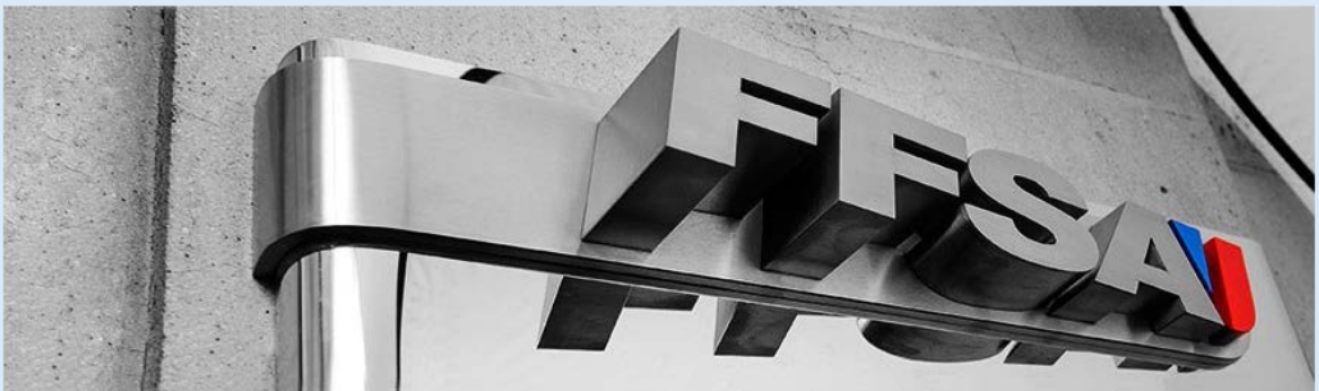


MANUEL FORMATION COMMISSAIRE.®

2-CIRCUIT ASPHALTE.®



SOMMAIRE « CIRCUIT ASPHALTE »

MISSIONS DU COMMISSAIRE « CIRCUIT »	PAGE 03
PRESCRIPTIONS CIRCUIT	PAGE 03
IMPLANTATION DU POSTE	PAGE 04
LE CHEF DE POSTE	PAGE 05
MESSAGES RADIO « CIRCUIT »	PAGE 07
TERMINOLOGIE	PAGE 09
DRAPEAUX DEDIES AUX COMMISSAIRES	PAGE 10
DRAPEAUX DEDIES A LA D.C.	PAGE 18
L'INTERVENTION	PAGE 19
QUELQUES EXEMPLES DE TRAJECTOIRES	PAGE 22
PROCEDURES IMPLIQUANT LES COMMISSAIRES	PAGE 24
PENALITES	PAGE 33
AU TERME DU WEEK-END	PAGE 34



MISSION DU COMMISSAIRE SUR LES EPREUVES CIRCUIT ASPHALTE

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

Leurs missions consistent à :

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

PRESCRIPTIONS CIRCUIT

Les postes de surveillance seront disposés de telle façon :

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

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

Pour permettre l'accomplissement des missions, il appartient à l'organisateur de poster le long du circuit, en des endroits prédéterminés, des postes de commissaires composés idéalement de :

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

NB : Un commissaire peut être préposé à la radio ou au téléphone, si l'effectif l'autorise

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

⇒ 2 JEUX DE DRAPEAUX, chaque jeu étant composé de :	
• 2 Drapeaux JAUNES • 1 Drapeau JAUNE à BANDES ROUGES • 1 Drapeau VERT	• 1 Drapeau BLEU • 1 Drapeau BLANC • 1 Drapeau ROUGE

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

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

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

MATERIEL DE DOTATION :

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

En complément :

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

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

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

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



DURANT LES EPREUVES NOCTURNES, UN MATERIEL SPECIFIQUE EST UTILISE

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

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

IMPLANTATION DU POSTE

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

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



LE CHEF DE POSTE

1. PREAMBULE

Le Chef de Poste est avant tout le manager du poste. En relation avec la direction de course, il s'assure que la sécurité et de l'application des règlements sportifs dans le secteur dont il a la responsabilité.

Des tâches l'attendent dès son arrivée au poste.

2. ROLE - DEVOIR

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

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

3. ORGANISATION DU POSTE

- Le chef de poste :
- Désigne un adjoint, si le poste comporte un effectif important
- Désigne un commissaire expérimenté pour la formation de "primo-licencié" ou commissaire débutant en circuit
- Organise la rotation de ses équipes en leur assignant une fonction précise (Signalisation, intervention, extincteur, ...)
- Précise l'emplacement des matériels mis à disposition, en particulier pour les épreuves nocturnes.

4. LA SIGNALISATION

⇒ **Le chef de poste présente la compétition dans son ensemble et indique :**

- ⇒ Les consignes particulières et les règlements de course (fort de sa présence au briefing direction de course)
- ⇒ Les différentes procédures de départ (Epreuves voitures fermées, formules...)
- ⇒ Les procédures courantes (FCY, SC, Code 60...) ainsi que les procédures particulières s'il y en a
- Exige de la part de ses signaleurs attention et persuasion envers les pilotes
- Mentionne au passage que la meilleure position pour les signaleurs est en vis-à-vis
- Précise que les signaleurs ne doivent quitter leur poste sous aucun prétexte (sauf cas exceptionnel pour canaliser les concurrents en cas d'obstruction de la piste ou si les voitures ne peuvent passer qu'au ralenti sur une seule file)
- L'usage des flèches
- La nécessité de présenter un drapeau VERT **AGITE** le plus près possible après l'accident
- Les cas où il serait souhaitable de mettre en place une canalisation aux drapeaux JAUNES **AGITES**
- Précise les cas particuliers pour les épreuves nocturnes
- Effectue un briefing d'ajustement dimanche matin / diffuser les dernières informations

5. CONSIGNES DE SECURITE

⇒ **Le chef de poste rappelle les consignes suivantes :**

- Le sport auto est un sport à risques et qu'il faut, en conséquence, demeurer attentif à chaque instant, toujours par sécurité
- Eviter de tourner le dos à la piste, ne pas rester groupés, tant que les voitures évoluent sur la piste mais au contraire les regarder venir
- Ne pas s'appuyer sur les glissières métalliques toujours pour votre sécurité (**On ne répète jamais assez**)
- N'intervenir que sur ordre, jamais sans couverture de drapeaux (ou feux)
- Ne traverser la piste sous aucun prétexte et/ou de s'exposer inutilement
- Conserver son sang-froid en cas d'accident, ne pas s'affoler, crier, même si en certaines circonstances, reconnaissons le, ce n'est pas évident.
- Ne pas toucher ou sortir un blessé de la voiture (Sauf circonstances exceptionnelles, comme un embrasement ou immersion), cela ne relève pas de votre compétence, mais il est par contre, de votre devoir d'assister le service médical dans son intervention

6. INTERVENTION

⇒ Le chef de poste indique :

- La nécessité absolue de n'intervenir sur la piste qu'**EN TOUTE SECURITE**
- Qu'en intervention, il est préférable de se situer de façon que la voiture fasse écran
- Qu'un pilote peut se dépanner lui-même, mais sans aide extérieure (Sauf verbale)
- Qu'après chaque séance d'essais et chaque course, la piste soit inspectée
- Enfin, il définit les codes visuels et sonores lors des interventions



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



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



7. COMPORTEMENT

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

8. BRIEFING AUX CONDUCTEURS D'ENGINS LEVAGE/DEPANNAGE (Si présents dans le poste)

Le chef de poste doit :

- Se présenter au chauffeur et lui expliquer ce qu'on attend de lui (sa mission)
- Choisir en concertation l'endroit et stationnement le mieux adapté pour intervenir

NB : Si pas de présence au poste, s'assure de l'accessibilité des moyens de dépannage
levage arrivant en cas de nécessité, d'autres postes

- Vérifier si la nature du terrain permet de manœuvrer dans tous les endroits
- Indiquer les zones de dégagement des épaves.
- S'assurer que le moteur de l'engin démarre sans problème
- Demander au chauffeur d'être présent dans l'engin durant les essais/courses

9. BRIEFING AUX SECOURISTES (Si présents dans le poste)

Le chef de poste :

- Se présente au responsable
- Définit, en concertation, l'emplacement de l'ambulance afin qu'elle soit immédiatement opérationnelle lors d'une évacuation
- Fait vérifier que le moteur de l'ambulance démarre sans difficulté



- S'assure que le chauffeur a bien connaissance de l'itinéraire d'évacuation et de retour au poste

NB : Si pas de présence au poste, s'assure de l'accessibilité des moyens de secours

- S'informe s'ils disposent de moyens radios spécifiques
- Explique qu'en cas d'accident, ils doivent se tenir prêts à intervenir avec leur matériel, mais n'interviennent que sous protection des commissaires
- Précise la nécessité de prendre en charge un pilote, même s'il est apparemment indemne

10. APRES LA COURSE

Le chef de poste :

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



MESSAGES RADIO

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

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

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

Messages Radio - Circuit

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

Message radio du chef de poste pour une voiture faisant un bac à graviers

- | | |
|--------------------------------------|--|
| ▪ Bac à graviers - Niveau 1 : | ⇒ Signification : « Repart seule sans intervention » |
| ▪ Bac à graviers - Niveau 2 : | ⇒ Signification : « Voiture plantée dans le bac ou intervention nettoyage nécessaire » |

Message radio du chef de poste annonçant la pluie dans la zone du poste

- | | |
|---------------------------|--|
| ▪ Pluie niveau 1 : | ⇒ Signification : « Début de pluie, ne mouille pas ou peu, la piste » |
| ▪ Pluie niveau 2 : | ⇒ Signification : « Pluie, présentation du drapeau changement d'adhérence » |
| ▪ Pluie niveau 3 : | ⇒ Signification : « Averse ou orage détrempant la piste, présentation du drapeau cht adhérence » |

Message radio du chef de poste annonçant un départ de feu ou un incendie

- | | |
|------------------------------|--|
| ▪ Incendie niveau 1 : | ⇒ Signification : « Le poste est en mesure de maîtriser seul » |
| ▪ Incendie niveau 2 : | ⇒ Signification : « Le poste maîtrise seul, mais la situation risque de lui échapper. Envisager des moyens plus importants en alerte » |
| ▪ Incendie niveau 3 : | ⇒ Signification : « Incendie plus maîtrisable ou embrasement. Envoyer des moyens complémentaires, rapidement » |

NB : Un quatrième niveau pourrait concerner un emballement thermique survenant sur une voiture HY ou EL

Message radio du chef de poste annonçant un incident/accident	
▪ Incident niveau 1 :	⇒ Signification : « Repart seule »
▪ Incident niveau 2 :	⇒ Signification : « Voiture bloquée, arrêtée »
▪ Accident niveau 3 :	⇒ Signification : « Voiture accidentée, HS »
▪ Accident niveau 4 :	⇒ Signification : « Crash voiture EL ou HY »
▪ Accident niveau 5 :	⇒ Aujourd'hui, réservé à la D.C. lorsqu'un crash a entraîné des blessés

CONSIGNES DE SECURITE

En position d'intervention, le commissaire doit sans cesse être attentif à son environnement, en particulier à tout ce qui se déroule 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)
 - Une tentative risquée de dépassement
 - Une pièce qui se détache
- De même, pour votre sécurité, il est absolument proscrit :
 - de tourner le dos à la piste,
 - de s'asseoir ou de s'appuyer contre les glissières de sécurité alors que les autos évoluent
 - Ou de vous installer dans un endroit qui pourrait devenir un piège fatal, si vous tentiez de vous échapper, comme vous placer dos à un mur, clôture, tronc d'arbre, racines..., bref tout obstacle pouvant se révéler un danger, dans le cas où une voiture en perdition ou pièce volait vers vous
- Conservez votre sang froid en toutes circonstances, ne vous précipitez pas, ne vous affolez pas
- Ne vous exposez pas, surtout inutilement
- Ne traversez la piste qu'en cas d'extrême nécessité
- Veillez au strict respect des consignes et à l'application de la réglementation
- Et bien entendu, évitez de rester groupés



DANGER



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 imprévu, (Sortie de piste, pièce ou roue qui se détache) peut survenir très rapidement.

* Un véhicule roulant à près de 200km, parcourt 55,5 mètres/seconde.

Le temps de réagir et déguerpir pour vous placer en sécurité doit être le plus court possible.



- Des photographes ou des officiels gênent vos mouvements et risquent de vous empêcher de dégager en cas de nécessité
- Demandez-leur, fermement, de s'écarter, voire de partir...

⇒ **Toujours avec courtoisie**

- N'hésitez pas à faire respecter votre espace vital, pour votre sécurité...et la leur !!

**POUR VOTRE SECURITE, SOYEZ ATTENTIF, VIGILANT
DANS LA ZONE DE VOTRE POSTE,
SURTOUT LORSQUE LES VOITURES SONT EN PISTE**

TERMINOLOGIE

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

BRIEFING : Réunion d'information dispensée par la direction de course où sont rappelés entre autres, les timings des essais, des courses, les procédures, les rappels de sécurité. Sont également abordés les différents points du règlement particulier de la compétition à laquelle vous participez. Il est donc impératif d'y être présent !!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROCEDURES DE COURSE IMPLIQUANT L'ACTION DES COMMISSAIRES :

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



DRAPEAUX A DISPOSITION DES COMMISSAIRES

1.PREAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

2.POSTE SIGNALEURS

En principe, le poste signaleurs a déjà été défini par l'organisateur et homologué tel que, il est donc exceptionnel de devoir le déplacer. Cette action toujours menée en plein accord avec la direction de course, ne pourra être effectuée qu'au début de la compétition,

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

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

✱ Ainsi, le signal doit être vu **AVANT** le début du freinage, sinon le pilote n'a pratiquement plus aucune possibilité de réaction,

✱ Le signaleur doit être placé à un endroit **VISIBLE PAR LE PILOTE**.

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

3.POSITION IDEALE AU POSTE SIGNALEUR



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

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

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

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

4. TENIR ET PRESENTER UN DRAPEAU

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

- Aussi, un drapeau ne doit donc pas être posé au sol. Vous perdrez trop de temps pour le ramasser
 - Un drapeau ne doit pas négligemment flotter au vent. Un pilote pourrait interpréter une situation qui n'a pas lieu d'être
- Il est de votre devoir de vous faire remarquer du pilote, en agitant avec assurance, le drapeau approprié à la situation du moment. N'hésitez à désigner du doigt, le concurrent concerné par votre signalisation (cas d'un drapeau **BLEU**)



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

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

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

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

5. QUAND PRESENTER UN DRAPEAU

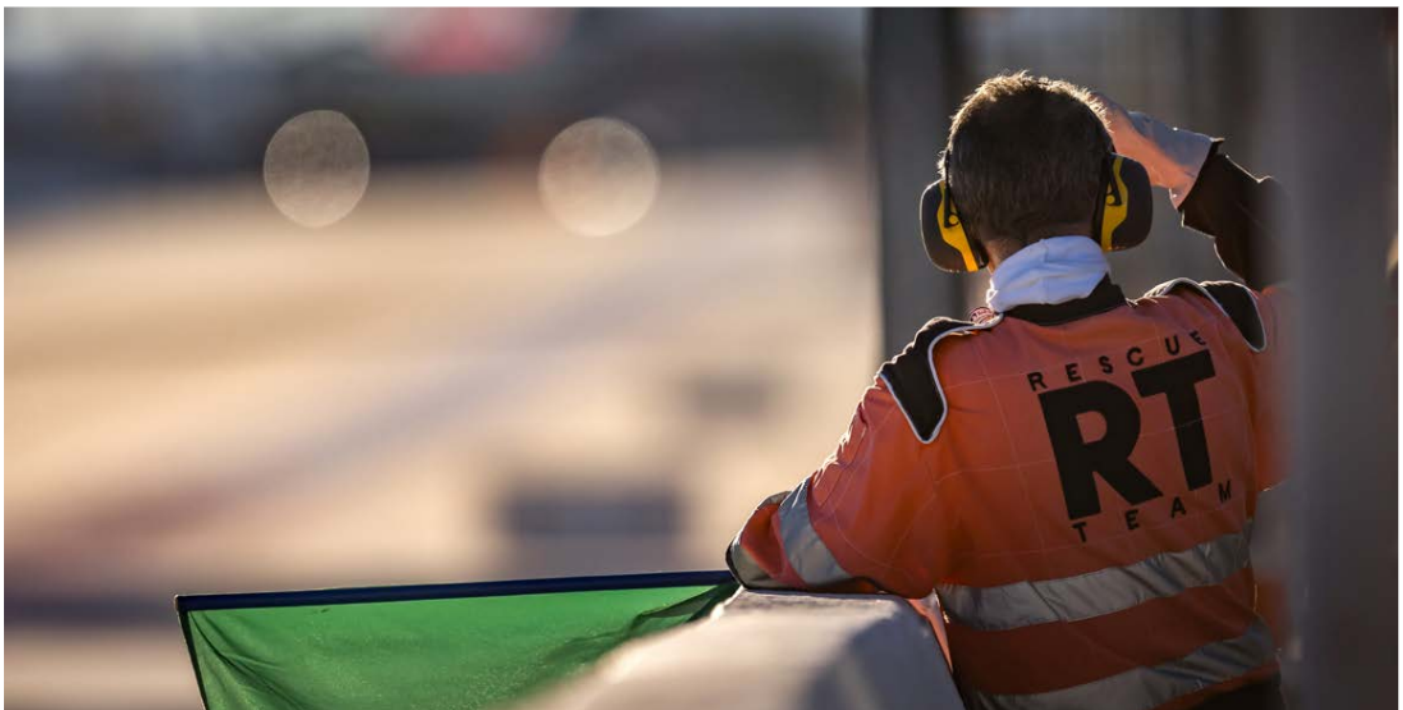
Le devoir du signaleur est de présenter au(x) pilote(s), un drapeau dès qu'une situation l'exige. Cette présentation doit s'effectuer de façon réfléchie (on ne fait pas n'importe quoi) avec assurance.

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

- En conséquence, un pilote doit être en mesure de voir votre drapeau aussitôt qu'il s'approche de votre secteur.
- Lorsqu'il entame sa manœuvre pour négocier le virage, il fixe l'intérieur de la courbe et ne vous voit plus. Il faut donc lui accorder le temps de réagir et de s'ajuster en fonction de l'information que vous souhaitez **clairement** lui transmettre

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

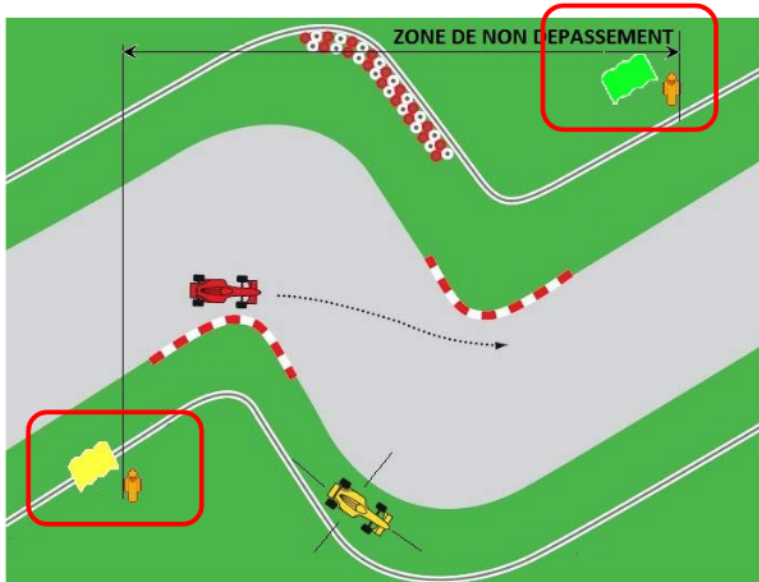
LE DRAPEAU DOIT TOUJOURS ÊTRE CLAIREMENT PERCU PAR LE PILOTE AVANT LA ZONE DE FREINAGE...



6. DRAPEAU JAUNE

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

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



PRESENTE **AGITE** au poste commissaire :

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

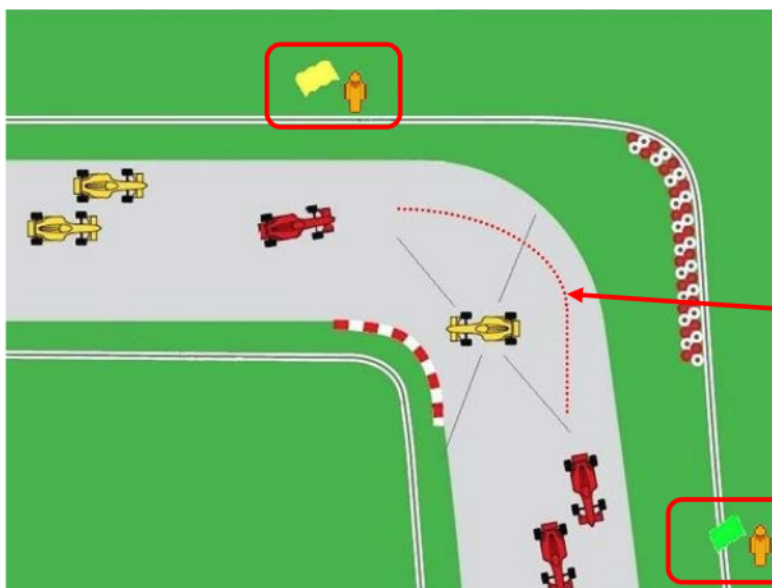
Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste

PRESENTE **2 TOURS** :

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

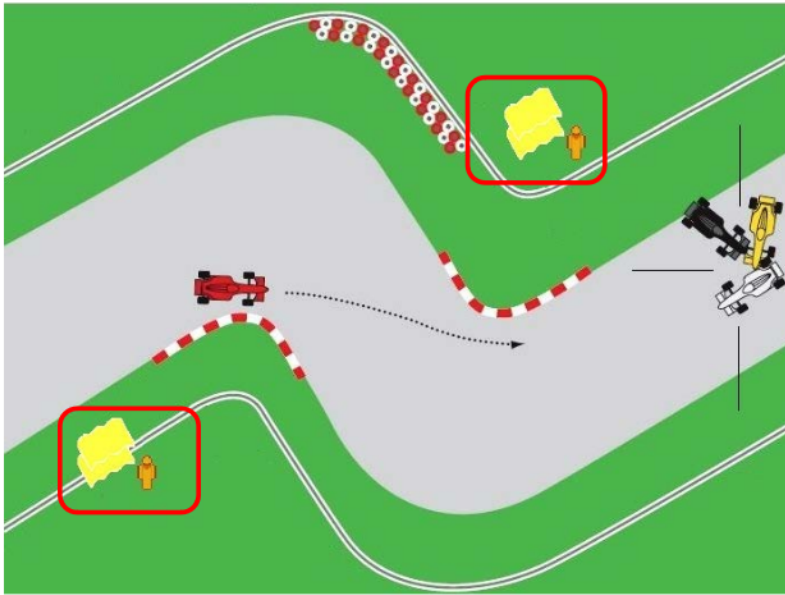


7. INCIDENT SUR LA TRAJECTOIRE



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

8.DOUBLE DRAPEAU JAUNE



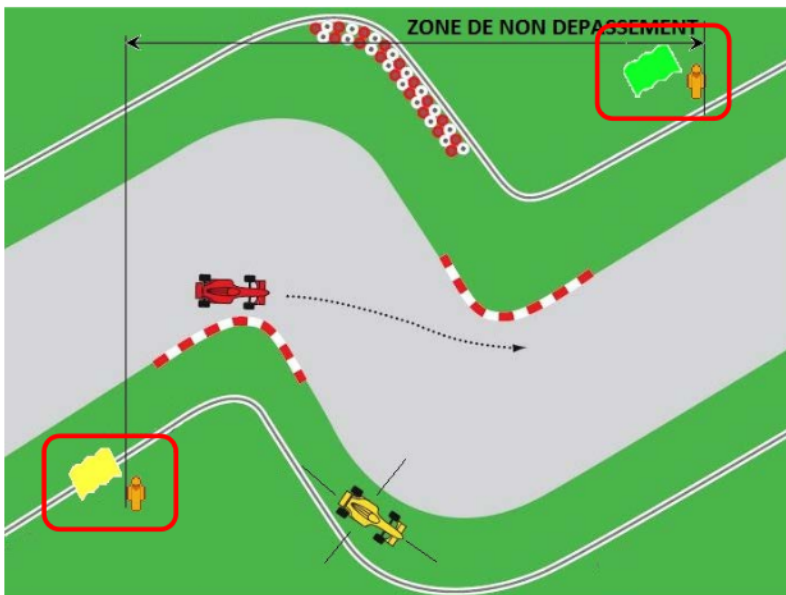
PRESENTE AGITE par un même commissaire :
au poste de signalisation commissaire

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

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



9.DRAPEAU VERT



PRESENTE AGITE EN DEBUT DE POSTE :

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

OU EN SORTIE DE POSTE (Voire poste suivant) :

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

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

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



CONFLIT ENTRE DRAPEAUX :

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

10. DRAPEAU « CHANGEMENT ADHERENCE »

DEFINITION :

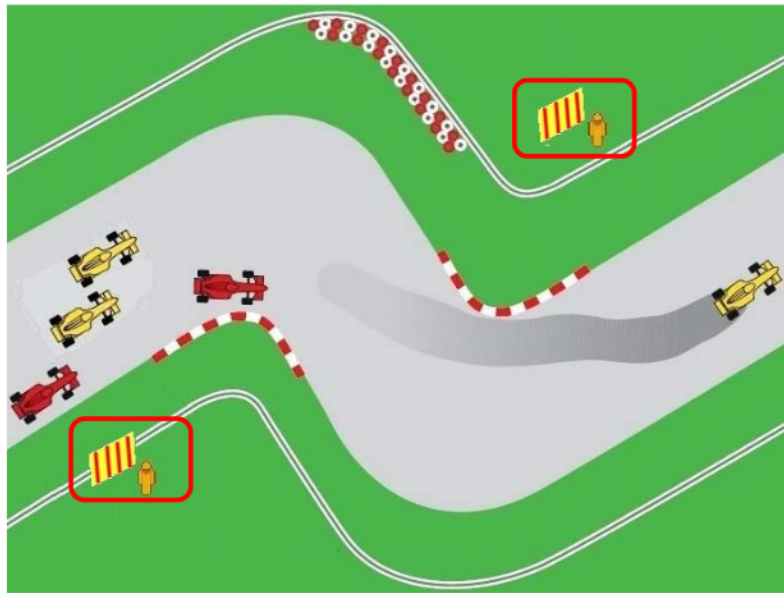
Ce drapeau indique aux pilotes que l'adhérence de la piste s'est soudainement détériorée dans la zone couverte par le poste où il est présenté

Ce drapeau est à présenter, chaque fois :

- * Qu'une trace de liquide suspecte (Huile, liquide refroidissement...) s'étale sur la piste
- * Que des gravillons risquent de faire déraeper/glisser des concurrents
- * Tout autre motif entraînant un changement de l'adhérence (Pluie...)

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

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



PRESENTE **FIXE** au poste commissaire :

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

COMMENT REPERER UNE TRACE D'HUILE EVENTUELLE :

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

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

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

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

CONFLIT ENTRE DRAPEAUX :

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

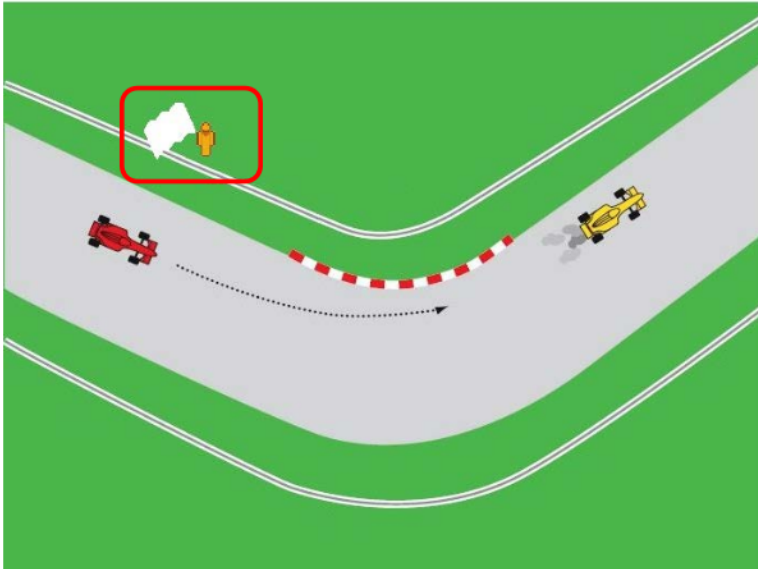


11. DRAPEAU BLANC

DEFINITION :

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

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



PRESENTE AGITE :

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

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

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

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

CONFLIT ENTRE DRAPEAUX :

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

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

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

12. DRAPEAU BLEU

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

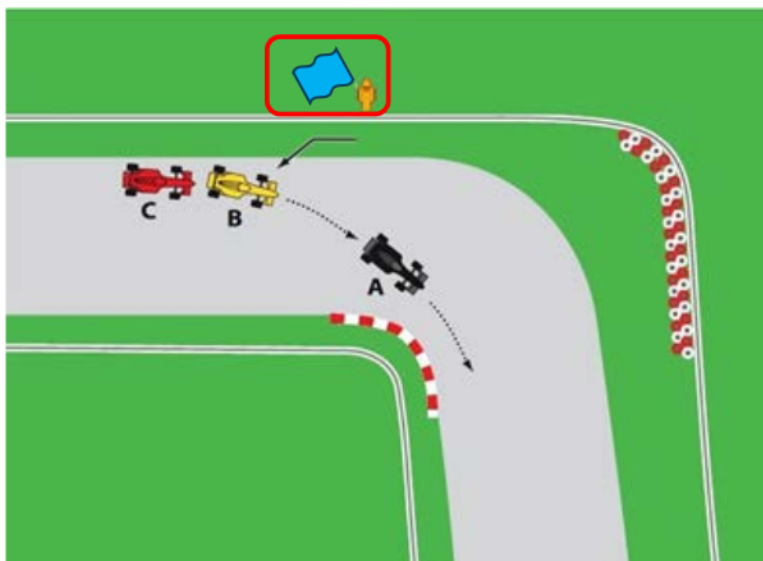
DEFINITION :

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

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

POUR ETRE EFFICACE, IL FAUT :

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



DURANT LES ESSAIS - PRESENTE AGITE :

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

DURANT LA COURSE - PRESENTE AGITE :

COURSE « SPRINT »

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

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

PRESENTE AGITE :

COURSE « ENDURANCE »

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

SORTIE DES STANDS - PARTICULARITE :

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

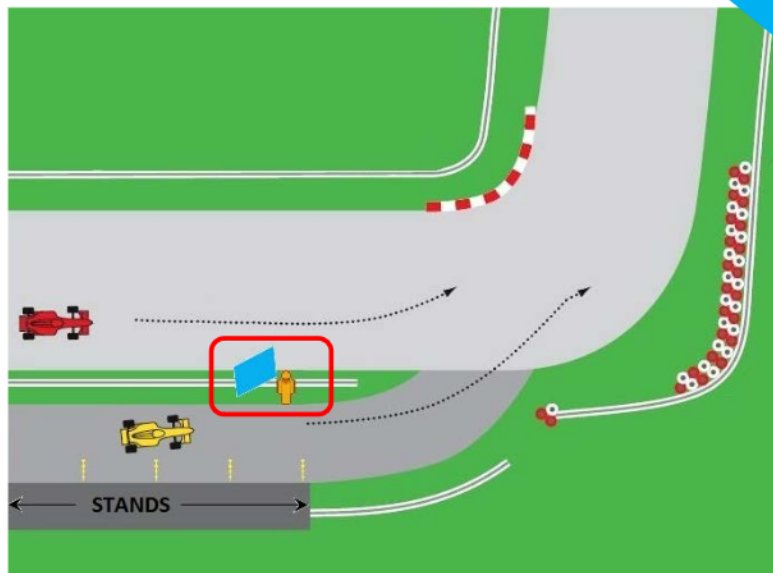
⇒ Ce cas de figure est toujours à l'Annexe H de la FIA.

(Art. 2.5.5.e), mais peu utilisé, les feux remplaçant son usage

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

Il est utilisé comme suit :

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



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

PIEGE A EVITER

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

LA MEILLEURE FACON DE PRESENTER UN DRAPEAU BLEU

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

Il est important aussi de laisser au pilote visé, le temps de voir et d'intégrer que le drapeau **BLEU** lui est destiné. Il faut donc présenter le drapeau de façon franche, agité avec des gestes amples, tout en veillant de bien le placer dans le champ de vision du pilote.

Afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, nous vous conseillons, également tout en agitant votre drapeau, de désigner le pilote concerné, en le pointant, avec assurance, de l'index de votre main libre.

Dans le cas où une voiture est relativement distante du poste signaleur

(Cas par exemple des 24heures Auto), il est nécessaire de lever le drapeau au-dessus de sa tête et de le redescendre à un niveau normal au fur et à mesure que l'auto s'approche.



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

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

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

CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

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

Vous devriez être en mesure de répondre à cette question.

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

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

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

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

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

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

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

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

Les chefs de poste devront alors faire preuve de circonspection.

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

⇒ Les signaleurs sont autorisés à utiliser sans problème, simultanément un drapeau **BLEU** avec un **VERT**, un **BLANC** ainsi que le drapeau **JAUNE A BANDES ROUGES** Changement d'Ahérence)

⇒ AUTRES FONCTIONS DU SIGNALEUR AU DRAPEAU BLEU :

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

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

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

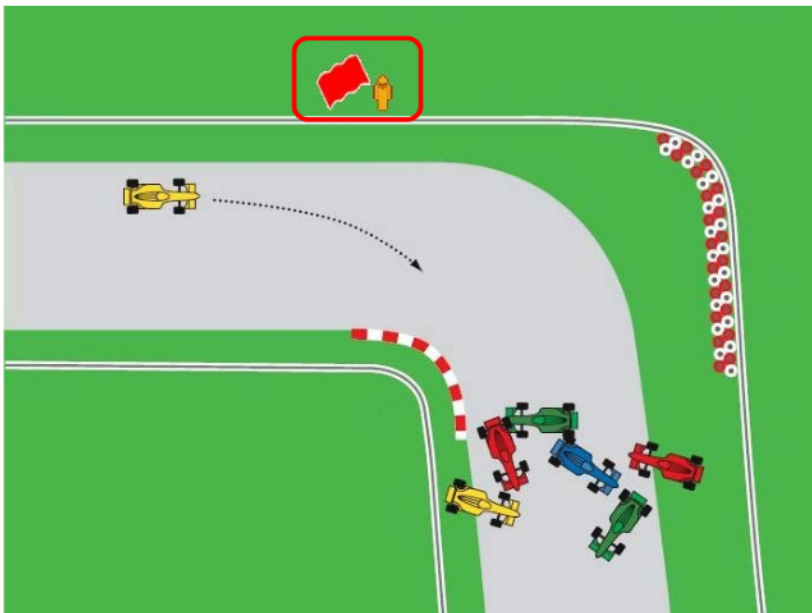
Il peut également se charger du drapeau **VERT**, dans la mesure où un drapeau **JAUNE** est présenté en sortie du poste précédent

13. DRAPEAU ROUGE

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

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

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



PRESENTE AGITE :

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

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

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



CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

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

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

14. SIGNALISATION LUMINEUSE

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

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

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

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

Cette signalisation lumineuse devrait être d'une puissance et de taille suffisamment importante afin d'être repéré sans risque d'erreur par les pilotes depuis une distance de 250m en plein soleil.

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

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

Pour de plus amples détails sur le sujet, nous vous invitons à consulter l'Annexe H - FIA - Art. 2.5.3.



15. AUTRE SIGNALISATION

EXTINCTEUR :

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

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

DRAPEAUX DE DIRECTION DE COURSE

1. DRAPEAU NATIONAL

Nous ne nous étendrons pas sur le drapeau NATIONAL toujours à disposition de la direction de course, 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 (Art. 2.5.4.1. - Annexe H)

Dans ce dernier cas, des procédures au feux lumineux remplacent de plus en plus son usage



2. DRAPEAU A DAMIER

...Tout comme l'usage du drapeau à DAMIER NOIR & BLANC, 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 un emplacement sécurisé sur la ligne d'arrivée pour signifier la fin d'une course ou d'une séance d'essais

3. DRAPEAU ROUGE

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

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

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

4. DRAPEAU A ROND ORANGE

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

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

Il est utilisé pour informer le pilote concerné que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes et qu'il doit s'arrêter **OBLIGATOIREMENT** à son stand, dès le prochain passage. Les commissaires doivent signaler l'incident à la « D.C. », et surveiller le cheminement de la voiture sur le circuit, jusqu'à son arrêt complet et redoubler de vigilance.



5. DRAPEAU TRIANGLE NOIR & BLANC

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

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

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

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

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

6. DRAPEAU NOIR

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

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

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

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



L'INTERVENTION

1. GENERALITES

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

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

Leurs missions :

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



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

D'ailleurs, il est possible que durant une bonne partie de la journée, aucun 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. Le commissaire doit donc être attentif aussitôt que les autos entrent en piste.

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

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

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

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

Nous sommes souvent bien démunis devant ces quelques obstacles



VOTRE FONCTION IMPLIQUE QUE VOUS DEVEZ :

- Surveiller la zone d'action du poste
- Appliquer immédiatement une signalisation adaptée en fonction des événements
- Conserver calme et sang-froid, en toutes circonstances,
N'intervenir que sur ordre de du chef de poste,
mais jamais pour votre propre sécurité, avant d'avoir vérifié que la signalisation appropriée est bien mise en place (Drapeau Jaune)
- Informer dans les plus brefs délais, 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 brûlant ou sur des freins surchauffés sont susceptibles d'entraîner un départ de feu.

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

2.LE LEVAGE

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



3.GESTE COMMANDEMENT ENGIN LEVAGE

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

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

Le responsable de manœuvre devrait revêtir une ceinture gilet de visibilité, homologué



afin d'être immédiatement identifié par le



Prise de
commandement



Arrêt de mouvement



Indiquer la direction



Indiquer une distance
horizontale



Monter la flèche



Baisser la flèche



Descente de la charge



Montée de la charge



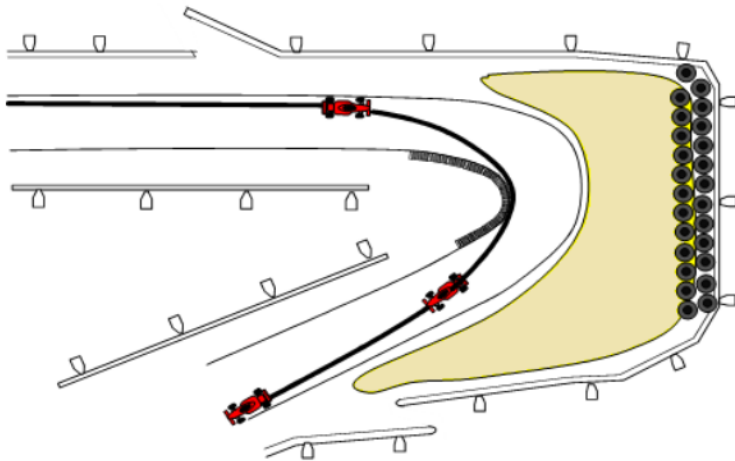
Déplacement
horizontal



Arrêt de prise de
commandement



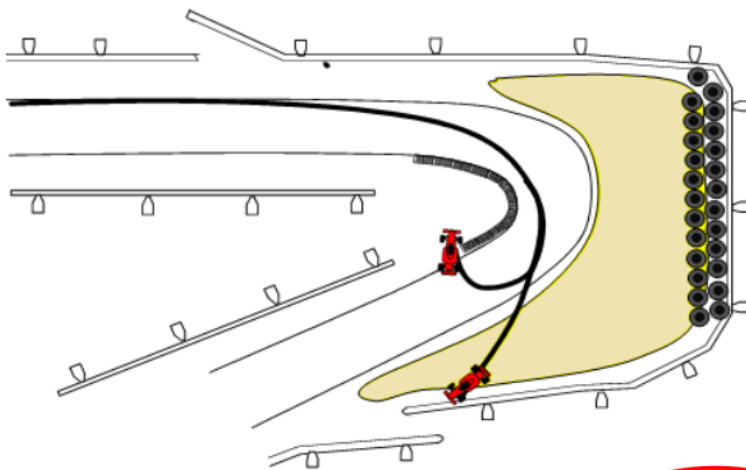
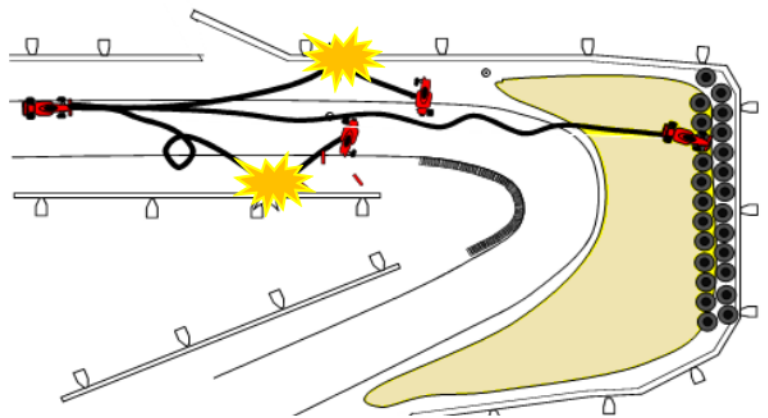
QUELQUES EXEMPLES DE TRAJECTOIRES



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

1. LES ZONES DE SORTIES DE ROUTE

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



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

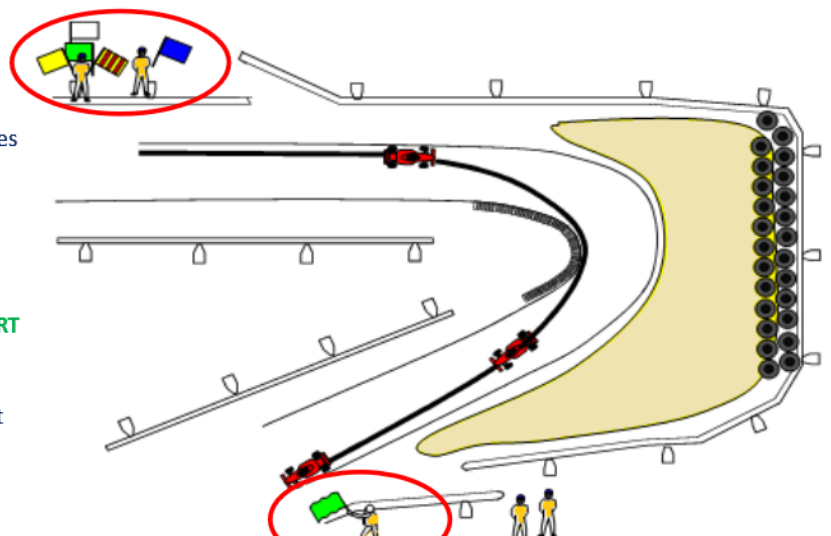
Le **TETE A QUEUE** à l'accélération par survirage ou à la sortie à l'extérieur par sous-virage s'avère souvent moins grave, puisqu'intervenant après la phase de ralentissement...

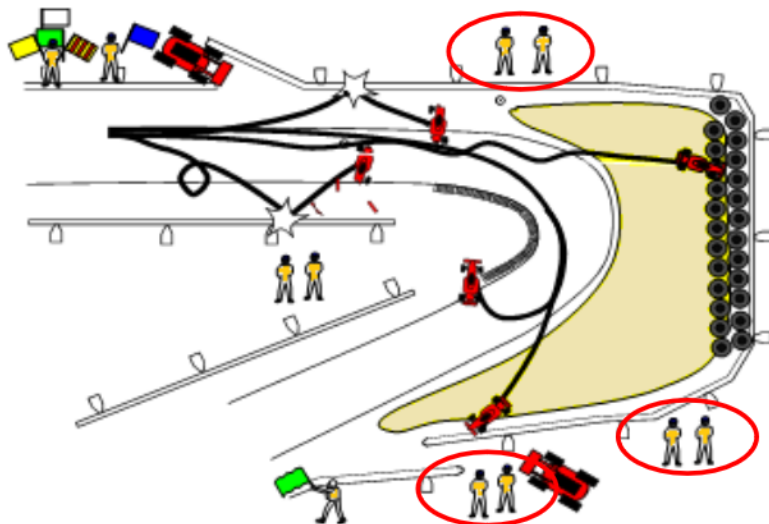
Ce qui ne veut pas dire que cette situation est à négliger

Nous disposons maintenant de connaissances pour placer les signaleurs

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

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

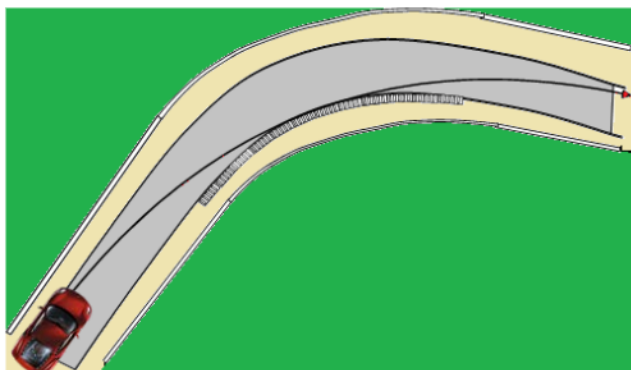




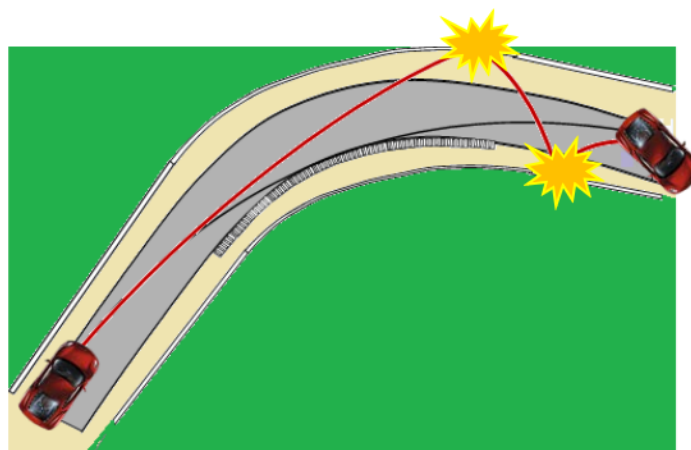
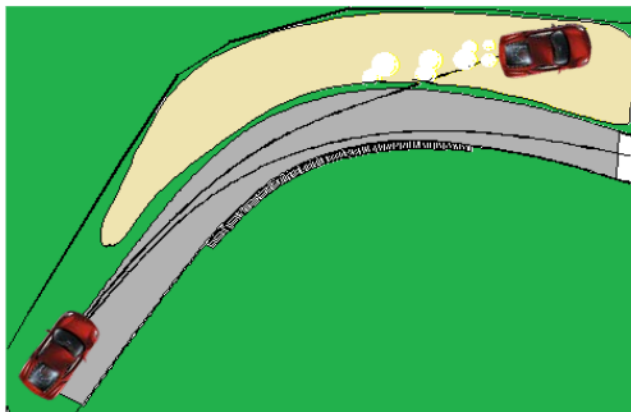
⇒ Les zones de sortie de route nous renseignent sur l'emplacement des équipiers d'intervention :

✱ En sécurité derrière les rails, à proximité des accès à la piste et des moyens d'intervention.

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



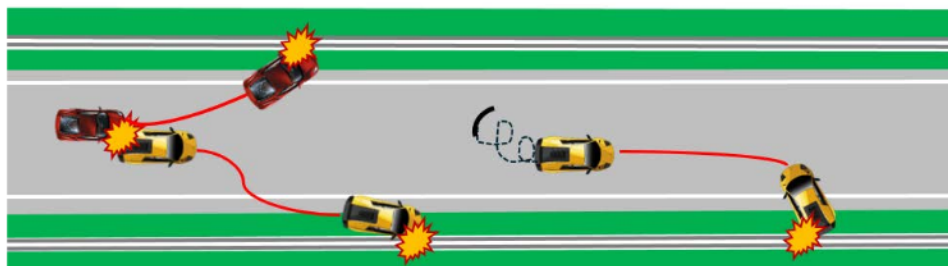
- Les sorties de routes sont différentes suivant que la structure du circuit autorise des largeurs et/ou des bacs à graviers, où se trouvent enserrés entre 2 rangées de glissières
- Dans ce dernier cas, on retrouve le phénomène « Billard »



2. LA LIGNE DROITE

Les incidents peuvent être multiples :

- Accrochages
- Pertes d'éléments



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

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

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

PROCEDURES IMPLIQUANTS L'ACTION DES COMMISSAIRES

1. PREAMBULE

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

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

✓ Procédure « Full Course Yellow »	✓ Procédure « Safety-Car »
✓ Procédure « Code 60 »	✓ Procédures départ

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

Suivant l'Art.7.1.11. - Reglement Standard Circuit Asphalte : À la suite d'un incident important nécessitant une intervention sur la piste ou ses abords immédiats, mais ne réclamant toutefois pas l'arrêt des essais par présentation du drapeau rouge, le Directeur de Course pourra déclarer la session sous "Jaune Total" ou "Full Course Yellow".

Mise de la course sous régime « FCY »	- Sur ordre du D.C., chaque poste de signaleurs commissaires agitent un drapeau JAUNE et présentent le panneau « FCY », et ce durant TOUTE la durée de l'intervention  Le cas échéant un double drapeau JAUNE peut être présenté au poste où se situe l'accident - 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 réduire leur allure à un maximum de 80 km/h. Le contrôle sera fait par le chronométrage. - S'il est prouvé qu'un pilote ne ralentit pas suffisamment pendant cette procédure, une sanction pourra être prise par le collège des commissaires sportifs pour non-respect des drapeaux.
Accès à la voie des stands sous régime de « FCY »	L'accès à la voie des stands et sa sortie restent ouverts.
Fin du régime de « FCY »	- Une fois le(s) problème(s) résolu(s), le directeur d'épreuve autorise à nouveau la reprise de la course en affichant un message sur les moniteurs. - A ce stade, tous les postes de commissaires remplacent les drapeaux JAUNES et les panneaux « FCY » par des drapeaux VERT agités durant 1 tour  - À partir du moment où les drapeaux VERTS seront agités, à la fin de la neutralisation sous "Jaune Total" ou "Full Course Yellow", les temps au tour seront à nouveau pris en considération.
Régime de « FCY » et Voiture de Sécurité	- Une période « FCY » peut être suivie d'une intervention d'un « Safety-Car » si le problème n'est pas résolu et la sécurité compromise. - A ce moment la procédure « SC » pourra sur ordre de la direction de course, être appliquée



3. CODE « 60 »

Le directeur de course peut imposer une limite de vitesse sur tout le circuit lorsque deux drapeaux **JAUNES** sont présentés lors des essais, des essais qualificatifs ou des courses. Lorsqu'une limite de vitesse unique est imposée sur tout le circuit, ceci sera indiqué à l'aide d'un drapeau **JAUNE** et d'un panneau indiquant **FCY** («Full Course Yellow») ou d'un drapeau **VIOLET** avec un cercle blanc contenant le chiffre **60**, dit "**Code 60**".

Le cas échéant, deux drapeaux **JAUNES** agités continueront d'être présentés au poste précédant l'incident.



Drapeau Code 60

Ce drapeau est violet avec un cercle blanc contenant le chiffre 60 pour indiquer une limite de vitesse unique de 60 km/h à imposer sur l'ensemble du circuit.

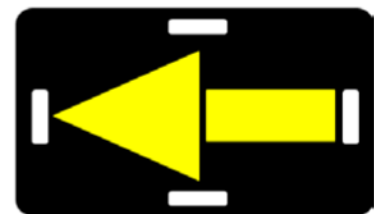
	- Sur instruction du directeur de course, le drapeau sera AGITE sur la ligne de départ et simultanément en tous points du circuit - Le drapeau continuera d'être agité pendant au moins 1 tour et jusqu'à ce que toutes les voitures aient visiblement ralenti, après quoi le drapeau sera maintenu FIXE - Chaque tour couvert pendant l'utilisation du « Code 60 » sera compté comme un tour de course, sauf indication contraire dans le règlement de l'épreuve. NB : Il est recommandé d'utiliser le « Code 60 » uniquement si les vitesses et/ou les écarts entre les automobiles peuvent être surveillés en direct. Des panneaux lumineux peuvent également être utilisés pour afficher ce signal
	Les drapeaux JAUNES continueront d'être agités au poste précédant l'incident, mais sans présentation de drapeaux VERTS après l'incident
	- Lorsque le Directeur de Course demande le retrait du « Code 60 » afin de reprendre la course, le drapeau « 60 » est immédiatement remplacé par un drapeau VERT agité - Le drapeau VERT agité sera présenté simultanément à tous les postes jusqu'à ce que le directeur de course ordonne son retrait. - La course reprendra dès que le drapeau VERT sera déployé. Les dépassements sont strictement interdits tant que le drapeau VERT n'est pas déployé. Toute infraction pourra être sanctionnée.

CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

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

LES FLECHES

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



INDICATIONS AUX PILOTES :

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

4. PROCEDURE SAFETY-CAR

Suivant Art.7.3.3. - Regl. Standard Circuits asphaltes : Sur décision du directeur de course, la voiture de sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course si des concurrents ou des officiels courent un danger immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course.

- Le « SC » est obligatoire pour toute manifestation
- Un deuxième « SC » est préconisé pour les circuits de plus de 7 km.

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

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

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

Les voitures quitteront la grille de départ en file indienne et non deux par deux.

Au niveau de chaque ligne, la voiture située dans la file de la "pole position" se placera la première.

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

Les panneaux "SC" seront présentés sur la ligne de départ et à tous les postes.

La fin de la procédure « Safety Car » se fera conformément à l'Article 7.3.3.1.

NB : Pour votre parfaite connaissance :

Sur les épreuves F.I.A., les postes commissaires sont pourvus d'un panneau portant le message «SC» écrit en lettres noires sur un fond blanc. Les dimensions sont identiques à ceux utilisés sur nos épreuves nationales



4. PROCEDURE CLASSIQUE DE DEPART

ACTIONS ENTREPRISES	ROLES DES COMMISSAIRES
Les autos étant dans le parc concurrent, rejoignent une prégrille à proximité de la piste au minimum 20 mn avant l'heure d'ouverture de la prégrille. La prégrille est ouverte 15 mn avant l'heure théorique du départ de la course et le feu VERT sera allumé à la sortie de la zone des stands.	Les commissaires de prégrille pointent les concurrents présents et les classent dans l'ordre
Le responsable de la prégrille fait partir un par un les pilotes pour un tour de reconnaissance du circuit. 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. La prégrille ferme 10 mn avant l'heure théorique du départ de la course et le feu ROUGE est mis 1 mn plus tard à la sortie de la zone des stands pour permettre à la dernière voiture de quitter cette zone.	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 HORS COURSE
Dès l'arrivée des voitures sur la grille de départ, le panneau STOP MOTEUR est présent et les feux ROUGES sont allumés afin de permettre aux pilotes de visualiser leur emplacement.	Les commissaires de grille, portant les panneaux de numérotation de ligne, guident les concurrents vers leur emplacement sur la grille
Dès l'arrivée des autos sur la grille de départ, le panneau STOP MOTEUR est présenté et les feux ROUGES sont allumés pour permettre aux pilotes de visualiser leur emplacement respectif Le panneau 5 MINUTES est présenté 5 mn après l'ouverture de la prégrille et MARQUE LE DEBUT DE LA PROCEDURE : ⇒ Mécaniciens, photographes, etc.... disposent de ces 5 mn pour s'occuper des pilotes	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 ON NE COMBLE PAS LES EMPLACEMENTS VIDES
Sur la grille de départ, toutes interventions sur les autos sont interdites à l'exception de ce qui suit : - dépose et repose du volant, - utilisation de la radio et des commandes, - mesure et ajustement de la pression des pneus, - mesure de la température des pneus - serrage des roues - accès aux systèmes de gestion moteur et acquisition de données, - mise en place et retrait des protections contre le soleil ou la pluie, - mise en place ou retrait d'adhésif sur la carrosserie et les entrées d'air, - connexion et déconnexion d'une batterie d'appoint ⇒ Toute autre intervention est interdite sans l'autorisation expresse des officiels. Ceci concerne notamment : - l'ouverture des capots, - le changement de roues	
A 1 mn de l'heure théorique du départ, à la présentation du drapeau VERT en fond de grille et avant la présentation du panneau MOTEUR, les feux ROUGES sont éteints. Sauf pour les courses de véhicules historiques, aucune voiture ne peut être poussée pour démarrer le moteur avant le départ du tour de formation.	Si le moteur d'une voiture ne peut être mis en marche au moyen du démarreur, son pilote doit lever le bras. Le commissaire le plus proche, le signalera aux autres pilotes au moyen de son drapeau JAUNE AGITE. Ce drapeau JAUNE doit être présenté par tous les commissaires qui suivent jusqu'au fond de grille 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
Le panneau EVACUATION DE LA PISTE est présenté. A l'allumage des feux VERTS, les concurrents partent pour le tour de formation derrière la voiture pilote. Le tour effectué, ils se replacent à leur emplacement prévu sur la grille de départ, sans arrêter leur moteur ⇒ Les simulations de départ lors du tour de formation sont rigoureusement interdites, tout comme se doubler,	Toute irrégularité constatée au moment du départ doit être signalée auprès de la direction de course Si un pilote s'arrête durant ce tour, il sera immédiatement évacué vers une zone sécurisée ou s'il parvient à rejoindre les stands, IL EST CONSIDERE EN COURSE. S'il peut réparer et redémarrer uniquement par ses propres moyens, il sera autorisé à reprendre la course, mais uniquement après s'être ganté, casqué et harnaché. Signaler tous dépassements à la D.C.

2eme mise en grille :

Lorsque la grille est complète et que les autos sont immobilisées, un drapeau **VERT** est présenté par un officiel en fond de grille

Un concurrent attardé ne doit pas tenter de réintégrer sa place.
Il partira donc de la dernière ligne

Les **5 feux ROUGES** sont allumés l'un après l'autre, avec un intervalle de 1 seconde, ensuite et à n'importe quel instant compris entre 2 et 4 secondes après l'allumage du départ des 5 feux **ROUGES**, le directeur de course éteint ceux-ci, ce qui constitue le signal du départ de la course.

LA COURSE EST REPUTEE DEBUTER A L'EXTINCTION DES FEUX ROUGES

Le directeur de course peut, en cas d'incident, allumer des feux **JAUNES CLIGNOTANTS** à côté des feux **ROUGES**, signifiant que la procédure de départ est suspendue.
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 **5 SECONDES**

Les commissaires de ligne, munis de panneaux, indiquent aux pilotes leur place sur la grille. **PERSONNE NE DOIT REVENIR AUPRES DES AUTOS**

Un commissaire de circuit, au minimum toutes les 3 lignes, muni d'un drapeau **JAUNE**, assure la sécurité de la grille de départ.
Chaque fois qu'une ligne est complète, le commissaire abaissera son panneau pour informer le starter

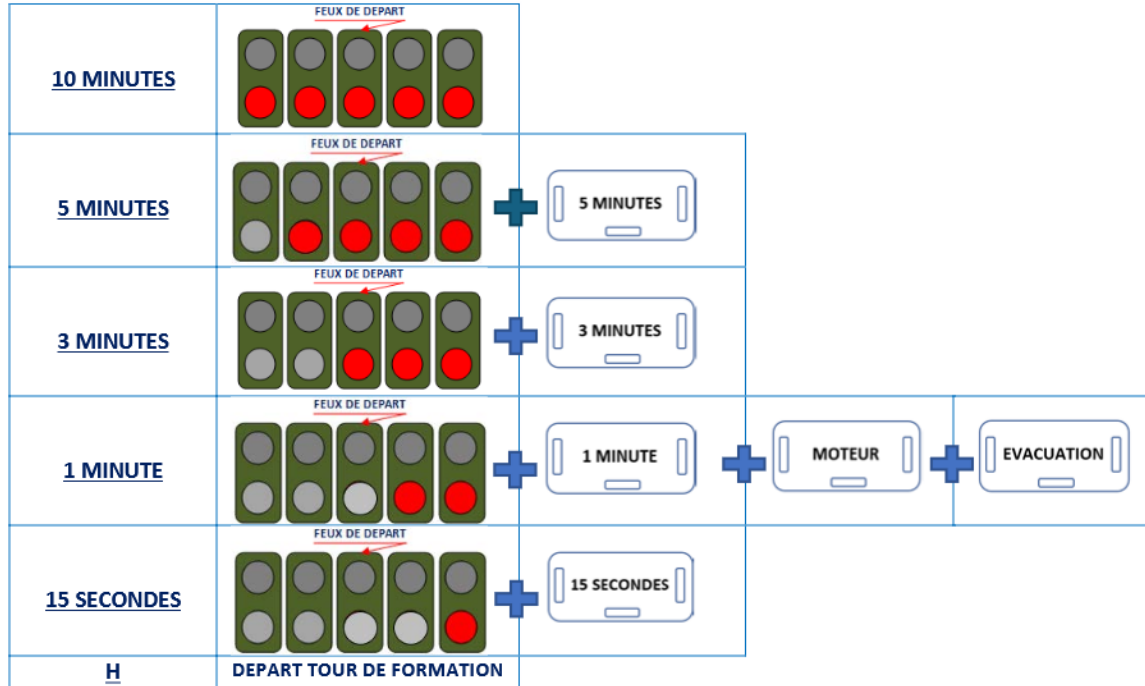
Les commissaires doivent attentivement surveiller toutes tentatives de départ anticipé. Un rapport sera rédigé par le chef de poste auprès de la direction de course en cas de départ volé.

Un commissaire muni d'un drapeau **JAUNE**, au minimum toutes les 3 lignes, doit être prêt à signaler tout pilote en difficulté.
Ce drapeau **JAUNE** doit être présenté par tous les commissaires qui suivent jusqu'au fond de grille

Les commissaires se replacent pour reprendre la procédure telle qu'au panneau **MOTEUR**

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

PROCEDURE DES FEUX



5. CAS PARTICULIERS

RETARD EN PRE-GRILLE

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

Il convient de préciser que la place du pilote sur la grille de départ reste vide.

ARRET LORS DU TOUR DE RECONNAISSANCE :

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

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

ARRET AUX STANDS APRES LE TOUR DE RECONNAISSANCE :

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

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

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

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

Elle sera alors soumise aux règles qui précèdent.

DEPART RETARDE (Evolution météorologique) :

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

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

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

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

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

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

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

DEPART DU TOUR DE FORMATION :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARRET LORS DU TOUR DE FORMATION :

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

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

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

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

* Tour de reconnaissance : Les pilotes sortent de la Prégrille et se dirige après un tour de circuit vers la Grille pour se mettre en ordre. Ils ont le droit de se doubler

* Tour de formation : Les pilotes partent de la Grille en ordre de départ. Ils doivent respecter cet ordre et n'ont pas le droit de se doubler

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

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

Le pilote pourra alors suivre la procédure prévue au paragraphe "Départ du tour de formation". La procédure reprend à la présentation du panneau **MOTEUR** et la distance de la course est réduite d'un tour.

ARRET DE LA COURSE ET NOUVEAU DEPART :

- Avant la fin du 2ème tour, et pour quelque raison que ce soit, si la course est interrompue, les véhicules reprennent place sur la grille de départ selon la grille d'origine. Le ou les suppléants peuvent être admis.

NB : Ce nouveau départ pourra être donné sous procédure « Safety-Car »

- A plus de 2 tours et à moins 75 % **de la distance ou du temps initialement prévu**, les véhicules s'arrêtent en amont de la ligne de départ à l'emplacement indiqué par les Commissaires de Piste puis reprennent place sur la grille de départ selon la grille établie d'après le classement au tour précédant l'arrêt. Dans les deux cas, les interventions sur les voitures ne sont autorisées qu'à la présentation du panneau « Stop Moteur » et la procédure reprend à la présentation du panneau « **MOTEUR** »

DEPART ANTICIPE - FAUX DEPART :

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

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

6. SUSPENSION ET/OU ARRET DE LA COURSE

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

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

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

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

Ces voitures seront autorisées à reprendre la course.

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

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

ACTIONS ENTREPRISES	ROLES COMMISSAIRES
Au cas où il s'avère nécessaire de suspendre la course en raison de l'encombrement du circuit, par suite d'un accident ou parce que les conditions météo ou autres en rendent la poursuite dangereuse le directeur de course ordonne que des drapeaux ROUGES soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que les feux soient allumés sur la ligne de départ.	Présentation drapeaux ROUGES à tous les postes de signalisation Commissaires 
Dès que le signal de suspension de la course est donné, les dépassements sont interdits, la sortie des stands est fermée et toutes les voitures doivent avancer lentement sur la voie rapide de la voie des stands où elles doivent s'arrêter en file indienne au niveau de la ligne de sortie de stands qui devient ligne ROUGE virtuelle.	Feux sortie stands 
Si la voiture en tête de la course n'est pas la première de la file dans la voie des stands, toutes les voitures situées entre cette voiture et la ligne de drapeau ROUGE reçoivent l'ordre au signal trois minutes d'effectuer un tour, afin de reprendre, dans la file, la place acquise avant la suspension de la course.	Présentation Panneau « 3 MINUTES » 
La voiture de sécurité est alors conduite devant la sortie de la voie des stands. Pendant la suspension de la course : A. La course est suspendue, le chronométrage s'arrête. La course repartira derrière un safety car pour le temps restant. Si besoin, sur proposition du directeur de course, le collège des CS pourra diminuer le temps de course pour respecter les horaires. B. Les voitures seront en régime de parc fermé.	Mise en place Procédure « Safety-Car » (Voir paragraphe 4 du présent document et/ou Art. 7.3.3. - Règlement Standard Circuit Asphalte)
C. Il ne sera possible d'intervenir sur les voitures, qu'après notification du directeur de course et après qu'elles se seront arrêtées derrière la ligne du drapeau ROUGE , ou qu'elles aient rejoint les stands. Mais ce travail ne doit pas entraver la reprise de la course.	
D. Tout ravitaillement est interdit, même si une voiture était déjà à l'entrée des stands, ou dans la voie des stands, lorsque le signal de suspension de course a été donné.	
E. Les ordres concernant d'éventuels changements de pilote sont donnés par le directeur de course après avis du collège des commissaires sportifs, sur les moniteurs de chronométrage ou par radio.	

INCIDENT DE DEPART

ACTIONS ENTREPRISES	ROLES COMMISSAIRES
Un pilote ayant cale sur la ligne de départ, doit immédiatement lever le bras.	Le commissaire 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.
le directeur de course est amené à interrompre la procédure. 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.	Les commissaires dégageront la voiture concernée vers la voie des stands

7. REPRISE DE LA COURSE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



8. POUR RESUME

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

9.PROCEDURE DEPART ALLEGEE

ACTIONS ENTREPRISES	ROLES COMMISSAIRES
Les voitures étant dans le parc concurrents rejoignent une prégrille située à proximité de la piste au minimum 35 minutes avant l'heure de départ de la course. Une voiture pilote est placée devant les voitures. Un véhicule de sécurité suit le peloton lors du ou des tours de formation.	Les commissaires de prégrille pointent les concurrents présents et les classent dans l'ordre A l'initiative du directeur de course, le responsable de la prégrille fait partir un par un les pilotes pour un tour de formation derrière la voiture pilote. Le directeur de course peut, s'il le juge utile, faire effectuer un ou plusieurs tours de formation.
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	Si un pilote s'arrête sur le circuit et n'a pas la capacité de repartir avant le passage du véhicule serre-file, les commissaires se doivent de le ranger dans une zone sécurisée. Le concurrent est considéré HORS COURSE
A l'issue du tour de formation, les pilotes prennent place sur la grille de départ sans arrêter le moteur. Un concurrent attardé ne doit pas tenter de réintégrer sa place. Il partira donc de la dernière ligne	Les commissaires de ligne, munis de panneaux, indiquent aux pilotes leur place sur la grille et PERSONNE NE DOIT REVENIR AUPRES DES AUTOS Un commissaire, au minimum toutes les 3 lignes, muni d'un drapeau JAUNE , assure la sécurité de la grille de départ. Chaque fois qu'une ligne est complète, le commissaire abaissera son panneau pour informer le starter
Les simulations de départ lors du tour de formation sont rigoureusement interdites. Tout dépassement étant interdit durant le tour de formation, tout pilote n'ayant pu, ou ne pouvant conserver sa place, prendra le départ en dernière ligne.	Toute irrégularité constatée par un commissaire doit être signalée immédiatement auprès du chef de poste qui en informera la direction de course Lorsque toutes les voitures sont immobilisées, un drapeau VERT est présenté en fin de grille.
MODE 1 : Immédiatement le panneau « 5 SECONDES » est présenté le plus près possible du portique des feux Le directeur de course peut allumer les feux ROUGES . Le départ de la course sera donné par l'extinction des feux ROUGES	
MODE 2 : Lorsque toutes les voitures sont immobilisées, un drapeau VERT est présenté en fin de grille Les 5 feux ROUGES sont allumés l'un après l'autre, avec un intervalle de 1 seconde, ensuite et à n'importe quel instant compris entre 2 et 4 secondes après l'allumage du départ des 5 feux ROUGES , le Directeur de Course éteint ceux-ci, ce qui constitue le signal du départ de la course. La course est réputée commencer à l'extinction des feux ROUGES . Le Directeur de Course peut, en cas d'incident, allumer des feux JAUNES clignotants à côté des feux ROUGES , signifiant que la procédure de départ est suspendue. 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 5 secondes.	

10. DEPART LANCE

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

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

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

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

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

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

Toute infraction est passible d'une pénalité.

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

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

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

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

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

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

INCIDENT AU DEPART

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

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

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

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

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

11. 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.

12. PARC FERME

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

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

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

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

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

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

PAR LE PILOTE	PAR L'EQUIPE / MANUFACTURIER
▪ Dépose/repose du volant ▪ Utilisation de la radio et des commandes ▪ Coupure des circuits électriques	▪ Mesure de la pression des pneus ▪ Mesure de la température des pneus

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

ET EN PARTICULIER

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

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

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

LES PENALITES

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

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

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

Un "incident" signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, qui est rapporté aux commissaires sportifs par le directeur de l'épreuve (ou noté par les commissaires sportifs et rapporté au directeur de l'épreuve pour enquête) A moins qu'il ne soit totalement clair qu'un pilote est à l'origine d'une faute, tout incident fera généralement l'objet d'une enquête

1. PENDANT LES ESSAIS

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

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

Et également :

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

2. DURANT LA COURSE

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

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



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

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

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

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



Les pénalisations de « Drive Through » et de « Stop and Go » devront être appliquées par la présentation d'un des panneaux « Drive Through » ou « Stop and Go » accompagnée du numéro du pilote concerné, lors de **3 passages** successifs du véhicule devant la direction de course.

AU TERME DU WEEK-END - RAPPEL

Bien sûr, on ne quitte pas son poste avant d'en avoir reçu l'autorisation de la direction de course et en toute état de cause, jamais avant le passage de la voiture officielle avec son drapeau à damier, indiquant ainsi la fermeture de la piste à la compétition, même si reconnaissons-le, parfois le temps paraît long, surtout en fin de journée

- Le chef de poste en profitera pour effectuer un débriefing de ces journées. Revenir sur tout ce qui a été...ou pas
 - Les axes d'amélioration qu'il sera en droit d'attendre pour la prochaine compétition
 - Féliciter, encourager les primo-licenciés ou commissaires débutants en circuit
 - Remercier l'ensemble des participants (Commissaires, services annexes...) pour leur présence et travail durant le week-end
 - Souhaiter un bon retour à tous
- C'est également le moment de regrouper l'ensemble du matériel pour en faciliter le ramassage et/ou rangement et mettre de côté en évidence, le matériel HS ou vide...
- « On » en profitera pour nettoyer le poste. C'est tout de même mieux de laisser un endroit propre. Il y a en général des poubelles pour cela



LE SUJET VOUS INTERESSE ET VOUS SOUHAITEZ EN CONNAITRE PLUS...

NOUS VOUS INVITONS A LIRE :

- ✓ LE REGLEMENT STANDARD CIRCUIT ASPHALTE :
- ✓ LES REGLES TECHNIQUES DE SECURITE «CIRCUIT ASPHALTE »



- ✓ **Annexe H** (Appendix H)

TELECHARGEABLES DEPUIS LE SITE :

www.ffsa.org

TELECHARGEABLE DEPUIS :

www.fia.com

