

# MANUEL DE FORMATION COMMISSAIRE

## CHAPITRE 2 : CIRCUIT ASPHALTE

A

**Jean SCHUMACHER - Paul DELCROC - Maurice LAUNAY**

(Anciens Responsables Nationaux des Commissaires Circuits)

## CIRCUIT ASPHALTE

UN PEU DE VOCABULAIRE	PAGE 03
LES DRAPEAUX COMMISSAIRE - QUAND LES PRESENTER	PAGE 04
LES DRAPEAUX DIRECTION DE COURSE	PAGE 16
L'INTERVENTION	PAGE 18
PRESCRIPTIONS CIRCUIT	PAGE 21
L'IMPLANTATION DU POSTE	PAGE 22
CHEF DE POSTE - BRIEFING AU EQUIPIERS	PAGE 26
APRES LA COURSE	PAGE 28
LES PROCEDURES	PAGE 29
PROCEDURES DEPART AUX FEUX - FFSA	PAGE 37
LES PENALITES	PAGE 41
LES PICK-UP	PAGE 42



## UN PEU DE 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



# LES DRAPEAUX A DISPOSITION DES COMMISSAIRES - QUAND LES PRESENTER

## 1. PREAMBULE

Chaque poste de signalisation est muni 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 ne sauraient pas quel danger les attend à chaque virage.

Les signaleurs doivent relayer aux pilotes une information qu'ils ne connaissent pas. 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. LE 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

## 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 conviendra 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, ETUDIEZ VOTRE ENVIRONNEMENT  
AFIN D'EN DEDUIRE VOS ZONES DE REPLI**

**PARTANT DU PRINCIPE QU'IL N'EXISTE AUCUN EMPLACEMENT  
PARFAITEMENT SECURITAIRE ET QU'UN ACCIDENT SE DERoule TOUJOURS  
VITE, IL CONVIENDRA D'ETRE EXTREMEMENT VIGILANT A CHAQUE INSTANT**

#### 4. TENIR ET PRESENTER UN DRAPEAU

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

- Un drapeau ne doit donc pas être posé au sol. Vous perdrez du temps pour le ramasser
  - Un drapeau ne doit pas non 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 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

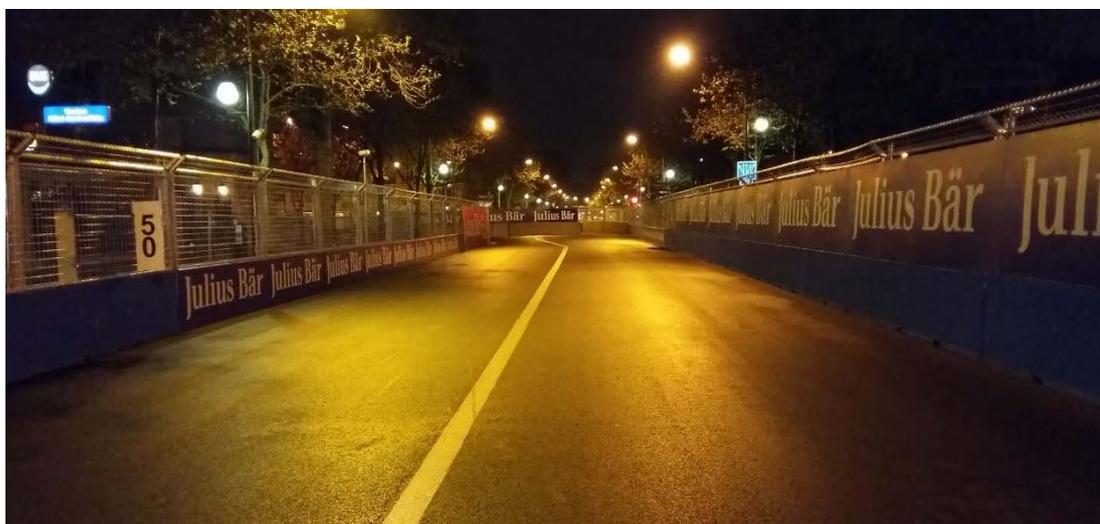
Le devoir des signaleurs est de présenter un drapeau dès que la situation s'en fait sentir, c'est-à-dire avec vigilance, de manière réfléchie et vivement

Dans tous les cas, il est nécessaire que le drapeau « sorte » à point, pour tomber 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 donner le temps de réagir et de s'ajuster en fonction de l'information que vous souhaitez lui passer.

**AYEZ DES GESTES CLAIRS, PRECIS, SANS AMBIGUITE  
UN PILOTE A AUTRE CHOSE A PENSER QUE S'INTERROGER SUR  
LE MESSAGE QUE VOUS SOUHAITEZ A LUI TRANSMETTRE**

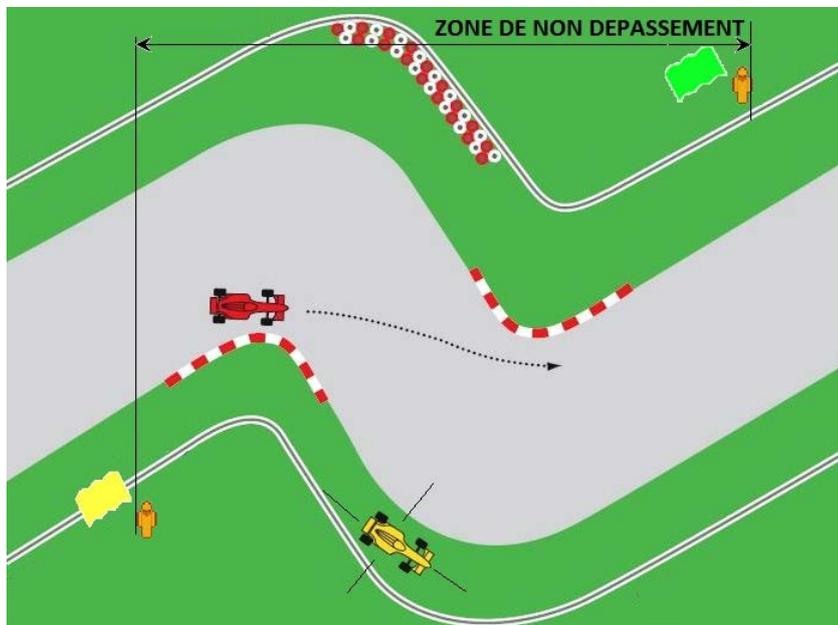
**UN DRAPEAU DOIT TOUJOURS ÊTRE PERCU PAR LE PILOTE AVANT  
LA ZONE DE FREINAGE...APRES IL NE PEUT PLUS RIEN FAIRE**



## 6. LE DRAPEAU JAUNE

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

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



Présenté **AGITE** au poste commissaire :

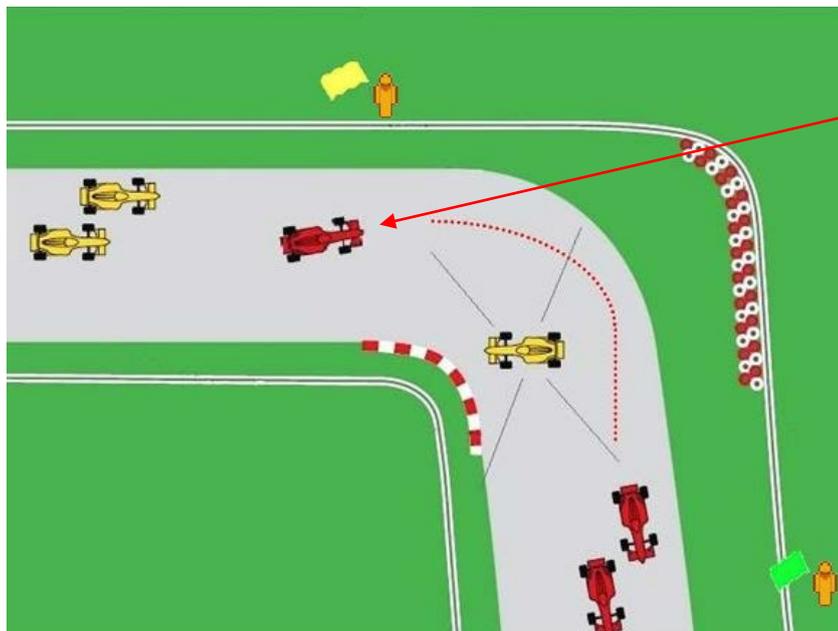
- Réduisez votre vitesse, ne doublez pas
- Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste

Présenté **2 tours** :

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



## INCIDENT SUR LA TRAJECTOIRE



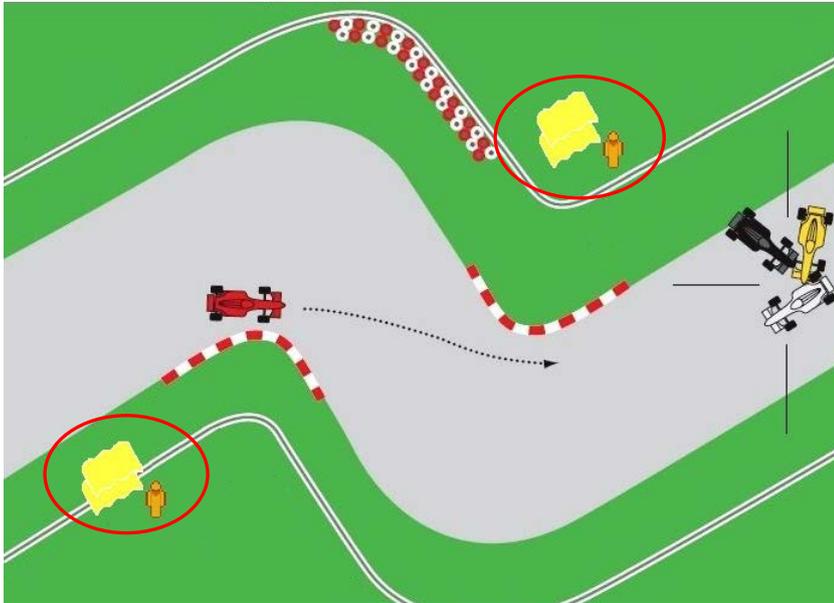
- L'auto rouge modifie sa trajectoire
- Les concurrents suivants ne sont plus autorisés à se doubler
- La zone entre les drapeaux JAUNE & VERT est dite "**neutralisée**"
- La présentation du drapeau VERT en fin de zone d'accident autorise à nouveau les dépassements

## 7. LE 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



## 8. NEUTRALISATION DES ESSAIS - « JAUNE TOTAL » ou « FULL YELLOW »

A la suite d'un accident important, néanmoins, ne réclamant pas l'arrêt des essais par présentation du drapeau rouge, le directeur de course peut déclarer la session sous « JAUNE TOTAL » ou « FULL YELLOW ». Le drapeau JAUNE est alors présenté **AGITE** à tous les postes de signalisation accompagné du panneau **F.Y.**

### La procédure suivante est alors appliquée :

- ⇒ Sur ordre de la « D.C. », les commissaires de piste agitent le drapeau JAUNE sur la totalité des postes de commissaires du circuit et présentent le panneau « FULL YELLOW » pendant toute la durée de l'intervention.



- ⇒ Dans la mesure où des écrans d'affichage vidéo existent, le directeur de course fait afficher sur ceux-ci la mention « JAUNE TOTAL » ou « FULL YELLOW ».

- ⇒ A partir de cet instant, les pilotes doivent impérativement réduire leur allure, notamment dans la zone où se situe le ou les accidents. Ils doivent, également et si nécessaire, être prêts à s'arrêter.

- ⇒ Un double drapeaux jaunes agités est présenté par le signaleur du poste où se situe l'accident, tant que véhicule(s) et commissaires se trouvent sur la piste ou ses abords.

- ⇒ Tout temps au tour enregistré après que le signal de « Jaune Total ou Full Yellow » est présenté n'est pas pris en considération.

- ⇒ L'accès à la voie des stands ainsi que sa sortie restent ouverts.

- ⇒ **S'il est prouvé qu'un pilote ne ralentit pas suffisamment pendant cette procédure, une sanction pourra être prise par le directeur de course pour non respect des drapeaux .**



### Fin de la procédure et le retour à la normale seront annoncé de la manière suivante :

- ⇒ La «D.C.» annonce, par radio : Fin de procédure « FULL YELLOW »  
A ce moment, les Commissaires retirent le drapeau JAUNE et le panneau « FULL YELLOW » et agitent un drapeau VERT durant un tour.
- ⇒ A la fin de la neutralisation sous « FULL YELLOW », dès l'instant que les drapeaux VERTS sont présentés, les temps au tour sont à nouveau pris en compte

### Conflit entre drapeau

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

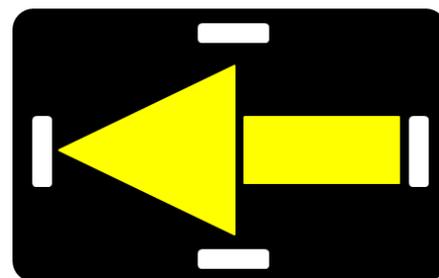
### LES FLECHES

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



## 9. LE DRAPEAU VERT

Le drapeau VERT est toujours présenté **AGITE**



### Présenté en début 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 possibilité de savoir où se situe la fin de zone de neutralisation et ne pourraient par conséquent se doubler**



### 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**

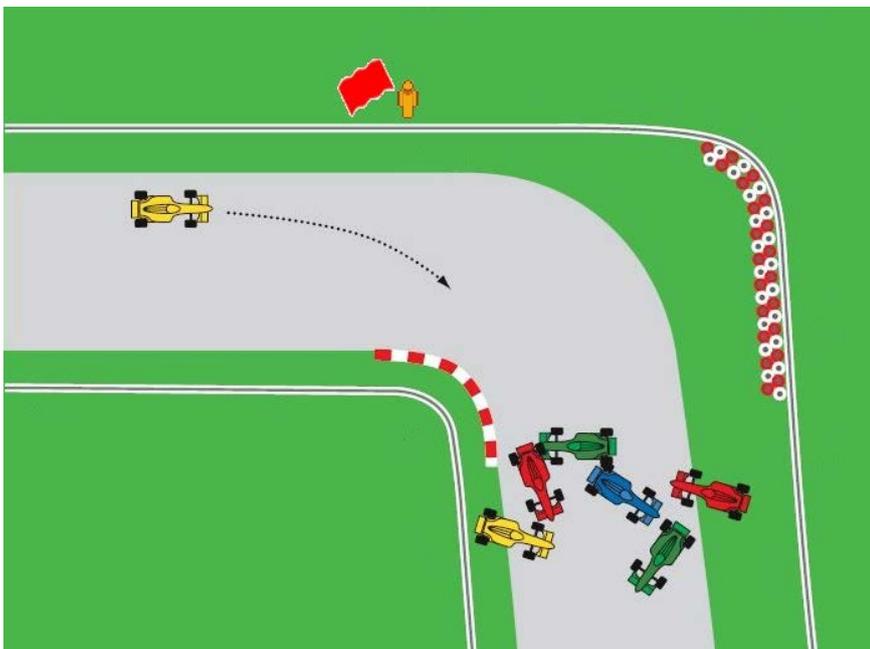
## 10. LE DRAPEAU ROUGE

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 DE LA DIRECTION DE COURSE LORSQU'IL DEVIENT NECESSAIRE D'INTERROMPRE UNE SEANCE D'ESSAIS OU LA 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.

### LES DEPASSEMENTS SONT FORMELLEMENT INTERDITS



#### 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 peut par contre, être maintenu et continuer à être présenté

## 11. LE DRAPEAU JAUNE A BANDES ROUGES

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

### Définition

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 déraeper/glisser des concurrents

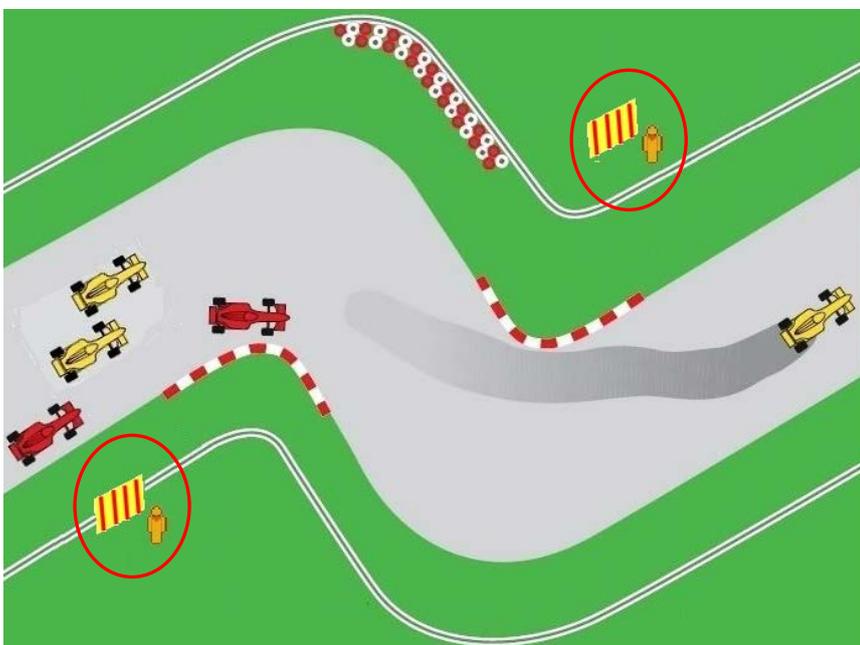
Le drapeau « Changement d'adhérence » informe bien d'un danger, mais...

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

### Comment repérer la présence potentielle d'huile ? :

- 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

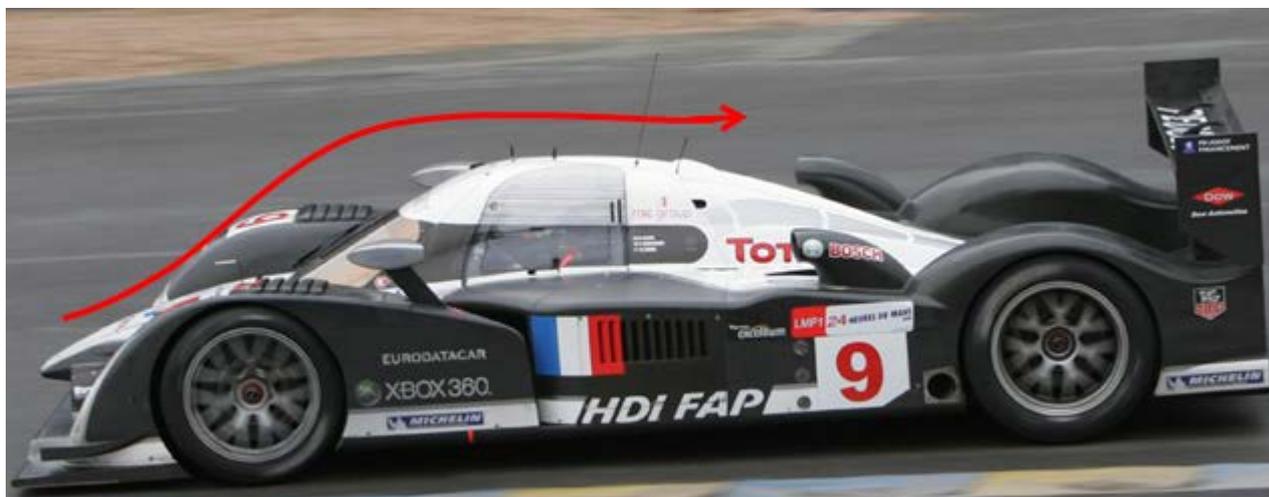
**CELA NE VOUS DISPENSE PAS D'EFFECTUER, AU MINIMUM, UN CONTRÔLE VISUEL DE LA PISTE A INTERVALLES REGULIERS**



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 ce drapeau 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 décollement des filets d'air peut détourner les gouttes d'eau et empêcher un pilote de percevoir le début d'une averse qui a déjà bien trempé le virage qui se présente.



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

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

### Conflit entre drapeaux

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

- ⇒ **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.**



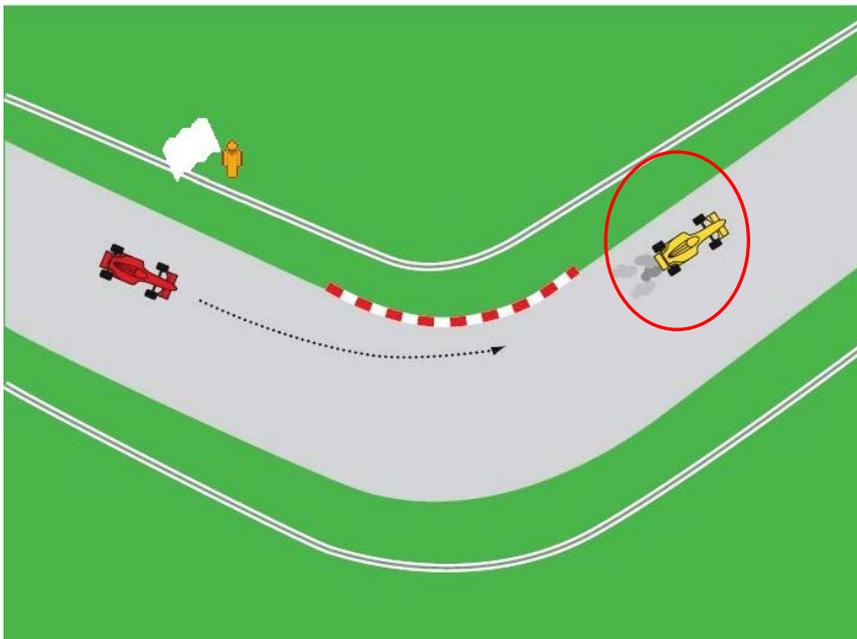
Le drapeau « changement d'adhérence » annonce un danger, mais les pilotes ne sont pas tenus de ralentir ou de s'abstenir

## 12. LE DRAPEAU BLANC

### Définition

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, ce drapeau pourra dans ce cas précis, être remplacé par un drapeau jaune

- ⇒ Lorsqu'il y a un véhicule de service sur la piste, le drapeau BLANC est utilisé 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 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 dans restriction avec tous les autres drapeaux, car il ajoute une information utile qu'elles que soient les circonstances,

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 lieu de présenter un drapeau VERT.

## 13. LE DRAPEAU BLEU

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

### Définition

Signal de dépassement. Il s'agit sans doute du drapeau le plus difficile à utiliser, car il requiert jugement et concentration. Lorsque déployé, le drapeau bleu indique à un pilote qu'une ou plusieurs autos plus rapides s'approchent et/ou s'apprêtent à le dépasser.

### Pour être efficace, il faut :

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



### Durant 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.

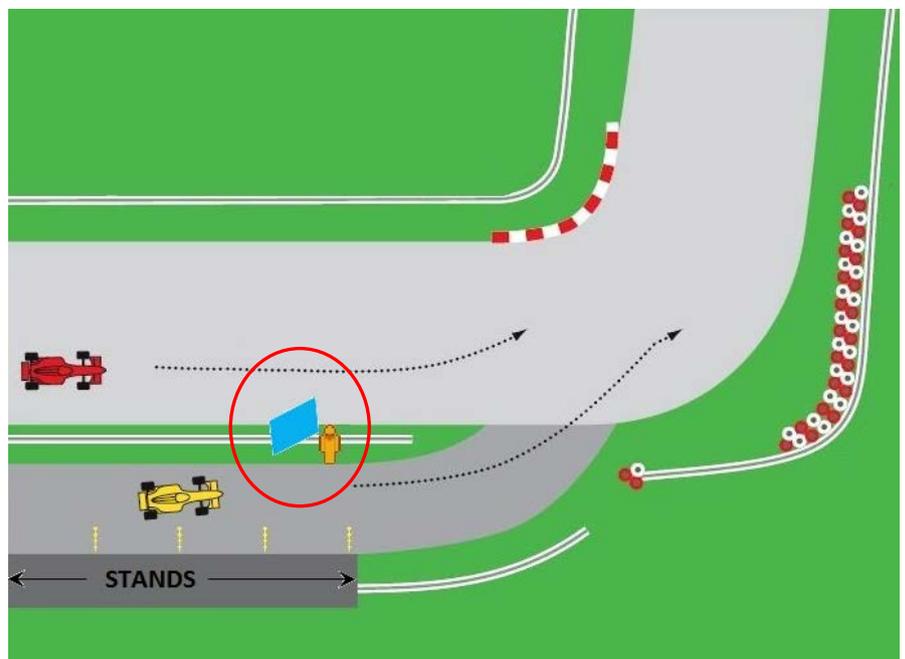
### Sortie des stands - Particularité :

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.

Reconnaissons que 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

### Piège à éviter

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.

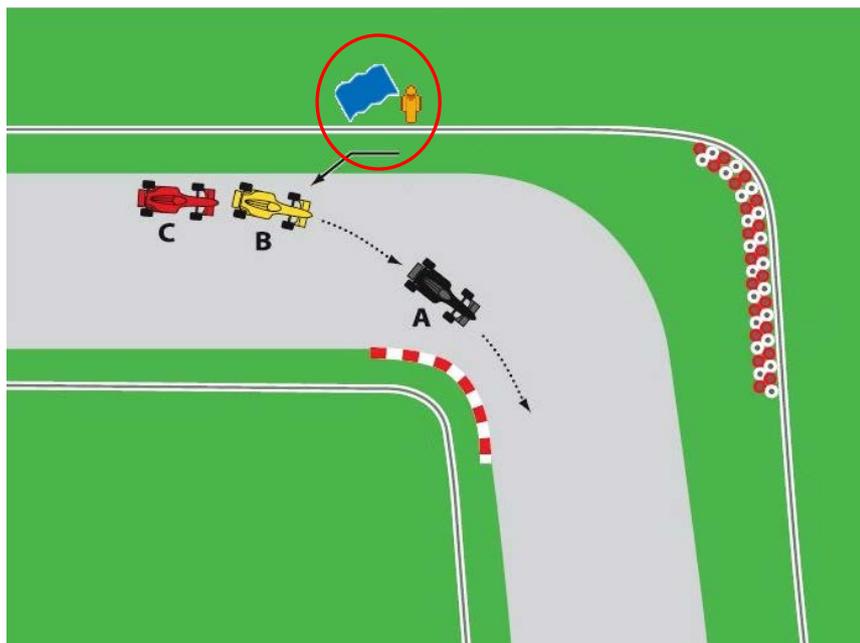
### La meilleure façon de présenter le drapeau BLEU

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 BLEU agité signale une tentative de dépassement qui pourrait être légale si elle était conclue avant le poste de signalisation, mais par principe, on ne présente jamais un drapeau JAUNE et un drapeau BLEU. Il en est de même avec la présentation d'un drapeau ROUGE, puisque les pilotes doivent ralentir, les dépassements n'apporteraient rien puisque le classement provisoire ou final, est celui d'un des tours complétés avant l'arrêt.

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

## Autres fonctions du signaleur au BLEU

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

Il peut présenter la flèche pour indiquer aux conducteurs, le côté libre de la piste ou ses abords. Il peut assurer des fonctions de "surveillant" et avertir de son sifflet, ses équipiers qu'une voiture est en approche

Il peut également se charger du drapeau VERT, si un drapeau JAUNE est présenté au poste précédent.

Le préposé au drapeau BLEU s'assure aussi qu'il n'y a aucun dépassement alors que le drapeau JAUNE est en action

**RAPPEL : EN CAS D'INCIDENT SUR LA PISTE, LES SIGNALEURS NE SONT PAS AUTORISES A QUITTER LEUR POSTE.  
DE PAR LEUR POSITION RECONNUE PAR LES PILOTES,  
ILS ONT EN CHARGE LA SECURITE DE LEURS EQUIPIERS EN INTERVENTION**

## 14. AUTRE SIGNALISATION

### Extincteur

Un extincteur portatif peut-être présenté ostensiblement à un pilote afin de l'informer qu'un feu s'est déclaré à bord sans que ce dernier s'en soit rendu compte. Nous aborderons plus en détail ce sujet au chapitre « incendie »

## 15. LA SIGNALISATION LUMINEUSE

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

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

- Les feux de signalisation indiquant normalement un signal à la fois, la présence de Commissaires préposés aux drapeaux demeure essentielle si la situation requiert des signaux simultanés
- 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 visibles des pilotes pendant la période de temps la plus longue.  
Les feux **ROUGES** et **JAUNES** ne doivent pas être situés cote à cote



# DRAPEAUX DE DIRECTION DE COURSE

## 1. DRAPEAU NATIONAL

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



## 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.

Il est primordial d'être prêt à éviter une pièce qui vole, à récupérer des débris sur la piste ou organiser une intervention incendie



#### **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 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 si nécessaire sous la direction d'un chef de poste, 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.

Une voiture s'immobilise après avoir effectué un dérapage ou un tête-à-queue, sort de la piste à la suite d'un accrochage ou s'arrête sur casse mécanique ou sur départ de feu. Les commissaires entrent alors en action...

**RAPPEL : CHAQUE INTERVENTION SUR LA PISTE OU SES ABORDS DOIT S'EFFECTUER SOUS LA PROTECTION DE DRAPEAUX ET/OU DE FEUX JAUNES**

- ⇒ Des procédures précises gouvernent l'intervention auprès d'une auto, même si chaque incident est toujours différent. La fonction de commissaire requière d'agir toujours dans le calme, vigilance et jugement. Un « intervenant » stressé, énervé sera inefficace, dangereux pour lui et ses équipiers, car il oubliera les principes les plus élémentaires de sécurité.



Dans tous les cas, la vigilance doit sans cesse demeurer le maître mot, en effet les signaleurs entrent d'une manière générale bien plus souvent en action que les commissaires dédiés à l'intervention.

D'ailleurs, il est possible que durant une bonne partie de la journée, aucun événement 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

### L'équipement du commissaire

Le commissaire en poste dédié à l'intervention, dispose de divers outils, mis à disposition par l'organisateur, pour accomplir sa mission :

- ⇒ Extincteurs à eau pulvérisée
- ⇒ Extincteurs à poudre ABC
- ⇒ Extincteurs CO<sup>2</sup>
- ⇒ Produit absorbant et/ou dispersant
- ⇒ Balais
- ⇒ Souffleuse
- ⇒ Sangles, crochets, manilles
- ⇒ Gants caoutchouc diélectriques, ou mieux composites (Cas d'épreuves avec voitures hybrides ou électriques)
- ⇒ Sur gants si gants diélectriques.

Nous étudierons dans un prochain chapitre de quelle façon utiliser ces éléments sécuritaires

Lors de l'installation du poste, il conviendra donc de vérifier que ce matériel est toujours apte à répondre aux attentes pour lesquels ils seront utilisés.

Si tel n'est pas le cas, il faut immédiatement en rendre compte à la direction de course, qui prendra les mesures appropriées de remplacement, car nous ignorons lorsque nous en aurons besoin

Ne disposez pas ces équipements dans des positions qui pourraient se révéler dangereuses pour vous ou vos équipiers.

A cette liste, s'ajoutent certains éléments essentiels de l'équipement personnel du commissaire, déjà mentionnés au chapitre

« **GENERALITES** » comme :

- La combinaison en coton (Pas de tissu synthétique)
- Les gants cuir type soudeur
- Les chaussures montantes
- Le sifflet

### Consignes de sécurité

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 interdit 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, si une voiture venait à sortir, devenir un piège 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
- Ne restez pas groupés



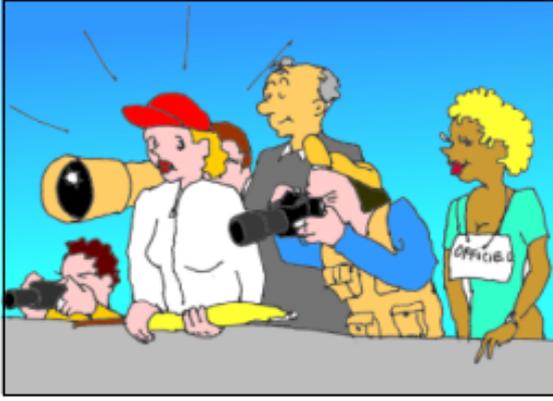
**NE RESTEZ PAS GROUPES**

⇒ **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 !!



**MAIS IL Y A AUSSI VOTRE PROPRE SECURITE A ASSURER.  
NE PERDEZ PAS DE VUE QUE VOUS PRATIQUEZ UN SPORT A RISQUE**



**Votre fonction implique que vous devez :**

- Surveiller la zone d'action du poste
- Appliquer une signalisation immédiatement adaptée en fonction des événements
- Conservez votre calme et faites preuve de sang-froid, en toutes circonstances,  
N'intervenir que sur ordre de votre chef de poste, mais pour votre propre sécurité, vérifiez 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.



**POUR LIMITER CE RISQUE, UN COMMISSAIRE PARTIRA TOUJOURS EN INTERVENTION EN EMPORTANT UN EXTINCTEUR AU CAS OU....**

# PRESCRIPTIONS CIRCUIT

## 1. LE POSTE

Les circuits sont divisés en secteurs ou zones placés sous la responsabilité d'un CHEF DE POSTE et de ses Equipiers.  
Lequel est directement placé sous les ordres du DIRECTEUR DE COURSE

### Cette responsabilité comprend :

- La SIGNALISATION aux pilotes par l'intermédiaire de drapeaux et/ou de signalisations lumineuses si les postes en sont dotés
- L'INTERVENTION sur les incidents (ou accidents) intervenant dans la zone du poste
- L'INFORMATION vers la Direction de Course sur la sécurité et le bon déroulement sportif de l'Épreuve

### L'Effectif standard d'un poste doit, en conséquence, être le suivant :

- Un chef de poste OBLIGATOIREMENT titulaire de la licence de « chef de poste circuit » doit avoir l'âme d'un manager.  
Il est LE responsable du poste aux yeux de la direction de course et est en général chargé de la liaison radio avec cette dernière.  
**Il a la responsabilité de la formation des "nouveaux licenciés"**
- Un ou deux adjoints (également titulaires de la licence « chef de poste circuit ») en fonction de l'effectif, de configuration et/ou la dimension du poste
- Deux commissaires en signalisation (Drapeaux JAUNES, BLEU, Changement d'adhérence, BLANC, VERT) des commissaires chargés des interventions sur la piste

### Afin de pouvoir assurer correctement sa mission, le poste doit être équipé de :

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

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

- **Moyens de transmission:**
  - Radio et/ou téléphone, voire maintenant sur certains circuit, tablettes tactiles
- **Extincteurs :**
  - Poudre et Eau en nombre suffisant pour pouvoir couvrir les besoins du poste
- **Balais et produits absorbants/dispersants :**
  - Balais en nombre suffisant.
  - Produit absorbant/dispersant stocké dans des seaux dotés de couvercle étanche pour une facilité d'emploi.  
Le stock doit être conséquent.  
Une épandeuse dans certains cas peut se montrer efficace tout en économisant le produit.
- **Grappins / sangles / manilles / crochets:**
  - Toujours intéressant à utiliser sans devoir trop s'exposer
- **Coupe Sangle:**
  - Utile d'avoir sur soi pour couper un harnais récalcitrant

**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 liées à son usage

### Durant les épreuves nocturnes, un matériel spécifique est utilisé :

- Chasubles réfléchissantes afin d'être rapidement identifié par les pilotes, si vous devez intervenir sur la piste
- Plaques réfléchissantes (En remplacement des drapeaux)
- Lampes clignotantes
- Triangle de pré-signalisation



**DE NUIT, VOTRE ATTENTION DEVRA ETRE FOCALISE SUR  
TOUT CE QUI SE PASSE SUR LA PISTE, MAIS EGALEMENT AUTOUR DE SOI**

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 l'évacuer 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, se renseigner lors du briefing et auprès du personnel en charge, afin de se mettre en accord sur les méthodes d'interventions

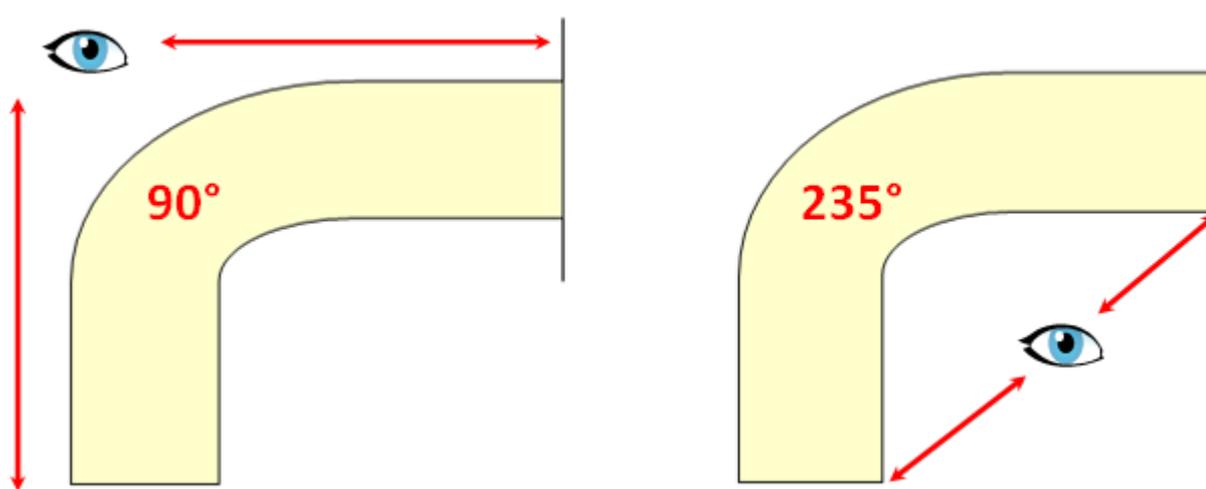


## IMPLANTATION DU POSTE

L'implantation du poste est du ressort du chef de poste. Il vous communiquera toutes les instructions lors de son briefing. Cependant, il est primordial que vous connaissiez 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

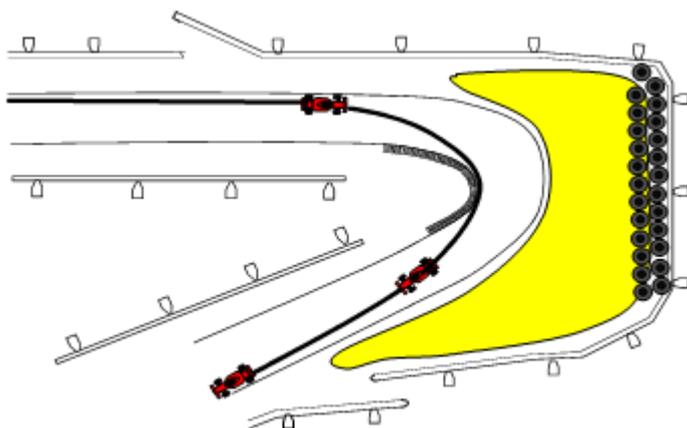
## 1. L'EMPLACEMENT DU CHEF DE POSTE



**AFIN DE POUVOIR BENEFCIER 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**



## 2. QUELQUES TRAJECTOIRES



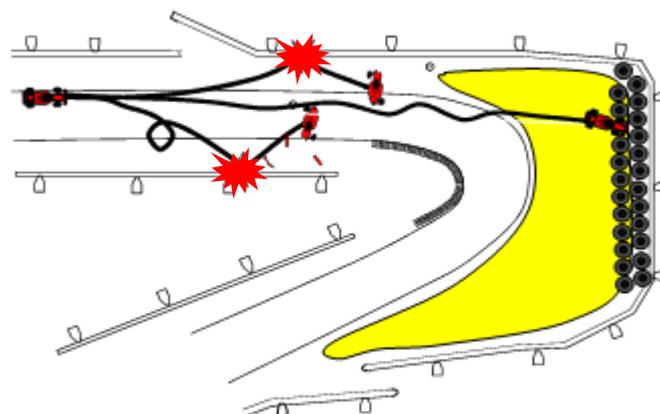
Un pilote va préférer sacrifier l'entrée d'une épingle à la sortie pour accélérer le plus tôt possible

### 3. LES ZONES DE SORTIES DE ROUTE

Les sorties **AU FREINAGE** sont parmi les plus dangereuses, car se produisent à haute vitesse.

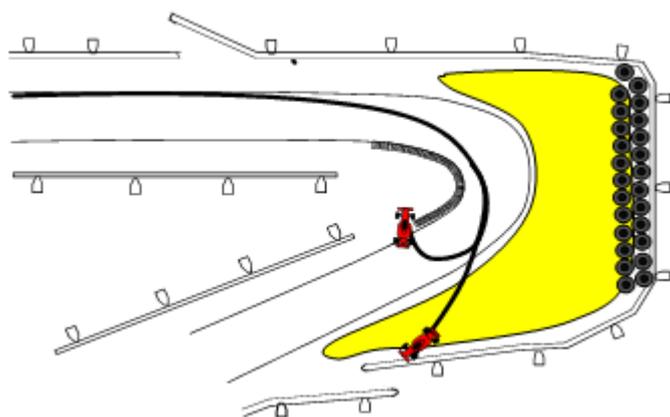
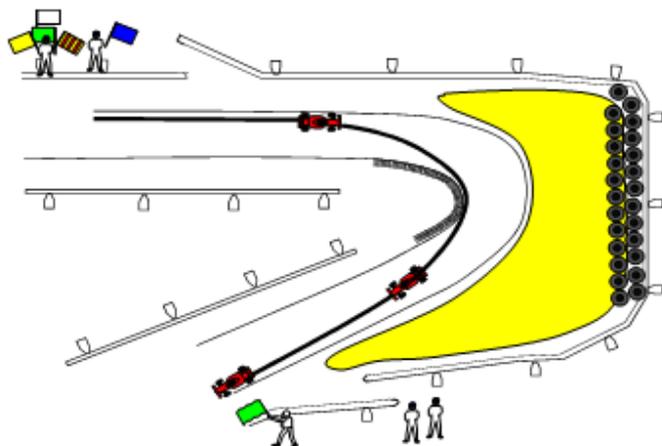
Elles peuvent se produire suite à un freinage trop violent qui déstabilise la voiture, ou suite à un incident mécanique.

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

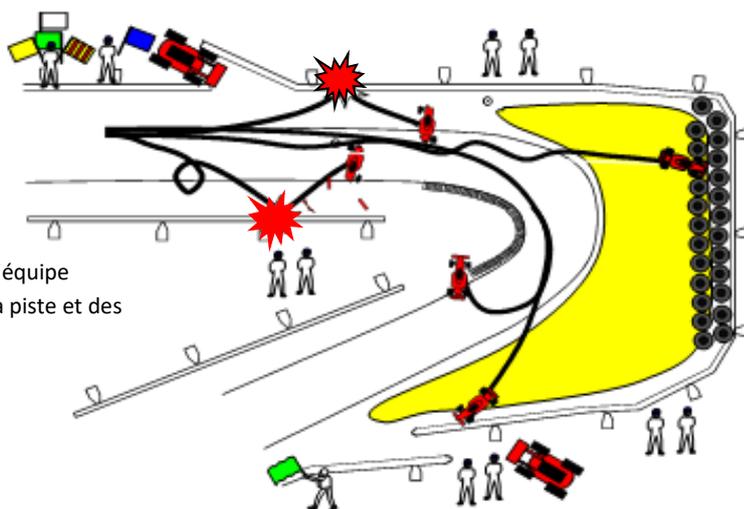
Le **TETE A QUEUE** à l'accélération par survirage ou à la sortie à l'extérieur par sous-virage s'avère souvent moins grave, puisqu'intervenant après la phase de ralentissement...



Le signaleur au JAUNE (Appelé également verrouilleur) est placé en entrée de virage, bien visible **AVANT** la zone de freinage, coté trajectoire

Le signaleur au VERT est situé en fin de virage, coté trajectoire.

Il limite la zone de neutralisation.



Les zones de sortie de route nous renseignent sur l'emplacement de l'équipe d'intervention, **EN PROTECTION DERRIERE LE RAIL**, près des accès à la piste et des moyens d'intervention

#### 4. LA LIGNE DROITE

Les incidents sont multiples :

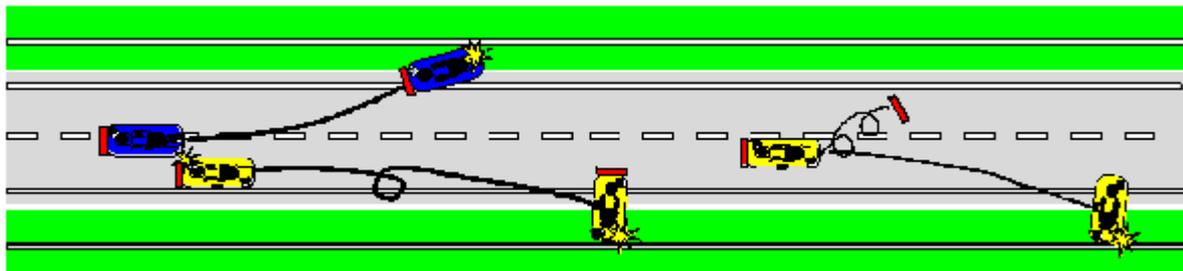
- Accrochages
- Pertes d'éléments

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 !!



**LA PRUDENCE DOIT TOUJOURS RESTER VOTRE PRIORITE LA PLUS ABSOLUE, LORS DE VOTRE ETUDE D'IMPLANTATION DU POSTE**





### 1. PREAMBULE

Il réunit l'ensemble de ses équipiers et leur transmet les instructions et informations importantes, nécessaires (Points de règlement particulier, consignes...etc.) au bon déroulement de l'épreuve, communiquées lors du briefing de la D.C., auquel il a assisté

**LA TRANSMISSION DE POINTS DE REGLEMENTS PARTICULIERS ET CONSIGNES NE DOIT PAS ETRE TRAITEE A LA LEGERE, TOUT COMME LE RAPPEL DES REGLES ELEMENTAIRES DE SECURITE**

Bien qu'aujourd'hui, la plupart d'entre nous sont équipés de Smartphones affichant l'heure universelle, il est malgré tout bon de rappeler l'heure officielle (3699) que la direction de course, lors de son briefing n'aura pas manqué de vous communiquer, ou au moment de l'appel des postes.

### 2. 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 votre 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.

### 3. 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"

### 4. L'INTERVENTION

#### Le chef de poste :

- Précise que toute intervention ne se fait que sur ordre et sous la direction du chef de poste 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 définir 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 !!!!!**

## 5. 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

## 6. 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, il est interdit d'envoyer des commentaires et autres photos d'incident(s) via les réseaux sociaux
- Enfin il est exigé le rangement et le nettoyage du poste en fin d'épreuve

## 7. BRIEFING AUX CONDUCTEURS D'ENGINS & D'EXTRACTION

- Présentez-vous au chauffeur et expliquez-lui sa mission
- Choisissez l'endroit et stationnement le mieux adapté pour intervenir
- Déterminez la zone d'action
- Indiquez les zones de dégagement des épaves.
- Vérifiez si la nature du terrain permet de manœuvrer dans tous les endroits
- Vérifiez que le moteur de l'engin démarre bien
- Demandez au chauffeur de démarrer le moteur à tous les départs

## 8. BRIEFING AUX SECOURISTES ET/OU POMPIERS

- Présentez-vous au responsable ou gradé
- Définissez l'emplacement de l'ambulance afin qu'elle soit immédiatement opérationnelle lors d'une évacuation
- Vérifiez que le moteur de l'ambulance démarre sans difficulté
- Assurez-vous que le chauffeur a bien connaissance de l'itinéraire d'évacuation et de retour au poste
- Renseignez-vous sur les moyens à disposition (Médecin, Infirmiers, secouristes...)
- Informez-vous s'ils disposent de moyens radios spécifiques
- Expliquez qu'en cas d'accident, ils doivent se tenir prêts à intervenir avec leur matériel
- Précisez la nécessité de prendre en charge un pilote, même s'il est apparemment indemne
- Exigez d'être informé, rapidement, de l'état d'un pilote, afin d'en avertir la direction de course
- Précisez que toutes interventions se font sous l'autorité du chef de poste



## 9. VOUS ETES LE CHEF DE POSTE

- **En poste, vous devrez veiller :**
- Au bon déroulement sportif de l'épreuve
- A l'application des consignes définies durant le briefing et autres points particuliers du règlement.
- Qu'aucun élément extérieur ne perturbe le bon déroulement de l'épreuve
- En permanence la bonne tenue et le comportement de vos Equipiers
- **Il vous sera nécessaire de :**
- Effectuer ou faire effectuer le tour par tour
- Encadrer et former les « nouveaux licenciés »
- Rédiger les rapports écrits sur les incidents le nécessitant
- Diriger avec calme et sang-froid, l'ensemble des opérations d'intervention et de signalisation, dans la zone d'action de votre poste
- Transmettre par radio, à la direction de course, sans tarder, distinctement et sans crier, tous les événements se déroulant dans la zone d'action de votre poste (Sortie de piste, tête à queue, accrochage, panne, conduite antisportive...)



**INUTILE D'ENCOMBRER LE CANAL RADIO, LES INFORMATIONS SECONDAIRES SERONT EMISENT PAR TELEPHONE (SI LE POSTE EN EST DOTE...)**

## APRES LA COURSE

- **Encore quelques points...**
- Demander à ce que personne ne quitte le poste avant le passage du drapeau à damiers
- Faire rassembler l'ensemble du matériel afin de faciliter son ramassage et/ou son rangement
- Faire déposer en vue, le matériel cassé, vide et/ou défectueux pour un remplacement ultérieur
- Faire nettoyer le poste (C'est tout de même mieux de laisser l'endroit propre)
- Remettre « 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, lors de son passage
- Sans omettre de lui rendre les clés du poste, si celui-ci ferme à clé



## 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> </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. 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> <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 de signalisation commissaires pour les courses FIA



Panneau à la disposition des postes de signalisation commissaires pour les courses FFSA

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)

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>Retrait des panneaux <b>S.C.</b></p> <p>Les drapeaux <b>JAUNES</b> continuent d'être présentés</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 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 sont retirés aux postes signaleurs lorsque la voiture de sécurité s'approche de l'entrée de la voie des stands ou des points intermédiaires.</p> <p>Un drapeau <b>VERT</b> AGITE est alors présenté durant <b>1 tour MAXIMUM</b></p>



**NB** : En cas de mauvaises conditions d'adhérence ou de visibilité, le directeur de course à 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 »

### LA PROCEDURE SUIVANTE SERA ALORS APPLIQUEE :

Sur ordre de la D.C., à partir de chaque poste de signaleurs, les commissaires agitent un drapeau JAUNE et présentent le panneau « FULL YELLOW » **DURANT** toute la durée de l'intervention



Dans la mesure où il existe des écrans d'affichage vidéo, le directeur de course fait afficher sur ceux-ci, la mention « FULL YELLOW »

A partir de cet instant, les pilotes doivent impérativement réduire leur allure, en particulier dans la zone où se situe l'accident. Par ailleurs, ils doivent si nécessaire être prêts à s'arrêter.

Un double drapeaux JAUNE AGITES est présenté par le signaleur du poste où se situe l'accident, tant que voiture(s) et commissaires en intervention se trouvent sur la piste ou ses abords

Tout temps au tour enregistré après présentation du signal « FULL YELLOW », n'est pas pris en compte

L'accès à la voie des stands ainsi que sa sortie restent ouverts

**S'il est prouvé qu'un pilote ne ralentit pas suffisamment durant cette procédure, une sanction pourra être prise par la D.C. pour non respect des drapeaux**

### FIN DE PROCEDURE "FULL YELLOW"

- La direction de course annonce par radio, **FIN DE PROCEDURE** « FULL YELLOW »  
A ce moment, les commissaires retirent drapeaux JAUNES et panneaux « F.Y. » et agitent un drapeau VERT durant 1 tour
- Dès l'instant que les drapeaux VERT sont présentés, les essais reprennent  
Les temps sont à nouveau pris en compte

**NB :** Depuis 2016, le graphisme du panneau " Full Yellow " a évolué. Ci-dessous nouvelle présentation



### 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 EMPLACEMENTS 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>

Le panneau <b>EVACUATION DE LA PISTE</b> est présenté. 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	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.
<b>2eme mise en grille :</b> Lorsque la grille est complète et que les autos sont immobilisées, un drapeau VERT est présenté par un officiel en fond de grille	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
Les <b>5</b> 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. <b>LA COURSE EST REPUTEE DEBUTER A L'EXTINCTION DES FEUX ROUGES</b>	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. 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, agiront à leur tour, leur drapeau JAUNE, afin d'avertir les concurrents suivants.
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. La rampe de feux ROUGES reste allumée durant l'interruption. En cas de non-fonctionnement des feux, le départ sera donné avec un drapeau après présentation du panneau <b>5 SECONDES</b>	Les commissaires se replacent pour reprendre la procédure telle qu'au panneau <b>MOTEUR</b>

<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 pré-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.

##### Arrêt 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.

##### Arrêt aux stands après 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.

## 5. DEPART RETARDE

### Changement des conditions météorologiques

S'il commence à pleuvoir après l'apparition du panneau **5** minutes, mais avant l'allumage du 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 alors montrés sur la ligne de départ. 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. (Règlement Standard des Circuits, article 7.3.1.4.1. Panneau **5 MINUTES**).

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

### Départ 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.

### Arrêt 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 départ

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.

### Arrêt de la course et nouveau départ

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**.

### Départ anticipé, faux départ

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

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

Cette pénalisation pourra être majorée, l'exclusion pourra même être prononcée si le collège des commissaires sportifs juge que la manœuvre a gêné d'autres pilotes

## 6. PROCEDURE ALLEGEE

ACTIONS ENTREPRISES	ROLE DES COMMISSAIRES
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.	Les commissaires de pré-grille pointent les concurrents présents et les classent dans l'ordre
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.	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>
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.	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
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	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
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>	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.



## 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.

La voiture pilote se retirera à la fin du tour de formation. Les autos continueront seules à la suite de la voiture en pole position à une vitesse **recommandée** comprise entre 70 km/h minimum et 90 km/h maximum. La vitesse de l'auto en pole position **pourra être** contrôlée par radar par un juge de fait. Tout écart par rapport aux vitesses prescrites (entre 70 et 90 km/h) avant que le départ ne soit donné donnera lieu à une pénalité de **DRIVE THROUGH**. Le feu ROUGE sera allumé pendant le tour de formation.

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

### **Incident au départ (Suivant Art. 7.3.2.1. - règlement standard circuit asphalte)**

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.

## **8. PROCEDURE D'ARRÊT DE COURSE**

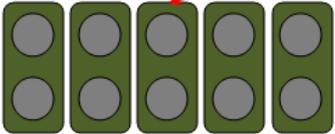
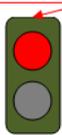
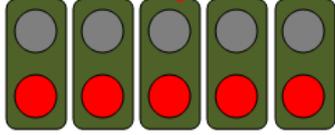
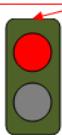
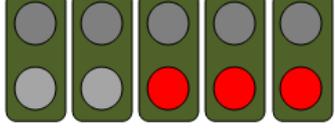
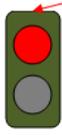
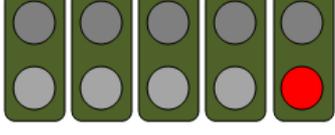
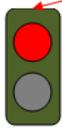
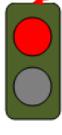
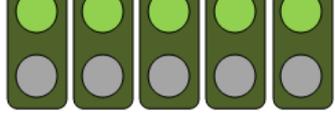
Une direction de course peut être contrainte d'interrompre une course pour quelques motifs que ce soit, elle dispose de 3 possibilités

<b>ACTIONS ENTREPRISES</b>	<b>ROLE DES COMMISSAIRES</b>
L'incident intervient avant la fin du <b>2<sup>e</sup> me tour</b> . La direction de course présente un drapeau ROUGE et demande à tous les postes commissaires de présenter le même signal	Tous les signaleurs présentent un drapeau ROUGE. Le poste précédent la piste de décélération oblige tous les concurrents à rejoindre la ligne dite « de Drapeau ROUGE » pour une remise en grille par les Commissaires de grille, suivant l'ordre <b>DES ESSAIS</b> . Aucune intervention n'est bien sûr, autorisée sur les autos
L'incident réglé, la « D.C. » redonne le départ en reprenant la procédure de départ au panneau <b>MOTEUR</b>	Les commissaires reprennent les postes qu'ils occupaient au cours de la procédure de départ, au panneau <b>MOTEUR</b>
L'incident intervient après le <b>2<sup>e</sup> me tour et avant 75% de la distance ou du temps prévu</b> La « D.C. » présente un drapeau <b>ROUGE</b> et demande à tous les postes commissaires de présenter le même signal	Tous les signaleurs présentent le drapeau <b>ROUGE</b> . Le poste précédent la piste de décélération oblige tous les concurrents à s'arrêter avant la grille de départ pour une remise en grille par les commissaires de grille. Cette fois, c'est en fonction du classement de la course, Le tour précédent la présentation du drapeau <b>ROUGE</b> que s'effectue la mise en grille.
L'incident réglé, la «D.C.» redonne le départ en reprenant la procédure de départ au panneau <b>MOTEUR</b> pour le reste de la distance <b>moins 2 tours ou 4 minutes</b>	Les commissaires reprennent les postes qu'ils occupaient au cours de la procédure de départ au panneau <b>MOTEUR</b>
L'incident intervient après que <b>75% de la distance ou du temps prévu</b> La direction de course présente un drapeau <b>ROUGE</b> et demande à tous les postes commissaires de présenter le même signal. La course est considérée comme terminée	Tous les postes signaleurs présentent le drapeau <b>ROUGE</b> La sortie des concurrents se fait de manière normale

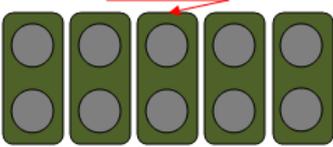
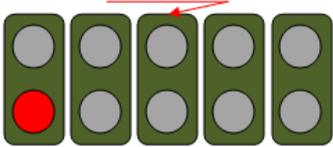
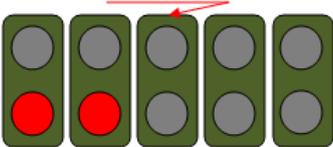
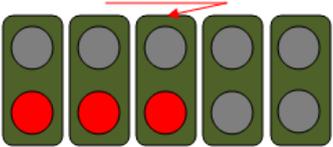
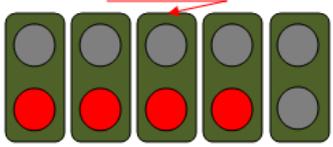
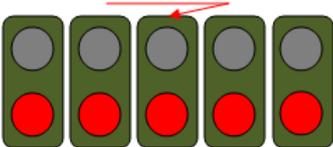
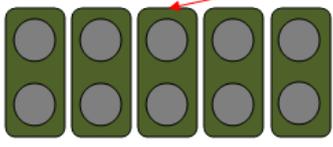
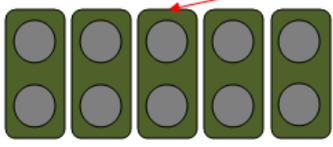
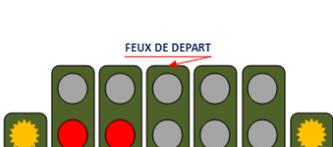
### **Pour résumer...**

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

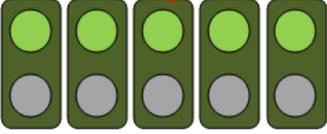
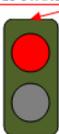
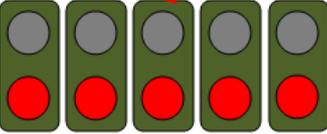
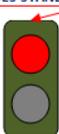
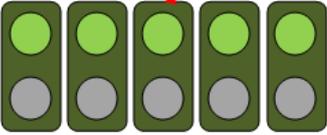
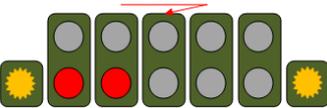
## 1. PROCEDURE CLASSIQUE

<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><b>30'' APRES LE DEPART DU TOUR DE FORMATION</b> Les feux <b>VERT</b> de départ sont éteints</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><b>4''</b> Le feu <b>ROUGE</b> de la 2eme colonne est allumé</p>
			<p><b>3''</b> Le feu <b>ROUGE</b> de la 3eme colonne est allumé</p>
			<p><b>2''</b> Le feu <b>ROUGE</b> de la 4eme colonne est allumé</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><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><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><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  
TOUJOURS S'INFORMER D'UN EVENTUEL REGLEMENT PARTICULIER  
D'EPREUVE POUVANT MODIFIER LES DONNEES CI-DESSUS**

## 4. 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.

## 5. 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

(Les interventions sur les voitures ne sont autorisées qu'à la présentation du panneau **STOP MOTEUR**).

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 collège 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 l'exclusion du contrevenant.



### Interventions autorisées

Lorsque les voitures se trouvent en régime de parc fermé, les interventions suivantes sont autorisées

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>

### Interventions interdites

<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ouverture des capots</li><li>▪ Changement de roues</li><li>▪ Accès aux systèmes de gestion moteur et d'acquisition des données</li><li>▪ retrait de la carte vidéo</li></ul>
--

**NB :** 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". (Art. 7.4.5.)

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 au personnel responsable de la voiture, par les officiels chargés de contrôler le parc fermé.



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

## LES PENALITES (Pour information)

En fonction des rapports que vous rédigez, le collège des commissaires sportifs pourra faire appliquer des pénalités

### 1. DURANT LES ESSAIS

Présentation d'un panneau (0,60x0,40 m) fond noir, lettres blanches « **STOP & GO** »

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| • Pour non respect des drapeaux   | • Pour conduite antisportive |
| • Pour non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation |                              |

Mais également :

- |   |
|---|
| • <b>Annulation du temps de tour au cours duquel cette infraction a été constatée, pour non respect de la route de course</b>                             |
| • Annulation du meilleur temps de la séance d'essais pour non-respect des drapeaux<br>La pénalité pouvant être accentuée selon la gravité de l'infraction |
| • Annulation des temps réalisés dans la séance concernée pour conduite antisportive   |

### 2. PENDANT LA COURSE

Présentation d'un panneau (0,60x0,40m) fond noir, Lettre Blanche « **PASSAGE VOIE DES STANDS - DRIVE THROUGH** » (L'inverse pouvant également exister) accompagné du N° du pilote concerné.

- |   |   |
|---|---|
| • Pour départ anticipé  | • Pour simulation de départ lors du tour de formation   |
| • Pour non-respect des distances imposées lors du tour de formation, lors d'un départ | • Pour dépassement lors du tour de formation précédent le départ lancé ou sous procédure safety-car » |
| • Pour non-respect de la route de course  | • Pour conduite antisportive  |
| • Pour non-respect des drapeaux   | • Pour non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation         |

- Présentation d'un panneau (0,60x0,40 m) fond Noir, lettres Blanche « **STOP & GO** » (L'inverse pouvant également exister) accompagné du N° du pilote concerné

- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| ▪ Pour non-respect du temps imparti défini Dans le Règlement Particulier, lors d'un arrêt au stand | ▪ Pour non-respect du temps |
|--|-----------------------------|

- La pénalisation devra être appliquée par présentation de l'un des panneaux ci-dessous, durant les 3 tours qui suivront le constat de l'infraction par le directeur de course



+ N° du concurrent



+ N° du concurrent

- La présentation de l'un des panneaux ci-dessus sera faite au besoin, lors des 3 passages successifs du véhicule devant La direction de cours.  
Si cette manœuvre répétée demeure sans effet, le collège des commissaires sportifs convoquera le pilote concerné et prendra toutes les pénalités qu'il jugera utiles selon la gravité et la réceptivité de l'infraction



LE SUJET VOUS INTERESSE OU VOUS PASSIONNE ET 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)

## LE PICK-UP

Dans une recherche constante d'amélioration de la sécurité, les circuits Français commencent, à l'image de leurs homologues d'outre Atlantique, à s'équiper de pick-up d'intervention.

Stratégiquement stationnés dans certains postes, placés sous l'autorité directe de la direction de course, ces véhicules « 4x4 » sont destinés à intervenir **QUE** sur ordre de cette dernière.

### 1.SES 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, le « Manitou » 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 bleue garde.

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 anti accroc « ripstop »

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

**L'EQUIPEMENT EST ENFILE DES LA PRISE DE FONCTION  
A BORD DU VEHICULE  
ET N'EST RETIRE QU'AU MOMENT DE LA RELEVE**

- Le conducteur, demeure à son poste de conduite, **quoiqu'il arrive**, et porte sa combinaison de commissaire

## 4. DOTATION EQUIPEMENTAIRE DU VEHICULE

### ⇒ Quelques caractéristiques techniques :

- V.W Amarock double cabine 4x4
- Moteur 2.0 TDI
- Cylindrée : 1968 cm<sup>3</sup>
- Boite manuelle 6 rapports
- P.T.A.C. : 3.040 kg
- Poids remorquable autorisé non freiné : 750kg
- Diamètre de braquage : 12,95 m
- Rampe de feux clignotants bleue, feux flash sur calandre AV
- Caméra de recul



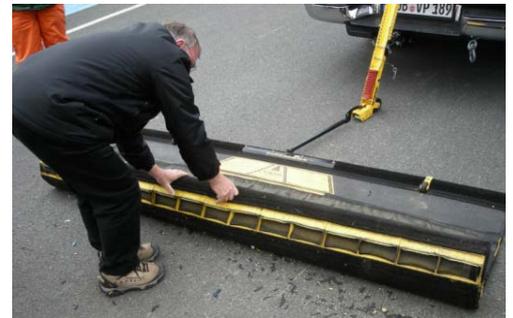
### ⇒ Treuil :

- Fonctionne sous 12v
- Câble de 30 m. Il peut être actionné par une télécommande extérieure
- A noter que l'Amarock 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.



### ⇒ 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>



**AFIN DE RESTER PLEINEMENT OPERATIONNELS,  
LES EQUIPAGES SONT SOUMIS A DES EXERCICES  
REGULIERS SUR CE TYPE DE MATERIEL**