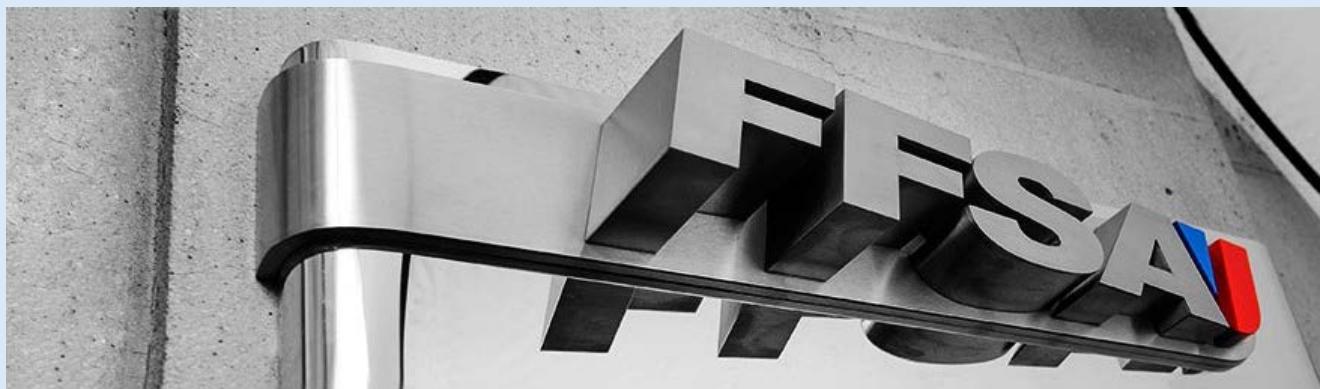


2025

MANUEL FORMATION COMMISSAIRE.[©]

CIRCUIT ASPHALTE.



SOMMAIRE « CIRCUIT ASPHALTE

• Mission du Commissaire	Page 3
• Prescription circuit	Page 3
• Dotation matériel	Page 3
• Equipement Commissaire	Page 4
• Terminologie	Page 5
• Drapeaux	Page 7
• Implantation poste	Page 8
• Définition/Rôle Commissaire	Page 9
• Responsabilité Commissaire	Page 9
• Définition/Rôle Commissaire préposé aux drapeaux	Page 9
• Responsabilité Commissaire préposé aux drapeaux	Page 9
• Définition/Rôle Commissaire préposé à l'intervention	Page 9
• Responsabilité Commissaire préposé à l'intervention	Page 9
• Définition/Rôle Commissaire préposé à la voie des stands	Page 10
• Responsabilité Commissaire préposé à la voie des stands	Page 10
• Définition/Rôle Commissaire préposé à la grille de départ	Page 10
• Responsabilité Commissaire préposé à la grille de départ	Page 10
• Définition/Rôle Chef de Poste	Page 10
• Responsabilité Chef de Poste	Page 10
• Commissaire A - Chef de Poste	Page 11
• Messages Radio	Page 13
• Drapeaux à disposition des Commissaires	Page 14
• Drapeaux de la Direction de Course	Page 21
• L'intervention	Page 22
• Dispositifs de sécurité sur les voitures	Page 24
• Quelques exemples de trajectoires	Page 25
• Au terme du week-end - Rappel	Page 27

CREDIT PHOTOS

- Gilbert DAVID
- Christian DAMS
- DDPI



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

Les onglets **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 onglets **ROUGES** concernent prioritairement les Commissaires « A » - Chefs de poste (ou futurs).

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 situés en amont et en aval ;

Suivant l'Annexe H (FIA) - Art. 2.4.2. : La distance entre les postes qui se suivent ne devrait pas dépasser 500 m

Les postes de commissaires composés idéalement de :

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

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

DOTATION MATERIEL D'UN POSTE COMMISSAIRE

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

↪ 2 JEUX DE DRAPEAUX , chaque jeu étant composé de :	
<ul style="list-style-type: none">• 2 Drapeaux JAUNES• 1 Drapeau JAUNE à BANDES ROUGES• 1 Drapeau VERT	<ul style="list-style-type: none">• 1 Drapeau BLEU• 1 Drapeau BLANC• 1 Drapeau ROUGE

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

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

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

MATERIEL DE DOTATION :

- Plaques « SC, FCY », flèches
- Extincteurs adaptés au type d'intervention (Eau+ additif, CO₂, Poudre ABC). Des couvertures peuvent également être utilisées
- Matériel pour nettoyer et traiter la piste (Balai, souffleuse...), produits absorbants / dispersants, épandeuse
- 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

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, POUR VOTRE SECURITE,

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

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

Siflet : 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 évènements 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 :



Bien entendu, d'autres éléments peuvent s'y ajouter à votre convenance, tel que :

- Tour de cou,
- Bonnet,
- ...Etc.

A vous de voir ce qui pourra vous être utile et améliorer votre confort en poste

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

COMPETITION : Activité unique de sport automobile avec ses propres résultats. Elle peut comprendre une (des) manche(s) et une finale, des essais libres, des essais qualificatifs et les résultats de plusieurs catégories ou être divisée de manière similaire, mais doit être terminée à la fin de l'Epreuve. Sont considérés comme une Compétition : les Courses sur :

- Circuit (asphalte et terre),
- Rallyes,
- Rallyes Tout-Terrain,
- Courses d'Accélération (dragsters),
- Courses de Côte,
- Drift,
- Slalom

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....

EPREUVE : Une Epreuve est composée d'une ou plusieurs Compétitions, Parades, Démonstrations ou Concentrations Touristiques.

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** : Elle est matérialisée par une ligne blanche disposée de part et d'autre de la piste.
- **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 côté 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 - CIRCUIT ASPHALTE

Pour être parfaitement visible les drapeaux doivent avoir des dimensions égales à : - Drapeau rouge : 100x80cm - Autres drapeaux : 80x60cm

1- DIRECTION DE COURSE

	<ul style="list-style-type: none"> Présenté depuis une voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve Le signal de départ d'une épreuve est donné depuis la ligne de départ en levant le drapeau
	<p>Signal de fin de séance d'essais et/ou de courses</p> <ul style="list-style-type: none"> Présenté AGITE depuis la ligne d'arrivée Présenté depuis une voiture officielle après la fin de toute partie d'une épreuve
	<p>Présenté AGITE</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>Essais : Les voitures réduisent immédiatement leur vitesse et se dirigent lentement vers la voie des stands Course : Course les voitures réduisent immédiatement leur vitesse et se dirigent lentement vers la ligne de drapeau rouge ou dans la voie de circulation des stands dans l'ordre au moment du drapeau rouge (ou au lieu précisé au briefing). Les voitures sont sous régime de parc fermé.</p>
	<p>Présenté FIXE</p> <ul style="list-style-type: none"> Informe le pilote concerné que sa voiture a des problèmes mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes et qu'il doit s'arrêter OBLIGATOIREMENT à son stand au prochain passage. Il peut être délégué les postes commissaire mais toujours présenté QUE sur ordre de la D.C.
	<p>Présenté FIXE durant 1 tour.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 QUE sur ordre de la D.C
	<p>Présenté FIXE durant 4 tours max.</p> <ul style="list-style-type: none"> Informe le pilote concerné qu'il doit s'arrêter OBLIGATOIREMENT 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, mais présenté QUE sur ordre du collège des C.S.

2- COMMISSAIRES

	<p>Présenté AGITE au poste commissaire</p> <p>Un drapeau :</p> <ul style="list-style-type: none"> Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste Présenté 2 tours consécutifs avant l'endroit dangereux pour signaler aux concurrents, un obstacle n'ayant pu être retiré. Tout dépassement est FORMELLEMENT interdit Il est présenté sur les deux postes précédant la grille de départ lors du tour de reconnaissance
	<p>Deux drapeaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 interviennent 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
	<p>Présente FIXE au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> À une voiture sortant des stands au moment où une ou plusieurs voitures s'approchent sur la piste <p>Présenté AGITE</p> <p>Essais : Cédez le passage à une auto plus rapide qui est juste derrière vous et s'apprête à vous doubler. Course Sprint : vous allez être doublé par une auto ayant au moins un tour d'avance. Laissez-la passer Course Endurance :</p> <p>Présenté AGITE à un pilote pour l'informer qu'il va se faire doubler par une auto plus rapide que lui</p>
	<p>Présenté AGITE au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 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>Présenté AGITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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>Présenté FIXE au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste dans la zone en aval du poste au maximum durant 4 tours. • Est présenté accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le début d'une averse • Il n'y a pas lieu de présenter un drapeau vert dans le secteur aval de celui où ce drapeau est présenté.
	<p>FLECHE - (Dimensions Panneau : 60x40cm)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilisée en complément du drapeau jaune et présentée depuis le poste signaleur, elle indique aux concurrents, le coté 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

IMPLANTATION DU POSTE

Même si la majorité des circuits propose, aujourd'hui, une implantation type de chaque poste, il est 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



DEFINITION / ROLE DU COMMISSAIRE - GENERALITES

- Suivant l'Annexe H (FIA) – Art. 3.2.5. : Le rôle des Commissaires de piste est de faire en sorte que les épreuves se déroulent en toute sécurité, sans obstruction sur la piste et que les concurrents et les Officiels puissent participer dans un environnement le plus sûr possible.
- Le Commissaire de piste assure le passage sans danger des véhicules en compétition et contrôle toutes les autres personnes dans la zone placée sous son autorité, en rendant compte au Commissaire Chef de poste

RESPONSABILITE DU COMMISSAIRE - GENERALITES

- Assurer sa propre sécurité et celle des autres commissaires de l'équipe avant, pendant et après un incident
- Retirer en toute sécurité les débris, véhicules et autres obstacles à la suite de l'incident ou à une défaillance mécanique afin d'assurer la poursuite sans danger des activités pour les autres concurrents.
- Réduire et supprimer en toute sécurité le risque d'incendie lors de tous les incidents - à l'aide de l'équipement de lutte contre l'incendie.
- Après un incident, diriger les pilotes - une fois à l'extérieur de leurs véhicules - vers un endroit en sécurité
- Demander l'intervention de spécialistes médicaux et de secours si nécessaire et les assister au besoin dans leur travail.
- Éviter que toute personne non autorisée n'envahisse les zones définies à accès restreint ou n'y pénètre.
- Ne pas laisser sans surveillance le poste qui leur a été attribué.

DEFINITION / ROLE DU COMMISSAIRE PREPOSE AUX DRAPEAUX

- Suivant l'Annexe H (FIA) - Art. 3.2.5.1. : Le Commissaire préposé aux drapeaux relève du Chef de poste. Il est affecté à des postes de commissaires répartis sur le circuit pour informer les véhicules en piste de l'état du circuit et des réglementations de course au moyen des drapeaux appropriés. Sur certaines pistes, des signaux lumineux peuvent être utilisés en complément des drapeaux.
- Le Commissaire préposé aux drapeaux donne des instructions au pilote d'un véhicule de compétition, le dirige ou communique avec lui, par le biais de drapeaux de couleurs appropriés (et/ou de dispositifs électroniques équivalents).

RESPONSABILITE DU COMMISSAIRE PREPOSE AUX DRAPEAUX

- Assurer sa propre sécurité et celle des autres commissaires en intervention, en tout temps.
- Avoir une compréhension claire des règles et règlements relatifs à sa fonction.
- Réagir le plus rapidement possible pour signaler les accidents et l'état de la piste à l'aide du signal approprié.
- Réagir le plus rapidement possible aux instructions du Chef de poste.

DEFINITION / ROLE DU COMMISSAIRE PREPOSE A L'INTERVENTION

- Suivant l'Annexe H (FIA) – Art. 3.2.5.6. : Le Commissaire d'intervention est responsable de la première intervention en cas d'incident, de l'assistance en bord de piste, ce qui implique notamment de maintenir la piste dégagée de tout débris à tout moment, ainsi que de l'assistance au dépannage des véhicules, si nécessaire, conformément aux procédures établies.

RESPONSABILITE DU COMMISSAIRE PREPOSE A L'INTERVENTION

- Assurer sa propre sécurité et superviser celle des autres commissaires à tout moment.
- Procéder à une première évaluation de la sécurité des pilotes et des commissaires en cas d'incident.
- Avoir une compréhension claire des règles et procédures d'intervention, telles que le dégagement de la piste et le ramassage des débris, la lutte anti-incendie et le dépannage des véhicules.
- Réagir en temps utile aux instructions du Chef de Poste et communiquer efficacement par radio ou par des signaux manuels appropriés.
- Porter des vêtements de protection appropriés.



DEFINITION / ROLE DU COMMISSAIRE PREPOSE A LA VOIE DES STANDS

- Suivant l'Annexe H (FIA) - Art. 3.2.5.4. : Le Commissaire préposé à la voie des stands rend compte à son Commissaire Chef de Poste préposé à la voie des stands et est posté en divers points le long de la voie des stands.
- Le Commissaire préposé à la voie des stands veille autant que possible à ce qu'un passage soit aménagé dans la voie des stands pour que les pilotes puissent la traverser en toute sécurité, à ce que les membres de l'équipe aient un environnement sûr pour travailler et à ce que tous les concurrents respectent la réglementation relative à leurs activités dans la voie des stands.

RESPONSABILITE DU COMMISSAIRE PREPOSE A LA VOIE DES STANDS

- Garantir la sécurité et la discipline à tout moment dans la voie des stands.
- Obtenir toutes les informations nécessaires pour accomplir leurs fonctions, y compris la réglementation spécifique à la voie des stands pour la course donnée.
- Signaler immédiatement au Commissaire Chef de Poste préposé à la voie des stands ou à tout autre Officiel désigné toute infraction à la réglementation commise par les concurrents ou les membres d'équipage.
- Assurer en permanence leur propre sécurité et celle des autres commissaires.

DEFINITION / ROLE DU COMMISSAIRE PREPOSE A LA GRILLE DE DEPART

- Suivant l'Annexe H (FIA) - Art. 3.2.5.3. : Le Commissaire préposé à la grille rend compte via son Chef de poste.
- Le nombre de Commissaires préposés à la grille et leurs emplacements dépendent du nombre de véhicules participant à une course donnée.
- Le Commissaire préposé à la grille veille à ce que les véhicules soient placés dans le bon ordre de départ sur la grille et à ce qu'ils la quittent en toute sécurité, soit en donnant le signal pour le tour de formation, le départ de la course, soit en aidant à l'enlèvement des véhicules qui ne prendront pas le départ en raison d'une défaillance mécanique.

RESPONSABILITE DU COMMISSAIRE PREPOSE A LA GRILLE DE DEPART

- Maintenir la discipline et la sécurité à tout moment dans la zone de la grille/ligne de départ.
- Obtenir toutes les informations nécessaires pour accomplir leurs fonctions, y compris l'ordre des activités en piste et les documents concernant la grille de départ pour les courses sur lesquelles ils officieront. Positionner les véhicules sur la grille de manière sécuritaire et à l'emplacement qui leur a été attribué.
- S'assurer que les pilotes sont informés de l'endroit où ils doivent s'arrêter après le tour de formation. Tâche à effectuer, dans la mesure du possible, depuis le mur des stands.
- Aider à l'enlèvement de tout véhicule sur la grille susceptible de présenter un danger ou un obstacle en raison d'une défaillance mécanique.
- Assurer en tout temps leur propre sécurité et celle des autres commissaires.

DEFINITION / ROLE DU COMMISSAIRE CHEF DE POSTE CIRCUIT

- Suivant l'Annexe H (FIA) - Art. 3.2.4. : Le Commissaire Chef de poste titulaire de la licence « A » gère, sous la responsabilité du Directeur de Course, une équipe de commissaires présents dans un poste désigné sur le circuit et effectue les opérations de sécurité définies conformément aux procédures établies.

RESPONSABILITE DU COMMISSAIRE CHEF DE POSTE CIRCUIT

- Assurer sa propre sécurité et superviser la sécurité et la protection des membres de son équipe à tout moment.
- S'assurer que le poste est pleinement opérationnel conformément au programme de l'épreuve.
- S'assurer que le poste dispose de tout l'équipement et du matériel nécessaires avant la compétition.
- Superviser les tâches des commissaires de piste pendant l'épreuve.
- Gérer toutes les activités dans sa zone de compétence.
- S'assurer du bon fonctionnement des canaux de communication entre le poste et la Direction de Course.
- Veiller à ce que le personnel soit positionné de manière appropriée et sûre.
- Prendre le contrôle de la gestion des incidents dans sa zone de compétence.
- Gérer les rapports et documents concernant le poste.
- Surveiller les infractions des pilotes, l'état et le statut de la piste et signaler les incidents à la Direction de Course.
- Empêcher l'accès de tout personnel non autorisé dans la zone du poste.
- Porter des vêtements de protection personnelle.



COMMISSAIRE CHEF DE POSTE

1. INTRODUCTION

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 évènements 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 ou rappelle :**
- ⇒ 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, reconnaissions-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 en revanche, de votre devoir d'assister le service médical dans son intervention

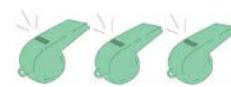
6. INTERVENTION

⇒ **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**, avant de s'élancer
3 petits coups de sifflets brefs...



TOUJOURS S'ASSURER QUE LA SIGNALISATION EST BIEN EN PLACE,



Pour **INTERPELLEZ**,
1 coup de sifflet long



On ne s'attarde pas à regarder ce qui arrive...
ON DEGAGE !!!

7. COMPORTEMENT

- Le sérieux est de rigueur durant les essais et la course
- Le respect mutuel doit s'établir entre toutes les personnes (Commissaires, photographes, autres...)
- 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 réclamera 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 moyens de dépannage ou levage prévu au poste, il faut s'assurer
que l'accessibilité des engins dépêchés de postes proches en cas de nécessité
soit malgré tout possible

- 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'il 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 oublier de lui rendre les clés du poste, si celui-ci ferme à clé

- Réunit 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.



MESSAGE RADIO

Lors du déroulement de essais qualificatifs ou 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.

Pour une communication devant être optimale, le préposé à la radio doit transmettre les renseignements de manière claire, précise, concise et toujours avec calme.

Avant d'interroger la direction de course, le préposé à la radio s'assure que personne ne communique déjà un message.

Il débutera son message de la manière suivante :

Exemple d'une communication correcte :



Chef de Poste ou Préposé Radio	Direction de Course
↳ « D.C. de poste xx	↳ D.C. : Poste xx, je vous écoute
⇒ Voiture n° xx traversée bac (à graviers) et a tapé mur de protection	⇒ D.C. : Poste xx, état du pilote
⇒ Pilote OK	⇒ Faites-moi un rapport écrit

Exemple d'une communication incorrecte car trop longue :



Chef de Poste ou Préposé Radio	Direction de Course
↳ « D.C. de Poste xx	↳ D.C. : Poste xx, je vous écoute
⇒ Voiture n° xx traversée bac (à graviers) et a tapé mur de protection ⇒ Le pilote est ok ⇒ Il manœuvre pour essayer de repartir va essayer de repartir	

Afin d'essayer de simplifier la tâche à tous, 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 emballage 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 observer 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'assoir ou de s'appuyer contre les glissières de sécurité (Si le poste en est équipé) 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



DANGER



- 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



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 dégazer 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'écartez, 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**

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 ignorerait 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. COMMISSAIRES PREPOSES A LA SIGNALISATION

Ainsi que nous l'avons vu plus haut, les commissaires préposés à la signalisation, informe les véhicules de l'état de la route de course sur la portion du circuit dont il a la surveillance.

Le signaleur a donc pour mission de relayer aux pilotes, une information sur la piste dont ils ne peuvent avoir connaissance. Dès lors qu'une situation déjà signalée, persiste, il ne sera plus nécessaire de continuer à la signaler au-delà d'un temps défini car les pilotes auront intégré l'information.

NB : Plaquettes réfléchissantes et/ou feux lumineux peuvent être utilisés en complément ou remplacement, avec la même signification, notamment pour les épreuves nocturnes

3. 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

4. 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 impératif d'être debout, en regardant, toujours avec attention, les voitures arriver.

Si vous êtes assis, vous ne pourrez vous permettre de perdre quelques précieuses secondes à vous relever alors qu'une pièce se détache, voire une voiture « 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

5. TENIR ET PRESENTER UN DRAPEAU

Le signaleur doit-être en mesure de présenter un drapeau **JAUNE** en quelques fractions de secondes pour informer un pilote

• 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...

⇒ Intégrer 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, les pilotes ont souvent une vue quelque peu réduite à cette hauteur
Pour plus d'efficacité et être facilement perçus par les pilotes, adaptez votre signalisation en fonction du type de voiture



↳ Durant les phases d'essais et/ou de courses, les drapeaux doivent être déroulés et tenus en main.

Il faut veiller également qu'ils ne soient pas agités par le vent ou déplacement d'air provoqué par le passage des voitures

6. QUAND PRESENTER UN DRAPEAU

Le devoir du signaleur est de présenter au(x) pilote(s), un drapeau aussitôt 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 d'apercevoir 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 être présenté avec assurance, d'un geste précis, ne laissant aucune ambiguïté.

Un pilote a autre chose à penser que s'interroger sur le sens du message que vous souhaitez lui transmettre. Celui-ci doit être clair

7. DRAPEAU JAUNE

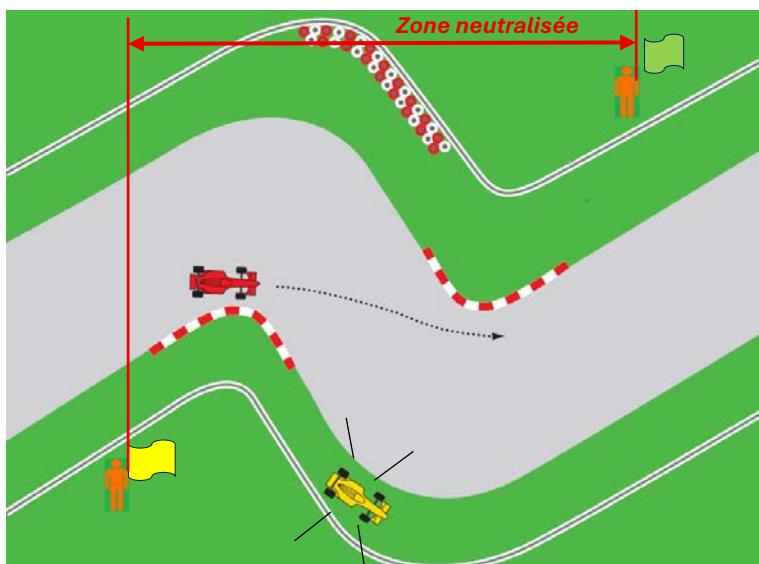
Un drapeau JAUNE AGITE annonce toujours une zone de danger, qu'elle que soit sa nature.

* Il avertit les concurrents de la présence d'un obstacle sur ou aux abords de la piste.

* La présentation du drapeau jaune entraîne la neutralisation du secteur.

* Les pilotes doivent :

- Impérativement ralentir
- Ne plus se dépasser



PRESENTÉ 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

PRESENTÉ 2 TOURS :

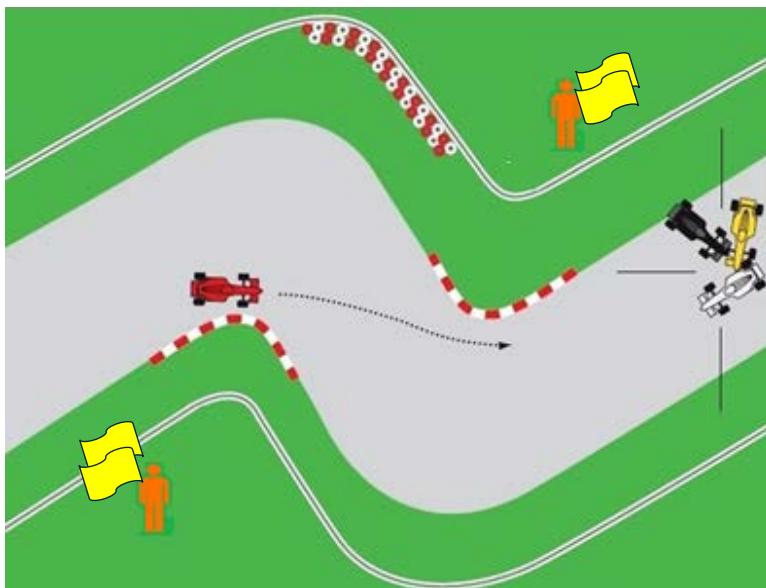
- Consécutifs avant l'endroit dangereux pour signaler aux concurrents, un obstacle n'ayant pu être retiré.
- Tout dépassement est **FORMELLEMENT** interdit



- 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



PRESENTÉ AGITE par un même commissaire :

au poste de signalisation commissaire

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

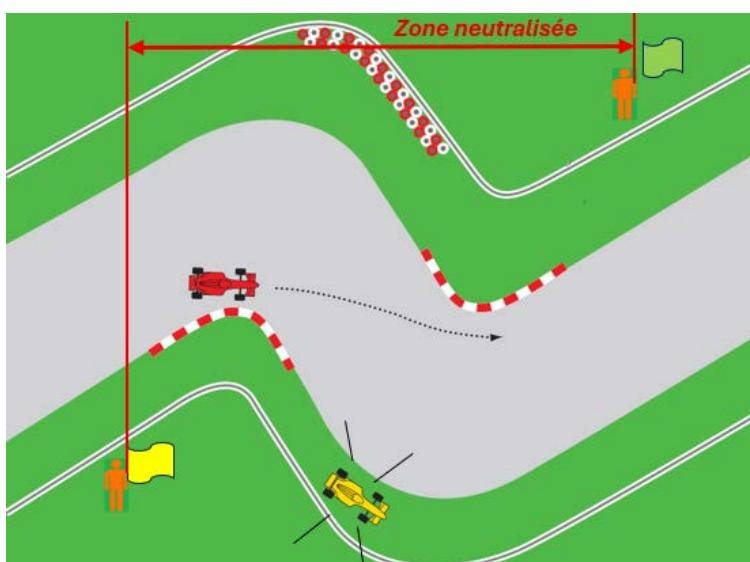
- * Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas
- Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter.
- Un danger obstrue partiellement ou totalement la piste.
- * Des commissaires travaillent sur le bord ou sur la piste
- * Ces drapeaux sont présentés par le même commissaire au poste de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



8.1. CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

Le jaune est d'une telle importance qu'il est utilisé sans égard aux autres drapeaux. Dès que le besoin s'en fait sentir, le jaune sort et les autres drapeaux doivent s'ajuster en conséquence.

9. DRAPEAU VERT



PRESENTÉ AGITE EN DÉBUT 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 (Voir 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 entamer une manœuvre de dépassement

9.1. 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

Une erreur à éviter :

- * Omettre de présenter ce drapeau vert, les pilotes ne pouvant pas visualiser la zone de neutralisation, ne pourraient plus se doubler.
- L'épreuve serait par conséquent figée

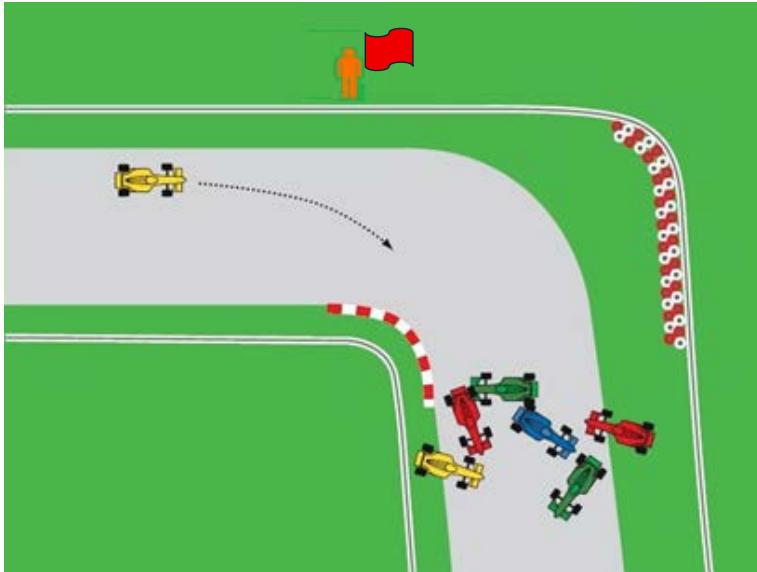


10. DRAPEAU ROUGE

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

CE DRAPEAU DE DIRECTION DE COURSE 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 évoluants 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



10.1. CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

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

Le drapeau **JAUNE** (Ou double drapeaux jaunes) peut si les circonstances l'exigent, être maintenu et présenté

11. DRAPEAU BLEU

Un Vaste sujet à lui tout seul Ce drapeau est considéré comme étant l'aristocratie des drapeaux, il alimente bien des conversations....

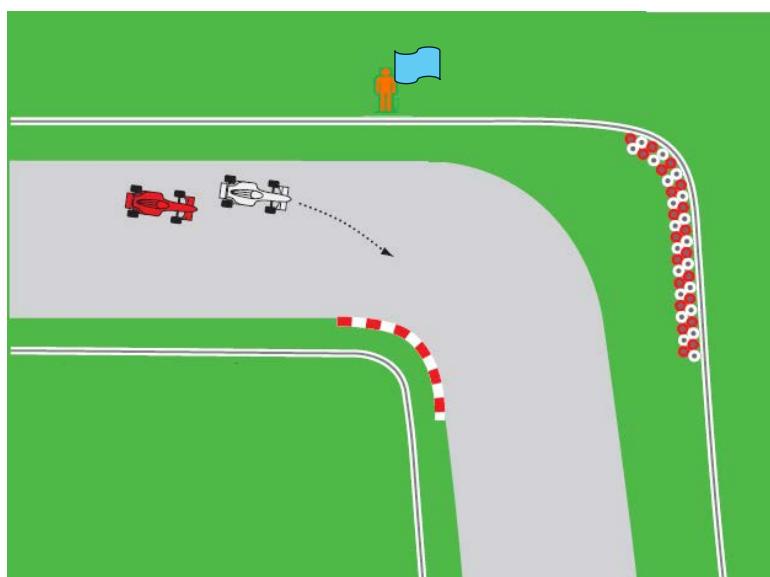
DEFINITION :

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

PRESENTAGITE :

COURSE « ENDURANCE »

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

⇒ **Utilisation du drapeau bleu lors des premiers tours d'une course = à proscrire !**



- Il est à proscrire d'utiliser un drapeau bleu lors des premiers tours d'une épreuve car vous n'apprenez rien aux pilotes.
- Attendez plutôt que les meneurs rattrapent les retardataires.



PIÈGE À ÉVITER

Une des grandes tentations du signaleur au drapeau **BLEU** est de regarder derrière lui pour vérifier s'il y avait motif à présenter ce drapeau. En faisant cela, il n'assure plus la protection du signaleur au drapeau **JAUNE**, qui 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.

SORTIE DES STANDS - PARTICULARITE (Pour information)

À tout moment, ce drapeau est **PRÉSENTE 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 supplante 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 MEILLEURE FAÇON DE PRÉSENTER 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 signalisation (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.

11.1. CONFLIT ENTRE DRAPEAUX

Le drapeau **BLEU** agité signale donc une tentative de dépassement qui est légale si elle se conclut avant le poste de signalisation. En revanche, on ne présente jamais de manière conjointe un bleu (quel qu'il soit) et un jaune agité. Dans le cas d'un arrêt de séance/course avec le drapeau **ROUGE**, on s'abstient de se servir du **BLEU** puisque les pilotes doivent ralentir.

Cependant, 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'adhérence)



12. DRAPEAU « CHANGEMENT ADHÉRENCE »

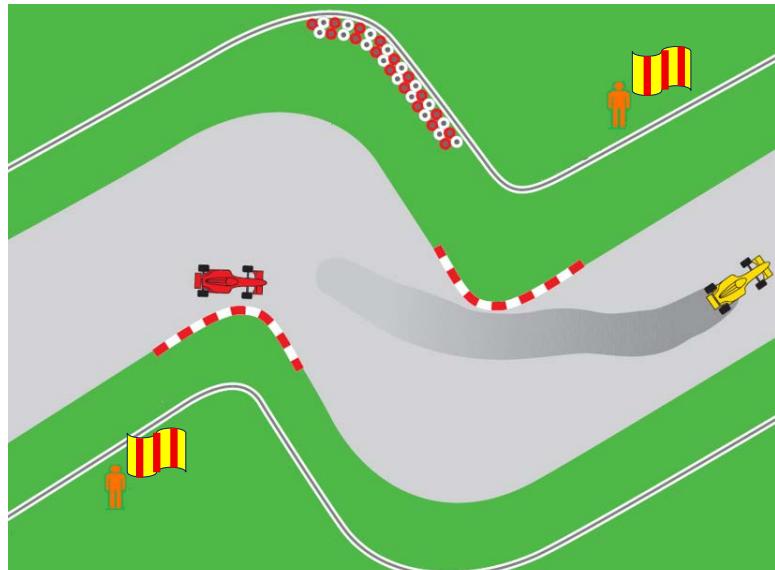
Ce drapeau indique aux pilotes que l'adhérence de la piste s'est soudainement détériorée dans la zone couverte par le poste où il est présenté

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 déraper/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



NB : 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

COMMENT REPERER UNE TRACE D'HUILE ENVENTUELLE :

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

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.

12.1. 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.

13.DRAPEAU BLANC

DEFINITION :

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

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

PRESENTE AGITE :

- * Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné.

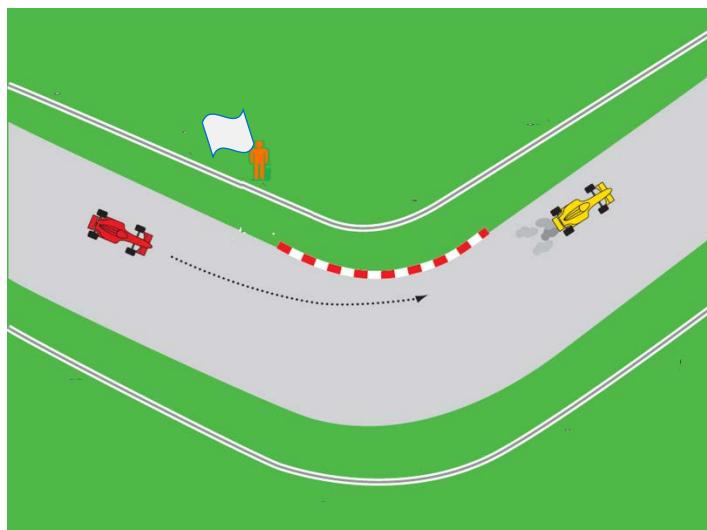
NB : Néanmoins, dans le cas d'une voiture de course, il faut insister sur la notion de « vitesse lente ».

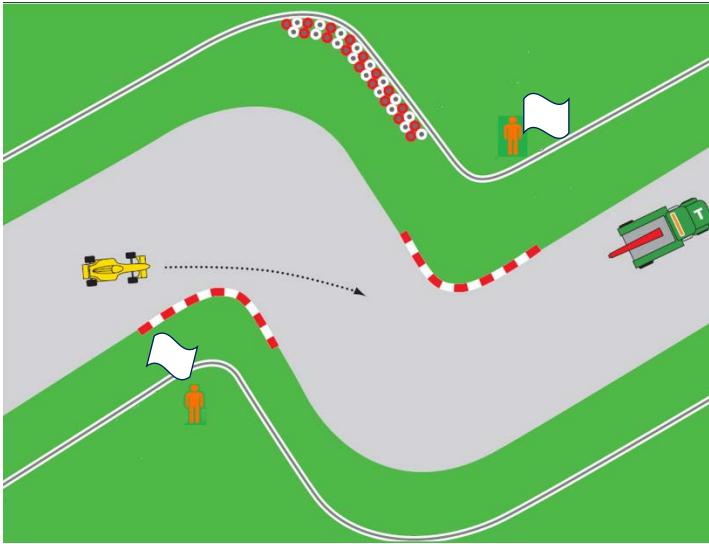
Si on ne peut la définir précisément, soulignons que cette vitesse est celle d'une voiture pouvant engendrer des problèmes aux autres compétiteurs

Ex : La vitesse moyenne en compétition est de 240 km, si une voiture pour un motif quelconque roule à 180 km, le poste signaleur ne présentera pas un drapeau BLANC.

Cependant si cette dernière évolue à 90 km, la présentation du drapeau BLANC devient incontournable

- * 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.

13.1. 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**



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 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 (Annexe H - Art. 2.5.4.1.)

Aujourd'hui, des procédures aux 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



4. DRAPEAU A ROND ORANGE

Délégué par la direction de course dans les postes commissaires sur les circuits

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, redoubler de vigilance, jusqu'à son arrêt complet.



5. DRAPEAU TRIANGULE 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 draneau 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 ces 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 disponible que dans quelques postes Commissaires

7. PANNEAU F.C.Y (Full Course Yellow) ou DRAPEAU « CODE 60 »

- En cas d'accident, le Directeur de Course peut imposer une limite de vitesse sur tout le circuit lorsque deux drapeaux jaunes sont présentés au cours des essais, des essais qualificatifs ou des courses.



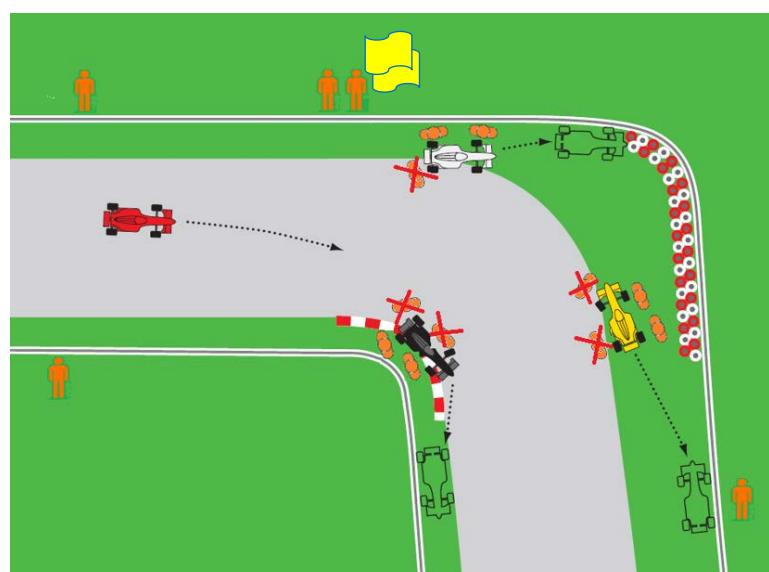
- Lorsqu'une limite de vitesse unique est imposée sur tout le parcours, ceci sera indiqué à l'aide d'un drapeau jaune et d'un panneau indiquant « FCY » (Full Course Yellow) **ou** d'un drapeau violet avec un cercle blanc contenant le chiffre **60**, dit « Code 60 ».
- Le cas échéant, deux drapeaux Jaunes agités continueront d'être présentés au poste précédent l'incident.

- A la fin de la procédure, les drapeaux et panneaux seront remplacés par un drapeau Vert (Annexe H - Art. 2.5.5.c)

L'INTERVENTION

Une voiture qui n'est pas directement sur la piste représente malgré tout un danger ; il ne faut pas oublier qu'un autre bolide peut déraper et venir heurter une voiture immobilisée qui serait restée en position dangereuse.

Toutes les voitures ci-dessous, devraient normalement être déplacés vers un endroit (plus) sécuritaire.



- Deux cas peuvent se présenter : le pilote veut profiter d'une poussée pour redémarrer, ou il abandonne son véhicule et il faut alors, le placer vers une position sécuritaire.

SE PROTEGER

- Pour pousser une voiture ou parler au pilote, toujours se placer de façon que la voiture face écran entre les voitures qui circulent et vous
- 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 afin de les dégager dans les meilleurs délais.

NB : Dans tous les cas, le commissaire dédié à l'intervention doit rester concentré tant que les voitures évoluent, même si parfois reconnaissent-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 requiert 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.

MISSIONS - TOUJOURS SOUS PROTECTION DE DRAPEAU(X) JAUNE(S)

- Si simple arrêt, se déplacer rapidement avec précaution, vers la voiture afin de se renseigner et rendre compte.
- Se porter au-devant de la voiture accidentée, toujours muni d'un extincteur, afin d'être prêt à circonscrire tout départ de feu éventuel
- Si accident, dégager de la piste ou de ses abords, les voitures accidentées, dans les meilleurs délais
- Evaluer rapidement 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 au pilote lors de l'accident, sans tenter, sauf cas particulier, de l'extraire du véhicule. Ce n'est pas votre rôle
- Guider et permettre au « médical » d'intervenir rapidement, en 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'événement grave ou tragique, les équipes offriront leur aide pour faire écran autour de l'épave / victime avec des couvertures afin de maintenir presse et curieux à distance.
- Il va de soi que même si sollicité par la presse, le commissaire s'abstiendra de tout commentaire sur l'événement venant de se dérouler

POUR VOTRE SECURITE ET CELLES DE VOS EQUIPIERS

JAMAIS D'INTERVENTION SUR LA PISTE OU SES ABORDS, SANS ACCORD DU CHEF DE POSTE

JAMAIS SANS S'ETRE ASSURE QUE LA PROTECTION PAR DRAPEAU(X) JAUNE(S) EST EN PLACE

PRECAUTIONS DE BASE DURANT L'INTERVENTION

- Pour votre sécurité, lorsqu'il faut se rendre sur le lieu d'intervention, il est préférable de s'approcher du lieu en courant derrière les glissières de sécurité, ou murs de protection
Une fois arrivé à la hauteur de l'événement, sautez sur la piste toujours en observant les voitures qui arrivent.
- Ne jamais intervenir dos à la piste, sauf si les essais ou la course sont interrompus
- Eviter de rester groupés (En cas de suraccident, c'est tout le monde qui se trouve piégé)
- Ne jamais se positionner dans des emplacements où vous seriez l'incapacité de vous échapper ou replier
- Ne jamais traverser la piste, sauf en cas de nécessité impérieuse
- Ne laissez jamais seul un pilote, accombez le/soutenez le vers le poste ou zone sécurisée
- Repliez vous le plus vite possible en sécurité, à l'abri derrière les glissières de sécurité / mur dès que votre présence sur ou en bord de piste n'est plus nécessaire.



EXTINCTEUR :

- Imaginez 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 entraîner un départ de feu.
- C'est pour parer à ce type de problème qu'un intervenant partira systématiquement avec un extincteur. Il se tiendra à côté de la voiture, au cas où...tant que celle-ci ne sera pas repartie ou enlevée

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'enlisir 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



DEFINITION DE LA ROUTE DE COURSE – PRECISION

Enfin pour terminer, parlons un peu de la piste et plus particulièrement de la route de course ; De quelle façon est-elle matérialisée ? Comment doit-elle être occupée ?

Suivant l'Art. 6.2. – Règlement Standard Circuit Asphalte : La route de course est matérialisée par une ligne blanche disposée de part et d'autre de la piste. Des marqueurs amovibles pourront être mis en place pour renforcer la matérialisation de la route de course.

Les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment et ne peuvent quitter la piste sans raison justifiable.

Afin de dissiper tout doute, les lignes blanches définissant les bords de la piste sont considérées comme faisant partie de la piste mais pas les bordures.

Si une voiture quitte la piste pour une raison quelconque, le pilote peut rejoindre la course. Toutefois, ceci ne peut se faire que dans le respect de la sécurité et sans tirer aucun avantage durable quel qu'il soit.

Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture ne demeure en contact avec la piste

Tout manquement à ces règles devra alors faire l'objet d'un rapport à la direction de course. Il conviendra donc d'être vigilant

DISPOSITIFS DE SECURITE DES VOITURES

Afin d'éviter un éventuel départ de feu, un interrupteur à l'intérieur de l'habitacle et une manette à l'extérieur (Identifié par un symbole montrant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche) sont installés sur les voitures et permet d'isoler l'ensemble du système électrique

↳ Sur les monoplaces, cette manette (qu'il faut tirer ou tourner) est située à la base de l'arceau de sécurité, tandis qu'on la retrouve à la base du pare-brise sur les voitures de production.

↳ Ce bouton permet sur la plupart des voitures
De mettre la boîte de vitesses en position « Neutre »



* **Attention** : ce coupe-circuit est parfois combiné au système de déclenchement des extincteurs à bord de la voiture.

C'est pourquoi, dans la mesure du possible, il est préférable de demander au pilote d'actionner lui-même le coupe-circuit.

Il serait certainement furieux, avec raison, de vous voir déclencher les extincteurs dans sa voiture (Avec tous les problèmes que cela engendre) alors qu'il vient tout simplement de s'arrêter à cause, par exemple, d'une crevaison

1. Pilote quittant sa voiture »

Dès qu'il a coupé le circuit, demandez au pilote de venir se placer derrière les glissières de sécurité et/ou mur de protection.

Ne le laissez pas examiner ou effectuer des réparations sur sa voiture tant qu'elle se trouve en position dangereuse. Il se place inutilement en danger et vous force à le protéger au moyen du drapeau jaune qui continue de neutraliser la portion de circuit dont vous avez la responsabilité

2. Pilote restant à bord

Si le pilote reste dans sa voiture, c'est qu'il peut être en communication avec son team et envisage sans doute de repartir

Aussi, il désire probablement que les commissaires intervenants l'aident à repartir. Il arrive que le moteur cale lors d'un tête-à-queue et que, trop chaud, il refuse de redémarrer. Il faut alors pousser afin que le pilote puisse relâcher l'embrayage et relancer son moteur

OU DEGAGER UNE VOITURE ABONDONNEE ?

Une voiture abandonnée doit être dégagée en position sécuritaire. Sur un circuit, des ouvertures appelées « Siffllets » sont pratiquées dans les glissières de sécurité/ murs de protection, suffisamment larges pour qu'on puisse y faire passer engin de levage et voiture.

Ces siffllets seront donc utilisés pour placer le véhicule en sécurité, derrière les rails ou murs.

S'il n'y a pas de siffllets, il faudra alors dégager/pousser/ranger la voiture contre les glissières / murs les plus loin possible de la route de course.

AUTRES DISPOSITIFS DE SECURITE

1. SYSTEME D'AVERTISSEMENT MEDICAL (MEDICAL WARNING LIGHT)

Dans le but de fournir aux équipes de secours des indications immédiates sur la gravité d'un accident, chaque voiture doit être équipée à minima d'un voyant d'avertissement. Le voyant bleu doit être situé des deux côtés du bas du pare-brise et aussi près que possible des interrupteurs d'urgence,

↳ Après un accident survenu dans la zone d'action de votre poste, si ces voyants viennent à s'allumer, avertissez immédiatement la direction de course, afin que celle-ci fasse intervenir le « médical »



1. E.R.S. (Energy Recovery System)

• L'ERS ou KERS est un système de récupération d'énergie, présent sur certaines voitures, issu du freinage, permettant de la transformer en énergie électrique

2. R.E.S.S. (Recovery Electric Storage System)

• Système de stockage d'énergie rechargeable

- Tout câble de couleur « ORANGE » présentant ce logo indique un transport d'électricité haute tension
- AR**-Par mesure de sécurité évidente, on évitera de les toucher, de les sectionner et/ou de les tirer, surtout à mains nues, si une voiture hybride ou électrique venait à avoir un accident dans la zone d'action du poste



Voyants « Sécurité » - Suivant Annexe J - Art. 253 - 18-22

Toutes les voitures sont équipées d'un ensemble de deux voyants LED indiquant le fonctionnement du RESS qui :

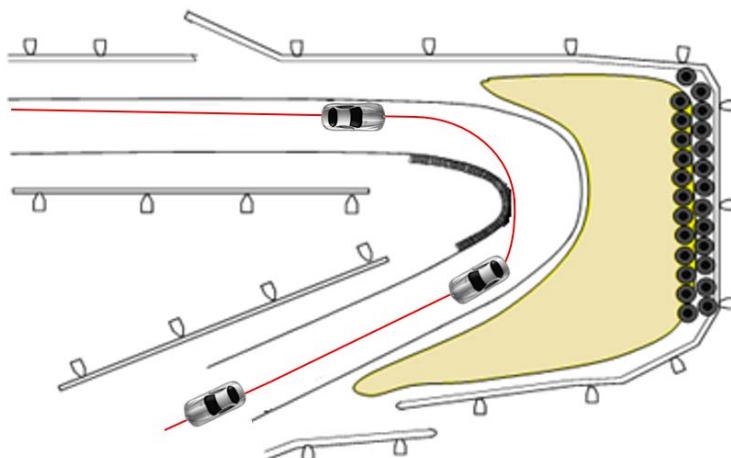
Reste allumé pendant au moins 15 minutes après activation du coupe-circuit général, situé à proximité et identifié par le pictogramme d'un triangle « fond Bleu / éclair Rouge »

GREEN LIGHT	RED LIGHT	NO LIGHT	GREEN & BLUE LIGHT	RED & BLUE LIGHT
Fonctionnement normal La voiture est sécurisée	Le système n'est plus sécurisé. Certaines pièces peuvent se trouver sous tension Ce voyant clignote à 3hz	Le système par manque d'information n'est potentiellement plus sécurisé. Certaines pièces peuvent se trouver sous tension	Fourni à l'Equipe Médicale, des indications sur la gravité de l'accident	Fourni à l'Equipe Médicale, des indications sur la gravité de l'accident ; Le système n'est plus sécurisé. Certaines pièces peuvent se trouver sous tension
Toutes procédures d'intervention peuvent être appliquées. Informer la DC avant toutes actions qui communiqueront ses instructions Les interventions doivent être menées avec précaution	Informant avant toutes actions, la DC qui communiquera ses instructions et dépêchera le Rescue Team 	Informant avant toutes actions, la DC qui communiquera ses instructions et dépêchera le Rescue Team 	Informant avant toutes actions, la DC qui communiquera ses instructions et dépêchera l'Equipe Médicale 	Informant avant toutes actions, la DC qui communiquera ses instructions et dépêchera l'Equipe Médicale & le Rescue Team  

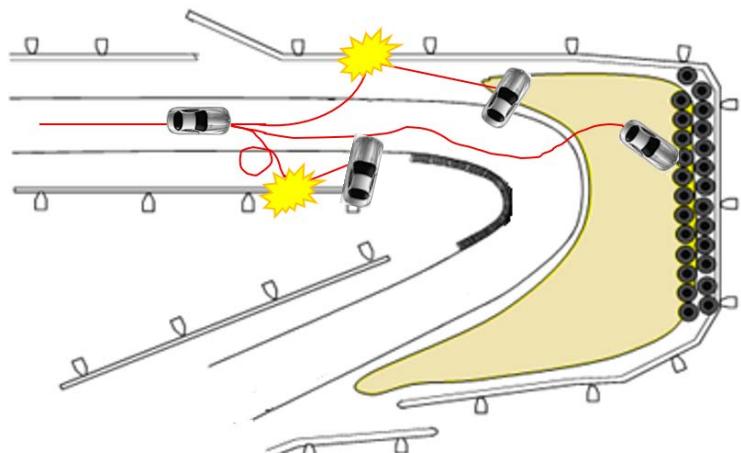
NB: Tout comme le voyant Bleu, les voyants Vert et Rouge sont positionnés à proximité du coupe circuit et/ou de l'activation extincteur

*** Quel que soit le type de voitures hybrides ou électriques,
L'information délivrée par ces 3 voyants demeurent strictement la même**

QUELQUES EXEMPLES DE TRAJECTOIRES

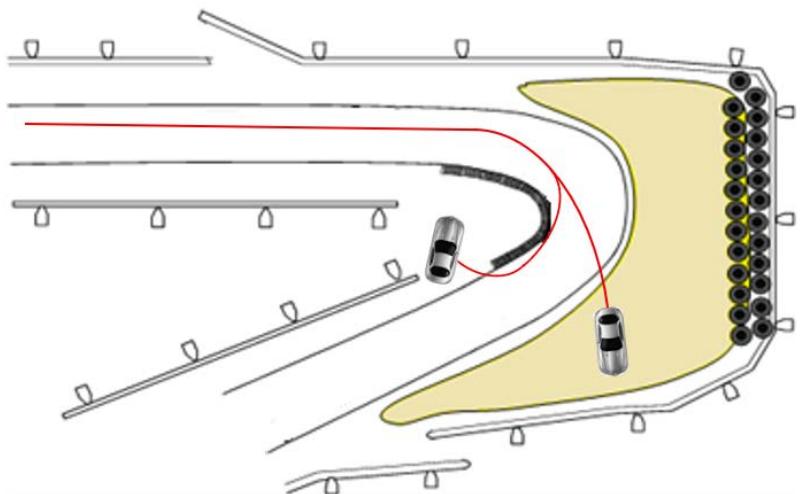


Un pilote préférera sacrifier l'entrée d'une épingle à la sortie pour accélérer le plus tôt possible



1. LES ZONES DE SORTIES DE ROUTE

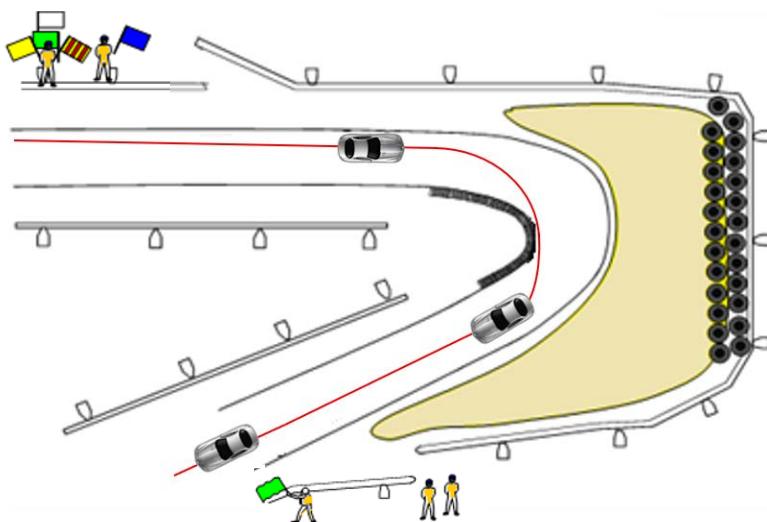
Les sorties **AU FREINAGE** sont parmi les plus dangereuses, car se produisent à haute vitesse.
Elles peuvent se produire à la suite d'un freinage trop violent qui déstabilise la voiture, ou suite à un incident mécanique.
Les chocs de part et d'autre de la piste engendrent fréquemment des effets de billard



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...

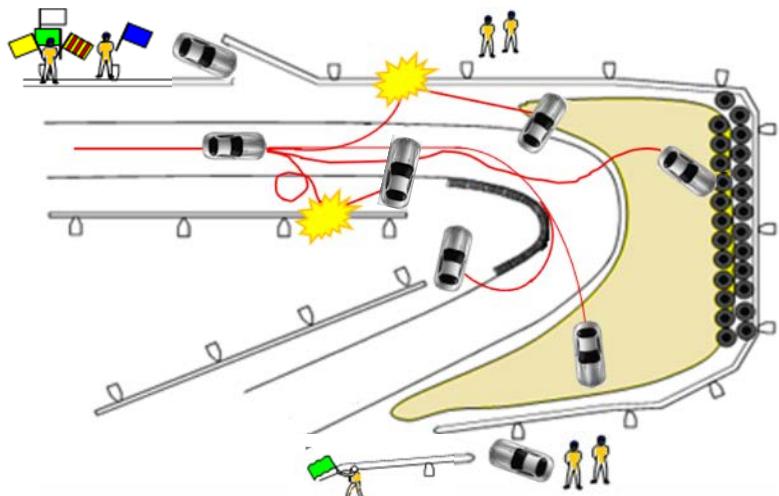
Ce qui ne veut pas dire que cette situation est à négliger



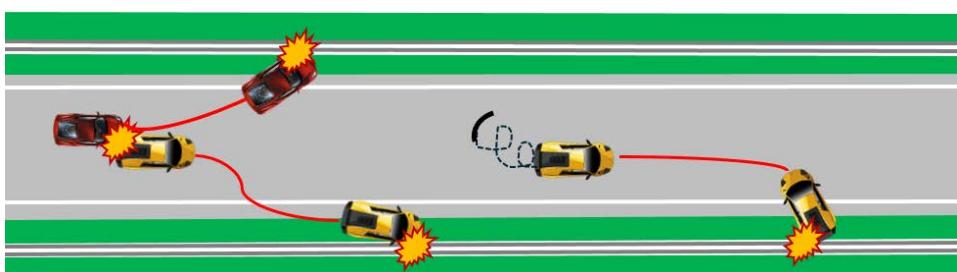
Nous disposons maintenant de connaissances pour positionner les signaleurs

- 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 gauche et 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.



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**
- * Car il s'agit d'un poste où il se passe rarement quelque chose, mais lorsque cela arrive, c'est toujours grave !!

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

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 coté 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