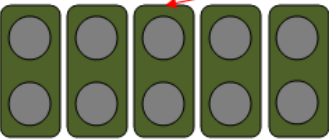
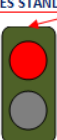
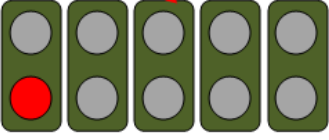
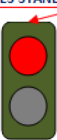
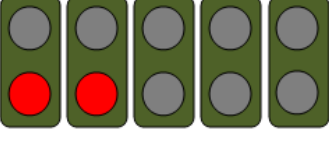
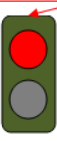
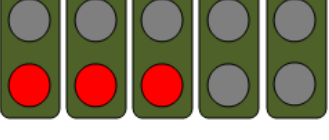
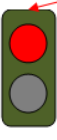
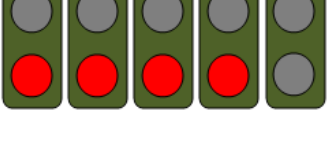
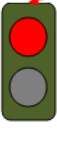
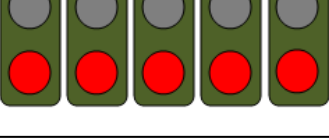
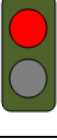


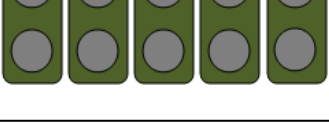

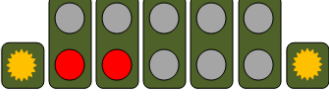

Dans celui-ci, le "régime de parc fermé" s'y applique tant que l'autorisation de le quitter ou d'y effectuer une opération particulière n'a pas été expressément signifiée auprès du personnel responsable de la voiture par les officiels chargés de contrôler le parc fermé.

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

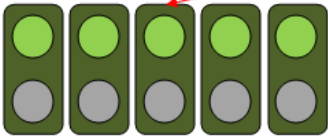
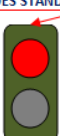
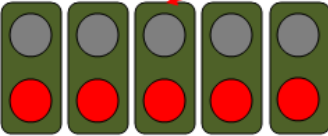
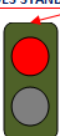
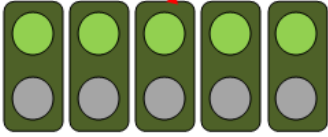

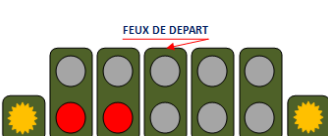

**1. PROCEDURE CLASSIQUE**

<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p>La pré-grille est ouverte <b>15'</b> avant l'heure théorique du départ de la course Le feu <b>VERT</b> de la voie de sortie de la zone des stands est allumé Les autos partent pour un (ou plusieurs) tour(s) de reconnaissance</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p>La pré-grille ferme <b>10'</b> avant l'heure théorique du départ de la course et le feu <b>ROUGE</b> est allumé <b>1'</b> plus tard à la sortie de la zone des stands Le klaxon retentit pour indiquer qu'il ne reste que <b>2'</b> jusqu'à la fermeture de la voie des stands</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>5' AVANT LE DEPART DU TOUR DE FORMATION</b> Tous les feux <b>ROUGES</b> de départ sont allumés. Le panneau <b>STOP MOTEUR</b> est présenté Le panneau <b>5 minutes</b> est présenté</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>3' AVANT LE DEPART DU TOUR DE FORMATION</b> Les feux <b>ROUGE</b> de départ des 2 premières colonnes sont éteints Le klaxon retentit</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>1' AVANT LE DEPART THEORIQUE DU TOUR DE FORMATION</b> Présentation du drapeau <b>VERT</b> en fond de grille</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p>Présentation du panneau <b>MOTEUR</b> Les feux <b>ROUGE</b> sont éteints Présentation du panneau <b>EVACUATION DE LA PISTE</b></p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p>Une voiture pilote étant placée devant les autos, les pilotes, à l'allumage des feux <b>VERT</b>, effectuent un tour de formation et viennent se replacer à leur emplacement sur la grille de départ, sans arrêter le moteur</p>

## 2. DEPART ARRÊTE

<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>30'' APRES LE DEPART DU TOUR DE FORMATION</b> Les feux <b>VERT</b> de départ sont éteints</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>TOUTES LES AUTOS SONT EN PLACE SUR LA GRILLE</b> Le feu <b>ROUGE</b> de la 1ere colonne est allumé pour indiquer le signal des 5''</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>4''</b> Le feu <b>ROUGE</b> de la 2eme colonne est allumé</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>3''</b> Le feu <b>ROUGE</b> de la 3eme colonne est allumé</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>2''</b> Le feu <b>ROUGE</b> de la 4eme colonne est allumé</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>1''</b> Le feu <b>ROUGE</b> de la 5eme colonne est allumé <b>Les autos sont considérées comme étant aux ordres de la D.C.</b></p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>DEPART</b> - Après un délai programmé compris entre <b>2 &amp; 4''</b>, le départ de la course sera donné à l'extinction de tous les feux <b>ROUGE</b>. Dès que toutes les autos auront dépassées la voie de sortie des stands, le feu de cette voie passera au <b>VERT</b>, les autos prenant départ de la voie des stands pourront alors s'élancer</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>DURANT LA COURSE</b> Si une auto se trouvant sur la piste s'approche de la voie des stands, le feu de la voie de sortie des stands clignote afin d'avertir les pilotes quittant les stands</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>PROBLEME AU MOMENT DU DEPART ARRÊTE</b> Allumage des feux <b>ORANGE</b> clignotants et arrêt de la séquence d'allumage Présentation du panneau <b>STOP MOTEUR</b> La procédure reprend au panneau <b>MOTEUR, 1'</b> et départ d'un nouveau tour de formation. La course comptera un tour de moins</p>

### 3. DEPART LANCE

<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p>Après présentation du panneau <b>EVACUATION PISTE</b> Et à l'allumage des feux <b>VERTS</b>, les autos effectuent derrière la voiture pilote un tour de formation. A environ 500m, la vitesse doit être stabilisée à 60 km/h. Les concurrents doivent se placer en file indienne sur 2 lignes</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p>La voiture pilote s'efface, les autos continuent seules à une vitesse contrôlée entre 70 &amp; 90 km/h Le feu <b>ROUGE</b> est allumé pendant le tour de formation</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>DEPART A L'ALLUMAGE DES FEUX VERT - EXTINCTION DES FEUX ROUGE</b> Aucune auto n'est autorisée à dépasser avant que le feu VERT ne soit allumé Dès que toutes les autos auront dépassées la voie de sortie des stands, le feu de cette voie passera au <b>VERT</b>,</p>
<p>FEUX DE DEPART</p> 	<p>FEUX DE SORTIE DES STANDS</p> 		<p><b>PROBLEME AU MOMENT DU DEPART LANCE</b> Allumage des feux <b>ORANGE</b> clignotants. Les feux <b>ROUGES</b> restent allumés Les concurrents repartent pour un tour ou plus. La course débute au passage de la pole sur la ligne de départ</p>





**LORS DU BRIEFING DISPENSE PAR LA DIRECTION DE COURSE, IL EST IMPORTANT DE S'INFORMER D'UN EVENTUEL REGLEMENT PARTICULIER POUVANT MODIFIER LES DONNEES CI-DESSUS**

## PROCEDURE « FULL COURSE YELLOW »

Alors que ce module était terminé, nombreux d'entre vous ont demandé que soit expliquée la procédure « **FCY** » (Full Course Yellow)  
 Il est vrai que certaines épreuves se déroulant sur notre territoire national, se déroulent **sous régime FIA**.  
 Ceci expliquera l'insertion de ce chapitre à cet emplacement

⇒ 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"> <li>Mise de la course sous régime « <b>FCY</b> »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sur ordre du D.C., chaque poste de signaleurs commissaire agitent un drapeau <b>JAUNE</b> et présentent le panneau « <b>FCY</b> », et ce durant <b>TOUTE</b> la durée de l'intervention</li> </ul> <div data-bbox="794 488 1093 616" style="text-align: center;">  </div>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dans la mesure où il existe des écrans d'affichage vidéo, le directeur de course fait afficher sur ceux-ci, la mention « <b>FULL YELLOW</b> »</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès à la voie des stands sous régime de « <b>FCY</b> »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'entrée et la sortie de la voie des stands restent ouvertes et les voitures peuvent rentrer aux stands.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fin du régime de « <b>FCY</b> »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>A ce stade, tous les postes de commissaires remplacent les drapeaux <b>JAUNE</b> et les panneaux « <b>FCY</b> » par des drapeaux <b>VERT</b> agités.</li> </ul> <div data-bbox="678 1209 1241 1355" style="text-align: center;">  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Régime de FCY et Voiture de Sécurité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une période « <b>FCY</b> » peut être suivie d'une intervention d'un « Safety-Car » si le problème n'est pas résolu et la sécurité compromise.</li> <li>A ce moment la procédure « <b>SC</b> » peut sur ordre de la direction de course, être appliquée</li> </ul>



## LES PICK-UPS

Dotés d'un pick-up et vêtus de leur tenue orange, les commissaires « pick-up » constituent 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 éteindre tout incendie.

Les modèles et équipements mis à disposition peuvent présenter quelques différences en fonctions 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).  
Pour des interventions plus lourdes, l'engin de manutention reste l'outil indispensable

### 2.CONSTITUTION DE 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

**Une paire de gants en cuir type soudeur, des chaussures de sécurité, sifflet, coupe sangle, carnet, stylo...** reste le classique de la tenue du commissaire

- Pour 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, sur-bottes 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 CO<sup>2</sup>

#### 5. 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 OU VOUS PASSIONNE  
VOUS DESIREZ EN APPRENDRE PLUS, NOUS VOUS INVITONS A LIRE :**

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