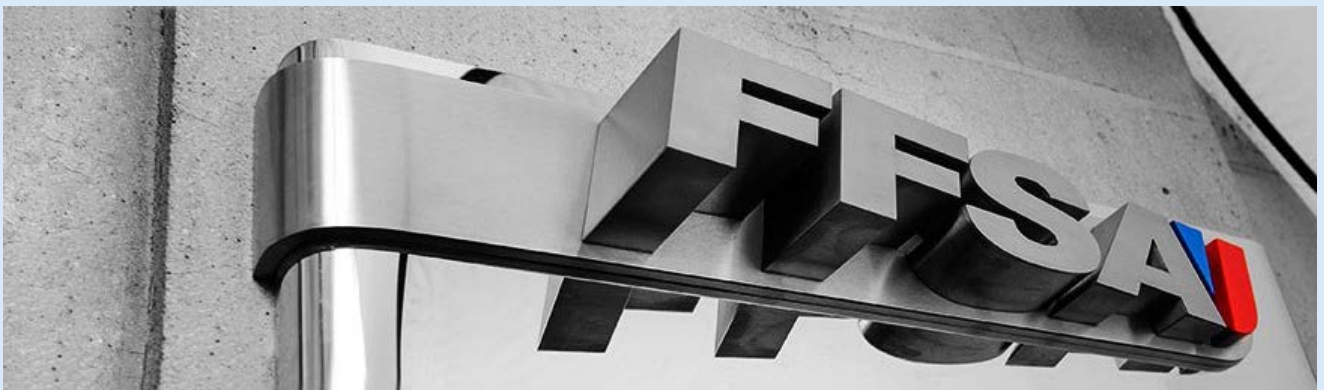


**2024**

# MANUEL FORMATION COMMISSAIRE<sup>®</sup> 1-GENERALITES



## CREDITS PHOTOS POUR LES 9 CHAPITRES

- A.D.E.C.O.M.
- Automobile Club de l'Ouest
- F.F.S.A.
- Franck BUDEL
- Thierry COULON
- Christian DAMS
- Gilbert DAVID
- D.D.P.I.
- Tony HANKIN
- Yves LOISEL

⇒ Un grand merci à Tous pour votre aide 😊



## INFORMATIONS AU LECTEUR

- Les instructions et interprétations communiquées dans ce manuel ne sont destinées qu'à faciliter et à uniformiser les diverses procédures suivies par les Commissaires.
- Ce manuel répond à un certain nombre de questions usuelles que se posent les Commissaires notamment dans l'exercice de leurs fonctions.
- Quoique basé sur des articles des règlements standards en vigueur au moment de la rédaction de ce manuel, aucun des éléments qu'il contient n'ont force réglementaire. Ils sont destinés exclusivement à usage interne d'information ou de formation, aux fins de rappeler certains principes découlant de l'application des Prescriptions Générales du Code Sportif International et d'autres règlements FFSA.
- En aucun cas, ce manuel ne peut venir modifier les règlements existants.
- Ce manuel ne peut en aucun cas faire l'objet d'une citation directe dans le cadre d'une décision prise par le Collège des Commissaires Sportifs lors d'une épreuve.
- L'ensemble des modules composant ce manuel ne peuvent être recopiés ou modifiés sans l'autorisation expresse de son Auteur ©

## CHAPITRES COMPOSANTS CE MANUEL

1-GENERALITES

2-CIRCUIT « ASPHALTE »

3-CIRCUIT « TOUT-TERRAIN » / TRIAL 4x4

4-RALLYE

5-COURSE DE COTE / SLALOM

6-GESTION DES INCIDENTS

7-LES RAPPORTS

8-KARTING

9-INCENDIE

## SOMMAIRE « GENERALITES »

LES INSTITUTIONS DU SPORT AUTOMOBILE	PAGE 04
MILLE ET UNE MANIERE DE VIVRE SA PASSION	PAGE 07
DEVOIRS DU NOUVEAU COMMISSAIRE C	PAGE 08
MISSIONS/ ROLE DU COMMISSAIRE	PAGE 09
UN PEU DE VOCABULAIRE	PAGE 10
EQUIPEMENT DU COMMISSAIRE	PAGE 12
LES DRAPEAUX	PAGE 14
COULEUR DES DRAPEAUX & PRESENTATION	PAGE 18
AVANT / PENDANT & APRES L'EPREUVE	PAGE 20
REGLEMENT MEDICALE / ASSURANCES	PAGE 22
ACCEDER / PANORAMA DU SITE: <a href="http://www.ffsa.org">www.ffsa.org</a>	PAGE 23
ACCEDER / PANORAMA DU SITE: <a href="http://www.fia.com">www.fia.com</a>	PAGE 24

## LES ONGLETS



**Commissaires « C » et/ou « B » - « A »**

Les ongles **BLEUS** concernent en priorité les commissaires « C » débutants et/ou avertis que les Commissaires « B », ainsi que les « A »

**Commissaires « A » - Chef de Poste**

Considérant que les bases étant acquises, les ongles **ROUGES** concernent prioritairement les Commissaires « A » - Chefs de poste (ou futurs).





### FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

- La Fédération Internationale du Sport Automobile est l'instance dirigeante régissant le sport automobile international et la fédération des organisations automobiles mondiales de premier rang.
- Fondée en 1904, la F.I.A., le siège est à Paris, les bureaux se trouvent à Genève
- La F.I.A. est également l'instance qui régit le sport automobile international. Elle veille à l'application des règles et règlements de toutes les disciplines de sport automobile international dont le Championnat du Monde de Formule un, le Championnat du Monde des Rallyes ainsi que le Championnat du Monde des Voitures de Tourisme.
- La F.I.A. représente les droits des organisations automobiles et des automobilistes dans le monde via des campagnes et des activités visant à défendre leurs intérêts.  
Que ce soit en matière de sécurité, de mobilité, d'environnement ou de droit des consommateurs, la F.I.A. défend les intérêts des automobilistes auprès des Nations Unies, de l'Union Européenne et d'autres instances internationales.
- Le président se nomme : Mohammed BEN SULAYEM



### FEDERATION FRANCAISE DU SPORT AUTOMOBILE

#### MISSION DE LA FFSA

Fondée en 1952, la Fédération Française du Sport Automobile est l'une des fédérations sportives nationales de la Fédération Internationale de l'Automobile. Elle est également délégataire du ministère de la jeunesse et des sports pour **REGLEMENTER, ORGANISER, DIRIGER** et **DEVELOPPER** le sport automobile pratiqué avec des véhicules terrestres tels que définis par le Code Sportif (C.S.I.) de la Fédération Internationale de l'Automobile

#### REFERENTE

La FFSA conçoit et édite les règlements sportifs et techniques qui régissent le sport automobile et le karting en France.

#### EXPERTE

La FFSA homologue les véhicules autorisés à prendre part aux épreuves et les sites d'accueil des manifestations sportives.

#### RESPONSABLE

La FFSA prend également en charge la formation préalable et continue de ses licenciés qui encadrent la sécurité des épreuves

#### LE SAVOIR FAIRE

La FFSA, c'est aussi un savoir-faire au service du sport automobile tricolore. Forte de sa longue histoire, la Fédération Française du Sport Automobile se repose chaque année sur l'expérience et la compétence de ses hommes et femmes pour orchestrer une série d'opérations grand-public.

La FFSA mène une politique unique de promotion des jeunes talents. Elle s'est fixée pour objectif de détecter les pilotes en herbe et de favoriser l'ascension des meilleurs espoirs français vers le plus haut niveau

Enfin elle a pour objet d'organiser, de diriger et de développer la pratique du Sport Automobile ainsi que du Karting en France.

#### LE FAIRE SAVOIR

Proactive, la FFSA se dote chaque année d'importants moyens pour assurer la promotion du sport automobile, à l'intérieur comme hors de ses frontières car consolider la médiatisation est au cœur des objectifs fédéraux.

Pionnière dans l'exercice du contenu de marque, la FFSA consacre un budget significatif à la l'autoproduction audiovisuelle des compétitions nationales.

Les images, qu'elle met à la disposition des médias, sont diffusées par les chaînes de télévision généralistes et spécialisées.

- Le Président se nomme : Pierre GOSSELIN





## LIGUES DU SPORT AUTOMOBILE - FFSA

- Au nombre de 19, les Ligues du Sport Automobile (L.S.A.) sont les organes décentralisés de la F.F.S.A. A ce titre, elles sont chargées de promouvoir l'éducation par les activités sportives. Appelés ainsi à exercer une mission de service public, les Ligues réglementent, organisent, dirigent et développent la pratique du sport automobile au sein des régions
- Les principaux moyens d'action des Ligues du Sport Automobile sont la répartition des licences selon les directives de la F.F.S.A., l'établissement des calendriers, l'organisation de championnats, épreuves ou manifestations, l'aide morale, technique ou financière aux Associations et aux Licenciés...
- Chaque L.S.A. regroupe des Associations Sportives Automobiles (A.S.A.). Pour prendre votre licence, vous devez obligatoirement vous affilier auprès d'une A.S.A. Il s'agit d'une excellente manière de rencontrer d'autres Passionnés qui pourront vous aider à faire vos premiers pas.

## LIGUES DE KARTING - LK

- Fonctionnant sous la tutelle des L.S.A., les 15 Ligues de Karting administrent les Associations Sportives de Karting réglementent, organisent et développent la pratique du karting dans chaque région, à l'aide des moyens d'actions suivants :
  - L'établissement d'un calendrier d'épreuves,
  - L'organisation des championnats, épreuves et manifestations
  - L'aide morale, technique et matérielle aux associations et licenciés
  - La tenue d'un service central de documentation et de renseignements
  - Toute discrimination tant dans son organisation que dans son fonctionnement est interdite
- Vous voulez officier sur des épreuves karting, vous devez dans ce cas vous affilier auprès d'une Association Sportive Karting (A.S.K.) Il s'agit d'une excellente manière de rencontrer et d'échanger avec d'autres passionnés qui pourront vous aider à réaliser vos premiers pas dans le milieu du karting

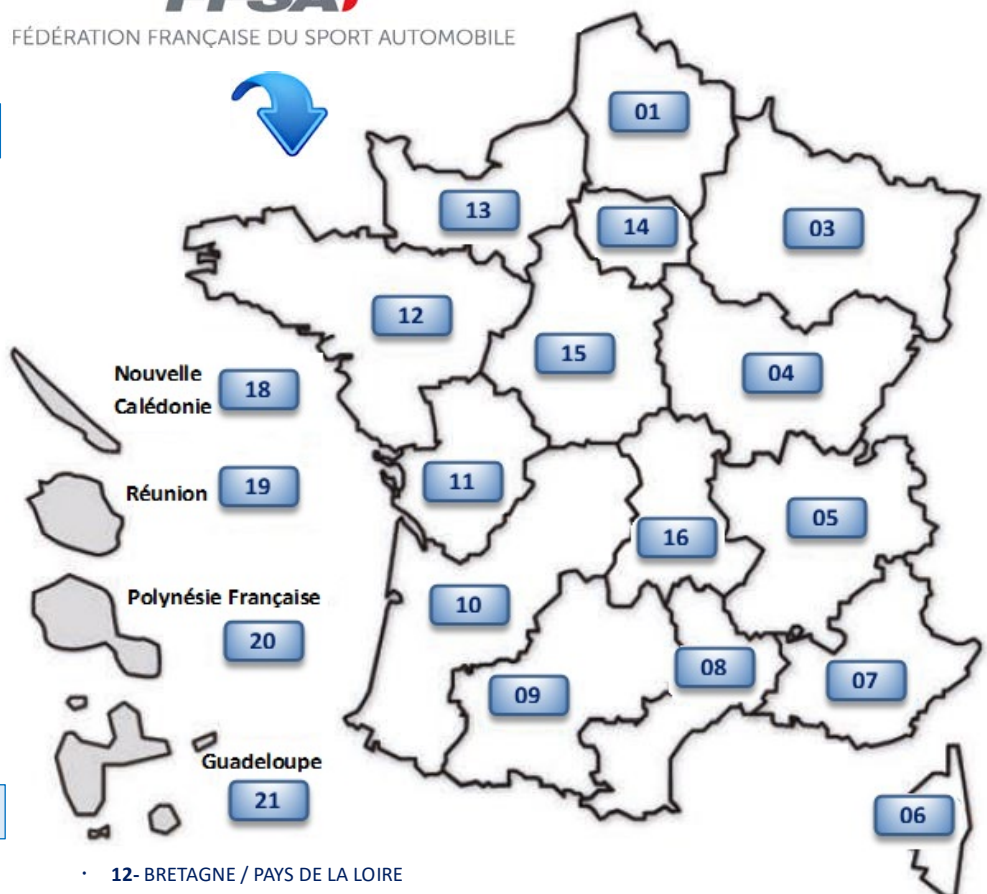
**FFSA**  
FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

### 19 LIGUES SPORT AUTO

- 01- HAUTS-DE-FRANCE
- 03- GRAND-EST
- 04- BOURGOGNE/ FRANCHE-COMTE
- 05- RHONE / ALPES
- 06- CORSE
- 07- PROVENCE / ALPES / COTE D'AZUR
- 08- OCCITANIE MEDITERRANEE
- 09- OCCITANIE PYRENEES
- 10- NOUVELLE AQUITAINE SUD
- 11- NOUVELLE AQUITAINE NORD
- 12- BRETAGNE / PAYS DE LA LOIRE
- 13- NORMANDIE
- 14- ILE-DE-FRANCE
- 15- CENTRE / VAL DE LOIRE
- 16- AUVERGNE
- 18- NOUVELLE CALEDONIE
- 19- REUNION
- 20- POLYNESIE FRANCAISE
- 21- GUADELOUPE

### 15 LIGUES KARTING

- 01- HAUTS-DE-FRANCE
- 03- GRAND EST
- 04- BOURGOGNE / FRANCHE-COMTE
- 05- RHONE / ALPES
- 07- PACA / CORSE
- 08- OCCITANIE MEDITERRAN2E
- 09- OCCITANIE PYRENEES
- 10- AQUITAINE / GUYANE
- 11- POITOU / CHARENTE
- 12- BRETAGNE / PAYS DE LA LOIRE
- 13- NORMANDIE
- 14- ILE DE FRANCE
- 15- CENTRE
- 16- AUVERGNE
- 19- REUNION



## ASSOCIATIONS SPORTIVES AUTOMOBILES - ASA

- L'Association Sportive mène une mission de service public dans le cadre de son affiliation à la Fédération Française du Sport Automobile. À ce titre, elle s'occupe notamment de promouvoir, organiser et développer la pratique du sport automobile sur son territoire local, sous la tutelle des Ligues.
- Elles sont votre premier contact dans la délivrance de votre licence, même si la dématérialisation de cette dernière gagne du terrain.
- Elles supervisent les organisations en tant qu'organismes administratifs

## ASSOCIATIONS SPORTIVES KARTING - ASK

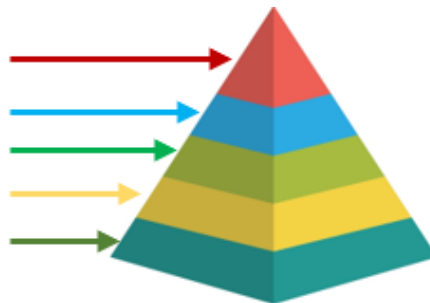
- Au même titre que les A.S.A., les Associations Sportives Karting mènent une mission de service public dans le cadre de son affiliation à la Fédération Française du Sport Automobile  
Affiliées aux L.K., elles administrent la pratique du karting au niveau du licencié et sont votre premier contact dans la délivrance des licences
- Elles supervisent les organisations en tant qu'organismes administratifs.

## ORGANISATEURS TECHNIQUES

- Les écuries et plus généralement tous les organismes divers et variés qui organisent les épreuves à proprement parlé (un comité des fêtes, une association...) sont les organisateurs techniques.  
Un organisateur technique définit et conçoit le dossier de sécurité en rallye. Il veille à sa mise en œuvre et atteste de sa conformité auprès des autorités administratives.  
**N'ETANT PAS RECONNUS OFFICIELLEMENT** par la F.F.S.A., ils doivent ce titre, se rapprocher d'un organisateur administratif (une A.S.A.) pour pouvoir inscrire leur épreuve au calendrier de la fédération.  
Ils peuvent être composés de bénévoles non licenciés.

## POUR RESUMER - PYRAMIDE HIERARCHIQUE

**FIA**  
**FFSA**  
**LIGUES AUTO**  
**LIGUES KARTING**  
**ASA / ASK**



Le Sport Automobile peut prendre de multiples facettes

Que ce soit sur les épreuves routières, sur circuits (asphalte ou tout-terrain), avec l'objectif de se faire plaisir ou celui de devenir professionnel, les possibilités peuvent varier à l'infini

### ⇒ Et Vous, de quelle manière voulez-vous vivre votre passion ?

- Du championnat départemental à la finale de la Coupe du Monde, un match de football se déroule toujours sensiblement de la même manière. Il en est tout autrement en sport automobile. Une course sur circuit est fondamentalement différente d'un rallye ! Vous trouveriez autant de différences si vous cherchiez à comparer la « Coupe de l'America » avec une Transatlantique en solitaire...
- Si le pilote est souvent mis en avant, il doit s'appuyer sur une équipe. Contrairement aux apparences, le Sport Automobile n'est pas un sport individuel. Le pilote doit pouvoir compter sur son team-manager, son ingénieur et ses mécaniciens pour décrocher la victoire. Pour ceux qui ne peuvent pas prendre le volant, intégrer une équipe - qu'elle évolue à un niveau amateur ou professionnel est une manière exaltante de vivre sa passion.
- Autre piste à suivre : Devenir « officiel » pour participer à l'encadrement des épreuves. Commissaire ou directeur de course, commissaire technique ou chronométreur, chacun peut trouver sa place au sein d'une organisation !
- La plupart du temps, il faudra prendre une licence pour entrer dans la grande famille du Sport Automobile. Pour obtenir ce sésame, l'affiliation à un des 400 clubs répartis dans l'Hexagone vous permettra de rencontrer d'autres passionnés. On vous attend !

### SPORT ET CONVIVIALITE :

Facteur de santé, bien-être, mais aussi de cohésion et d'esprit d'équipe, le Sport Automobile développe de nombreuses qualités tant individuelles que collectives. Il est même une « école de vie » comme disait Aimé Jacquet.

La convivialité, l'entraide, la passion doivent être le seul moteur de la fonction commissaire.

### DEVENIR LICENCIE

Il existe deux catégories de licences :

⇒ Les licences **PRATIQUANT** ouvrent droit à participer aux compétitions organisées sous l'autorité de la FFSA ou à pratiquer l'entraînement à l'année.

⇒ Les licences **ENCADRANT** permettent d'assurer des fonctions fédérales et d'encadrement général lors des épreuves



Une licence « **PRATIQUANT** ou **ENCADRANT** » est délivrée par la FFSA à toute personne morale ou physique désirant exercer une fonction, participer à une compétition inscrite au calendrier de la FFSA, de la FIA ou d'une A.S.N. affiliée à la FIA ou à toute autre activité organisée sous l'égide de la FFSA ou pratiquer l'entraînement à l'année (année civile).

**IMPORTANT** : La licence intègre une assurance qui vous couvre le temps de l'épreuve ainsi que durant le trajet aller/retour entre votre domicile et le lieu de la compétition.

⇒ Plus informations disponibles sur le site : [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org)

## DEVOIRS DU NOUVEAU COMMISSAIRE « C »

- Il faut bien le reconnaître, arriver dans un milieu où « tout le monde » se connaît, n'est pas toujours simple. Toutefois, ce sera au Primo-Licencié « Commissaire C » de mener la démarche d'aller vers les autres commissaires, afin de se faire connaître. Il ne doit pas hésiter à poser des questions, même si au prime abord, elles peuvent paraître ridicules.

### QUELQUES REGLES

- Ne perdons pas de vue que le Sport Automobile est un sport à risques
  - Par conséquent durant ses premiers pas dans le milieu du Sport Auto, un nouveau commissaire « C » ne doit jamais être livré à lui-même
  - Un mineur ne doit jamais se trouver seul en poste
- Par conséquent, en début de saison (mais pas que...), il doit être guidé, conseillé, encadré par un commissaire confirmé, qui lui communiquera suffisamment d'expériences du terrain, afin de pouvoir appréhender ensuite avec sérénité les différents postes de sa fonction de commissaire

**Afin de pouvoir progresser, le nouveau Commissaire « C » doit, avant tout, ACCEPTER *D'APPRENDRE*, ne pas hésiter à poser des questions auprès de Commissaires plus expérimentés, consulter les manuels de formation et règlements mis à disposition**

### 1. QUELQUES ELEMENTS D'APPRENTISSAGE

- Respect des consignes et de la réglementation
- Terminologie spécifique à chaque discipline,
- Techniques de signalisation (drapeaux, sifflet, ...)
- Techniques d'interventions (incendie, mécanique, accident, public...)
- Rôle et action du poste (circuit, rallye, course de côte, slalom, karting, ...),
- Transmettre un message concis (radio, téléphone)
- Rédaction d'un rapport écrit

### 2. VOS OBLIGATIONS

- Respect de l'engagement (confirmer sa venue, prévenir en cas d'empêchement)
- Respect des horaires (convocation, mise en place, ...),
- Prendre soin du matériel confié (signaler les détériorations, pannes, ...),
- Connaître sa place au sein d'une organisation,
- Connaître les mesures de sécurité élémentaires (incendie, ...),
- Connaître la signalisation en vigueur (drapeaux, panneaux, ...),
- Assurer la mission quelles que soient les circonstances, (météo, emplacement, ...),
- Soucieux de l'image représentée (tenue, attitude, paroles, ...),
- Se tenir au devoir de réserve lié à sa fonction

**NB :** Certains d'entre nous s'exposent en rédigeant des posts ou publiant des stories d'événements plus ou moins dramatiques survenant lors d'épreuves ou commentent des décisions prises par un officiel ou organisateur, sans en connaître réellement les causes qui ont motivées.

**\* Notre fonction implique implicitement retenue, respect, voire confidentialité envers autrui et ne fait en aucun cas, partie du rôle du commissaire, ni avant, ni pendant, ni après.**

### **ATTENTION AU CONTENU QUE L'ON PUBLIE**



**\* Quelles que soient les motifs pour lesquelles vous avez choisi ce rôle d'Encadrant, celui-ci implique l'acceptation d'une certaine discipline *LIBREMENT CONSENTIE* compte tenu des multiples obligations qu'elle impose.**



## MISSIONS / ROLE DU COMMISSAIRE

\* **Le commissaire est un acteur essentiel de la direction de course. Il occupe sur la piste ou le long du parcours routier, des postes qui lui sont désignés par le comité d'organisation ou la direction de course. Dès l'ouverture d'une compétition, le commissaire est placé **sous les ordres** du directeur de course.**

Les commissaires de piste sont des officiels dont les missions sont décrites dans le code sportif international (C.S.I. - Art. 11.15) de la FIA. Leurs missions consistent à :

- **SURVEILLER** la piste entre le poste en amont et le poste 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 ou pour la remettre en état.
- **TRANSMETTRE** oralement à la « D.C. » (Direction de Course) des renseignements au sujet d'accidents et de tout autre événement qui mérite d'être porté à la connaissance du directeur de course.
- **REDIGER** des rapports spontanément ou à la demande de la direction de course pour confirmer/formaliser par écrit ce qui a été transmis oralement

\* **Il appartient entre autres aux commissaires de :**

- ☞ Appliquer les consignes reçues lors du briefing de la direction de course
- ☞ Assurer la sécurité dans la zone du poste dont il a la charge
- ☞ Veiller au bon déroulement de la course d'un point de vue sportif dans la zone d'action du poste
- ☞ Informer et protéger les pilotes par une signalisation adaptée de tout danger ou difficulté qu'ils ne peuvent prévoir.
- ☞ Rendre compte immédiatement auprès de la direction de course de tout incident ou accident survenant sur la piste ou ses abords
- ☞ S'assurer en permanence que la route de course reste propre et libre de tout obstacle
- ☞ Limiter les conséquences d'un accident
- ☞ Evacuer les voitures en panne ou accidentées dans les meilleurs délais, les placer en sécurité
- ☞ Rédiger de manière factuelle et précise, des rapports circonstanciés d'incident ou accident

- La sécurité de l'ensemble des épreuves dépend en partie, de la rapidité de ses réactions, de son esprit de décision, de son sang-froid, ceci dans le respect d'une réglementation précise, qu'il se doit de faire respecter et de respecter en toutes circonstances.

- ☞ Respect de l'engagement (confirmer sa venue, prévenir en cas d'empêchement),
- ☞ Respect des horaires (convocation, mise en place, ...),
- ☞ Respect mutuel entre tous les officiels
- ☞ Prendre soin du matériel confié (signaler les détériorations, pannes, ...),
- ☞ Connaître son rôle et la tâche à accomplir,
- ☞ Assurer la mission quelles que soient les circonstances, (météo, emplacement, humeur, ...)
- ☞ Soucieux de l'image représentée (tenue, attitude, paroles, ...),
- ☞ Tenu au devoir de réserve de sa fonction.



## UN PEU DE VOCABULAIRE

Pour mieux appréhender le milieu dans lequel vous allez évoluer, il est nécessaire et important d'en connaître le vocabulaire.... Même si cela peut se révéler, reconnaissons-le, rébarbatif !!!

**ASA** : Association Sportive Automobile. C'est votre lieu d'information et de demande(s) de licence(s).

**A.S.N.** : Autorité Sportive Nationale reconnue par la FIA comme seule détentrice du pouvoir sportif (Automobile) dans un pays.

En France, la F.F.S.A a reçu cette délégation du ministère des Sports de l'Etat Français

**AUTOMOBILE** : Véhicule roulant en contact permanent avec le sol (ou glace) sur au moins 4 roues non-alignées, dont au moins 2 assurent la direction et 2 au moins la propulsion. La direction et la propulsion sont constamment contrôlées par le pilote à bord du véhicule (D'autres termes incluant voiture, camion, et karting. Ils peuvent être utilisés de manière interchangeable avec véhicules selon les types de compétition)

**COMPETITION** : Activité unique de sport auto avec ses propres résultats. Elle peut comprendre une (des) manche(s) et une finale, des essais libres, des essais qualificatifs ainsi que des résultats de plusieurs catégories ou être divisée de manière similaire, mais doit être terminée à la fin de l'épreuve. Sont considérées comme compétition : les courses sur circuit, rallyes et rallyes tout-terrain, les courses d'accélération (dragster), les courses de côte, les tentatives de record, les tentatives, les tests, le drift et toute autre forme de compétition à la discrétion de la F.I.A.

**CHAMPIONNAT** : Un championnat peut être constitué d'une série de compétitions ou d'une seule compétition

**CIRCUIT** : Parcours fermé comprenant l'ensemble des installations qui en font parties intégrantes qui commence et prend fin au même endroit, spécifiquement construit pour ou adapté (entre autres) à la course auto. Un circuit peut être temporaire, semi-permanent ou permanent. Selon la nature de ses installations ou par d'autres critères de distinction

**CLASSE** : Groupement d'automobiles déterminé par leur cylindrée-moteur ou par d'autres critères de distinction

**CONCURRENT** : Personne physique ou morale engagée dans une compétition quelconque et obligatoirement munie d'une licence de concurrent délivrée par son A.S.N. de tutelle. Un concurrent n'est pas obligatoirement le pilote.

**CONDUCTEUR** : Personne conduisant, un véhicule dans une compétition, obligatoirement titulaire d'une licence

**COURSE D'ACCELERATION (Dragster)** : Course d'accélération entre deux automobiles à partir d'un départ arrêté sur un parcours droit mesuré avec précision, dans laquelle la première automobile qui franchit la ligne d'arrivée (Sans pénalité) réalise le meilleur temps

**COURSE DE CÔTE** : Compétition où chaque automobile prend le départ individuellement pour effectuer un même parcours jusqu'à une ligne d'arrivée située généralement à une altitude supérieure à celle de la ligne de départ. Le temps mis pour relier les lignes de départ et d'arrivée étant le facteur déterminant pour l'établissement des classements

**COURSE SUR CIRCUIT** : Compétition se déroulant sur un circuit fermé entre 2 automobiles ou plus, concourant en même temps sur un même parcours, dans laquelle la vitesse ou la distance couverte dans un temps donné est le facteur déterminant.

**CYLINDREE** : Volume engendré dans le ou les cylindres moteurs par le déplacement ascendant ou descendant du ou des pistons. Ce volume est exprimé en centimètre cubes et pour tous les calculs concernant la cylindrée des moteurs, le nombre « Pi » sera pris forfaitairement à 3, 1416

**DEMONSTRATION** : Présentation de la performance d'une ou plusieurs Automobile

**DEPART** : Instant où l'ordre de partir est donné à un Concurrent isolé ou à plusieurs Concurrents partant ensemble.

**DISQUALIFICATION** : La Disqualification supprime définitivement à celui qui en fait l'objet, le droit de prendre part à toute Compétition. Elle a pour conséquence l'annulation des Engagements contractés antérieurement avec pertes des droits d'Engagement

**ENGAGEMENT** : Par l'engagement, un contrat est conclu entre le concurrent et l'organisateur. Ce contrat peut être signé conjointement, ou résulter d'un échange de correspondance

**EPREUVE** : Une épreuve est composée d'une ou plusieurs compétitions, parades, démonstration

**EPREUVE SPECIALE : (Rallye)** : Epreuve de vitesse sur route à usage privatif.

**ESPACE RESERVE** : Espace où se déroule une Compétition. Ils incluent de manière non-exhaustive :

- La piste (Le Parcours)
- Le circuit
- Le paddock
- Le parc fermé
- Les parcs ou zones d'assistance
- Les parcs d'attente
- Les stands

**ESSAIS LIBRES** : Séance durant laquelle les concurrents d'une catégorie tournent sans que les performances réalisées ne soient prises en compte pour le classement

**ESSAIS QUALIFICATIFS** : Séance durant laquelle les concurrents sont chronométrés et dont les résultats servent à constituer la grille de départ

**EXCLUSION** : L'exclusion signifie qu'une personne ou des personnes ne peuvent pas continuer de participer à une compétition. L'exclusion peut porter sur tout ou partie d'une compétition (ex : manche, finale, essais libres ou qualificatifs, course), ou sur plusieurs compétitions d'une même Epreuve, à la discrétion des commissaires sportifs et peut être prononcée durant ou après la Compétition ou une partie de la compétition, tel que déterminé par les commissaires sportifs. Les résultats ou les temps concernés de la personne exclue sont annulés.

**F.F.S.A.** : Fédération Française du Sport Automobile. Elle a reçu délégation du ministère des sports de l'Etat Français

**F.I.A.** : Fédération Internationale du Sport Automobile. C'est l'instance mondiale du Sport automobile

**HANDICAP** : Moyen prévu par le Règlement particulier d'une compétition et ayant pour le but d'égaliser le plus possible les chances des concurrents

**LIGNE D'ARRIVEE** : Ligne de contrôle final avec ou sans chronométrage

**LIGNE DE CONTRÔLE** : Ligne au passage de laquelle une automobile est chronométrée

**LIGNE DE DEPART** : Ligne de contrôle initial avec ou sans chronométrage

**L.S.A.** : Ligue du Sport Automobile. Elles sont les organes décentralisés de la FFSA.

Elles sont les interlocuteurs des représentants des différentes Administrations Françaises décentralisées. Toutes les démarches entreprises par les clubs à l'égard de la FFSA passent par les LSA dont ils dépendent

**ORGANISATEUR** : 1- *Administratif* : Personne physique ou morale qui est responsable du traitement d'une épreuve sur le seul plan administratif

2- *Technique* : Personne physique ou morale qui est responsable de la mise en place des sites et infrastructures et notamment de l'établissement du plan de sécurité

**PARADE** : Présentation d'un groupe d'automobile à vitesse modérée

**PARC FERME** : Lieu où le concurrent est obligé d'amener son (ses) véhicule(s) comme prévu dans les règlements applicables

**PARCOURS** : Trajet à suivre par les concurrents

**PILOTE** : Personne conduisant une automobile dans une compétition quelconque obligatoirement munie d'une licence de pilote de la FIA délivrée par son ASN de tutelle.

**PROGRAMME OFFICIEL** : Document officiel élaboré par le comité d'organisation d'une compétition, contenant toutes indications de nature à renseigner le public sur les détails de cette compétition

**RALLYE** : Compétition sur route à vitesse moyenne imposée qui se déroule totalement ou partiellement sur routes ouvertes à la circulation normale. Un rallye est constitué soit d'un itinéraire unique, lequel doit être suivi par toutes les voitures, soit de plusieurs itinéraires aboutissant à un même point de rassemblement fixé à l'avance et suivi ou non d'un itinéraire commun. Le ou les itinéraires peuvent comprendre une ou plusieurs épreuves spéciales (E.S.), c'est-à-dire des épreuves organisées sur routes fermées à la circulation normale et dont l'ensemble est en règle générale déterminant pour l'établissement du classement général du Rallye

**RALLYE TOUT-TERRAIN** : Compétition d'une distance totale comprise entre 1200 et 3000 km. La longueur de chaque secteur ne doit pas être supérieure à 500km

**RALLYE TOUT TERRAIN BAJA** : Rallye tout-terrain qui doit se dérouler sur un jour (distance max. à parcourir : 600km) ou sur 2 jours (distance max à parcourir : 1000km) avec un repos d'une durée mini de 8heures et d'un maximum de 20 heures à observer entre les 2 étapes

**REGLEMENT PARTICULIER** : Document officiel délivré par le comité d'organisation d'une compétition et en règlementant les détails

**R.T.S.** : Règles Techniques et de sécurité. Elles ont été élaborées en application des principaux textes du Code du Sport, notamment, articles R331-18 et R331-45-1

**SLALOM** : (Appelé aussi Gymkhana) Compétition disputée sur parcours fermé, où une seule automobile à la fois doit contourner des obstacles préétablis et où l'habileté et le temps réalisé sont des facteurs déterminants.

**TRIAL 4x4** : Epreuve régionale réservée aux autos quatre ou six roues motrices, aménagées pour ce type d'épreuve se déroulant exclusivement sur des parcours non revêtus et choisis pour leurs difficultés de franchissement. Il se déroule sur plusieurs parcours jalonnés appelés zones, de longueurs variables pour un franchissement d'obstacles, sans notion de temps ni de vitesse

D'autres définitions seront abordées dans les chapitres suivants.





## EQUIPEMENT « IDEAL » DU COMMISSAIRE

La combinaison en coton constitue aujourd'hui, votre premier élément de protection. Elle vous permet d'être immédiatement identifié par les pilotes. Elle doit vous protéger (raisonnablement) du feu (Voir Art 2.6. - Annexe H)

Par sa couleur, elle ne peut être confondue avec celles des différents drapeaux

Pour les épreuves nocturnes, deux bandes parallèles de visibilité d'au moins 5 cm de largeur doivent être cousues au bas des jambes

Pour votre sécurité, les manches sont baissées, zip fermé, tant que les voitures évoluent sur la route de course

**Casquette** : « Vissée » sur votre tête, elle protège des effets du soleil



**Les yeux** : Pour se protéger du soleil (facultatif)



**Les mains** : Se protéger les mains lors d'interventions. Des pièces peuvent être brûlantes et/ou coupantes.

Les gants doivent être enfilés tant que les voitures évoluent



**Chaussures** : Elles sont montantes pour bien maintenir la cheville. Elles sont idéalement de sécurité. Envisagez une paire de bottes pour les épreuves se déroulant par temps pluvieux.



**Tenue de pluie** : Pour vous protéger lors de grosses averses ou pluie continue. Pour votre confort, privilégiez celle en deux parties.

**Bottes** : Pour votre confort lors d'épreuves se déroulant sous la pluie.



**Protection auditive** : Protège du bruit environnant (Facultatif, usage plutôt circuit)



Ou

**Sifflet** : Pour se faire entendre lors d'intervention Ou pour indiquer la venue d'une voiture



**Ceinturon** : Pour accrocher différents accessoires (Facultatif)



**Divers** : Carnet et crayon pour noter les événements pouvant survenir dans la zone d'action de votre poste  
**Montre/Smartphone** réglée l'heure, minute communiquée par la D.C.



**La licence** : Vous devez l'avoir sur vous en toutes circonstances et être en mesure de la présenter à chaque demande



En fonction du type d'épreuves, d'autres accessoires peuvent éventuellement s'ajouter à la panoplie...





En plus de votre tenue, avant de vous déplacer vers une épreuve, il est indispensable de préparer un sac contenant outre l'ensemble de votre matériel, quelques vêtements de rechange, pour faire face aux aléas du temps.

Celui-ci vous accompagnera en poste

Avant votre départ, veillez à compléter/reconstituer ce que vous estimerez être de première nécessité

⇒ Ci-dessous un exemple de ce que pourrait contenir votre sac :






## LES DRAPEAUX

Afin d'être parfaitement visibles, les drapeaux doivent avoir des dimensions égales à :

- Drapeau rouge : **100x80cm** - Autres drapeaux : **80x60cm**

### 1- DRAPEAUX DE DIRECTION DE COURSE

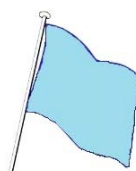
⇒ Le terme « Voiture » utilisé concerne également les camions

	<b>CIRCUIT ASPHALTE</b>	<b>CIRCUIT TOUT-TERRAIN</b>	<b>RALLYE</b>	<b>COURSE DE COTE SLALOM</b>	<b>KARTING</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présenté depuis une voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve</li> <li>- Le signal de départ d'une épreuve est donné depuis la ligne de départ en levant le drapeau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présenté depuis une voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve</li> <li>- Le signal de départ d'une épreuve doit être donné depuis la ligne de départ en levant le drapeau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présenté depuis une voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve</li> <li>- Est apposé sur les portières de cette voiture officielle sous forme d'autocollants</li> <li>- Après son passage, la route de course est réservée à la compétition</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présenté depuis une voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve</li> <li>- Après son passage, la piste est réservée à la compétition.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ouverture de la piste. Départ de la course ou des essais chronos</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Signal de fin de séance d'essais et/ou de courses</li> <li>- Présenté <b>AGITE</b> depuis la ligne d'arrivée</li> <li>- Présenté depuis une voiture officielle après la fin de toute partie d'une épreuve</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Signal de fin de séance d'essais et/ou de manches.</li> <li>- Présenté <b>AGITE</b> sur la ligne d'arrivée</li> <li>- Présenté depuis une voiture officielle après la fin de toute partie d'une épreuve</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présenté depuis une voiture officielle à la fin de toute partie d'une épreuve</li> <li>- Est apposé sur les portières de cette voiture officielle sous forme d'autocollants</li> <li>Le passage de cette voiture officielle informe de la fin de la compétition, mais pas de la privatisation de l'épreuve</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présenté depuis une voiture officielle après la fin de toute partie d'une épreuve.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Signal de fin de séance d'entraînement, d'essais et/ou de courses</li> <li>- Présenté <b>AGITE</b> depuis la ligne d'arrivée</li> </ul>
	<p>Présenté <b>AGITE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Depuis la ligne de départ pour stopper une séance d'essais ou une course.</li> <li>- Est délégué dans les postes commissaires et ne peut être présenté <b>QUE</b> sur ordre de la D.C</li> <li>- Tout dépassement est alors interdit</li> <li>- Doit être présenté jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de voiture en action sur la piste.</li> </ul> <p><b>Essais</b> : Les voitures réduisent immédiatement leur vitesse et se dirigent lentement vers la voie des stands</p> <p><b>Course</b> : Les voitures réduisent immédiatement leur vitesse et se dirigent lentement vers la ligne de drapeau rouge.</p>	<p>Présenté <b>AGITE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Depuis la ligne de départ pour stopper une séance d'essais ou une manche en cas :</li> <li>- D'accident lorsque l'intégrité du pilote est en cause.</li> <li>- D'obstruction de la piste</li> <li>- D'erreur sur la procédure de départ par les officiels</li> <li>- Est délégué dans les postes commissaires. Il ne peut être présenté <b>QUE</b> sur ordre de la D.C.</li> <li>- Tout dépassement est alors interdit</li> <li>- Doit être présenté jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de voiture en action sur la piste.</li> </ul> <p><b>Essais / Course</b> : Les voitures réduisent immédiatement leur vitesse et se dirigent lentement vers le lieu indiqué par les commissaires</p>	<p><b>PAS D'UTILISATION</b></p>	<p>Présenté <b>AGITE</b> au P.K. (Point Kilométrique) commissaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lors de l'ouverture de piste par la D.C. pour signaler un problème au poste.</li> <li>- Durant les essais ou les montées de course pour signaler aux concurrents qu'un accident grave vient d'avoir lieu ou qu'un danger obstrue totalement la route de course</li> </ul> <p>Les P.K. commissaires étant à vue, cette procédure s'applique en cascade depuis le P.K. où a eu lieu l'évènement jusqu'au départ.</p> <p>Les pilotes doivent s'arrêter <b>IMMEDIATEMENT</b> où ils se trouvent et attendre les instructions</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Présenté depuis la voiture de D.C. lorsque celle-ci monte sur la cote lors d'une interruption d'essais ou de course, suite à accident, panne... etc. d'un concurrent</li> </ul>	<p>Présenté <b>AGITE</b> par la D.C.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Signal interruption d'une course, ralentir, ne plus se dépasser, rouler à allure réduite. S'arrêter à l'endroit défini par la D.C. lors du briefing.</li> <li>- A présentation de ce drapeau, l'ensemble des commissaires agite leurs drapeaux <b>JAUNES</b> tout le long du circuit pour signaler l'arrêt de la course</li> </ul>



CIRCUIT ASPHALTE	CIRCUIT TOUT-TERRAIN	RALLYE	COURSE DE COTE SLALOM	KARTING
Présenté <b>FIXE</b> - Informe 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 <b>OBLIGATOIREMENT</b> à son stand au prochain passage. - Il peut être délégué dans certains postes commissaire, mais présenté <b>QUE</b> sur ordre de la D.C.	Présenté <b>FIXE</b> - Informe 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 à son stand au prochain passage. - Il peut être délégué dans certains postes commissaire, mais présenté <b>QUE</b> sur ordre de la D.C. et seulement en cas de danger imminent	<b>PAS D'UTILISATION</b>	<b>PAS D'UTILISATION</b>	Présenté <b>FIXE</b> par la D.C. - Arrêt pour défectuosité technique ou vestimentaire. Le pilote peut repartir après réparation et mise en conformité
Présenté <b>FIXE</b> durant <b>1</b> tour. - Il constitue un avertissement indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite soumise à investigations - Il peut être délégué dans certains postes commissaire, mais présenté <b>QUE</b> sur ordre de la D.C.	Présenté <b>FIXE</b> durant <b>1</b> tour. - Il constitue un avertissement indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite soumise à investigations - Il peut être délégué dans certains postes commissaire, mais présenté <b>QUE</b> sur ordre de la D.C.	<b>PAS D'UTILISATION</b>	<b>PAS D'UTILISATION</b>	Présente <b>FIXE</b> par la D.C. durant <b>1</b> tour - Avertissement pour conduite non sportive ou dangereuse. - Il constitue un avertissement indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite soumise à investigations
Présenté <b>FIXE</b> durant <b>4</b> tours max. - Informe le pilote concerné qu'il doit s'arrêter <b>OBLIGATOIREMENT</b> à son stand ou à l'endroit désigné la prochaine fois qu'il s'approchera de la voie des stands. - Il n'est que rarement délégué dans les postes commissaires et présenté <b>QUE</b> sur ordre du Collège des C.S.	Présenté <b>FIXE</b> durant <b>3</b> tours max. - Informe le pilote concerné qu'il doit s'arrêter rapidement à l'endroit désigné lors du briefing - Pas de présentation de ce drapeau lors des finales	<b>PAS D'UTILISATION</b>	<b>PAS D'UTILISATION</b>	Présenté <b>FIXE</b> par la D.C. durant <b>3</b> tours max. - Immobilisation du pilote. Il doit être présenté pour informer le pilote qu'il doit s'arrêter la prochaine fois qu'il s'approchera le parc assistance.

#### DRAPEAUX A USAGE DES COMMISSAIRES



CIRCUIT ASPHALTE	CIRCUIT TOUT-TERRAIN	RALLYE	COURSE DE COTE SLALOM	KARTING
Présenté <b>FIXE</b> au poste commissaire (Utilisation rare) - À une voiture sortant des stands au moment où une ou plusieurs voitures s'approchent sur la piste Présenté <b>AGITE</b> <b>Essais</b> : Cédez le passage à une auto plus rapide est juste derrière vous et s'apprête à vous doubler. <b>Course Sprint</b> : vous allez être doublé par une auto ayant au moins un tour d'avance. Laissez-la passer <b>Course Endurance</b> : présenté <b>AGITE</b> à un pilote pour l'informer qu'il va se faire doubler par une auto plus rapide que lui.	Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire <b>Essais</b> : Cédez le passage à une voiture plus rapide qui s'apprête à vous doubler. <b>Course</b> : Vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance. Laissez-la passer	<b>PAS D'UTILISATION</b>	Présenté <b>AGITE</b> au P.K. (Point Kilométrique) commissaire - Au concurrent le moins rapide lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler	Présenté <b>FIXE</b> par la D.C. - Gardez votre ligne vous allez être doublés avec un ou plusieurs pilotes Présenté <b>AGITE</b> par la D.C. -Gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes. Cédez le passage

CIRCUIT ASPHALTE	CIRCUIT TOUT-TERRAIN	RALLYE	COURSE DE COTE SLALOM	KARTING
 <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire  <b>Un drapeau :</b>  - Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste  - Présenté <b>2</b> tours consécutifs avant l'endroit dangereux pour signaler aux concurrents, un obstacle n'ayant pu être retiré.  - Tout dépassement est <b>FORMELLEMENT</b> interdit</p>	<p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire  <b>Un drapeau :</b>  - Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste  - Présenté <b>2</b> tours consécutifs avant l'endroit dangereux aux concurrents, pour signaler un obstacle n'ayant pu être retiré.  - Tout dépassement est <b>FORMELLEMENT</b> interdit avant que les pilotes n'aient complètement passé le lieu de l'incident pour lequel le drapeau est présenté  - Présenté <b>FIXE</b> en fin de série (essais, manche ou finale) pour dépannage. Le véhicule est roulant</p>	<p>Présenté <b>AGITE</b> au P.K. (Point Kilométrique) commissaire  <b>Un drapeau :</b>  - Réduisez votre vitesse. Soyez prêt à changer votre direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la route de compétition</p>	<p>Présenté <b>AGITE</b> au P.K. (Point Kilométrique) commissaire  <b>Un drapeau :</b>  - 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  - Lors de la redescente des concurrents après une montée d'essais et/ou de course vers la ligne de départ</p>	<p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire  <b>Un drapeau :</b>  Réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste.</p>
 <p><b>Deux drapeaux :</b> Présentés <b>AGITES</b> par un même commissaire au poste de signalisation se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux  - 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  - Tout dépassement est <b>FORMELLEMENT</b> interdit</p>	<p><b>Deux drapeaux :</b> Présentés <b>AGITES</b> par un même commissaire se trouvant au poste avant l'endroit dangereux  - Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un incident s'est produit sur la trajectoire de course  - Tout dépassement est <b>FORMELLEMENT</b> interdit avant que les pilotes n'aient complètement passé le lieu de l'incident pour lequel les drapeaux sont présentés  - Présentés <b>FIXE</b> et <b>CROISE</b> en fin de série pour dépannage. Le véhicule n'est pas roulant</p>	<p><b>PAS D'UTILISATION</b></p>	<p><b>Deux drapeaux :</b> Présentés <b>AGITES</b> par un même commissaire au P.K. se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux  - 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.</p>	<p><b>Deux drapeaux :</b> Présentés <b>AGITE</b> au poste de commissaire :  - Réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou de vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.</p>
 <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire  -Lors de l'ouverture de piste par la voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve, pour indiquer que tout est <b>OK</b> au poste  -Indique le départ d'un tour de chauffe ou le début d'une séance d'essais si la D.C. le juge nécessaire  -Fin de zone neutralisée ou durant 1 tour pour indiquer un retour de la piste à son état d'origine.  -Relance après Safety-Car</p>	<p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire  -Lors de l'ouverture de piste par la voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve, pour indiquer que tout est <b>OK</b> au poste  -<b>PAS D'UTILISATION APRES</b> un drapeau jaune, sauf en endurance</p>	<p><b>PAS D'UTILISATION</b></p>	<p>Présenté <b>AGITE</b> au P.K. (Point Kilométrique) commissaire  -Lors de l'ouverture de piste par la D.C. pour signaler que tout est <b>OK</b> au P.K.  -Présenté depuis la voiture de D.C. lors de la redescente des concurrents en fin d'essais ou de montées depuis la ligne d'arrivée vers la ligne de départ.  La voiture de D.C. agit en serre-file</p>	<p>Présenté <b>Agité</b> : Indique que la piste est dégagée et présenté immédiatement après l'accident ayant nécessité l'usage d'un ou plusieurs drapeaux jaunes  -Il pourra également indiquer le départ d'un tour de chauffe ou le début d'une séance d'essais, si le D.C. le juge nécessaire</p>

#### FLECHE - (Dimensions Panneau : 60x40cm)



-Utilisée en complément du drapeau jaune et présentée depuis le poste signaleur, elle indique aux concurrents, le côté libre de piste à emprunter, lors d'un accident, d'une intervention sur la piste ou ses abords,

**NB :** Pointe dirigée vers le bas, le concurrent doit se diriger et /ou se maintenir au centre de la piste

**NB :** La dimension des flèches évoluera pour plus de visibilité, lors de renouvellement de matériel vers les dimensions : **80x60cm**





CIRCUIT ASPHALTE	CIRCUIT TOUT-TERRAIN	RALLYE	COURSE DE COTE SLALOM	KARTING
 <p>Présenté <b>FIXE</b> au poste commissaire - Averti les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste dans la zone en aval du poste au maximum durant <b>4</b> tours. - Est présenté accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le début d'une averse - Il n'y a pas lieu de présenter un drapeau vert dans le secteur aval de celui où ce drapeau est présenté.</p>	<p>Présenté <b>FIXE</b> au poste commissaire durant <b>1</b> tour - Averti les concurrents d'une détérioration de l'adhérence <b>QUE</b> sur les parties revêtues des circuits tout-terrain</p>	<p><b>PAS D'UTILISATION</b></p>	<p>Présenté <b>FIXE</b> au poste commissaire - Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste dans la zone en aval du poste. - 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 suivant de celui où ce drapeau est présenté</p>	<p>Présenté <b>FIXE</b> par la D.C. - Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste. - Est présenté accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le passage d'une averse - Ce drapeau est présenté au moins durant <b>2</b> tours ou jusqu'au moment où le revêtement redevient normal. (Si retour de la piste à état normal, présentation du drapeau vert, voir ci-dessus)</p>
 <p>Présenté <b>AGITE</b> - Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné. - En secteur aveugle ce drapeau pourra dans ce cas précis, être remplacé par un drapeau jaune</p>	<p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire - Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné. Présenté <b>FIXE</b> au poste commissaire : - Demande d'assistance médicale</p>	<p>Présenté <b>AGITE</b> - Une voiture risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de route de compétition contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné.</p> <p><b>UTILISATION FACULTATIVE</b></p>	<p>Présenté <b>AGITE</b> - Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné</p>	<p>Présenté <b>AGITE</b> - Présence d'un kart au ralenti sur la piste</p>

## PROCEDURES AUTO FAISANT APPEL A L'USAGE DU DRAPEAU JAUNE

### SAFETY-CAR (Dimensions: 80x40 cm)

- Sur ordre de la D.C., le Safety-Car quitte son emplacement et gagne la piste quel que soit l'endroit où se trouve la voiture en tête de la course.
- Dès cet instant, **TOUTES** les voitures doivent se ranger en file derrière le Safety-Car et doivent réduire considérablement leur vitesse. Aucun dépassement n'est toléré sauf signal spécifique venant du Safety-Car.
- Tous les postes signaleurs commissaires présentent à ce moment et durant toute la durée de l'intervention, un drapeau jaune **AGITE** ainsi le panneau « S.C. »
- Un double drapeau jaune **AGITE** par un même commissaire est présenté depuis son poste de signalisation immédiatement avant l'endroit où se situe l'accident et l'intervention
- En fin de procédure Safety-Car, sur ordre de la D.C. les drapeaux jaunes sont retirés. Seul demeure le panneau « SC », signal que la relance va avoir lieu
- Lorsque le « Safety-Car » rentre dans les stands, sur ordre de la DC, les panneaux « SC » sont retirés. Un drapeau vert **AGITE** est présenté uniquement sur la ligne de relance

- 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".
- Les commissaires de piste agiteront le drapeau jaune sur la totalité des postes de commissaires du circuit et présenteront des panneaux Full Course Yellow pendant toute la durée de l'intervention.
- A partir de cet instant, les pilotes doivent réduire leur allure à un maximum de 80 km/h. Les temps ne sont plus pris en considération
- A fin de la procédure et le retour à la normale seront annoncés, en faisant agiter le drapeau vert par les commissaires de piste pendant **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.

NB : D'autres procédures seront à découvrir dans les chapitres suivants

## AUTRES DRAPEAUX & PROCEDURE KARTING

- Arrêt pour un Pilote avant qu'il ne soit doublé ou aussi quand il a été doublé.
- Ce drapeau ne peut être utilisé que si le Règlement Sportif du Championnat, de la Coupe ou du Trophée, ou le Règlement Particulier de la Compétition le prévoit.

### PROCEDURE « SLOW » - Dimensions panneau : 80x60cm

Cette procédure n'est utilisée qu'en cas d'encombrement de la piste ou si pilotes ou officiels encourent un danger physique immédiat dans des circonstances ne nécessitant pas néanmoins l'arrêt de la manche qualificative ou la course.

- Présenté aux postes commissaires, accompagné d'un drapeau jaune **AGITE** & de feux clignotants oranges, allumés à hauteur de la ligne de départ sur ordre de la D.C...
- Lorsque le DC décide de mettre un terme à la neutralisation, les feux orange clignotants sont **éteints**, c'est le signal pour les pilotes que la course sera relancée dès le passage suivant sur la Ligne.
- Dans le dernier tour de neutralisation, les panneaux « SLOW » sont maintenus et les drapeaux jaunes sont présentés **IMMOBILES**.
- Au retour vers la ligne, un drapeau vert est **AGITE** par le DC, les pilotes ne pourront accélérer qu'à hauteur de la ligne jaune précédant la ligne.

## COULEURS DES DRAPEAUX – Pour information

Les couleurs des drapeaux devraient correspondre aux références du nuancier de couleurs Pantone définies par la FIA (Art. 2.5.2. - Annexe H) Ce tableau est communiqué qu'à titre informatif

ROUGE	186C
JAUNE	Yellow C
BLEU CLAIR	298C
VERT	348C
NOIR	Black C
ORANGE	151 C

## PRESENTATION DES DRAPEAUX

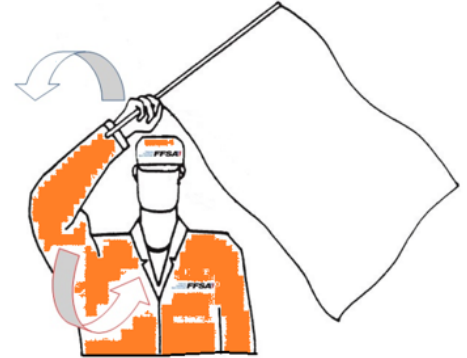
- Pour être efficace un drapeau devrait être présenté en cas d'évènement(s), en quelques fractions de secondes. C'est d'ailleurs ainsi que l'on remarque le signaleur attentif et concentré sur ce qui se passe sur la piste et/ou ses abords.
- \* Un drapeau ne doit donc pas être posé à terre ou appuyé contre le rail, mur... etc. car en cas d'urgence, le signaleur perdra du temps pour s'en saisir.
- De même, le signaleur évitera de laisser flotter un drapeau au vent un drapeau. Cela pourrait laisser penser à un pilote, voire au signaleur d'un poste proche qu'un drapeau va être déployer et qu'une action pourrait être en cours



Le drapeau doit être placé sous le bras, le tissu plié tenu par deux doigts de la main droite, l'autre maintient l'extrémité du tissu. Lorsqu'il faut déployer le drapeau, les poignets se décroisent, les mains se tendent.

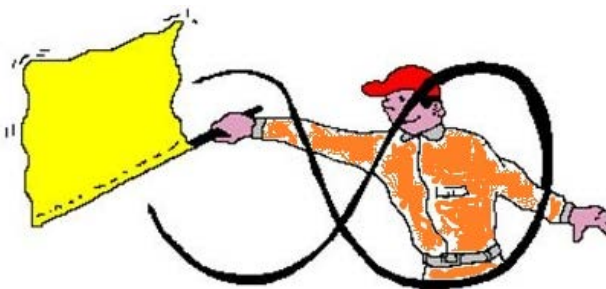


Un drapeau fixe ne signifie pas que l'on doit laisser flotter le tissu au vent. Il faut s'assurer que le tissu est bien tendu pour présenter aux pilotes la plus grande surface possible

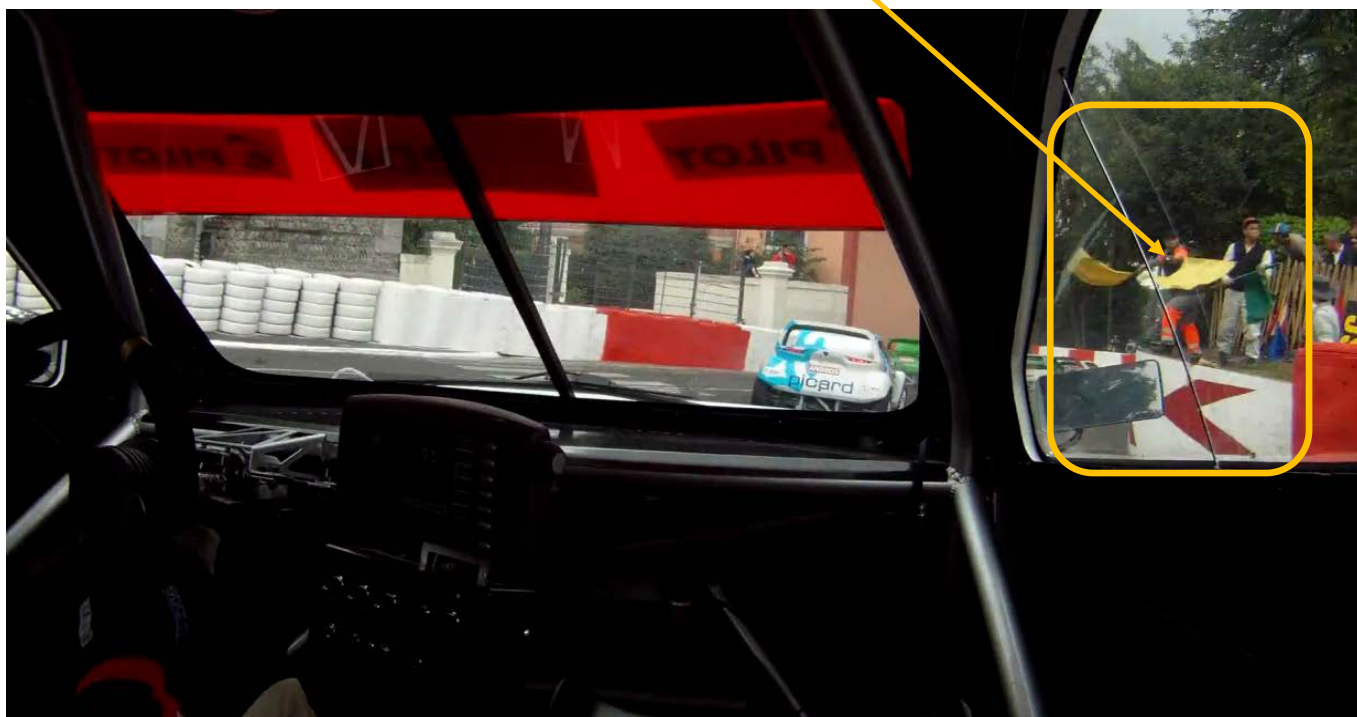


Un drapeau doit être agité suivant la forme d'un « 8 » en un grand mouvement ample pour éviter que le tissu ne s'enroule autour du manche

## ATTENTION A LA PRISE AU VENT

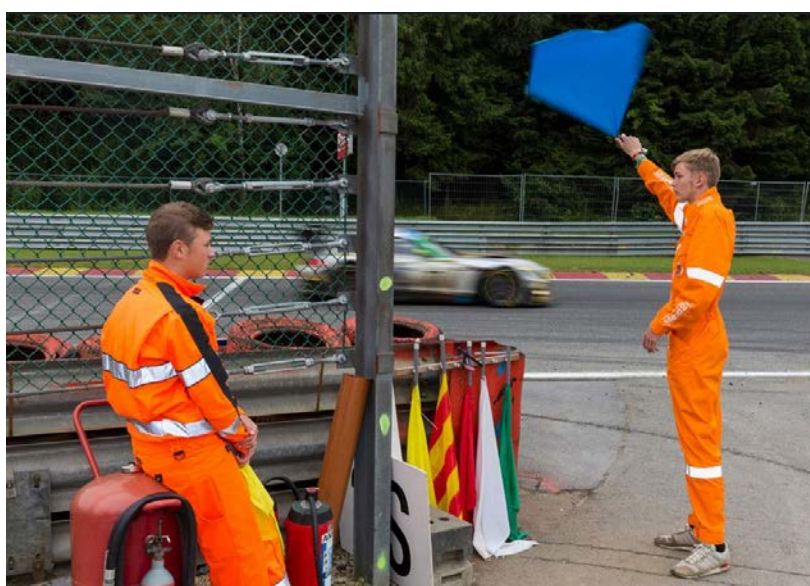


**EN COURSE, TOUT COMME LORS DES ESSAIS, CA ROULE TRES VITE !!**  
**GLOBALEMENT, VOICI CE QU'APERÇOIT RAPIDEMENT UN PILOTE DEPUIS SON POSTE DE CONDUITE**  
**SACHEZ-VOUS MONTRER PERSUASIF**  
**LORSQUE VOUS DEVEZ LUI PRESENTER UN DRAPEAU**



**RAPPEL :**

**LE PORT DE VETEMENTS DE COULEUR JAUNE OU ROUGE,**  
**POUVANT ENTRAINER UNE CONFUSION**  
**AVEC LA COULEUR DES DRAPEAUX EST A PROSCRIRE**



### 1. LORSQUE JE REÇOIS UNE LETTRE DE DEMANDE DE PARTICIPATION

- Je prends le temps de lire cette lettre de participation et c'est, donc en parfaite connaissance que j'accepte (ou non) les conditions qui me sont proposées (Horaires, accueil, hébergement, éventuellement affectation au poste...).

#### **UNE FOIS LES CONDITIONS ACCEPTÉES, ON NE LES CONTESTERA PLUS ENSUITE !!**

- \* J'informe de mes intentions l'organisateur ou le responsable commissaires, en répondant au courrier (par lettre, courriel).  
Le téléphone, pourtant bien pratique est déconseillé, car la parole est volatile, les écrits demeurent

### 2. AVANT DE PARTIR DE LA MAISON

- Je tiens mes engagements (Je reste ainsi crédible).
- Je quitte mon domicile suffisamment tôt afin de respecter les horaires de convocation prévus.  
De ce fait, je respecte les limitations de vitesse en vigueur sur mon parcours, ce qui évitera la perte de points sur mon permis de conduire.
- Je prévois, impérativement et le plus tôt possible, l'organisateur ou le responsable des commissaires, si un imprévu m'empêche d'être présent ou en retard. (Je suis respectueux).
- Avant de quitter mon domicile, Je m'assure comme tout bon commissaire, que je suis en possession de ma tenue complète me permettant de faire face à toutes les conditions climatiques, d'une montre, d'un sifflet, d'un carnet et stylo....

**NB** : Justement, en prévision des changements climatiques possibles (Orage, soleil...), je prévois un sac contenant  
Un vêtement de pluie, un pull, une paire de bottes, de la crème solaire, une paire de lunettes de soleil...

### 3. A L'ARRIVÉE SUR L'ÉPREUVE

#### 3.1. COMMISSAIRE / CHEF DE POSTE

- \* Toujours respectueux des horaires de convocation prévus, je me rends immédiatement, à « l'accueil des commissaires ».
- \* Je présente ma licence en cours de validité, si elle m'est demandée.
- \* Je me rends, immédiatement à mon poste, au moins une demi-heure avant l'ouverture de la piste, par la direction de course (Drapeau National)
- Si je suis contraint d'emprunter la route de course, j'accède à mon poste en roulant à allure raisonnable dans le sens de l'épreuve, en respectant les éventuelles personnes pouvant se trouver sur la piste ou la route de compétition

### 4. EN POSTE, AVANT L'ÉPREUVE

#### 4.1. COMMISSAIRE

- Je bâtis ma réputation sur le sérieux de mon comportement
- Je respecte les emplacements déterminés par l'organisation (Instruction commissaires, P.K., emplacement de ma voiture...etc.)
- Je prépare mon équipement personnel et revêts ma tenue.  
Elle ne sera en aucun cas d'une couleur pouvant être confondue avec celles des principaux drapeaux.  
Toutes les parties du corps doivent être protégées (Art. 2.6.1. - Annexe H 2022 - Partie circuit) contre le feu.
- \* Les gants sont à votre ceinture (Tant que l'épreuve n'a pas débuté).  
Ils seront enfilés durant le temps que les voitures seront en action de course
- Sifflet autour du cou et coiffé d'une casquette...sans oublier carnet et stylo
- Vous devez également porter sur vous, votre licence



**Protégez-vous du bruit**

- Je fais l'inventaire du matériel mis à la disposition du poste (Circuit)
- J'étudie le mode de fonctionnement des extincteurs avant de les disposer aux endroits stratégiques
- Je vérifie le bon fonctionnement des feux si le poste en est doté (Circuit)
- Je vérifie l'état de la piste et donne un coup de balai si nécessaire ou demande à mon chef de poste de faire intervenir une balayeuse (Circuit)
- J'informe immédiatement la direction de course, si je constate un dysfonctionnement ou un manque dans le matériel qui m'a été attribué



## 5. A LA FIN DE L'ÉPREUVE, AVANT DE REPARTIR

- \* En aucun cas, je quitte le poste (ou P.K.) avant le passage de la voiture « à damiers » et/ou sans l'autorisation de la D.C.
- \* Je rassemble et/ou range le matériel et patiente en attendant son ramassage.
- \* Je remets également, tous les documents intéressants l'organisateur (Rapports d'incident qui n'auraient été pris antérieurement, classeur de poste...)
- \* Tout ce qui doit être jeté, est placé dans des sacs poubelle, que l'organisateur aura mis à votre disposition (Je laisse ainsi le poste ou P.K. propre)
- \* Je veille au moment de mon départ, de refermer clôture (rallye/course de côte), portail et/ou locaux de poste (Circuit)
- \* Je quitte l'emplacement dans le sens de l'épreuve en respectant les limitations de vitesse en vigueur ainsi que les personnes pouvant se trouver sur le parcours



## 6. CHEF DE POSTE

- Si je suis désigné « chef de poste », (*Circuit : Titulaire licence EICOACPC, Route : Titulaire licence EICOACPR ou EICOB confirmé par défaut*) je récupère mon dossier contenant :
  - Les consignes du poste
  - La fiche RTS concernant le poste (*Route*)
  - La liste de mes co-équipiers, (*Circuit*)
  - Une liste des engagés ou des « Admis à prendre le départ »
- Je prends connaissance des consignes particulières
- Je prends possession de mes moyens de transmission et du matériel, si celui-ci n'est pas distribué directement dans les postes.
- J'assiste au briefing du directeur de course et/ou du responsable commissaire
- Je réclame l'heure officielle et règle ma montre ou smartphone en conséquence.

## 7. CHEF DE POSTE CIRCUIT

### QUELQUES TACHES IMPORTANTES M'ATTENDENT

- Je fais l'appel de mes équipiers (*Circuit*)
- Je remplis la feuille de présence en inscrivant le nom de mes équipiers, leur n° de licence, code ASA.... (*Je n'oublie pas de l'emmerger en bas de page*) (*Circuit*)
- Je récupère les cartons de pointage, en vue de les viser durant l'épreuve (*Circuit*)
- Je vérifie la tenue et l'équipement de chacun, ainsi que la licence (Ces tâches peuvent éventuellement être déléguées à l'adjoint) (*Circuit*)
- Je prends contact avec les postes amont et aval, afin de déterminer les limites de ma zone d'intervention (*Circuit*)
- J'étudie, lors des essais, les trajectoires de course. (*Circuit, course de côte*)
  - Ceci me permet d'implanter correctement l'emplacement de signalisation aux drapeaux (La signalisation doit être aperçue par les pilotes, avant la zone de freinage.)
  - Je peux supposer aussi les zones probables de sortie de piste.
- Je détermine les zones d'évacuation des véhicules en panne
- J'organise le poste et définie les fonctions de chacun. (*Circuit*)
- J'organise « le tour par tour » (*Circuit*)
- Je désigne, dans la mesure où l'effectif l'autorise, quelqu'un d'expérimenté pour encadrer un primo-licencié « commissaire C » afin de parfaire sa formation.
- \* Je réunis mes équipiers et leur dispense un briefing et transmets les consignes particulières (*Circuit*)
- Je m'assure que mes équipiers sont en possession de l'heure officielle, sinon je leur communique
- Je prends contact (si mon poste en est doté) avec les services annexes (secouristes, dépanneuse, moyens de levage...etc.)
- Je repère et choisis, dans la mesure du possible, l'emplacement le mieux adapté pour les véhicules et le matériel des services annexes, afin qu'ils soient rapidement opérants
- Après avoir testé les moyens radios et/ou téléphoniques, je rends compte à la direction de course que le poste est opérationnel

**NB : La fonction de Chef de Poste n'est communiquée ici qu'à titre indicatif. Elle est développée avec plus de précisions dans les chapitres suivants**

## REGLEMENTATION MEDICALE

### 1. CONTROLE ALCOOLEMIE

Nous officions dans un milieu à risques, à ce titre, certaines règles de (bonne) conduite sont établies et doivent être respectées. Est-il nécessaire de le rappeler ?

- \* **Suivant Art. 1.4. - Règlementation Médicale :** Au cours d'une épreuve automobile ou de karting et à la demande des autorités sportives, tout licencié peut éventuellement faire l'objet, sur place, d'un examen médical motivé par son comportement, son état de santé, ou du fait d'éléments d'information portés à la connaissance des autorités sportives.  
Au terme de cet examen, qui le cas échéant peut s'accompagner d'un contrôle de l'imprégnation éthylique, les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent, après avis du médecin examinateur présent sur l'épreuve.

Dans le cadre de la pratique d'un contrôle d'imprégnation éthylique, celui-ci sera effectué à l'aide d'un éthylomètre homologué. Après constatation par le médecin examinateur d'une inaptitude à prendre le départ, caractérisée par un taux d'imprégnation supérieur à **0,10 g/l de sang soit 0,05 mg/l d'alcool dans l'air expiré**, le médecin rédigera et transmettra un rapport à la direction de course

- Si le licencié le demande, et à titre de contre-expertise, il pourra être procédé, immédiatement après le premier contrôle, à une seconde lecture précédée de la remise à zéro et du test de l'appareil.  
Chaque lecture du taux indiqué par l'éthylomètre devra être transcrite sur un document signé par le médecin et contresigné par la personne Contrôlée.
- Sur la base du rapport médical, le directeur de course (ou le directeur d'épreuve) prendra toute mesure utile.

### 2. SUIVANT ART. 1.1.3.7 - TRAITEMENTS A RISQUE

- L'usage régulier de médicaments ou traitements à risque pouvant altérer l'état de la conscience et la perception de l'environnement doit être signalé.  
Clairement, si un licencié suit un traitement de ce genre, il sera préférable pour sa sécurité et celle de ses équipiers, qu'il s'abstienne d'officier sur une épreuve.

## ASSURANCES

La licence FFSA offre à ses détenteurs une couverture de base incluant de nombreuses garanties, l'ensemble de ces garanties est consultable à partir de l'URL : <https://www.ffsa.org/vie-federale/la-licence-ffsa/assurances>

### 1. OBLIGATION DE L'ASSURE

Tout accident doit être déclaré dans les **10 jours** à l'aide du formulaire de déclaration de sinistre

### 2. QUE FAIRE EN CAS D'ACCIDENT

En cas d'accident corporel survenu au cours d'une manifestation inscrite au calendrier FFSA ou plus généralement lors d'une activité couverte par le contrat d'assurance fédéral, vous devez procéder de la manière suivante :

Avant d'engager des frais d'assistance médicale ou de rapatriement, il est indispensable de contacter le **+ 33 1 40 25 50 20** 24h/24 en communiquant le numéro d'adhésion **FFSA 922 864**



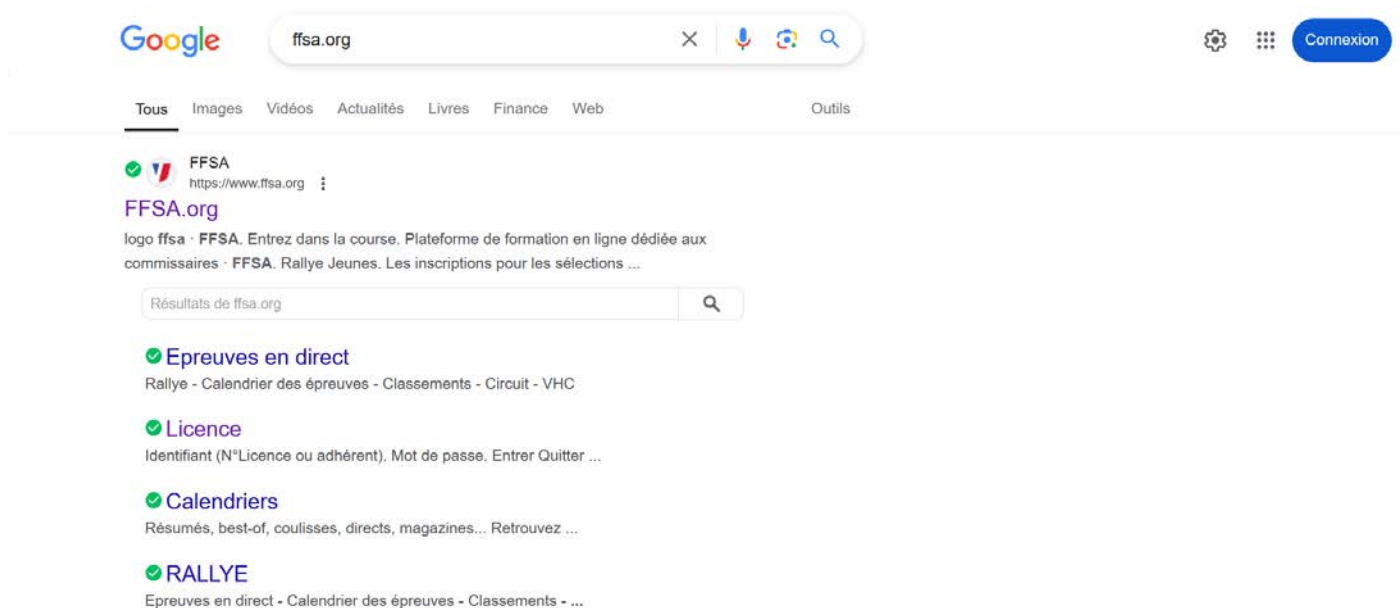
**CE SUJET VOUS INTERESSE, VOUS SOUHAITEZ EN APPRENDRE PLUS.**

**NOUS VOUS INVITONS A CONSULTER LE SITE [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org)**

⇒ **ONGLET « VIE FEDERALE »,  
MENU « LA LICENCE FFSA », CHAPITRE « ASSURANCES »**

## 1. ACCEDER AU SITE :

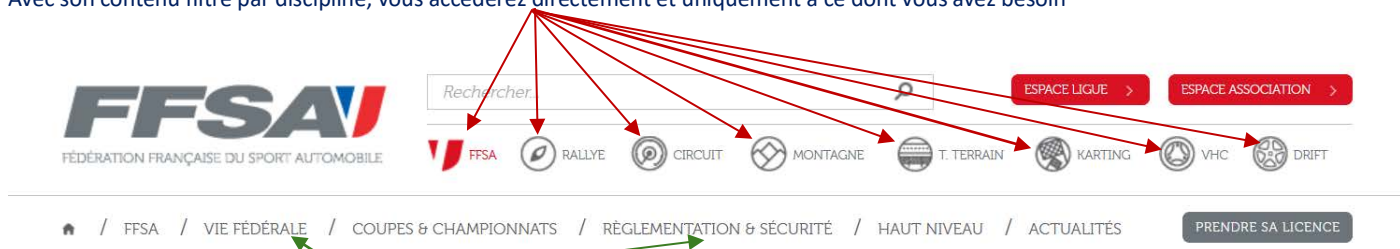
Depuis votre page d'accueil web, renseigner : [ffsa.org](http://ffsa.org)



## 2. PANORAMA GENERAL DU SITE

Retrouvez dans la partie supérieure, les informations concernant votre discipline ou catégorie de prédilection, réparti sous forme de 7 icônes distincts comprenant : Rallye, Circuit, Montagne, Tout-terrain, Karting, VH, Drift

Avec son contenu filtré par discipline, vous accéderez directement et uniquement à ce dont vous avez besoin



Deux onglets qui vous intéresseront plus particulièrement :

- Vie Fédérale
- Règlementation & Sécurité



Où vous trouverez toutes les informations concernant le licencié,

- Les différentes fonctions d'officiels encadrants
- Où trouver une ASA (Association Sportive Automobile ou Karting) appelé également « Club » près de chez Vous
- Consulter les différents manuels de formation
- Ainsi qu'une mise en relation directe pour contracter votre licence.

## RÈGLEMENTATION & SÉCURITÉ

**RÈGLEMENTATION SPORTIVE**

- RÈGLEMENTATION TECHNIQUE
- HOMOLOGATION VEHICULES
- SITES ET INFRASTRUCTURES
- LIEUX DE PRATIQUE
- SÉCURITÉ

**RÈGLEMENTATION GÉNÉRALE**

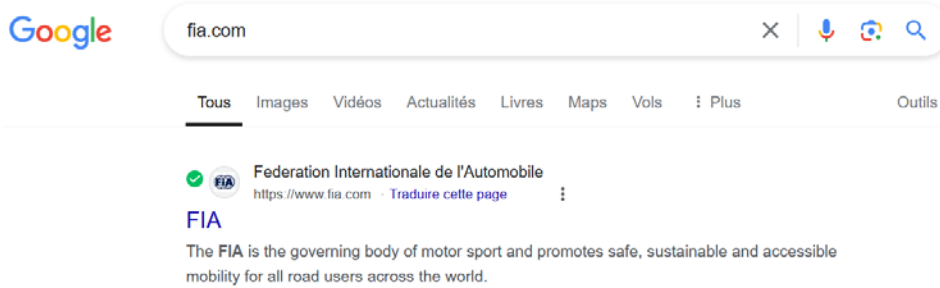
- RÈGLEMENTATION RALLYE / TRIAL 4X4
- RÈGLEMENTATION CIRCUIT
- RÈGLEMENTATION MONTAGNE / ÉPREUVES D'ACCÉLÉRATION
- RÈGLEMENTATION SLALOM
- RÈGLEMENTATION TOUT TERRAIN
- RÈGLEMENTATION KARTING
- RÈGLEMENTATION VHC / RÉGULARITÉ
- RÈGLEMENTATION DRIFT

L'ensemble des réglementations sportives & techniques de toutes les disciplines se retrouvent concentrées dans cette rubrique. Vous y retrouverez également dans « Sécurité », les R.T.S. (Règles Techniques & de Sécurité), incontournables lorsque l'on organise une épreuve. N'ayez crainte de consulter ces documents, par curiosité, pour progresser, pour apprendre.

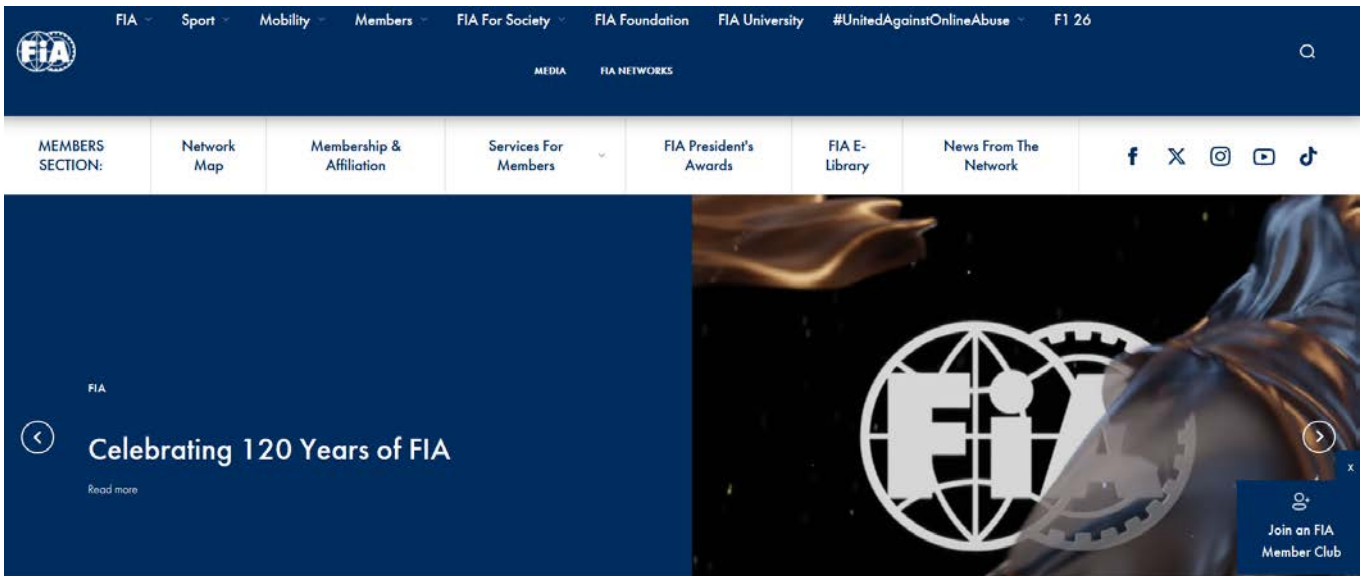
**ACCEDER / DECOUVRIR LE SITE : [www.fia.com](http://www.fia.com)**

**1. ACCEDER AU SITE :**

Depuis votre page d'accueil web, renseigner : [fia.com](http://fia.com)



- La page est rédigée en Anglais, mais la plupart des textes règlementaires sont bilingues Français & Anglais



- Onglet « SPORT » & « REGULATIONS » (Règlements)
- Nous focaliserons tout particulièrement notre attention, sur :
- L'Annexe H (Appendix H) véritable bible de l'**ENCADRANT**, recueils de recommandations, concernant la surveillance de la route/piste, ainsi que les services d'intervention (Attention, cependant, quelques différences règlementaires existent entre FIA et FFSA)
  - Le **C.S.I.** (Code Sportif International) intéressant plus particulièrement les commissaires sportifs & les directeurs de course
  - L'Annexe J proposée sous forme divers articles règlementaires destinés aux commissaires techniques



FIA **Sport** Mobility Members FIA For Society FIA Foundation FIA University Store

MEDIA FIA NETWORKS

FIA Return To Motor Sport Guidelines

Competitions	Regulations	Homologations	Safety
World Championships >	<b>International Sporting Code And Appendices</b>	Car Homologations	Safety News
Circuit >	World Championships >	Technical Lists	Safety Equipment
Rallies >	Circuit >	Approval Of Test Houses	Circuit Safety
Cross-Country >	Rallies >	FIA Standards	Rally Safety
Off-Road >	Cross-Country >	FIA Industry Working Group	Hill Climb Safety
Hill Climb >	Off-Road >		Medical
Historic >	Hill-Climb >		Anti-Doping
Karting >	FIA Motorsport Games		Anti-Alcohol
Land Speed Records	Historic		World Accident Database
Esports >	Anti-Doping		FIA Volunteers & Officials
FIA Motorsport Games >	FIA Driver Categorisation		DISABILITY & ACCESSIBILITY
International Sporting Calendar			

FIA Sport Mobility Members FIA For Society FIA Foundation FIA University #UnitedAgainstOnlineAbuse

MEDIA > FIA NETWORKS >

F1 26

- INTERNATIONAL SPORTING CODE
- APPENDIX A INTERNATIONAL SPORTING CODE
- APPENDIX C INTERNATIONAL SPORTING CODE
- APPENDIX D INTERNATIONAL SPORTING CODE
- APPENDIX G INTERNATIONAL SPORTING CODE
- APPENDIX H INTERNATIONAL SPORTING CODE**
- APPENDIX J INTERNATIONAL SPORTING CODE
- APPENDIX L INTERNATIONAL SPORTING CODE
- APPENDIX M INTERNATIONAL SPORTING CODE

Appendix H - Recommendations for the supervision of the road and emergency services - 2024 Published on 11.06.24



**CE SUJET VOUS INTERESSE, VOUS SOUHAITEZ EN APPRENDRE PLUS.**

**NOUS VOUS INVITONS A POURSUIVRE VOTRE LECTURE AVEC LES CHAPITRES SUIVANT SUR :**

**[www.ffsa.org](http://www.ffsa.org)**

⇒ ONGLET « **VIE FEDERALE** »,

MENU « **ENCADRER** », CHAPITRE « **MANUEL DES OFFICIELS** », « **MANUEL FORMATION COMMISSAIRES** »