

MANUEL DE FORMATION DES COMMISSAIRES



CREDITS PHOTOS

§ Mr Thierry COULON
§ Mr Christian DAMS
§ Mr Jacques GERARD

§ Mr Gaël MEIGNEN
§ Mr Bernard NIRRENGARTEN



AVERTISSEMENT AUX UTILISATEURS DE CE MANUEL

§ Les instructions et interprétations données dans ce manuel sont destinées à faciliter et à uniformiser les diverses procédures suivies par les Commissaires. Le présent manuel répond à un certain nombre de questions usuelles qui se posent aux Commissaires notamment dans l'exercice de leurs attributions.

§ En aucun cas, ce manuel ne vient modifier les règlements existants.

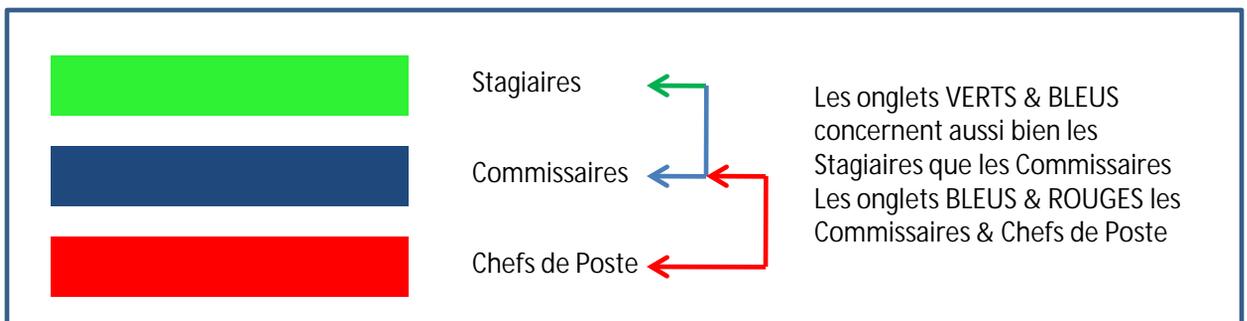
§ Ni ce manuel, ni aucun des éléments qu'il contient n'ont force réglementaire. Ils sont destinés exclusivement à usage interne d'information ou de formation, aux fins de rappeler certains principes découlant de l'application des Prescriptions Générales du Code Sportif International et d'autres règlements FFSA.

§ 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 sur le lieu de l'épreuve. Il ne peut être publié, ni diffusé ou recopié sans l'autorisation écrite du Président de la Commission « Juges & Arbitres »

PREAMBULE	Page 4
1ere PARTIE - CIRCUIT « ASPHALTE » & « TOUT-TERRAIN »	Page 20
2eme PARTIE - RALLYE	Page 67
3eme PARTIE - COURSE DE COTE / SLALOM	Page 91
4eme PARTIE - GESTION DES INCIDENTS	Page 109
5eme PARTIE - L'INCENDIE	Page 118
6eme PARTIE - LE RAPPORT	Page 143
7eme PARTIE - EXEMPLE DE RAPPORTS	Page 146



Commissaires de l'ACRB



LES INSTITUTIONS



Fédération Internationale de l'Automobile

- § La Fédération Internationale du Sport Automobile est l'instance qui régit le sport automobile international et la fédération des organisations automobiles mondiales de premier rang.
- § Fondée en 1904, la F.I.A. dont le siège est à Paris, est un organisme à but non lucratif qui regroupe 219 organisations automobiles et sportives nationales de 130 pays sur 5 continents. Ses clubs membres représentent plus de 100 millions d'automobilistes ainsi que leur famille.
- § 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.
- § 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 internationale dont le Championnat du Monde de Formule un, le Championnat du Monde des Rallyes ainsi que le Championnat du Monde des Voitures de Tourisme.



- § Fondée en 1952, la Fédération Française du Sport Automobile est l'une des fédérations sportives nationales agréées par le Ministère des Sports et de la Vie Associative.
- § La F.F.S.A. a pour objet d'organiser, de diriger et de développer la pratique du Sport Automobile ainsi que du Karting en France.
- § La F.F.S.A. est administrée pour des mandats d'une durée de quatre ans, par un Comité Directeur de trente membres élus par les représentants à l'Assemblée Générale des Associations Affiliées. Le Président de la Fédération est issu de ce Comité Directeur et est également élu par les représentants à l'Assemblée Générale.
- § Membre de la F.I.A., la F.F.S.A. est une de ses Associations Sportives Nationales (A.S.N.) les plus représentatives et les plus dynamiques. Organisatrice entre autres épreuves internationales, d'une manche du Championnat du Monde des Rallyes, la F.F.S.A. veille particulièrement à son positionnement sur l'échiquier international.
- § Par ailleurs, la FFSA dispose avec l'Auto Sport Academy d'un centre dédié à la formation des jeunes pilotes, des mécaniciens, des moniteurs de pilotages... et largement orienté vers l'international.
- § Les membres de la FFSA sont les Associations Sportives Automobiles (ASA) et les Associations Sportives de Karting (ASK), lesquelles sont obligatoirement rattachées à l'un des 19 Comités Régionaux de Sport Automobile (CRSA) ou à l'une des 17 Commissions Régionales de Karting (CRK) en fonction de la discipline.
- § En liaison permanente avec ces structures régionales et locales, l'administration de la FFSA se décompose en six grands pôles : Réglementation, Développement, Karting, Direction Technique Nationale, Juridique et Vie Fédérale, Administratif et financier

Comité Régional du Sport Automobile - C.R.S.A.

- § Les 20 Comités Régionaux du Sport Automobile (C.R.S.A.) sont les organes décentralisés de la F.F.S.A.
- § A ce titre, ils sont chargés de promouvoir l'éducation par les activités sportives.
Appelés ainsi à exercer une mission de service public, les Comités Régionaux réglementent, organisent, dirigent et développent la pratique du sport automobile.
- § Les principaux moyens d'action des Comités Régionaux de 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 C.R.S.A. regroupe des Associations Sportives Automobiles (A.S.A.). Pour prendre votre licence, vous devez obligatoirement vous affilier à 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.
- § De la même façon, les Associations Sportives Karting (A.S.K.) sont regroupées au sein des Commissions Régionales Karting (C.R.K.), elles-mêmes rattachées aux C.R.S.A.

Association Sportive Automobile - A.S.A.

- § Affiliées aux C.R.S.A., elles administrent le Sport Automobile au niveau du Licencié.
Elles délivrent les licences.
- § Elles supervisent les organisations en tant qu'Organisateurs Administratifs.

Association Sportive de Karting - A.S.K.

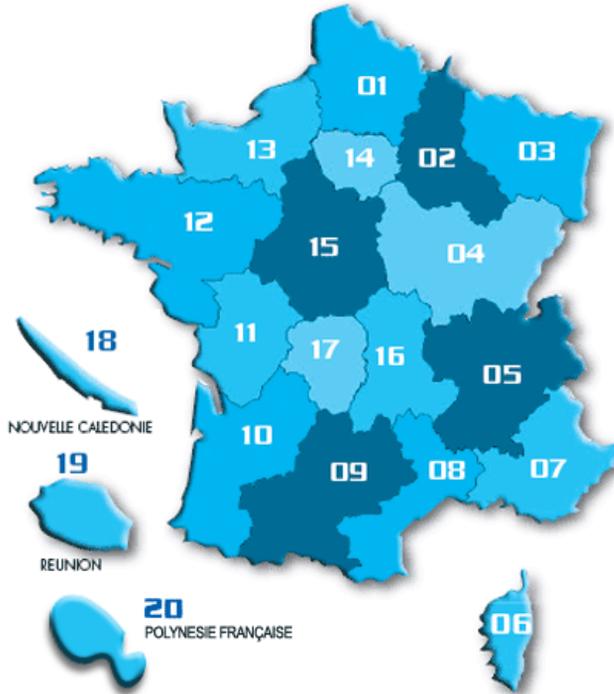
- § Affiliées aux C.R.S.A., elles administrent la pratique du Karting au niveau du Licencié.
Elles délivrent les licences.
- § Elles supervisent les organisations en tant qu'Organisateurs Administratifs.

Organisateurs Techniques

- § Les Ecuries et plus généralement tous les organismes divers et variés qui organisent les épreuves à proprement parlé (Cela peut être un Comité des Fêtes, une association...) sont les Organisateurs Techniques. **ILS NE SONT PAS RECONNUS OFFICIELLEMENT** par la F.F.S.A. et doivent 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.



Fédération Française du Sport Automobile **FFSA**



**20 COMITES REGIONAUX
DU SPORT AUTOMOBILE**

- 01 - Nord Picardie
- 02 - Champagne Ardenne
- 03 - Lorraine Alsace
- 04 - Bourgogne Franche Comté
- 05 - Rhône Alpes
- 06 - Corse
- 07 - PACA
- 08 - Languedoc Roussillon
- 09 - Midi Pyrénées
- 10 - Aquitaine
- 11 - Poitou Charentes
- 12 - Bretagne Pays de la Loire
- 13 - Normandie
- 14 - Ile de France
- 15 - Centre
- 16 - Auvergne
- 17 - Limousin
- 18 - Nouvelle Calédonie
- 19 - Réunion
- 20 - Polynésie Française



Association Sportive Automobile

**17 COMMISSIONS
REGIONALES DE KARTING**

- 01 - Nord Picardie
- 02 - Champagne Ardenne
- 03 - Lorraine Alsace
- 04 - Bourgogne Franche Comté
- 05 - Rhône Alpes
- 07 - PACA
- 08 - Languedoc Roussillon
- 09 - Midi Pyrénées
- 10 - Aquitaine
- 11 - Poitou Charentes
- 12 - Bretagne Pays de la Loire
- 13 - Normandie
- 14 - Ile de France
- 15 - Centre
- 16 - Auvergne
- 17 - Limousin
- 18 - Réunion



Association Sportive Karting

1. MILLE & UNE MANIERES DE VIVRE SA PASSION

Le sport automobile peut prendre de multiples facettes. En rallye ou en circuit, sur terre ou asphalte, avec l'objectif de se faire plaisir ou celui de devenir professionnel... Les possibilités peuvent varier à l'infini. Et vous, comment vivrez-vous 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'American 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 de route ou Directeur de course, Commissaire technique ou Chronométrateur, 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 y attend !

2. DEVENIR LICENCIE

- § Une licence Praticant 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).

Il existe deux catégories de licences :

- § Les licences Praticant 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.

LES LICENCES ENCADRANTS

CODE	APPELLATION LICENCE	CODE	APPELLATION LICENCE
EIPS	INTERNAT. PERSONNE SATELLITE	EICTST	INTERNAT. COMMISSAIRE TECHNIQUE STAGIAIRE
EIV	INTERNAT. VOLONTAIRE	EICTC	INTERNAT. COMMISSAIRE TECHNIQUE « C » AUTO
EID	INTERNAT. DIRIGEANT	EICTB	INTERNAT. COMMISSAIRE TECHNIQUE « B » AUTO
ENCST	NATIONALE COMMISSAIRE STAGIAIRE	EICTA	INTERNAT. COMMISSAIRE TECHNIQUE « A » AUTO
ENCOC	NATIONALE COMMISSAIRE « C »	EICTSTK	INTERNAT. COMMISSAIRE TECHNIQUE STAGIAIRE KARTING
EIRZT4X4	INTERNAT. RESPONSABLE ZONE TRIAL 4X4	EICTCK	INTERNAT. COMMISSAIRE TECHNIQUE « C » KARTING
EICOACPR	INTERNAT. COMMISSAIRE « A » CHEF POSTE ROUTE AUTO	EICTBK	INTERNAT. COMMISSAIRE TECHNIQUE « B » KARTING
EICOACPC	INTERNAT. COMMISSAIRE « A » CHEF POSTE CIRCUIT	EICTAK	INTERNAT. COMMISSAIRE TECHNIQUE « A » KARTING
ENCSST	NATIONALE STAGIAIRE OPTION COMMISSAIRE SPORTIF	ENCHST	NATIONALE CHRONOMETREUR STAGIAIRE
ENCSK	NATIONALE COMMISSAIRE SPORTIF KARTING	EICK	INTERNAT. CHRONOMETREUR KARTING
EICSK	INTERNAT. COMMISSAIRE SPORTIF KARTING	EICCR	INTERNAT. CHRONOMETREUR « C » ROUTE AUTO
EICS	INTERNAT. COMMISSAIRE SPORTIF	EICCC	INTERNAT. CHRONOMETREUR « C » CIRCUIT AUTO
ENDCST	NATIONALE STAGIAIRE OPTION DIRECTEUR DE COURSE	EICB	INTERNAT. CHRONOMETREUR « B » AUTO
ENDCK	NATIONALE DIRECTEUR DE COURSE KARTING	EICA	INTERNAT. CHRONOMETREUR « A » AUTO
EIDCK	INTERNAT. DIRECTEUR DE COURSE KARTING	EIM	INTERNATIONALE MEDICALE
EIDCD	INTERNAT. DIRECTEUR DE COURSE DRAGSTER	ENM	NATIONALE MEDICALE
EIDCR	INTERNAT. DIRECTEUR DE COURSE ROUTE AUTO	ENPTK	NATIONALE PARTENAIRE TECHNIQUE KARTING
EIDCCA	INTERNAT. DIRECTEUR DE COURSE CIRCUIT ASPHALTE	ENPT	NATIONALE PARTENAIRE TECHNIQUE AUTO
EIDCCT	INTERNAT. DIRECTEUR DE COURSE TERRE	NP	NATIONALE MEDIA

DROITS ET DEVOIRS DU COMMISSAIRE

Le Commissaire est appelé à officier dans l'ensemble des épreuves constituant le sport automobile : Circuits, Rallyes, Course de Côte, Rallycross, Auto-cross, Tout-terrain, Slaloms, Runs, Karting.....

L'obtention de sa licence correspond à un processus d'apprentissage et de formation, permettant de lui donner les outils et connaissances nécessaires à sa fonction.

Élément incontournable, le Commissaire est l'officiel le plus précieux pour une Direction de Course. C'est lui qui renseigne le Directeur de Course de tous les événements et incidents susceptibles de se produire dans la zone dont il a la surveillance.

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.

Toute Association Sportive Automobile ou Karting est en mesure d'indiquer le processus à suivre.

*Le Commissaire observe, ne juge pas, n'interprète pas la réglementation.
Il constate et rend compte.
En toute circonstance **il est tenu au devoir de réserve** de sa fonction.*

Respect de l'engagement : si vous ne pouvez pas honorer celui-ci
PREVENEZ le plus tôt possible.

Respect des règlements, des consignes écrites et verbales.

Respect des horaires : attention au délai de routes, à la panne, ...

Respect des personnes : officiels, concurrents, pouvoir public, presse, public, ...

LE COMMISSAIRE STAGIAIRE

- Le **Commissaire stagiaire** est en période d'apprentissage, il ne doit jamais se trouver seul et doit constamment être guidé par un Commissaire expérimenté.
- Ne perdons jamais de vue que le Sport Auto est un « **Sport à Risques** ».
- Durant sa formation, il ne peut être tenu pour responsable des faits ou gestes
- Le but : acquérir l'expérience et appréhender les différents postes de sa future fonction de Commissaire.

Un commissaire stagiaire peut officier sur l'ensemble des épreuves fédérales (Circuit, Route, Karting). En période de formation, il ne peut être tenu responsable de faits ou gestes d'ordre sportif. Dès l'ouverture d'un meeting le commissaire stagiaire doit être placé **sous la Responsabilité** d'un Commissaire ou d'un Chef de poste.

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, ...),
- § Tenu au devoir de réserve de sa fonction.



Encadré et guidé par un Commissaire Expérimenté ou par un Chef de Poste, le Commissaire Stagiaire doit, avant tout, pour progresser **ACCEPTER D'APPRENDRE**

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 simple (radio, téléphone)

LE COMMISSAIRE

Le **Commissaire** est un acteur de la Direction de Course, sa fonction principale est de prévenir et de réduire au minimum tous les incidents pouvant occasionner le ralentissement ou l'arrêt d'une épreuve.

*"Quelles que soient les raisons pour lesquelles vous avez choisi ce rôle actif, celui-ci implique l'acceptation d'une certaine discipline **librement consentie** compte tenu des multiples obligations qu'elle impose".*

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 son rôle et la tâche à accomplir,
- § Assurer la mission quelque soit les circonstances, (météo, emplacement, humeur, ...)
- § Soucieux de l'image représentée (tenue, attitude, paroles, ...),
- § Tenu au devoir de réserve de sa fonction.

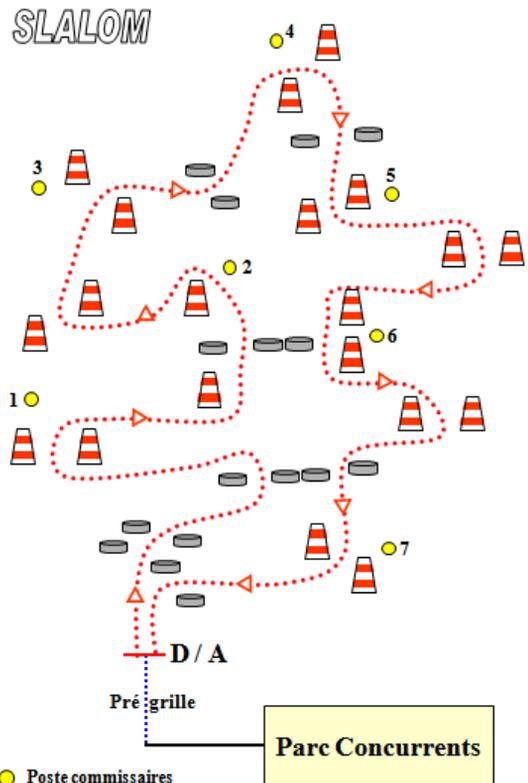
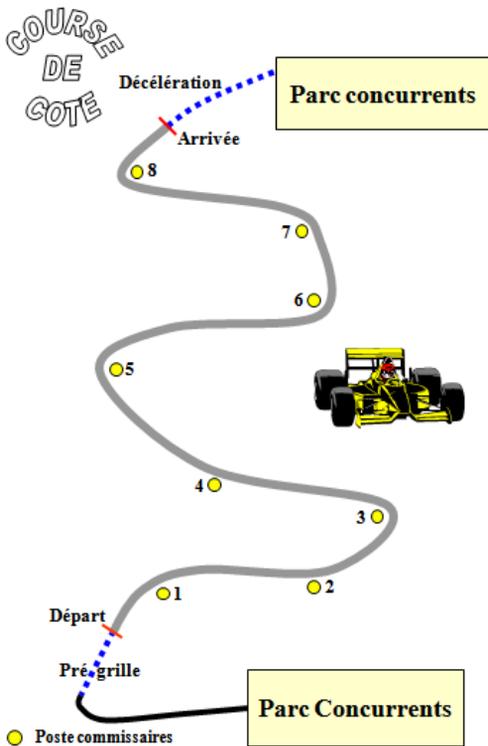
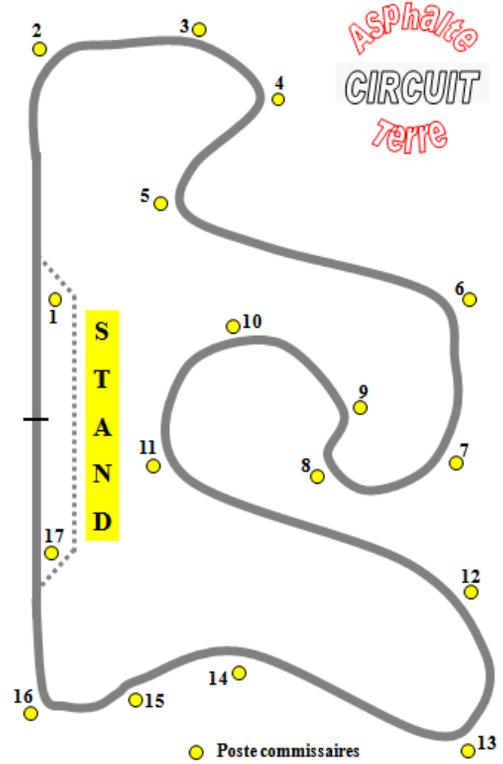
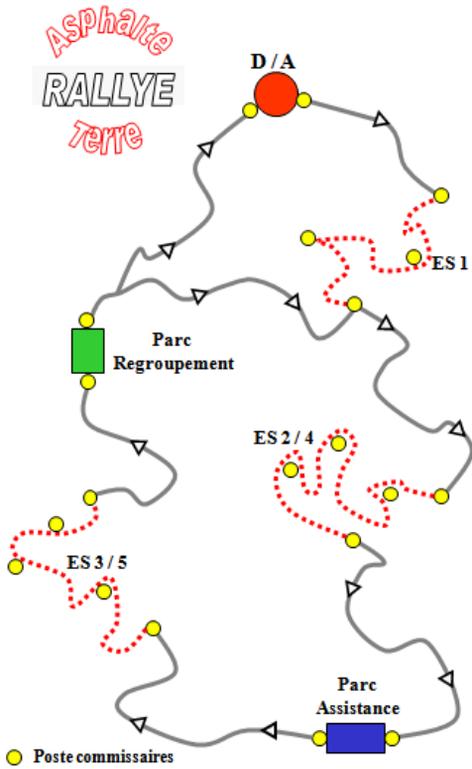
*Les commissaires occupent sur la piste ou le long du parcours routier des postes qui leur sont désignés par le Comité d'organisation ou la Direction de course. Dès l'ouverture d'un meeting chaque commissaire est placé **sous les ordres** du Directeur de course.*

ROLE:

- § Informer les concurrents de tous dangers non-prévisibles par eux-mêmes (drapeaux),
- § Contrôler du point de vue sportif les concurrents (parc, horaire, passage, infraction, ...),
- § Assurer la sécurité des concurrents et des spectateurs (intervention),
- § Maintenir la route ou la piste dans son état initial (nettoyage, déblaiement ...)
- § Se renseigner sur les causes de l'arrêt d'un concurrent (panne, abandon, ..)
- § Rendre compte à la Direction de course de tous incidents (rapport).

LES EPREUVES

Il existe 4 grandes familles d'Epreuves



LES DRAPEAUX

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

- Drapeau rouge : 80 x 100 cm
- Autres drapeaux : 60 x 80 cm

LES DRAPEAUX DE DIRECTION DE COURSE



CIRCUIT	ROUTE	TOUT-TERRAIN	KARTING
Ouverture de la Piste. Début des Essais Départ de la Course	1- Course de Cote : Ouverture de l'Epreuve 2- Rallye : Il est apposé sur les portières de la voiture de Direction de course sous forme d'Autocollants)	Ouverture de la Piste. Début des Essais Départ de la Course	Ouverture de la Piste. Départ de la Course ou des Essais chronos



CIRCUIT	ROUTE	TOUT-TERRAIN	KARTING
Signal d'Arrêt en fin de Course, d'Essais, de Chronos	1- Course de Cote : Signal de fin d'Epreuve 2- Rallye : Il est apposé sur les portière de la voiture de Direction de course sous forme d'Autocollants)	Signal d'Arrêt en fin de Course, d'Essais, de Chronos, de fermeture de piste en cas d'interruption temporaire.	Signal d'Arrêt en fin de Course, d'Essais, de Chronos



CIRCUIT	ROUTE	TOUT-TERRAIN	KARTING
Ce drapeau est présenté AGITE Signal d'arrêt absolu Doit rejoindre ses stands à allure réduite . Tous dépassements sont interdits Il est délégué, en général, dans les postes Commissaires Il ne peut être présenté QUE sur ordre de la « D.C. »	1- Course de Cote : Présenté AGITE -Lors du passage de la D.C. , si problème au poste -Signal d'arrêt absolu si obstruction TOTALE de la piste ou accident grave Il est présenté sur décision du Chef de Poste ou se situe l'Événement et doit redescendre à vue jusqu'au départ 2- Rallye : Pas d'utilisation	Ce drapeau est présenté AGITE Signal d'interruption d'une course, Ralentir, ne plus dépasser, rouler à allure réduite, suivre les indications des Commissaires. Il est délégué dans les poste Commissaire et ne peut-être présenté QUE sur ordre de la « D.C. »	Ce drapeau est présenté AGITE Signal d'interruption d'une course, ralentir, ne plus dépasser, rouler à allure réduite, s'arrêter à l'endroit indiqué par le directeur de course au briefing. Les Commissaires agitent leurs drapeaux jaunes pour signaler l'arrêt de la course.

Drapeaux toujours présentés **IMMOBILES** accompagnés d'un panneau indiquant le numéro de course de la voiture ou du kart concerné



+ N° DU VEHICULE

	CIRCUIT	ROUTE	TOUT-TERRAIN	KARTING
<p>Présenté FIXE Incident (Perte d'un élément mécanique ou de carrosserie , voiture en feu...) ne semblant être décelé par le Pilote. Arrêt au stand au prochain passage pour la voiture portant ce N°</p>	Sans Utilisation	Présenté FIXE Incident (Perte d'un élément mécanique ou de carrosserie , voiture en feu...) ne semblant être décelé par le Pilote. Arrêt au stand au prochain passage pour la voiture portant ce N°	Incident (Perte d'un élément mécanique ...) ne semblant être décelé par le Pilote. Arrêt au stand au prochain passage pour le kart portant ce N°	
	CIRCUIT	ROUTE	TOUT-TERRAIN	KARTING
<p>Présenté FIXE Avertissement pour conduite non sportive, pour la voiture portant ce N°</p>	Sans Utilisation	Présenté FIXE Avertissement avant exclusion pour conduite non sportive, pour la voiture portant ce N°	Présenté FIXE Avertissement pour conduite non sportive, pour le kart portant ce N°	
	CIRCUIT	ROUTE	TOUT-TERRAIN	KARTING
<p>Présenté FIXE Signal d'arrêt pour la voiture portant ce N°</p>	Sans Utilisation	Présenté FIXE Signal d'arrêt pour la voiture portant ce N°	Présenté FIXE Signal d'arrêt pour le kart portant ce N°	



+ N° DU VEHICULE



+ N° DU VEHICULE

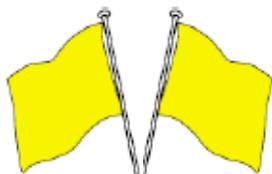
DRAPEAUX A DISPOSITION DES COMMISSAIRES



CIRCUIT	ROUTE	TOUT-TERRAIN	KARTING
<p>Présenté FIXE À une voiture sortant des stands. Présenté AGITE 1- Durant les essais : Une voiture plus rapide s'apprête à vous doubler. Cédez le passage de toute urgence 2- Durant la course : Vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance. Laissez la passer</p>	<p>Présenté AGITE 1- Course de Côte au Concurrent le moins rapide lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler 2- Rallye Pas d'utilisation sauf Epreuves Spéciales en boucle où son usage est recommandé</p>	<p>Présenté AGITE 1- Durant les essais : Une voiture plus rapide s'apprête à vous doubler. Cédez le passage de toute urgence 2- Durant la course : Vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance. Laissez la passer</p>	<p>Présenté AGITE Uniquement par la Direction de Course Aux Pilotes qui vont être doublés avec un tour de retard au minimum Gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs Pilote(s). Cédez le passage</p>



CIRCUIT	ROUTE	TOUT-TERRAIN	KARTING
<p>Présenté AGITE 1- Un drapeau : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction 2- Deux drapeaux : Réduisez 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 (FIA) NB : Ces drapeaux ne devraient être présentés par le même Commissaire qu'au poste se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux</p>	<p>Présenté AGITE : 1- Rallye & Course de Côte 1- Un drapeau : Réduisez votre vitesse. Soyez prêt à changer de direction Il y a un danger sur la route ou au bord de la route 2- Deux drapeaux : 1- Rallye : Pas d'utilisation 2- Course de Côte : Réduisez votre vitesse. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue partiellement ou totalement la route NB : Pas d'usage dans les épreuves FIA</p>	<p>Présenté AGITE : durant 2 Tours : 1- Un drapeau : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas jusqu'à l'obstacle. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur la piste ou sur le bord de la piste 2- Deux drapeaux : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas jusqu'à l'obstacle Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste</p>	<p>Présenté FIXE 1- Un drapeau : Danger, réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Début de zone neutralisée Présentés AGITES : 2- Deux drapeaux : Danger grave, défense de dépasser. Soyez prêt à stopper NB : Ces drapeaux ne devraient être présentés par le même Commissaire qu'au poste se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux</p>





CIRCUIT	ROUTE	TOUT-TERRAIN	KARTING
Présenté IMMOBILE Changement d'adhérence quelle qu'en soit la cause	Présenté IMMOBILE 1- Course de Cote Changement d'adhérence quelle qu'en soit la cause 2- Pas d'utilisation en rallye	Présenté IMMOBILE Il ne doit être présenté qu'après arrosage de la piste	Présenté IMMOBILE Changement d'adhérence quelle qu'en soit la cause



CIRCUIT	ROUTE	TOUT-TERRAIN	KARTING
Présenté AGITE Fin de zone neutralisée ou Retour de la piste à son état d'origine Tous les postes signalent que la piste est « claire » pendant le tour de reconnaissance et le tour de formation	Présenté AGITE 1- Course de Cote : Tous les postes signalent que la piste est « claire » Retour à son état d'origine 2- Rallye Pas d'utilisation	Présenté AGITE Tous les postes signalent que la piste est « claire » Pas de présentation après un drapeau Jaune sauf en endurance	Présenté AGITE Fin de zone neutralisée. Ce drapeau peut-être utilisé pour indiquer le début d'une séance d'essais ou le départ des tours de formation



CIRCUIT	ROUTE	TOUT-TERRAIN	KARTING
Présenté AGITE Véhicule d'intervention. Vous allez rattraper un véhicule beaucoup plus lent et peut-être être sérieusement gêné	Présenté AGITE 1- Course de Cote : Véhicule d'intervention. Vous allez rattraper un véhicule beaucoup plus lent et peut-être être sérieusement gêné 2- Rallye : Utilisation facultative	Présenté AGITE Demande d'assistance médicale.	Présenté AGITE Présence d'un kart au ralenti sur la piste



- Û La signalisation prévue au niveau des postes de Commissaires de piste peut-être complétée ou remplacée par des feux homologués par la FFSA. Ceux-ci devront être placés de manière à ne pas constituer un obstacle dangereux et être dans la ligne suivie par le regard des Pilotes en conditions de course.
- Û L'allumage et l'extinction de ces feux seront commandés par les Commissaires, Chef de Poste et/ou par le PC de la Direction de Course. Il est recommandé que les feux rouges ne puissent être commandés, exclusivement, que depuis le PC de la Direction de Course.
- Û Pour améliorer la visibilité des feux, il est recommandé que ceux-ci soient placés au centre d'une surface de couleur noire, dimensions minimales 50cmx50cm

DRAPEAUX UTILISES EN KARTING PRESENTES PAR LA « .DC. »



Faux Départ



+ N° DU KART

Arrêt pour un Pilote avant qu'il soit doublé ou quand il a été doublé.
Ce drapeau doit être utilisé dans les repêchages pré-finales et finales,



Intervention des services de secours, ralentissement immédiat.
Pendant toute la durée de présentation de ce drapeau, la course est neutralisée sur la partie de circuit balisé par les drapeaux jaunes signalant le danger. Il est donc formellement interdit de doubler dans cette portion

PRESENTATION DES DRAPEAUX



Agité avec assurance
(Mouvement ample en « 8 »)

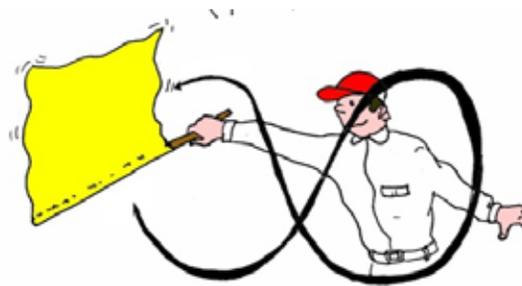


Doublément des
drapeaux agités

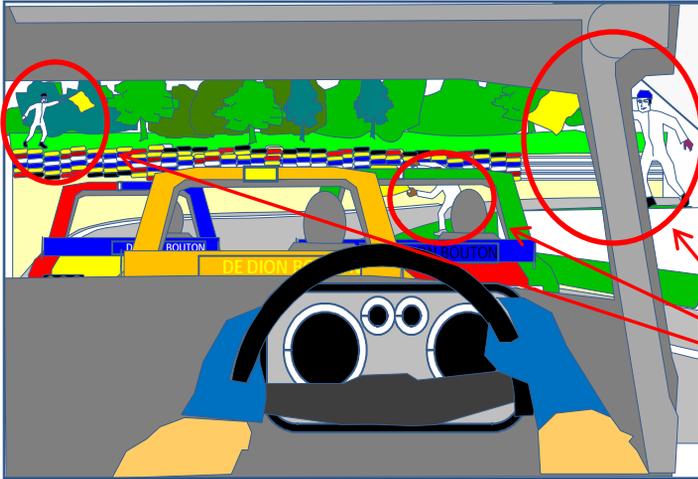


Fixe (Veiller en cas de vent à
maintenir le drapeau tendu)

ATTENTION AU VENT !!!

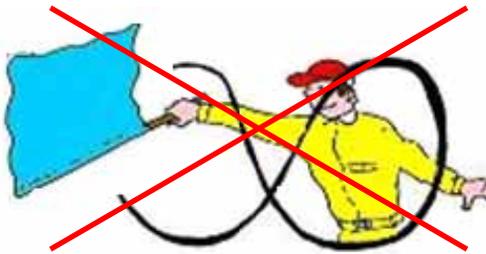


Pour éviter que le drapeau **AGITE** ne s'enroule autour du manche
Faites des gestes amples



Dans ce fatras de couleurs, et pour éviter les confusions, ne portez pas de vêtements pouvant rappeler la couleur des drapeaux de signalisation.

LE PORT D'UNE COMBINAISON JAUNE, PAR EXEMPLE, EST A PROSCRIRE, TOUT COMME LES VETEMENTS DE COULEUR ROUGE

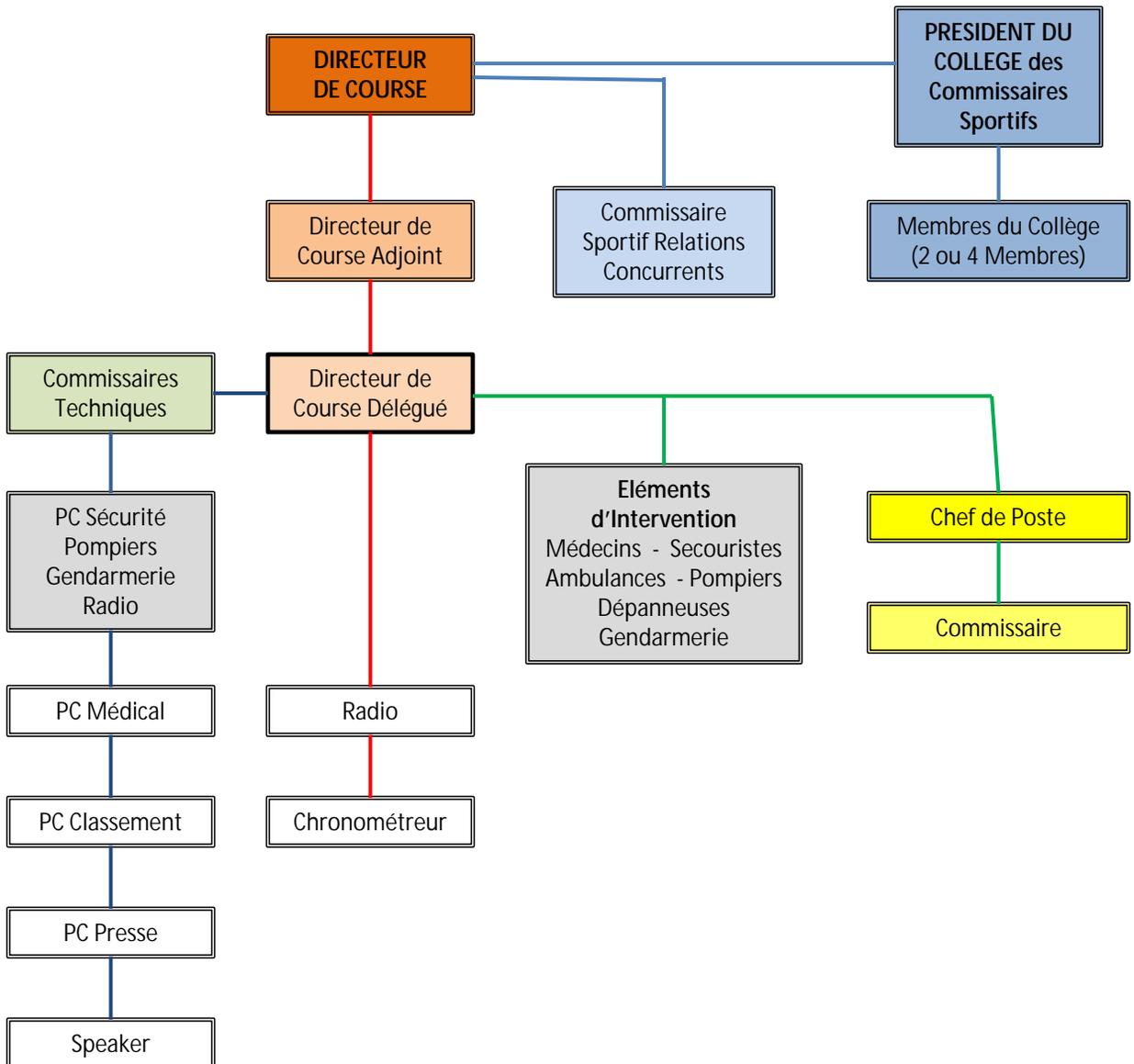


**En course, tout comme lors des essais, ça va vite, très vite !!
En gros, voici ce que qu'aperçoit un pilote depuis son poste de conduite
Sachez vous montrez persuasif lorsque vous devez lui présenter un drapeau**

ORGANISATION SPORTIVE DES EPREUVES

POUVOIR EXECUTIF

POUVOIR LEGISLATIF



PREMIERE PARTIE

CIRCUIT ASPHALTE

&

TOUT-TERRAIN



Copyright – T. COULON

SOMMAIRE CIRCUIT

UN PEU DE VOCABULAIRE	Page 21
LA TENUE & SES ACCESSOIRES	Page 24
AVANT L'EPREUVE	Page 26
BRIEFING AUX EQUIPIERS	Page 28
EN POSTE DURANT L'EPREUVE	Page 31
CIRCUIT ASPHALTE	Page 33
PRESCRIPTIONS CIRCUIT	Page 44
L'IMPLANTATION DU POSTE	Page 46
LES PROCEDURES	Page 49
SIGNALISATION LUMINEUSE....	Page 55
LES PENALITES	Page 62
CIRCUIT « TOUT-TERRAIN »	Page 64



UN PEU DE VOCABULAIRE

Afin de mieux appréhender le milieu dans lequel vous allez évoluer, il est nécessaire d'en connaître le vocabulaire.... Même si parfois cela est rébarbatif !!!

1. ORGANISATION GENERALE

F.I.A.

Fédération Internationale du Sport Automobile. C'est l'instance mondiale du Sport automobile

A.S.N.

Autorité Sportive Nationale reconnue par la FIA comme seule détentrice du pouvoir sportif dans un pays. En France c'est la F.F.S.A.

F.F.S.A.

Fédération Française du Sport Automobile. Elle a reçu délégation du Ministère des Sports de l'Etat Français

C.R.S.A.

Comité Régional du Sport Automobile. Ils sont les Organes décentralisés de la FFSA.

Ils 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 le CRSA dont ils dépendent

A.S.A.

Association Sportive Automobile. C'est un lieu d'information et de demande de licences. Elles sont des Organismes d'Epreuves

COMPETITION

Une Compétition est une épreuve à laquelle prend part une automobile dans un but de compétition ou est donnée une nature compétitive par publication de résultats

MEETING

On désigne par « Meeting » une manifestation regroupant plusieurs épreuves

EPREUVE comporte :

- Des vérifications administratives et techniques.
- Des essais libres et facultatifs
- Une ou plusieurs courses

COUPE, TROPHEE, CHALLENGE & SERIES

Une Coupe, un Trophée, un Challenge ou une Série peuvent être constitués de plusieurs épreuves soumises aux mêmes règlements, ou d'une seule épreuve.

CONCURRENT

Personne physique ou morale engagée dans une compétition et obligatoirement titulaire d'une licence

CONDUCTEUR

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

LIGNE DE DEPART

Ligne de contrôle initiale avec ou sans chronométrage

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.

2. CIRCUIT (Asphalte / Terre)

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

GRILLE DE DEPART

Emplacement de la piste sur lequel les Concurrents viennent se placer dans l'ordre des temps réalisés durant les essais qualificatifs

TOUR DE RECONNAISSANCE

Tour de circuit que les Pilotes effectuent à la sortie de la pré-grille pour venir se mettre sur la grille de départ

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

ROUTE DE COURSE

Partie de la piste matérialisée par 2 bandes blanches ou des bordures et délimitant la zone où doit se dérouler la course

BAC A GRAVIER

Espace à l'extérieur des courbes, rempli de graviers et chargé de ralentir les voitures en perte de vitesse

DECELERATION

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

ZONE DES STANDS

Emplacement d'arrêt des véhicules mis à disposition des Concurrents sur un secteur dénommé zone des stands

PACE-CAR

Voiture chargée de réguler l'allure du peloton durant le tour de formation lors des procédures de départ

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

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)

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....

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....

LA TENUE & SES ACCESSOIRES

Combinaison en coton
Fermeture Fermée
Manches Baissées
= Sécurité

&

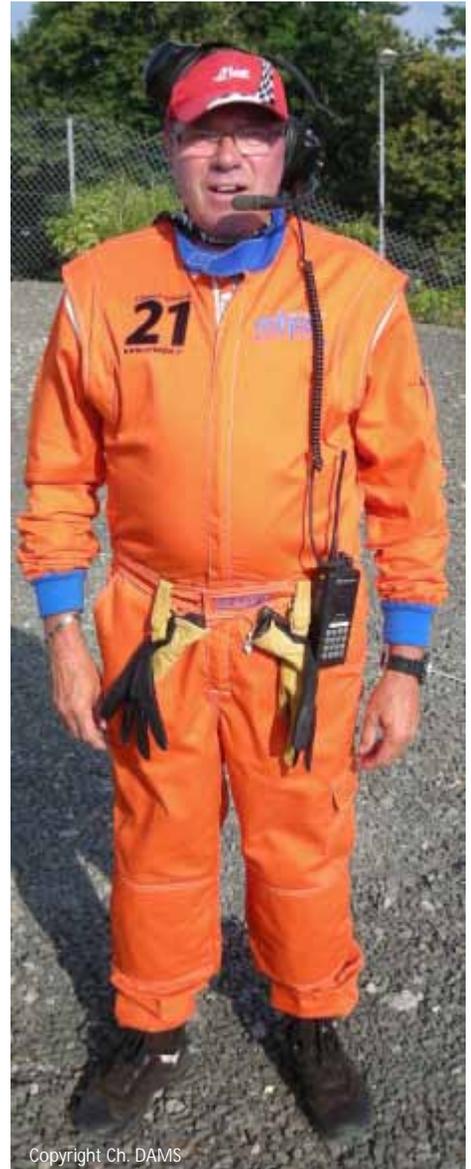
Vêtement adapté aux conditions
météorologiques

Panoplie :

- Ø Chaussures montantes
- Ø Gants cuir épais (Enfilés une fois que les voitures tournent)
- Ø Casquette à large visière
- Ø Sifflet
- Ø Lunette de soleil
- Ø Montre
- Ø Carnet + stylo
- Ø Licence
- Ø Coupe-sangle
- Ø Casque / Bouchon anti-bruit
(Surtout si vous vous trouvez sur la ligne de départ)

Proscrire :

- Ø *les couleurs pouvant se confondre avec celles des principaux drapeaux, (LE JAUNE, LE ROUGE)*
- Ø *les tissus inflammables.(Synthétiques)*



Copyright Ch. DAMS

AVANT L'ÉPREUVE

1. LORSQUE JE REÇOIS MA LETTRE DE PARTICIPATION

- § Je lis ma lettre de participation et c'est en parfaite connaissance que j'accepte (ou non) les conditions qui me sont proposées (Horaires, accueil, hébergement, éventuellement affectation au poste...).
- En tout état de cause, on ne conteste plus ces conditions après. !!**
- § J'informe de mes intentions l'Organisateur ou le Responsable Commissaires, en répondant au courrier (par lettre, fax ou e-mail). Le téléphone est déconseillé (la parole est volatile, les écrits restent)

2. AVANT DE PARTIR DE LA MAISON

- § Je tiens mes engagements (Je reste ainsi crédible).
- § Je quitte mon domicile suffisamment tôt pour respecter les horaires de convocation prévus, et prudemment je respecte les limitations de vitesse en vigueur, sur mon parcours
- § Je préviens, impérativement et immédiatement, l'Organisateur ou le Responsable des Commissaires, si un événement imprévu m'empêche d'être présent. (Je suis respectueux).
- § Je dois, comme tout bon Commissaire, m'assurer 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...), j'ai prévu 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. Commissaires /Chefs de Poste

- § Toujours respectueux des horaires de convocation, prévus, je me rends, immédiatement, au « Pointage 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 le circuit, j'accède à mon poste en roulant à allure raisonnable dans le sens de l'épreuve, en respectant les éventuelles personnes se trouvant sur la piste

3.2. Chefs de Poste

- § Si je suis désigné « Chef de Poste », je récupère mon dossier contenant,
 - Les consignes du poste
 - La liste de mes co-équipiers,
 - Une liste des engagés.
- § Je prends connaissance des consignes particulières
- § Je prends possession de mes moyens de transmission et du matériel, si celui-ci n'est pas distribué dans les postes.
- § J'assiste au briefing du Directeur de Course et/ou du Responsable Commissaire
- § Je demande l'heure officielle (Horloge Parlante **3699**) et règle ma montre en conséquence.

4. EN POSTE, AVANT L'EPREUVE

4.1. Commissaires

- § Je bâtis ma réputation sur le sérieux de mon comportement
- § Je respecte les emplacements déterminés par l'Organisation (Instruction commissaires, marquages au sol, panneaux...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
- § La combinaison doit être correcte, manches baissées, fermeture fermée jusqu'en haut.
- § Les gants doivent être à votre ceinture (**Tant que l'épreuve n'a pas débuté**)
Ils seront enfilés durant le temps que les voitures tourneront
- § Sifflet autour du cou et coiffé d'une casquette...sans oublier carnet et stylo
- § Vous devez également avoir sur Vous, votre licence.

N'oubliez jamais, qu'à tout moment, vous êtes sous les regards du Public, de la Presse, que vous pouvez recevoir la visite d'un Observateur.....
et être jugé.



Je prévois également de
quoi me protéger du
bruit

- § Je fais l'inventaire du matériel mis à la disposition du poste
- § 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
- § 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

4.2. Chef de poste

De retour au poste,

- § Je fais l'appel de mes Co-équipiers,
- § Je remplis la feuille de présence en inscrivant le nom de mes Co-équipiers, leur n° de licence, code ASA.....*(Je n'oublie pas de la signer en bas de page)* ainsi que les cartons de pointage.
- § Je vérifie la tenue et l'équipement de chacun, ainsi que la licence
(Ces tâches peuvent éventuellement être déléguées à l'Adjoint)
- § Je prends contact avec les postes amont et aval, afin de déterminer les limites de mes zones d'action
- § J'étudie, lors des essais, la trajectoire de course.
 - Ceci me permet d'implanter correctement mon emplacement de signalisation. (La signalisation doit être aperçue par les pilotes, avant la zone de freinage.)
 - Je peux supposer, ainsi, les zones probables de sortie de route.
- § Je détermine les zones d'évacuation des véhicules en panne.
- § J'organise le poste et définis les fonctions de chacun.
- § J'organise « le tour par tour »
- § Je désigne, dans la mesure où l'effectif le permet, quelqu'un d'expérimenté pour assister un Commissaire Stagiaire afin de parfaire sa formation.
- § Je réunis mes co-équipiers et leur fais un briefing *(Voir Briefing type)*
- § Je leur transmets les consignes particulières **(Ce point ne doit être traité à la légère)** et leur communique l'heure officielle
- § Je prends contact avec les services annexes (s'il y en a, à mon poste) (Pompiers, Secouristes, dépanneuse, ...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 radio et téléphoniques, je rends compte à la Direction de Course que le poste est opérationnel



Copyright – Ch. DAMS

BRIEFING AUX EQUIPIERS

1. PREAMBULE

- § Je réunis l'ensemble de mes Equipiers et leur transmets les instructions et informations nécessaires (Points de règlement particulier...etc.) au bon déroulement de l'épreuve, communiquées lors du briefing de la Direction de Course, auquel j'ai assisté



(CE TYPE D'INFORMATION NE DOIT PAS ETRE TRAITÉ À LA LÉGERE.)

- § J'en profite, également, pour communiquer l'heure officielle (3699)

2. ORGANISATION DU POSTE

- § Désignez un Adjoint, si le Poste comporte un effectif important
- § Rappelez les consignes particulières et les règlements de course (*fort de votre présence au briefing Direction de Course*)
- § Désignez un Commissaire expérimenté pour la formation des Stagiaires (S'il y en a)
- § Assignez une fonction précise à chacun (Signalisation, intervention, extincteur, ...)
- § Précisez l'emplacement des matériels mis à disposition, en particulier pour les épreuves nocturnes.

3. LA SIGNALISATION

- § Exigez que vos Signaleurs soient très persuasifs envers les Pilotes
- § Au passage, rappelez que la meilleure position pour les Signaleurs est en Vis-à-vis
- § Précisez 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
- § Rappelez la nécessité de présenter un drapeau **VERT AGITE**, le plus près possible après l'accident
- § Rappelez les cas où il sera souhaitable de mettre en place une canalisation aux drapeaux **JAUNES** agités
- § Précisez les cas particuliers pour les épreuves nocturnes
- § Rappelez la procédure « Safety-Car ».

SIGNALEURS :

POUR PLUS DE SECURITE & D'EFFICACITE ADOPTEZ LA POSITION « EN VIS-A-VIS »



Copyright – Ch. DAMS



Copyright – T. COULON

Casqués et sanglés, engoncés dans leurs sièges, pensez que les Pilotes ont souvent une vue plutôt réduite à cette hauteur ...

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

4. L'INTERVENTION

- § Précisez que toute intervention se fait sur ordre et sous la direction du Chef de Poste et qu'en tout état de cause, jamais sans avoir vérifié au préalable que la signalisation est bien en place
- § Expliquez la nécessité absolue de n'intervenir sur la piste qu' **EN TOUTE SECURITE**
- § Expliquez qu'en intervention, il est préférable de se situer de façon que la voiture fasse écran.
- § Définissez les codes visuels et sonores lors des interventions



Pour **INTERVENIR**,
des petits coups de
sifflets brefs.....
TOUJOURS VERIFIER
QUE LA
SIGNALISATION EST
BIEN EN PLACE,
avant de vous élaner



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

- § Rappelez qu'un pilote peut se dépanner lui-même, sans aide extérieure
- § Exigez qu'après chaque séance d'essais et chaque course, la piste soit inspectée

5. CONSIGNES DE SECURITE

- § Il convient de rappeler que le sport auto est un sport à risques et que l'on doit, en conséquence être vigilant.
- § Restez dans la zone qui vous été désignée
- § Ne tournez jamais le dos à la piste,
- § Ne vous appuyez pas sur le rail de sécurité *(On le répète jamais assez)*



DANGER



- § Gardez son sang froid en toutes circonstances, ne vous précipitez pas, ne vous affolez pas et bien sûr, ne vous exposez pas.
- § Ne traversez la piste qu'en cas d'extrême nécessité
- § Ne restez pas groupés



NE RESTEZ PAS GROUPÉS

vous risquez d'être victime d'un « Strike »...
 Vous êtes sur le bord d'une piste,
 pas au bowling



- § Ne touchez pas à un blessé, ce n'est pas votre rôle, mais vous devez assister le Service médical
- § Ne tournez jamais le dos à la piste, autant faire ce peut regardez toujours les voitures venir (Sauf le Signaleur au « Jaune »)

6. COMPORTEMENT

- § Signifiez que le sérieux est de rigueur pendant les essais et la course
- § Imposez le respect mutuel entre toutes les personnes, Commissaires, Photographes, Autres...
- § Bannissez l'utilisation des appareils photos, caméscopes, téléphones portables tant que vous êtes en poste
- § Exigez le rangement et le nettoyage du poste en fin d'épreuve

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

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

8. Briefing aux Secouristes et/ou Pompiers

- § Présentez-vous au Responsable ou Gradé
- § Définissez l'emplacement de l'ambulance pour qu'elle ne soit pas gênée lors d'une évacuation
- § Vérifiez que le moteur de l'ambulance démarre sans difficulté
- § Vérifiez que le chauffeur connaît bien l'itinéraire d'évacuation et de retour au poste
- § Renseignez-vous sur les moyens à disposition (Médecin, Infirmiers, Secouristes...)
- § Informez-vous s'ils disposent de moyens radio spécifiques
- § Expliquez qu'en cas d'accident, ils doivent se tenir prêts à intervenir avec leur matériel
- § Précisez la nécessité de prendre en charge un Pilote, même s'il est apparemment indemne
- § Exigez d'être informé, rapidement, de l'état d'un Pilote, afin d'en avertir la Direction de Course
- § Précisez que toutes interventions se font sous l'autorité du Chef de Poste



EN POSTE PENDANT LA COURSE

1. COMMISSAIRE

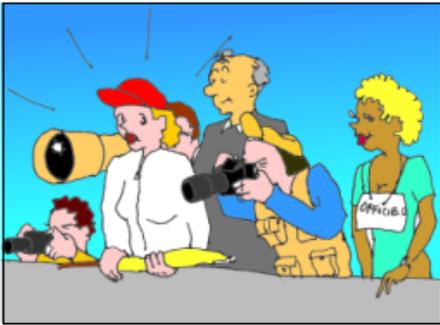
- § Veillez au strict respect des consignes et à l'application de la réglementation
- § Assurez la sécurité des Pilotes



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

- § Soyez vigilant
- § Ne tournez jamais le dos à la piste
- § Ne vous appuyez pas sur le rail

On ne le répétera jamais assez !!



Si des Photographes ou des Officiels vous empêchent de dégager en cas de nécessité et/ou gênent vos mouvements, demandez leur, fermement, de partir...**mais toujours avec courtoisie**

- § Faites respecter un espace vital

Votre fonction implique que vous devez :

- § Surveillez la zone d'action du poste
- § Appliquez une signalisation adaptées en fonction des événements
- § En toutes circonstances, conservez votre calme et faites preuve de sang froid
- § N'intervenez que sur ordre de votre Chef de Poste, mais vérifiez avant de vous élancez que la signalisation appropriée est bien mise en place (Drapeau Jaune)
- § Informez votre Chef de Poste de toutes anomalies constatées

2. CHEF DE POSTE

En poste, Vous devrez veiller :

- § Au bon déroulement sportif de l'épreuve
- § A l'application des consignes définies en briefing
- § Qu'aucun élément extérieur ne perturbe le déroulement de l'épreuve
- § En permanence sur la bonne tenue et le comportement de vos Equipiers

Il vous sera nécessaire de :



Copyright – Ch. DAMS

- § Diriger avec calme et sang froid, les opérations d'intervention et de signalisation
- § Transmettre par radio, distinctement et sans crier, tous les incidents, accidents ou abandons

Les informations secondaires seront communiquées via téléphone (Dans la mesure où le poste en est équipé)

- § D'effectuez ou faire effectuer le tour par tour
- § Encadrer et former les « Commissaires Stagiaires »
- § Rédiger des rapports écrits sur les incidents le nécessitant

APRES LA COURSE

Quelques points encore ...

- § Demander à ce que personne ne quitte le poste avant le passage du drapeau à damiers
- § Demander à faire rassembler l'ensemble du matériel afin d'en faciliter le ramassage et/ou le rangement
- § Faire nettoyer le poste (C'est tout de même mieux de laisser l'endroit propre)
- § Remettre « la feuille de poste » **complétée (N° licence, N°ASA, présence aux essais, à la course), signée**, éventuellement un rapport sur les prestations de ses Equipiers, la radio au Responsable des Commissaire, lors de son passage
- § Sans omettre de lui rendre les clés du poste si celui-ci ferme à clé

CIRCUIT ASPHALTE LES DRAPEAUX – QUAND LES UTILISER

1. LA SIGNALISATION DANS UN POSTE COMMISSAIRES

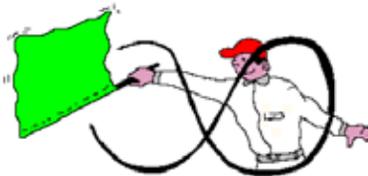
§ Le Commissaire délégué au drapeau Jaune (Appelé aussi « Le Verrouilleur ») est Responsable de la sécurité du poste et de son virage.

**QUOI QU'IL ARRIVE, LE SIGNALEUR NE DOIT JAMAIS QUITTER SON POSTE
IL EST LE GARANT DE LA SECURITE DE SES CO-EQUIPIERS
NOTAMMENT LORS DES INTERVENTIONS.
IL DOIT RESTER VIGILANT, EN TOUTES CIRCONSTANCES**

La position du Verrouilleur est à ce point figé :

- § Qu'aux premiers tours d'essais,
- § De reconnaissance et de formation,

il doit présenter un drapeau **VERT AGITE**, afin de permettre aux Pilotes de repérer l'emplacement de la signalisation.



**AYEZ DES GESTES AMPLES,
EXEMPT D'HESITATIONS**

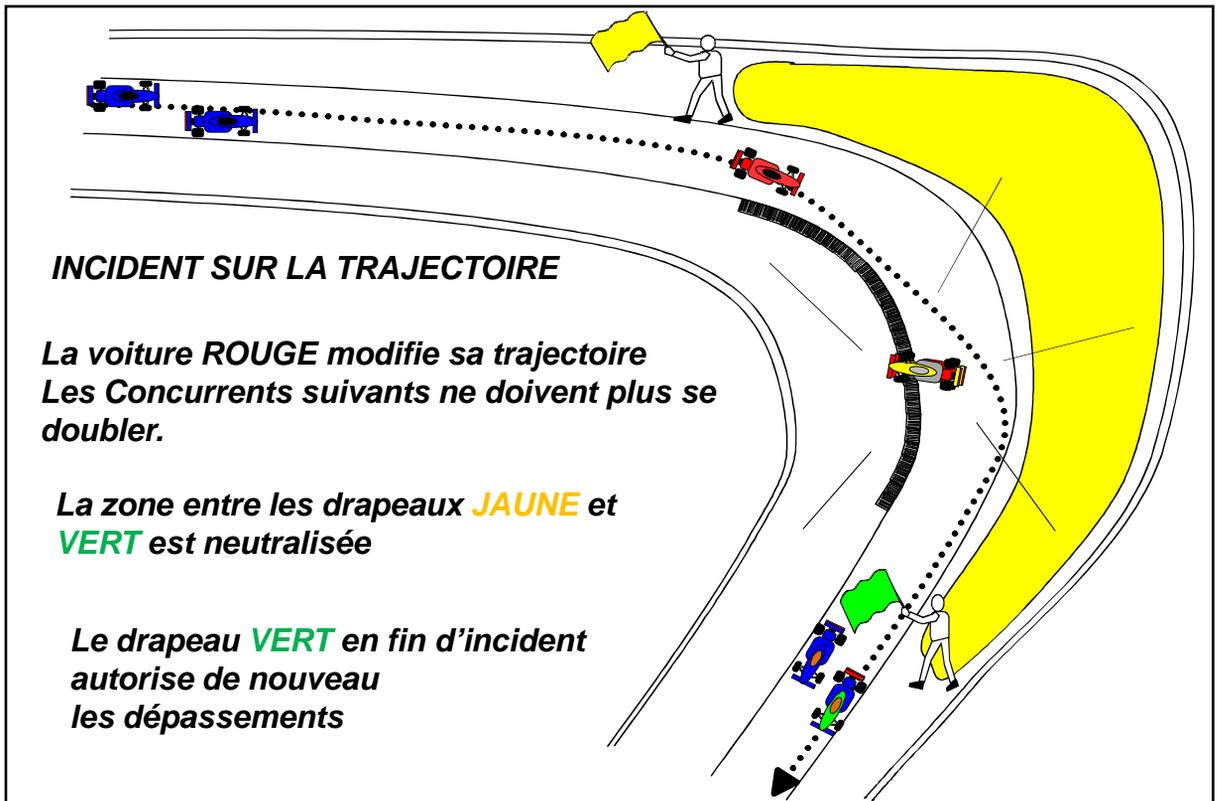
Un drapeau doit toujours être perçu par les Pilotes, **AVANT** la zone de freinage...**APRES**, Ils ne peuvent plus rien faire.



2. LE DRAPEAU JAUNE (Signal de danger grave)

Il est présenté **AGITE** au poste Signaleur, lorsque :

- § L'incident se trouve en ou hors trajectoire
- § On veut obliger les Pilotes à modifier leur trajectoire
- § Pilotes et / ou Commissaires en intervention sont exposés durant l'intervention



Sur certains circuits ou des portions de pistes sont enserrées entre deux rangées de rails ou de murs en béton, les Pilotes n'ont pas toujours la possibilité de visualiser l'emplacement de l'incident signalé sur la trajectoire
Une canalisation par un drapeau JAUNE SUPPLEMENTAIRE coté incident peut les renseigner

**AFIN DE LIMITER LA ZONE NEUTRALISEE ET RELANCER LA COMPETITION,
NE PAS OUBLIER DE PRESENTER UN DRAPEAU VERT**

3. LE DOUBLE JAUNE AGITE (Par un même Commissaire)

Il s sont présentés **AGITES** au poste Signaleur, lorsque :

- § L'incident obstrue partiellement ou totalement la piste
- § On veut obliger les Pilotes à modifier leur trajectoire, voire s'arrêter
- § Les voitures sont contraintes de passer que sur une file et à allure réduite.
- § Des Commissaires se trouvent sur la piste ou ses abords.

**C'EST UN SIGNAL FORT, A N' UTILISER QU' EN DERNIERE EXTREMITE
NATURELLEMENT IL DOIT ÊTRE PRESENTE SANS AMBIGUITE,
DE MANIERE PARFAITEMENT VISIBLE**



NB: Si l'incident s'avère difficile à résoudre, le Chef de Poste pourra suggérer à la « D.C. » la mise en place de la Procédure « Safety-Car » ...que nous étudierons plus loin

3. LE DRAPEAU BLEU

Il est considéré comme étant l'aristocratie des drapeaux et alimente bien des conversations....

Pour être efficace, il faut :

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

3.1. Durant les Essais :

- § Il doit être présenté **AGITE** à un Concurrent se faisant rattraper ou allant se faire dépasser par une voiture plus rapide.
- § Il donne l'ordre immédiat de faciliter le passage.

3.2. Durant la Course :

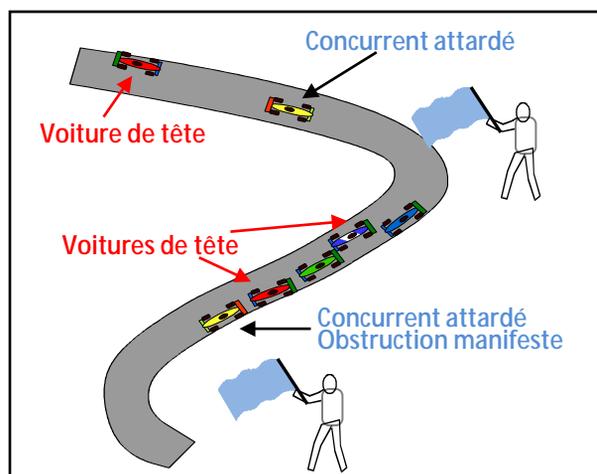
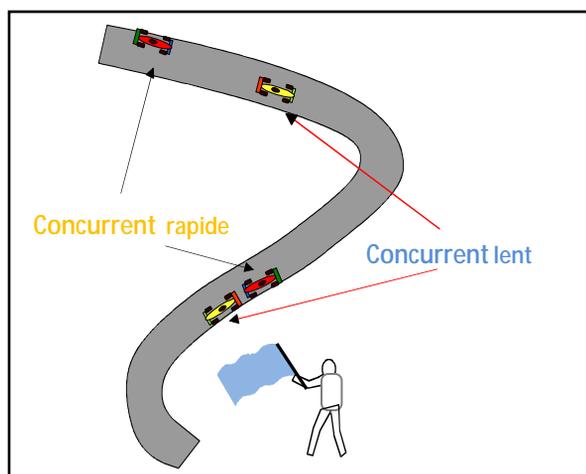
- § Il doit être présenté **AGITE** à un Concurrent attardé qui va prendre un tour de retard et se faire rattraper par la voiture de tête .
Ordre lui est donné de céder le passage.
En cas de refus, il s'expose à une sanction de la part de la Direction de Course.
De même, il sera présenté avec insistance à Concurrent refusant le passage aux véhicules de tête ou a une voiture ayant au moins un tour d'avance sur lui.



Copyright – Ch. DAMS



CE DRAPEAU EST PRESENTE « FIXE » A UNE VOITURE QUITTANT LA VOIE DES STANDS SI UN OU PLUSIEURS VEHICULES S'APPROCHENT SUR LA PISTE



4. LE DRAPEAU JAUNE RAYE ROUGE

- § Ce drapeau est présenté **FIXE**.
En effet la perception des bandes Rouges peut être diminuée.... Ce qui pourrait le faire confondre avec un drapeau jaune **AGITE**.

Le drapeau « **Changement d'Adhérence** » averti d'un danger, mais....

N'INTERDIT PAS AUX CONCURRENTS DE SE DOUBLER



Ce drapeau est à présenter , chaque fois :

- § Que de huile s'échappe d'un véhicule
- § Qu'une trace de liquide suspecte s'étale sur la piste
- § Que du gravillon risque de faire déraper des Concurrents

Comment repérer la présence potentielle d'huile ? :

- § Chaque fois que plusieurs « tête-à-queue » successifs se produisent alors que les Concurrents semblaient rouler à une « allure raisonnable »
- § Chaque fois qu'une voiture émet un nuage de fumée suspect, ou des bruits inquiétants

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

Sur un circuit à long développement, il peut arriver que la pluie tombe sur un ou deux virages, laissant le reste du tracé parfaitement sec.

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



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

S'ils ont déjà rencontré la pluie sur le parcours, ils sont prévenus et votre signal ne les perturbera pas

Si votre virage est la première courbe humide qu'ils rencontrent, ils vous sauront grés de les avoir avertis.



**ON NE PRESENTE PAS UN
DRAPEAU VERT
APRES UN DRAPEAU
« CHANGEMENT D'ADHERENCE »**



La piste ne retrouve son état initial qu'après un certain nombre de passages

5. LE DRAPEAU NOIR A ROND ORANGE (+ N° du Concurrent)

Souvent délégué par la Direction de course à certains postes Commissaires clés sur les circuits à grand développement. Il est utilisé pour informer le Pilote concerné que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres Pilotes et qu'il doit s'arrêter à son stand des le prochain passage

Les Commissaires doivent signaler l'incident à la « D.C. », surveiller le cheminement de la voiture sur le circuit, jusqu'à son arrêt complet et redoubler de Vigilance.

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



Copyright – Ch. DAMS

6. LE DRAPEAU TRIANGLE NOIR & BLANC (+N° Concurrent)

Ce drapeau est présenté au Pilote qu'une fois et constitue un avertissement pour conduite non Sportive ou dangereuse.

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

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



Copyright – Ch. DAMS

7. LE DRAPEAU NOIR (+ N° Concurrent)

Il indique au Pilote concerné qu'il doit s'arrêter, 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. Ce drapeau ne devrait pas être présenté plus de 4 tours consécutifs, si pour un motif quelconque le Pilote ne respecte pas cette instruction.

Normalement, la décision de présenter les 2 derniers drapeaux est du ressort de la « D.C. », cependant cette décision pourra être prise par le « C.S. » sous réserve que cela soit stipulé dans le règlement particulier. Les postes Commissaires seront immédiatement informés de la décision.



Copyright – Ch. DAMS

Copyright – Ch. DAMS

8. LE DRAPEAU VERT

Présenté en début de poste :

Nous avons déjà vu au chapitre 1, que le drapeau vert est toujours présenté **AGITE**.

§ Aux premiers tours d'essais,

§ Aux premiers tours de reconnaissance et de formation,

Ceci afin de permettre aux Pilotes de repérer l'emplacement de la signalisation.

§ Piste retournant à son état d'origine. A ne présenter durant 2 tours , qu'avec la certitude que l'incident a été totalement résolu, qu'il n'y a plus d'épave ou de débris ... ni Commissaires sur la piste ou ses abords

Présenté en fin de poste :

§ Fin d'interdiction de doubler



Afin de perturber le moins possible le déroulement de la course, on s'efforce de réduire la zone de non dépassement en présentant le drapeau **VERT LE PLUS PRES POSSIBLE** de la fin de l'accident.

En cas d'oubli, les Pilotes ne sauraient pas où se situe la fin de l'interdiction de doubler

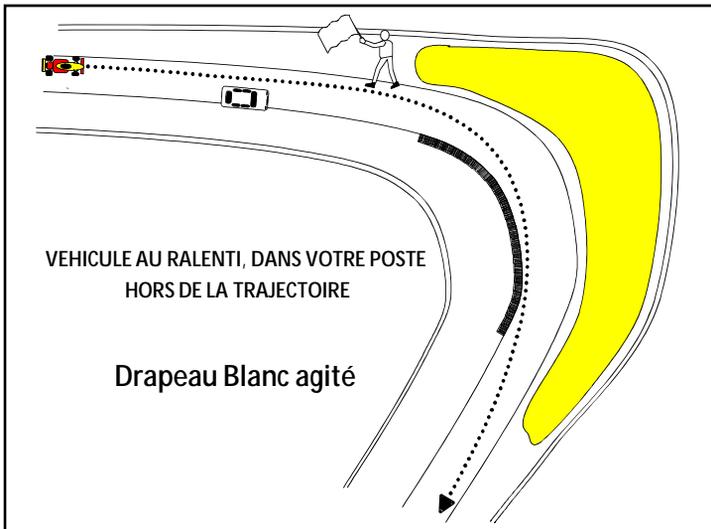
**EVITEZ DE PRESENTER UN DRAPEAU « VERT » APRES UN INCIDENT OU DE L'HUILE A ETE REPANDUE
LA PISTE NE REVENANT NORMALE QU'APRES UN CERTAIN NOMBRE DE PASSAGES**

6. LE DRAPEAU BLANC

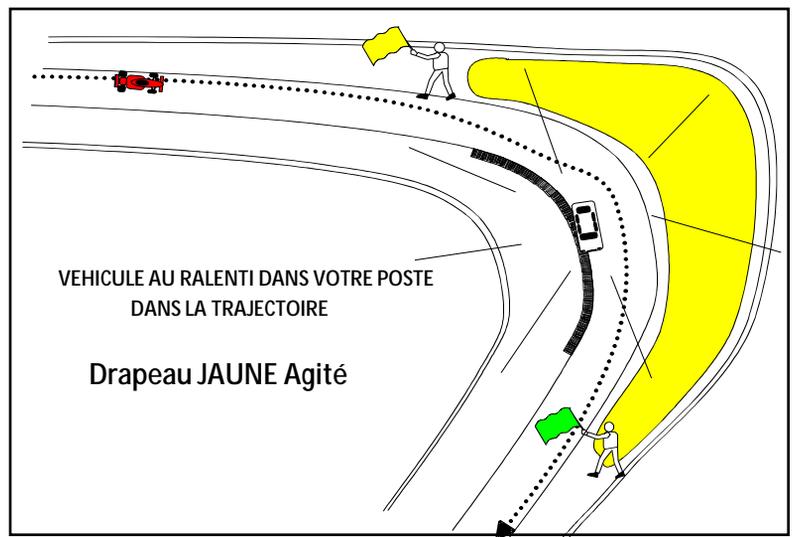
Il est présenté AGITE pour :

- § Couvrir un Concurrent en difficulté rentrant au ralenti à son stand
- § Couvrir le passage d'un véhicule de service sur la piste (Direction de Course, ambulance... etc.)

La présentation de ce drapeau
N'IMPLIQUE PAS UNE INTERDICTION DE DOUBLER



Dans certains cas, le véhicule au ralenti peut-être contraint d'emprunter la trajectoire devenant ainsi un danger potentiel, contraignant les autres Pilotes à modifier leur trajectoire. En conséquence, la présentation d'un drapeau Jaune Agité est nécessaire.



7. LE DRAPEAU ROUGE

Présenté AGITE à chaque poste Commissaires

UNIQUEMENT SUR INSTRUCTION DE LA DIRECTION DE COURSE

lorsqu'il devient nécessaire d'interrompre une séance d'essais ou de course.

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

TOUS LES DEPASSEMENTS SONT FORMELLEMENT INTERDIT



CAS PARTICULIER : Si pour un motif quelconque le drapeau NATIONAL n'est pas utilisé, Le drapeau ROUGE peut-être présenté par le Directeur de Course pour la fermeture de la piste . En principe cette modification devrait être spécifiée dans le Règlement particulier de l'épreuve

8. LA SIGNALISATION LUMINEUSE

- § Des feux pourront être utilisés pour compléter (plus rarement remplacer) les drapeaux AGITES, Rouges, Jaunes, Verts, Bleus ou Blancs
- § Les Feux ROUGES ne sont commandés qu'à partir de la « D.C. »
- § Chaque drapeau est représenté par 2 feux clignotants en alternance. Ils sont commandés depuis les postes Commissaires
- § Le signal BLEU en sortie de la voie des stands est constitué en un feu unique clignotant

9. NEUTRALISATION DES ESSAIS « JAUNE TOTAL » ou « FULL YELLOW »

A la suite d'un accident important, 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 YELLOW »

La procédure suivante sera alors appliquée :

§ Les Commissaires de piste agitent le drapeau JAUNE sur la totalité des postes de Commissaires du circuit et présentent le panneau « FULL YELLOW » pendant toute la durée de l'intervention.

§ Dans la mesure où il y a des écrans d'affichage vidéo, le Directeur de Course fait afficher sur ceux-ci la mention « JAUNE TOTAL » ou « FULL YELLOW ».



§ A partir de cet instant, les Pilotes doivent impérativement, réduire considérablement leur allure, notamment dans la zone où se situe le ou les accidents. Par ailleurs, ils doivent si nécessaire être prêts à s'arrêter.

§ Un double drapeaux jaunes agités est présenté par le Signaleur du poste où se situe l'accident, tant que véhicule(s) et Commissaires se trouvent sur la piste ou ses abords. (F.I.A.)

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

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

§ **S'il est prouvé qu'un Pilote ne ralentit pas suffisamment pendant cette procédure, une sanction pourra être prise par le Directeur de Course pour non respect des drapeaux .**



Copyright – Ch. DAMS

La fin de la procédure et le retour à la normale seront annoncé de la manière suivante :

§ La «D.C. » annonce, par radio : Fin de procédure « FULL YELLOW »
A ce moment les Commissaires retirent le drapeau JAUNE et le panneau « FULL YELLOW » et agitent un drapeau VERT durant un tour.

§ A partir du moment où les drapeaux verts sont agités, à la fin de la neutralisation sous « FULL YELLOW », les temps au tour sont à nouveau pris en compte

PRESCRIPTIONS CIRCUIT

1. LE POSTE

Les circuits sont divisés en secteurs placés sous la responsabilité d'un CHEF DE POSTE et de ses Equipiers.

Cette responsabilité comprend :

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

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

- § Un Chef de poste **OBLIGATOIREMENT** titulaire de la licence de «Chef de Poste Circuit» doit avoir l'âme d'un manager. Il est le responsable du poste aux yeux de la Direction de Course et est en général chargé de la liaison radio avec cette dernière.
- § Un ou deux Adjoints (également titulaires de la licence « Chef de Poste Circuit ») en fonction de l'effectif, de configuration et/ou la dimension du poste
- § Deux Commissaires en signalisation (Drapeaux JAUNES, BLEU, Changement d'adhérence , BLANC, VERT)
- § Des Commissaires chargés des interventions sur la piste

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

§ 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 |
|--|--|

Dans certains cas, la Direction de Course pourra déléguer à des Postes :

- 1 Drapeau NOIR à ROND ORANGE + un Panneau comportant des N° accompagné des consignes particulières liées à son usage

§ Moyens de transmission :

- Radio et/ou Téléphone

§ Extincteurs :

- Poudre et Eau en nombre suffisant pour pouvoir couvrir les besoins du poste

§ Balais et produits absorbants/dispersants :

- Les balais doivent être en nombre suffisant.
- Le produit absorbant/dispersant doit être stocké dans des seaux dotés de couvercle étanche pour une facilité d'emploi. Le stock doit être conséquent. Une épandeuse dans certains cas, peut se montrer efficace tout en économisant le produit.

- § Grappins :
 - Toujours intéressant à utiliser sans devoir trop s'exposer
- § Coupe Sangle :
 - Utile pour couper un harnais récalcitrant

Pour les épreuves nocturnes , un matériel spécifiques est utilisé :

- Plaques réfléchissantes (En remplacement des drapeaux)
- Lampes clignotantes
- Triangle de pré-signalisation



DE NUIT, IL CONVIENT D'ÊTRE ENCORE PLUS ATTENTIF A TOUT CE QUI SE PASSE SUR LA PISTE, MAIS EGALEMENT AUTOUR DE SOI

Aujourd'hui sur la plupart des Circuits, des moyens de levage lourds sont disponibles. Pour œuvrer dans les bacs à graviers, l'outil idéal reste l'élévateur, capable d'évoluer dans un bac sans s'enliser et soulever une épave pour l'évacuer vers une zone sécurisée

Dans le cas ou le circuit serait cerné de rails de sécurité, des grues seront installées dans les zones névralgiques afin de dégager rapidement les épaves

Dans les deux cas, se renseigner auprès du Personnel en charge, afin de se mettre en accord sur les méthodes d'interventions



Copyright - T. COULON



Copyright - Ch. DAMS

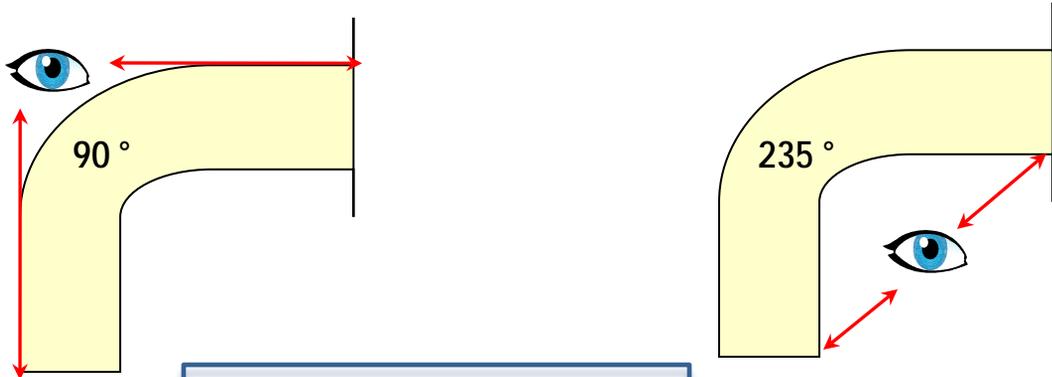
L'IMPLANTATION DU POSTE

L'implantation du poste est du ressort du Chef de Poste . Il vous communiquera toutes les instructions lors son briefing.

Cependant , il est primordial que vous connaissiez les règles qui régissent l'installation de votre poste.

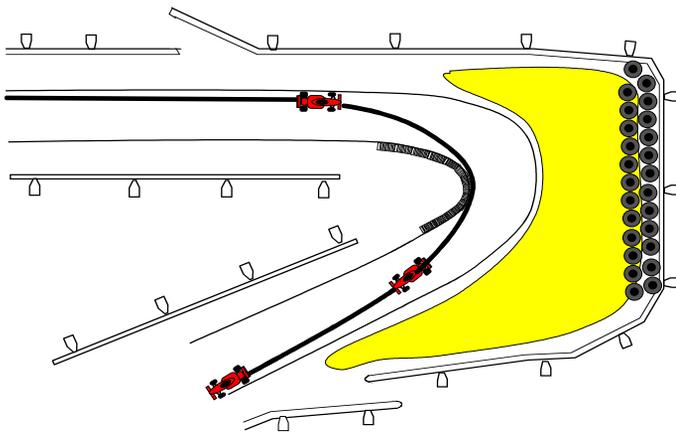
- Vous devez déterminer les limites du poste
- Vous allez étudier les trajectoires de course
- Ø Ainsi vous en déduisez l'emplacement de la signalisation
 - Le signal doit être vu **AVANT** le début du freinage, sinon le Pilote n'a pratiquement plus aucune possibilité de réagir
 - Le Signaleur doit, bien entendu , être placé à un endroit **VISIBLE DU PILOTE**
- Les essais permettent de régler et d'améliorer, si nécessaire l'implantation
- Ø Vous en déduisez les zones probables de sortie de piste
- Ø Vous en déduisez les zones d'évacuation des épaves
- Ø Et vous étudiez les emplacement de l'effectif du poste

L'EMPLACEMENT DU CHEF DE POSTE



POUR AVOIR UN MEILLEUR ANGLE DE SURVEILLANCE, LE CHEF DE POSTE PREFERERA SE SITUER A L'EXTERIEUR DU VIRAGE
IL PEUT AINSI, TOUT SURVEILLER D'UN SEUL COUP D'OEIL

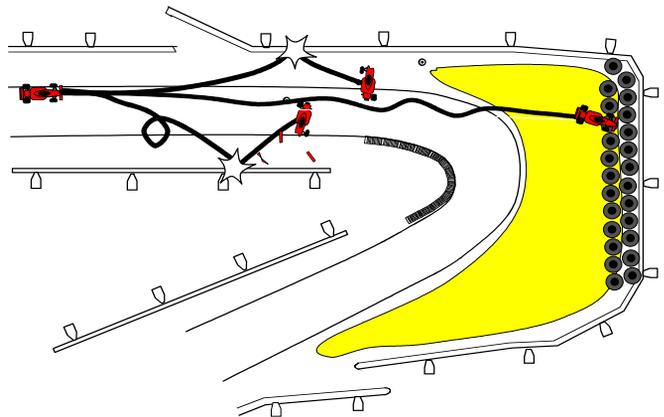
1. LA TRAJECTOIRE



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

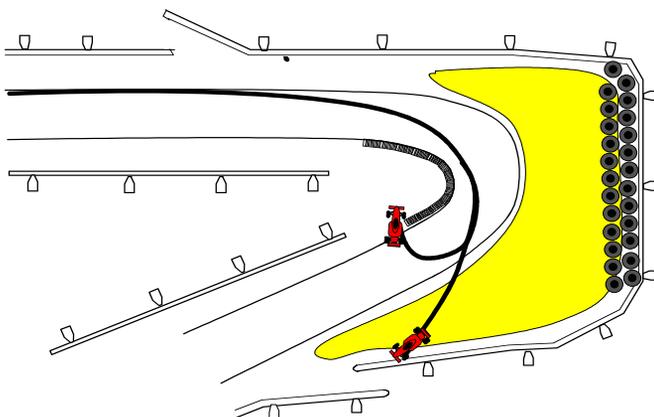
2. LES ZONES DE SORTIES DE ROUTE

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

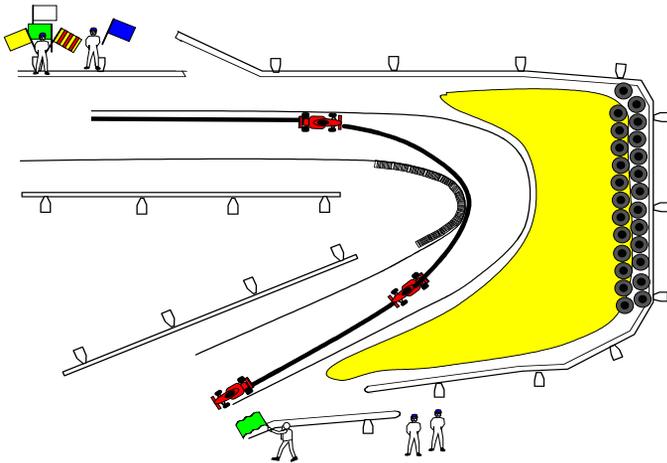


Le **TOUT-DROIT** pour absence de freinage provoque également des chocs à grande vitesse

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



**CE QUI NE VEUT PAS DIRE QUE VOUS DEVIEZ
RELACHER VOTRE
VIGILANCE**

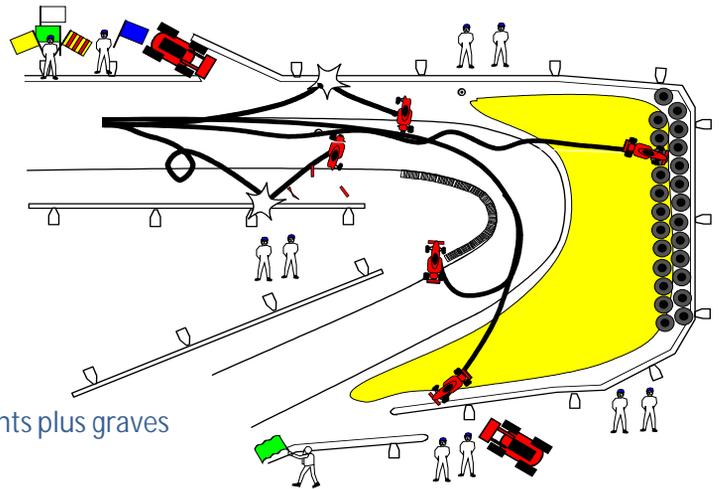


Le Signaleur au « JAUNE » (Appelé également Verrouilleur) est placé en entrée de virage, bien visible **AVANT** la zone de freinage, coté trajectoire

Le Signaleur au « VERT » est situé en fin de virage, coté trajectoire.
Il limite la zone de neutralisation.

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

NB : Dans le cas d'une courbe rapide, la trajectoire est quasi symétrique, mais la vitesse plus élevée rend les accidents plus graves



3. LA LIGNE DROITE

Les incidents sont multiples :

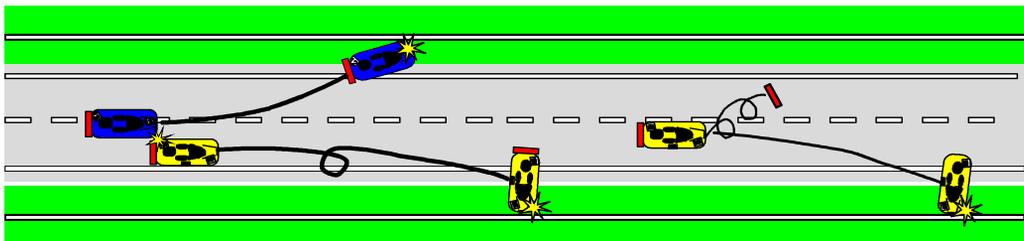
- Accrochages
- Pertes d'éléments

Il n'y a pas d'implantation fixe en ligne droite.

Les Signaleurs se placent au début du poste,

les Equipiers sont en attente à distance respectueuse de la piste.

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



DANS TOUS LES CAS, LORS DE CES ETUDES D'IMPLANTATION DE POSTE, LA PRUDENCE DOIT RESTER VOTRE PRIORITE LA PLUS ABSOLUE

LES PROCEDURES

1. PREAMBULE

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

Les Procédures concernant les Commissaires sont :

§ Procédure de départ	§ Procédure « Safety-Car »
§ Procédure de départ allégé	§ Procédure d'arrêt de course

Pour chacune d'entre elles, les Commissaires ont des actions bien précises à entreprendre et ce quel que soit le poste où ils se trouvent

2. LES PROCEDURES DE DEPART

Les Organisateurs ont le choix entre 2 procédures de départ, à savoir soit l'application de l'article 7.3.1.4.1 - Procédure Classique, Soit l'application de l'article 7.3.1.4.2. - Procédure Allégée (Règlement Standard des Circuits Asphalté)

2.1. PROCEDURE CLASSIQUE

ACTION ENTREPRISE	ROLE DES COMMISSAIRES
Les voitures étant dans le parc Concurrents, rejoignent la pré-grille à proximité de la piste Au minimum 20 mn avant l'heure du départ de la course	Les Commissaires de pré-grille pointent les Concurrents présents et les classent dans l'ordre de leurs temps aux essais
Le Responsable de la pré-grille fait partir les Pilotes, un par un pour le tour de reconnaissance. Ceux-ci viennent se ranger sur la grille de départ dans l'ordre de départ de la course. Un véhicule « serre-file » suit le peloton NB : Le Directeur de Course peut, s'il l'estime nécessaire, autoriser plusieurs tours de reconnaissance	Si un Concurrent s'arrête sur le Circuit et ne peut repartir avant le passage du véhicule « serre-file », les Commissaires doivent le ranger dans une zone sécurisée Le véhicule est « HORS COURSE »
1ere Mise en grille : Le panneau « STOP MOTEUR » est présenté. Tous les moteurs doivent être coupés (Sauf en «V.H.C») Les feux ROUGES sont allumés	Les Commissaires de grille, portant les panneaux de numérotation de ligne, guident les Concurrents vers leur emplacement sur la grille. Si un Concurrent réintègre « HORS COURSE »
Le panneau « 5 MINUTES » est présenté. IL MARQUE LE DEBUT DE LA PROCEDURE	S'il y a des suppléants et qu'un véhicule s'est arrêté durant ou à la fin du tour de reconnaissance, le premier prend place en fin de grille ON NE COMBLE PAS LES EMBLEMES VIDES
A 1 mn de l'heure de départ, à la présentation d'un drapeau VERT en fond de grille, les feux ROUGES sont éteints. Un panneau « MOTEUR » est présenté	Si le moteur d'une voiture ne peut être mis en marche au moyen du démarreur, son Pilote lève son bras. Le Commissaire le plus proche le signalera auprès des autres Pilotes au moyen d'un drapeau JAUNE agité Les Commissaires doivent immédiatement le pousser vers les stands. S'il peut démarrer, il sera autorisé à prendre le départ des stands après le passage du peloton
A la présentation du panneau « EVACUATION PISTE ». A l'allumage des feux VERTS, les Concurrents partent pour le Tour de Formation derrière le « Pace Car ». Toute simulation de départ leur est interdite, tout comme il est interdit de se doubler durant ce tour. Enfin, les Concurrents viennent se remettre à leur emplacement sur la grille de départ sans stopper leur moteur	Si un Concurrent s'arrête durant ce tour, il sera immédiatement rangé dans une zone sécurisée, ou s'il rentre aux stands IL EST CONSIDERE EN COURSE . S'il peut réparer et redémarrer par ses propres moyens, il pourra reprendre la course, après s'être ganté, casqué et harnaché. Signaler tous dépassements à la « D.C. »

ACTION ENTREPRISE	ROLE DES COMMISSAIRES
<p><u>2eme mise en Grille :</u> Lorsque la grille est complète et que les voitures sont immobilisées, un drapeau VERT est présenté en fond de grille.</p>	<p>Les Commissaires de ligne munis de panneaux, indiquent aux Pilotes leur place sur la grille. PERSONNE NE PEUT & NE DOIT REVENIR AUPRES DES VOITURES. Si un Concurrent est attardé, il ne doit pas tenter de réintégrer sa place. Il partira de la dernière ligne Chaque fois qu'une ligne est complète, le Commissaire abaissera son panneau pour informer le Starter</p>
<p>Le panneau « 5 SECONDES » est présenté Les 5 feux ROUGES sont allumés l'un après l'autres dans un intervalle d'1 seconde, ensuite à n'importe quel instant compris entre 2 & 4 secondes le « D.C. » les éteint, ce qui constitue le signal de départ de la course. LA COURSE EST REPUTEE COMMENCER A L'EXTINCTION DES FEUX ROUGES</p>	<p>Les Commissaires doivent attentivement surveiller les tentatives de départ anticipées. Un rapport devra être rédigé à la « D.C. » en cas de départ volé Un Commissaire muni d'un drapeau JAUNE, au mini toutes les 3 lignes, doit être prêt à signaler tout Pilote en difficulté. Tous les Commissaires se situant APRES l'incident agiteront à leur tour leur drapeau JAUNE afin d'avertir les Concurrents suivants</p>
<p>Le Directeur de Course peut en cas d'incident, allumer des feux ORANGES clignotants à coté des feux ROUGES, signifiant que la procédure de départ est suspendue. La rampe de feux ROUGE reste allumée durant l'interruption NB : En cas de non-fonctionnement des feux, le départ sera donné avec un drapeau après présentation du panneau « 5 SECONDES »</p>	<p>Les Commissaires règlent le problème, au besoin en évacuant le véhicule vers les stands</p>
<p>La procédure redémarre au panneau « MOTEUR »</p>	<p>Les Commissaires se replacent pour reprendre la procédure telle qu'au panneau « MOTEUR »</p>

2.2. CAS PARTICULIERS :

Retard d'un Concurrent en Pré-grille : Dans le cas où un Pilote se présente après le départ du véhicule « Serre-file » qui suit le peloton lors du tour de reconnaissance, il pourra prendre le départ depuis les stands après le passage du peloton à l'extinction des feux à condition que la grille ne comporte pas de suppléants.

Arrêt d'un Concurrent lors du Tour de reconnaissance : Dans le cas où un Pilote immobilise son véhicule lors du tour de reconnaissance, le véhicule de sécurité est chargé de vérifier si ce véhicule peut rejoindre, immédiatement et devant lui, la grille de départ. Dans le cas contraire, le Pilote est considéré comme ayant abandonné et le véhicule doit être dégagé aussitôt de la piste.

Arrêt aux Stands après le tour de reconnaissance : Dans le cas où un Pilote rejoint la zone des stands à l'issue du tour de reconnaissance, il pourra prendre le départ de la course des stands, à l'extinction des feux, après le passage du peloton.
Si la voiture est arrêtée dans la zone des stands, devant son emplacement, les interventions mécaniques sont permises (Sauf tout ravitaillement en carburant).
Des lors qu'une voiture a rejoint sa place sur la grille de départ, elle ne peut quitter son emplacement pour rejoindre les stands sans l'autorisation du Directeur de Course.

ACTION ENTREPRISE	ROLE DES COMMISSAIRES
<p><u>2eme mise en Grille :</u> Lorsque la grille est complète et que les voitures sont immobilisées, un drapeau VERT est présenté en fond de grille.</p>	<p>Les Commissaires de ligne munis de panneaux, indiquent aux Pilotes leur place sur la grille. PERSONNE NE PEUT & NE DOIT REVENIR AUPRES DES VOITURES. Si un Concurrent est attardé, il ne doit pas tenter de réintégrer sa place. Il partira de la dernière ligne Chaque fois qu'une ligne est complète, le Commissaire abaissera son panneau pour informer le Starter</p>
<p>Le panneau « 5 SECONDES » est présenté Les 5 feux ROUGES sont allumés l'un après l'autres dans un intervalle d'1 seconde, ensuite à n'importe quel instant compris entre 2 & 4 secondes le « D.C. » les éteint, ce qui constitue le signal de départ de la course. LA COURSE EST REPUTEE COMMENCER A L'EXTINCTION DES FEUX ROUGES</p>	<p>Les Commissaires doivent attentivement surveiller les tentatives de départ anticipées. Un rapport devra être rédigé à la « D.C. » en cas de départ volé Un Commissaire muni d'un drapeau JAUNE, au mini toutes les 3 lignes, doit être prêt à signaler tout Pilote en difficulté. Tous les Commissaires se situant APRES l'incident agiteront à leur tour leur drapeau JAUNE afin d'avertir les Concurrents suivants</p>
<p>Le Directeur de Course peut en cas d'incident, allumer des feux ORANGES clignotants à coté des feux ROUGES, signifiant que la procédure de départ est suspendue. La rampe de feux ROUGE reste allumée durant l'interruption NB : En cas de non-fonctionnement des feux, le départ sera donné avec un drapeau après présentation du panneau « 5 SECONDES »</p>	<p>Les Commissaires règlent le problème, au besoin en évacuant le véhicule vers les stands</p>
<p>La procédure redémarre au panneau « MOTEUR »</p>	<p>Les Commissaires se replacent pour reprendre la procédure telle qu'au panneau « MOTEUR »</p>

2.2. CAS PARTICULIERS :

Retard d'un Concurrent en Pré-grille : Dans le cas ou un Pilote se présente après le départ du véhicule « Serre-file » qui suit le peloton lors du tour de reconnaissance, il pourra prendre le départ depuis les stands après le passage du peloton à l'extinction des feux à condition que la grille ne comporte pas de suppléants.

Arrêt d'un Concurrent lors du Tour de reconnaissance : Dans le cas ou un Pilote immobilise son véhicule lors du tour de reconnaissance, le véhicule de sécurité est chargé de vérifier si ce véhicule peut rejoindre , immédiatement et devant lui, la grille de départ. Dans le cas contraire, le Pilote est considéré comme ayant abandonné et le véhicule doit être dégagé aussitôt de la piste.

Arrêt aux Stands après le tour de reconnaissance : Dans le cas ou un Pilote rejoint la zone des stands à l'issue du tour de reconnaissance, il pourra prendre le départ de la course des stands, à l'extinction des feux, après le passage du peloton.
Si la voiture est arrêtée dans la zone des stands, devant son emplacement, les interventions mécaniques sont permises (Sauf tout ravitaillement en carburant).
Des lors qu'une voiture a rejoint sa place sur la grille de départ, elle ne peut quitter son emplacement pour rejoindre les stands sans l'autorisation du Directeur de Course.

2.5. DEPART RETARDE

S'il commence à pleuvoir après la présentation du panneau « **5 Minutes** », mais avant l'extinction des feux, le Directeur de Course a la faculté de retarder le départ pour accorder aux Teams, la possibilité de changer de pneumatiques dans la zone des stands.

- Deux panneaux portant les mentions « **DEPART RETARDE** » & « **10 Minutes** » seront présentés sur la ligne de départ. Les voitures disposeront de 10' pour effectuer un tour de piste à allure modérée rejoindre la zone des stands et effectuer (ou non) le changement de pneumatiques et quitter celle-ci.
- Un avertissement sonore sera émis 2 ' avant la fermeture de la voie des stands.
- Un panneau « **PISTE HUMIDE** » sera présenté dans la voie des stands
- Les voitures viennent ensuite reprendre place sur la grille de départ.
- La procédure reprendra à partir de la présentation du panneau « **5 Minutes** »

NB : La course est réduite en conséquence de 5 ' ou du nombre de tours équivalent pour les courses dont la durée initiale est inférieure à 30' ou de 10' ou du nombre de tours équivalent dans les autres cas

2.6. DEPART LANCE

La procédure de mise en grille est identique à celle de la procédure classique du départ arrêté, de type 2-2 non décalé. Après la présentation du panneau « **EVACUATION DE LA PISTE** », une voiture pilote est placée devant les véhicules et à l'allumage du feu **VERT** par le Directeur de Course, les Pilotes effectuent un tour de formation assez rapidement derrière celle-ci . A environ 500 mètres de la ligne de départ et dans une ligne droite, permettant à tout le peloton de visualiser la voiture pilote, cette dernière éteint ses feux **JAUNES** clignotants, installés en toiture. Elle stabilise sa vitesse à 60 km/heure. Dès cet instant, les Pilotes doivent se positionner en file indienne, dans chacune des 2 lignes et à distance régulière (Max 10 mètres) derrière cette voiture. Les changements de trajectoire y compris pour chauffer les pneumatiques sont rigoureusement interdits. Les Commissaires en poste devront être particulièrement attentifs car toute infraction sera passible d'une pénalité. Le départ sera donné au feu **VERT** au passage sur la ligne de chronométrage . Il est évident qu'aucun véhicule ne pourra dépasser celui qui le précède avant cette ligne.



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



**LE SUJET VOUS PASSIONNE ET VOUS DESIREZ EN APPRENDRE PLUS.
NOUS VOUS INVITONS A LIRE :**

- § LE REGLEMENT STANDARD DES CIRCUITS « ASPHALTE », CONSULTABLE SUR LE SITE : www.ffsa.org
- § L'ANNEXE « H »(Appendix_H) CONSULTABLE SUR LE SITE : www.fia.com

3. PROCEDURE « SAFETY-CAR »

La procédure « Safety-Car » est utilisée par la « D.C. » chaque fois qu'une intervention délicate risque d'être longue et peut mettre en danger les Commissaires chargés de la réaliser

La Direction de Course annonce à la radio :

Ø « PROCEDURE SAFETY-CAR »

- Le « Safety-Car » part de la voie des stands et gagne la piste que sur décision du « D.C. » quel que soit l'endroit où se trouve la voiture en tête de la course



Copyright – Ch DAMS

A la fin de l'intervention, la « D.C. » annonce à la radio :

Ø « FIN D'INTERVENTION SAFETY-CAR »

- Lorsque le « D.C » rappelle le « Safety Car » ses feux sont éteints. Cette extinction des feux indique qu'il rentrera dans la voie des stands à la fin du tour.
- Les Pilotes ne doivent rouler qu'à une allure impliquant aucune accélération ou freinage intempestif ou manœuvre pouvant mettre en danger ou gêner d'autres Pilotes.
- Lorsque le « Safety-Car » approche de l'entrée des stands, les drapeaux **JAUNES** et panneaux « **SC** » sont retirés et remplacés par des drapeaux **VERTS** agités. Les feux **VERTS** sont allumés sur la ligne et aux points de fin de neutralisation de la course intermédiaires. Ces drapeaux **VERTS** sont déployés durant un tour au maximum. S'il y a plusieurs « Safety-Car », leurs retraits sont synchronisés de manière précise.



Copyright – T. COULON

- A partir de cet instant, **Tous** les véhicules doivent se ranger en file indienne derrière lui. **Aucun dépassement n'est toléré**, sauf signal spécifique émanant du « Safety-Car ».
- TOUS les postes Commissaires présentent à ce moment, un drapeau **JAUNE** agité ainsi que le panneau « **SC** »
- Un double drapeaux jaunes agités est présenté par le Signaleur du poste où se situe l'accident, tant que véhicule(s) et Commissaires se trouvent sur la piste ou ses abords. (F.I.A.)



Copyright – Ch DAMS

4. PROCEDURE D'ARRET DE COURSE

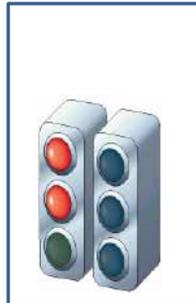
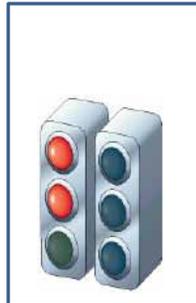
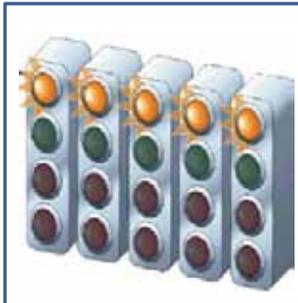
Si la Direction de Course est contrainte d'interrompre la course pour quelques raisons que ce soit, elle dispose de trois possibilités.

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

Arrêt de la Course	Position des Voitures après l'arrêt	Procédure à appliquer	Distance	Grille
Moins de 2 tours	Sur la grille	Nouveau départ	Distance d'origine moins 2 tours où le temps total moins 4 minutes	D'origine
Plus de 2 tours et moins de 75% de la distance ou du temps prévus	Sur la grille	Nouveau départ pour une deuxième partie de course	Deuxième partie calculée pour compléter la distance d'origine moins 2 tours où le temps total moins 4 minutes	Constitué par le classement au tour précédent l'arrêt de la course
Plus de 75% de la distance ou du temps prévus	Parc fermé	Course terminée		

SIGNALISATION LUMINEUSE RECOMMANDEE LORS DES DEPARTS ARRÊTES DES EPREUVES SUR CIRCUIT

1. SEANCES D'ESSAIS



Les feux **VERTS** de départ sont allumés. Les feux de sortie de stands passent du **ROUGE** au **VERT** pour indiquer que la voie des stands est ouverte

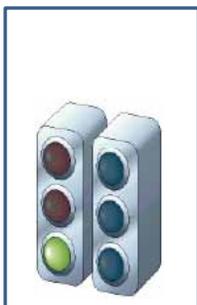
Ces feux resteront allumés jusqu'à la fin de la séance à moins que cette dernière ne soit interrompue

Durant chaque séance d'essais Les feux **VERTS** de départ restent allumés. Si une voiture se trouvant en piste, s'approche de la sortie de la voie des stands, les feux **BLEUS** de sortie des stands clignotent afin d'avertir les Pilotes quittant les stands

En cas d'interruption d'une séance d'essais, les feux **ORANGE** de départ sont allumés et clignotent pendant **3** minutes. Les feux de sortie des stands passent du **VERT** au **ROUGE**

Fin d'une séance d'essais, les feux **ROUGES** de départ sont allumés. Les feux de sortie des stands passent du **VERT** au **ROUGE**
Ces feux restent allumés durant **3** minutes

2. PROCEDURE DE DEPART STANDARD



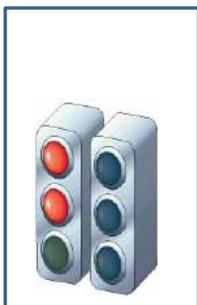
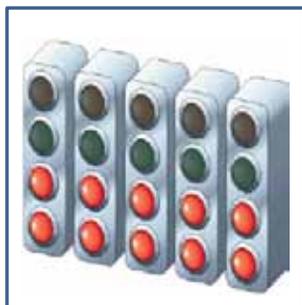
TRENTE MINUTES AVANT LE DEPART DU TOUR DE FORMATION

Aucun feu de départ n'est allumé et les feux de sortie de stands passent du **ROUGE** au **VERT** pour indiquer que la voie des stands est ouverte



17' AVANT LE DEPART DU TOUR DE FORMATION

La sirène retentit pour indiquer qu'il reste 2' jusqu'à la fermeture de la voie des stands



15' AVANT LE DEPART DU TOUR DE FORMATION

Tous les feux **ROUGES** de départ sont allumés. Les feux de sortie de la voie des stands passent du **VERT** au **ROUGE**. La sirène retentit pour indiquer que la sortie des stands est fermée



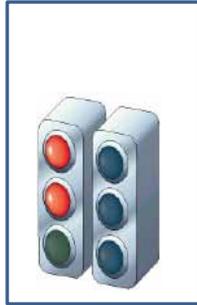
10' AVANT LE DEPART DU TOUR DE FORMATION

Les feux **ROUGES** de départ clignotent à 2 reprises. La sirène retentit



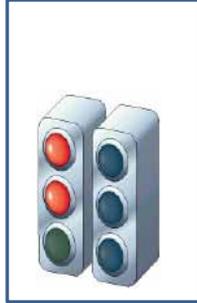
5' AVANT LE DEPART DU TOUR DE FORMATION

Les feux **ROUGES** de départ de la 1^{ere} colonne sont éteints. La sirène retentit



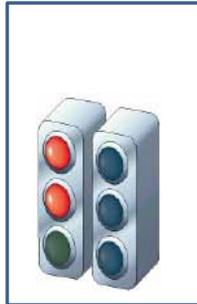
3' AVANT LE DEPART DU TOUR DE FORMATION

Les feux **ROUGES** de départ de le 2eme Colonne sont éteints. La sirène retentit



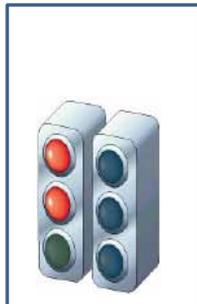
1 ' AVANT LE DEPART DU TOUR DE FORMATION

Les feux **ROUGES** de la 3eme Colonne sont éteints. La sirène retentit



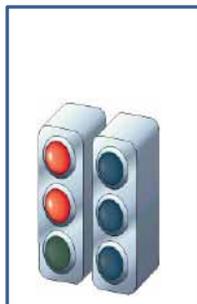
15 '' AVANT LE DEPART DU TOUR DE FORMATION

Les feux **ROUGES** de départ de la 4eme Colonne sont éteints. La sirène retentit



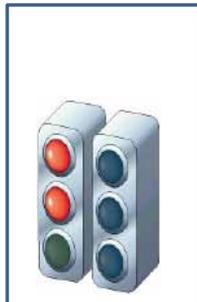
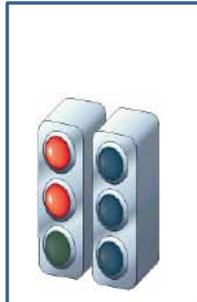
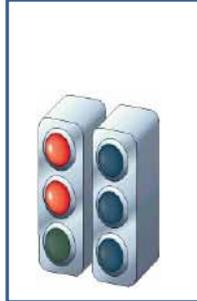
DEPART DU TOUR DE FORMATION

Les feux **ROUGES** de départ de la 5eme Colonne sont éteints . Les feux **VERTS** de départ sont allumés



30 '' APRES LE DEPART DU TOUR DE FORMATION

Tous les feux **VERTS** de départ sont éteints



TOUTES LES VOITURES SONT EN PLACE SUR LA GRILLE

Les feux **ROUGES** de la 1ere Colonne sont allumés pour indiquer le signal des 5''

4''

Les feux **ROUGES** de la 2ere Colonne sont allumés

3''

Les feux **ROUGES** de la 3ere Colonne sont allumés

2''

Les feux **ROUGES** de la 4eme Colonne sont allumés

1''

Les feux **ROUGES** de la 5eme Colonne sont allumés.
Les voitures sont considérées comme étant sous les ordres de la « D.C. »



LE DEPART

Après un délai programmé compris entre 0,2 & 3,0 ", le Départ de la course sera donné à l'extinction de tous les feux **ROUGES** . Après que toutes les voitures auront dépassé la voie de sortie des stands, les feux **ROUGES** de sortie des stands passent au **VERT**. Les voitures prenant le départ de la voie des stands peuvent alors s'élaner

PENDANT LA COURSE

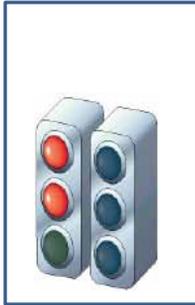
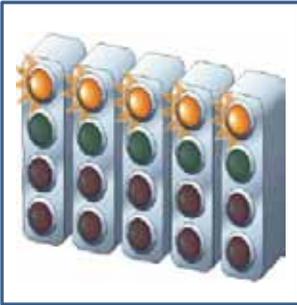
Si une voiture se trouvant sur la piste s'approche de la voie des stands, les feux **BLEUS** de sortie des stands clignotent pour avertir les Pilotes quittant les stands



Copyright – Ch. DAMS

3. INTERRUPTION DE LA PROCEDURE DE DEPART

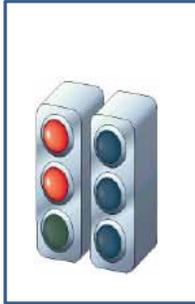
La procédure doit être interrompue avant le départ du tour de formation



RETARDEMENT AVANT LE DEPART DU TOUR DE FORMATION

Si le départ doit être retardé après la fermeture de la voie des stands et avant le départ du tour de formation, les feux **ORANGES** clignotent jusqu'à ce que l'horaire du nouveau départ soit confirmé.

Une fois l'horaire confirmé, les feux **ROUGES** de départ sont allumés. A ce moment des coups de sirène de 2'' retentissent pendant 10''

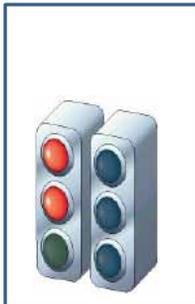
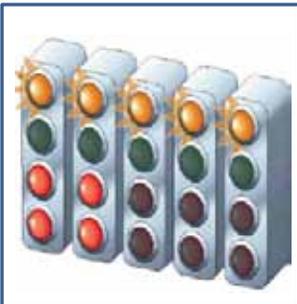


10' AVANT LE DEPART DU TOUR DE FORMATION

Les feux **ROUGES** de départ clignotent à deux reprises. La procédure de départ normale de départ reprend

4. INTERRUPTION DE LA PROCEDURE DE DEPART

La procédure doit être interrompue après le départ du tour de formation, mais avant que le signal de départ ne soit donné



RETARDEMENT DU DEPART AVANT QUE LE SIGNAL DE DEPART DE LA COURSE N'AIT ETE DONNE

Le départ doit être retardé avant que le signal de départ ne soit donné, les feux **ORANGES** de départ clignotent. Le signal des 5'' a déjà été donné. Les feux de compte à rebours se figent à ce moment précis.

Des confirmation de l'horaire du nouveau départ, tous les feux de départ sont éteints

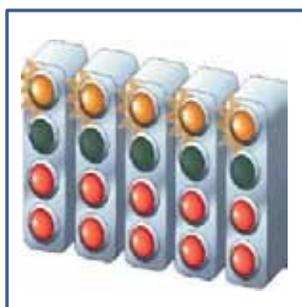
Dans des circonstances normales, le respect de cette procédure entraînera un retard de 5'



3' AVANT LE DEPART DU NOUVEAU TOUR DE FORMATION

Les feux **ROUGES** de départ sont allumés sur 3 colonnes. La sirène retentit. Le procédure normale de départ reprend

5. PROCEDURE D'INTERRUPTION DE COURSE



LA COURSE DOIT ETRE INTERROMPUE

Les feux **ROUGES** de départ sont allumés. Les feux **ORANGES** clignotent. Les feux **VERTS** de sortie de stands sont également allumés



DES CONFIRMATION DE L'HORAIRE DU NOUVEAU DEPART DE LA COURSE

Tous les feux de départ sont éteints. Les feux de sortie de stands passent au **VERT** et restent allumés pendant 10'



10' APRES LE SIGNAL D'INTERRUPTION DE LA COURSE

Les feux **ROUGES** de départ sont allumés ce qui correspond au signal des 10'. Les feux **ROUGES** clignotent 2 fois. Les feux **ROUGES** de la sortie des stands sont allumés. La sirène retentit. La voie des stands est alors fermée. Pour un motif quelconque, l'interruption doit dépasser 20', les feux **ROUGES** de départ ne clignotent pas



3' AVANT LE DEPART DU NOUVEAU TOUR DE FORMATION

Les feux **ROUGES** sont éteints sur 2 colonnes. La sirène retentit. La procédure de départ reprend



LORS DU BRIEFING DISPENSE PAR LA DIRECTION DE COURSE TOUJOURS S'INFORMER D'UN EVENTUEL REGLEMENT PARTICULIER D'EPREUVE POUVANT MODIFIER LES DONNEES CI-DESSUS

LES PENALITES

Des pénalités pourront être appliquées....

1. PENDANT LES ESSAIS

Présentation d'un panneau (0,60x0,40m) fond Noir, lettres Blanches « **STOP & GO** » (L'Inverse pouvant également se trouver), accompagné du N° du Pilote concerné.

§ Pour non respect des drapeaux

§ Pour conduite antisportive

§ Pour non respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation

Mais également :

§ Annulation du temps de tour au cours duquel cette infraction a été constatée, pour non respect de la route de course

§ Annulation du meilleur temps de la séance d'essais pour non respect des drapeaux, la pénalité pouvant être accentuée selon la gravité de l'infraction

§ Annulation des temps réalisés dans la séance concernée pour conduite antisportive

2. PENDANT LA COURSE

Présentation d'un panneau (0,60x0,40m) fond Noir, Lettre Blanche « **PASSAGE VOIE DES STANDS - DRIVE THROUGH** » (L'Inverse pouvant également se trouver), accompagné du N° du Pilote Concerné.

§ Pour départ anticipé

§ Pour simulation de départ lors du tour de formation

§ Pour non respect des distances imposées lors du tour de formation, lors d'un départ

§ Pour dépassement lors du tour de formation précédent le départ lancé ou sous procédure « Safety-Car »

§ Pour non respect de la route de course

§ Pour conduite antisportive

§ Pour non respect des drapeaux

§ Pour non respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation

Présentation d'un panneau (0,60x0,40m) fond Noir, lettres Blanches « **STOP & GO** » (L'Inverse pouvant également se trouver), accompagné du N° du Pilote concerné.

§ Pour non respect du temps imparti défini dans le Règlement Particulier, lors d'un arrêt au stand

§ Pour non respect du temps de conduite défini dans le Règlement Particulier

§ La pénalisation devra être appliquée par présentation d'un des panneaux ci-dessous,



+ N° du CONCURRENT



+ N° du CONCURRENT

durant les 3 tours qui suivront le constat de l'infraction par le Directeur de Course

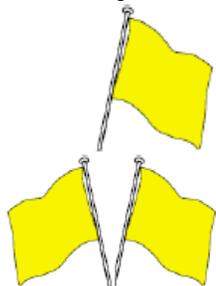
§ La présentation de l'un des panneaux ci-dessus sera faite au besoin, lors des 3 passages successifs du véhicule devant la Direction de Course. Si cette manœuvre répétée demeure sans effet, le Collège des Commissaires Sportifs convoquera le Pilote concerné et prendra toutes les pénalités qu'il jugera utiles selon la gravité et la réceptivité de l'infraction.



Copyright – Ch. DAMS

1. SIGNALISATION (Rappel sommaire)

La signalisation est conforme aux Annexes « M & H » du Code Sportif International



DRAPEAU JAUNE

Présenté **AGITE** : **durant 2 Tours pour un même incident**

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

2- Deux drapeaux : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas jusqu'à l'obstacle

Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste
Peuvent être utilisés en fin de manche pour demander l'intervention d'une dépanneuse (Non officiel)



Copyright - Gael MEIGNEN – Images Sport Atlantique

§ Lorsqu'une voiture est immobilisée plus de 10 secondes sur la piste, sur le bas coté, le Pilote doit évacuer celle-ci sous la protection des Commissaires et doit rejoindre l'emplacement désigné par Ceux-ci

DRAPEAU VERT

Présenté **AGITE** :

Tous les postes signalent que la piste est « claire »

Le drapeau Vert ne doit pas être utilisé après un drapeau Jaune

DRAPEAU BLANC

Présenté **AGITE** : Demande d'assistance médicale.

DRAPEAU BLEU

Présenté **AGITE** :

1- Durant les essais : Une voiture plus rapide s'apprête à vous doubler. Cédez le passage de toute urgence

2- Durant la course : Vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance.
Laissez la passer

DRAPEAU JAUNE A BANDES ROUGES

Présenté **FIXE** : Il ne doit être présenté qu'après arrosage de la piste

DRAPEAU ROUGE

Ce drapeau est présenté **AGITE** : Signal d'interruption d'une course, ralentir, ne plus dépasser, rouler à allure réduite, suivre les indications des Commissaires. Il est délégué dans les postes Commissaire et ne peut-être présenté **QUE** sur ordre de la « D.C. »





Copyright – Ch. DAMS

2. COULOIR DE CIRCULATION

- § Il est d'une largeur minimum de 4,5m
- § La circulation est en sens unique.
- § La vitesse limitée à 30 km .
- § Les stationnements y sont interdits et contrôlés

3. PROCEDURES DE DEPART

Les départs sont donnés par des feux. Les départs au drapeau sont tolérés pour les épreuves régionales de Fol' Car et de Sprint Car ou en cas de panne des feux.

3.1. Départ au Drapeau

§ Une fois les voitures en place et immobiles sur la grille de départ	§ Début de la procédure § Présentation du panneau « Moteur »
§ Dans un délai de 5 secondes	§ Présentation du panneau « 5 secondes »
§ Dans un délai de 1 à 3 secondes	§ Départ de la course en levant le drapeau National

3.2. Départ aux Feux

§ Une fois les voitures en place et immobiles sur la grille de départ . § Les cellules sont activées	§ Un Officiel traverse devant la 1ere rangée de voiture afin de s'assurer que les Pilotes sont prêts. Cette action marque le début de la procédure de départ.
§ Présentation du panneau « 5 secondes » § Variante: Ce panneau peut-être remplacé par un feu bleu	§ Présenté depuis le bord de la piste, doit être levé durant 3 secondes. § Doit être allumé durant 3 secondes au minimum
§ Des que panneau « 5 secondes » retiré ou feu bleu éteint.	§ Les véhicules restent immobiles
§ Allumage du feu vert qui reste allumé	§ Départ donné dans un délai aléatoire de 2,5 à 3, 5 secondes.
§ Allumage du feu orange	§ Procédure départ annulée

3.3. Faux Départ

- § Le départ devra être donné, tous les véhicules rigoureusement immobiles.
Une caméra filmant les départs et le premier virage est obligatoire
- § L'infraction est signalée au(x) concurrent(s) par présentation du drapeau « Avertissement » (Triangulé noir & blanc) accompagné du n° du Concurrent et la mention « **F.D.** »
- § La course n'est pas arrêté.
- § Des pénalités sont appliquées par le Collège des Commissaires Sportifs



4. DIVERS

- § Il est interdit à tous Pilotes de sortir du balisage de la piste. Si tel est la cas, le Pilote doit s'arrêter. Il ne peut revenir sur la piste qu'après y avoir été autorisé par un Commissaire.
- § Tout Pilote ayant reçu une aide d'un Commissaire (ou une aide extérieure quelconque) ne peut continuer la course et doit rentrer immédiatement au Parc Pilote.



**EN AUCUN CAS LES COMMISSAIRES NE DOIVENT INTERVENIR
SUR LA PISTE AVANT L'ARRET DE LA COURSE**

SECONDE PARTIE

RALLYE



Copyright – Ch. DAMS

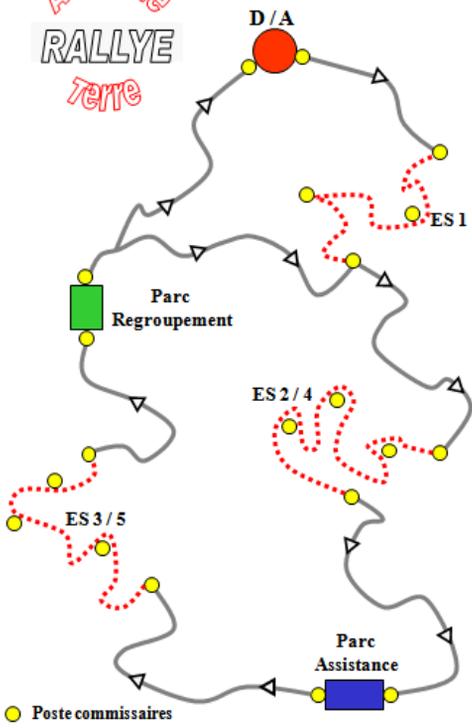
SOMMAIRE RALLYE

LES SPECIALES	Page 69
UN PEU DE VOCABULAIRE	Page 70
LES DRAPEAUX	Page 74
LA TENUE & SES ACCESSOIRES	Page 75
SUR LA SPECIALE	Page 76
LES PANNEAUX DE CONTROLES	Page 77
AUTRES PANNEAUX POUVANT ETRE RENCONTRES SUR UNE E.S.	Page 78
PANNEAUX « ZONES PUBLIC »	Page 79
AVANT L'EPREUVE	Page 80
LE POSTE COMMISSAIRE SUR UNE E.S.	Page 81
BRIEFING AUX COMMISSAIRES	Page 83
FONCTION OCCUPEE PAR LE CHEF DE POSTE « ROUTE »	Page 86



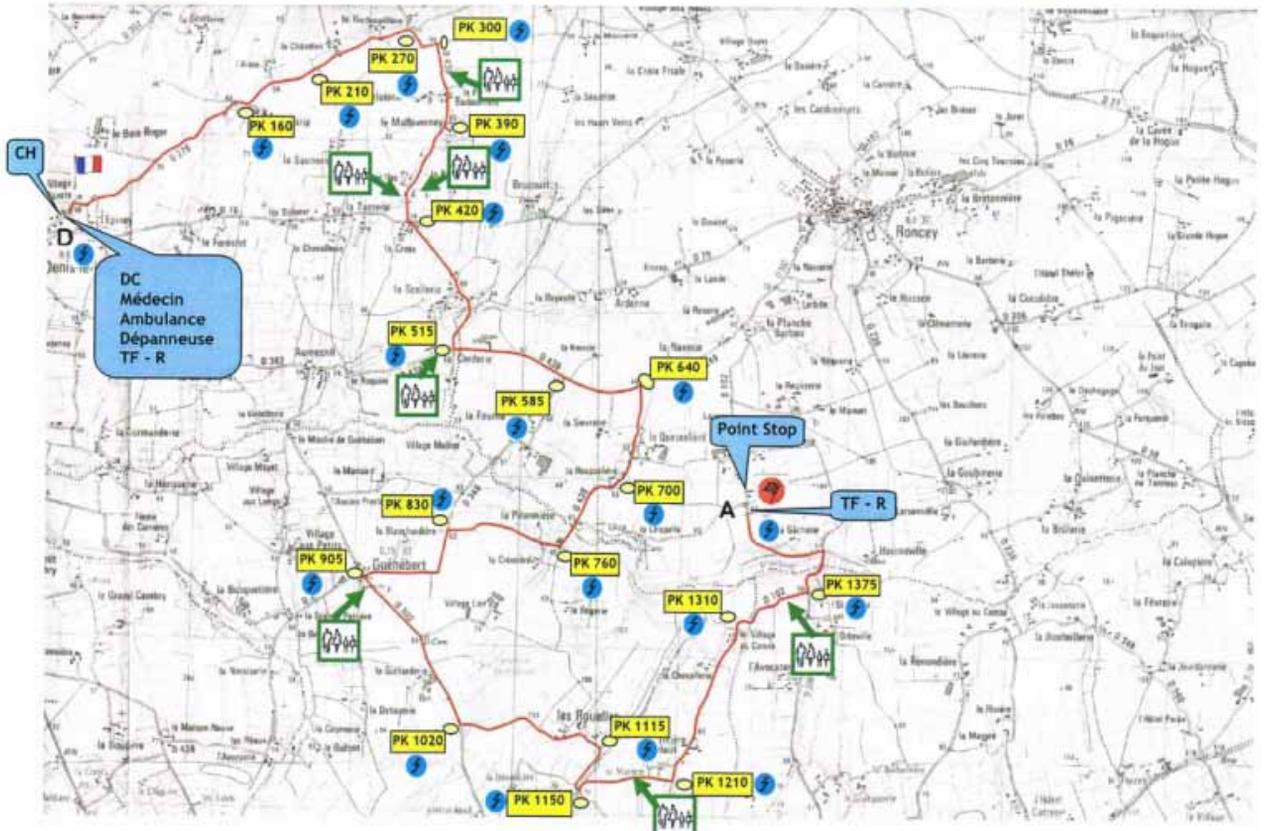
Asphalte
RALLYE
Terre

LES SPECIALES



ES 1 - 3 - 5 - 7 : St Denis le Vêtu / Roncey 14 Km 400

zones spectateurs Epreuve chronométrée postes commissaires



UN PEU DE VOCABULAIRE

ETAPE :

Chacune des parties du rallye séparées par un arrêt d'au moins 8 heures ou par un arrêt égal à la durée du parcours effectué si inférieur à 07 heures. Une étape est constituée de plusieurs sections

SECTION :

Portion du parcours comprise entre :

- § Le parc de départ et le 1^{er} parc de regroupement
- § Deux parcs de regroupement successifs
- § Le derniers regroupement et le parc d'arrivée d'étape ou de rallye

SECTEUR LIAISON :

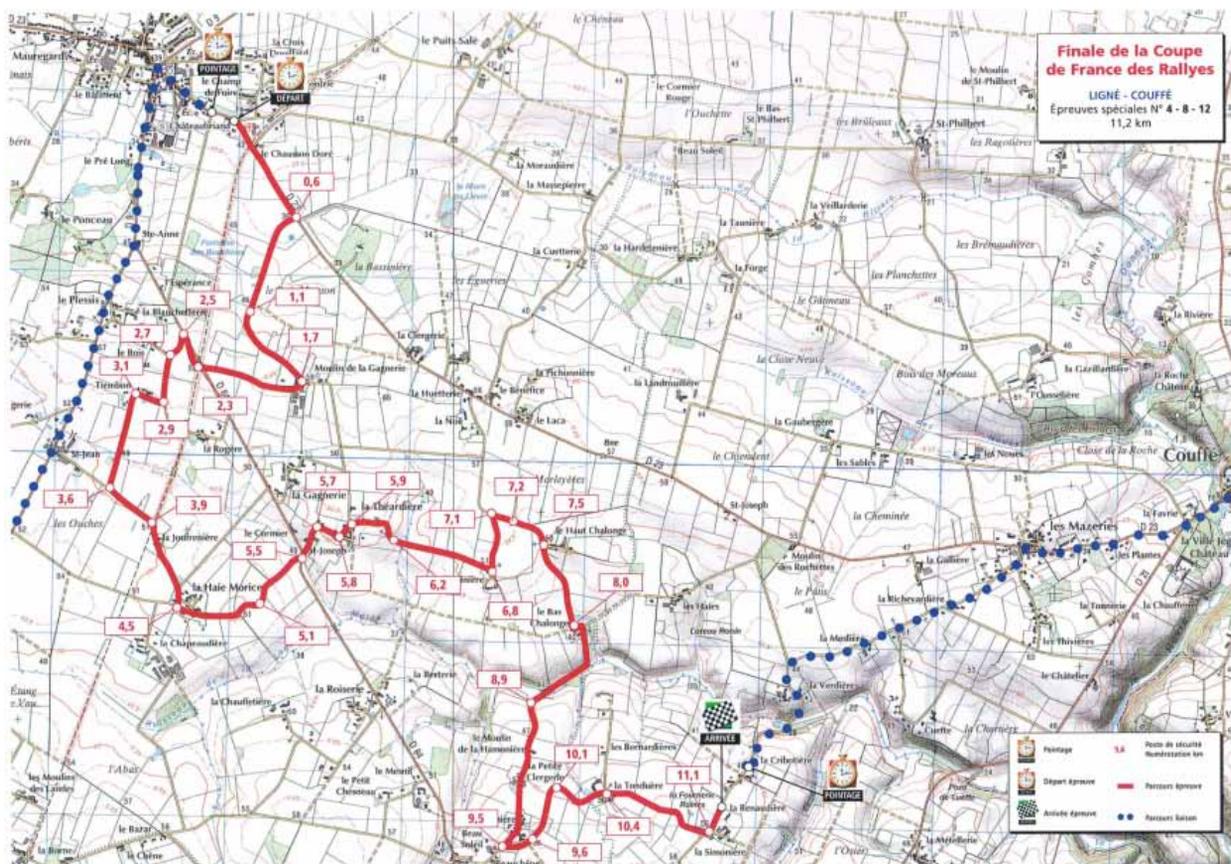
Tronçon d'itinéraire compris entre :

- § Deux contrôles horaires successifs

EPREUVES SPECIALES (E.S) :

Parcours, sur route à usage privatif, ou les Concurrents effectuent une épreuve de vitesse chronométrée

- § Départ donné arrêté.
- § Arrivée jugée lancée



DEPART :

Emplacement où les concurrents démarrent pour effectuer le parcours chronométré
Précisé dans le carnet d'itinéraire (Road-book des Concurrents)

ARRIVEE LANCEE :

Poste de chronométrage situé à l'arrivée de l'Epreuve Spéciale où les Concurrents ne s'arrêtent pas
Précisé dans le carnet d'itinéraire

PARC FERME :

Zone dans laquelle aucune réparation, ni intervention n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par les règlements internationaux et par le règlement particulier du rallye

PARC DE REGROUPEMENT :

Arrêt prévu par l'Organisation pour permettre d'une part à un retour à l'horaire théorique et d'autre part Le regroupement des Equipages restant en course. Le temps d'arrêt peut-être différent pour chaque Equipage Et est géré par le Contrôle Horaire d'entrée

ASSISTANCE :

Arrêt prévu dans une zone pour permettre aux Concurrents d'effectuer l'assistance technique sur leur véhicule.
Précisé dans le Carnet d'itinéraire.

POINT STOP :

Poste de contrôle situé après l'arrivée lancée où les Concurrents sont tenus de s'arrêter pour faire viser leur carnet de contrôle. Précisé dans le carnet d'itinéraire

CARNET D'ITINERAIRE (Appelé aussi ROAD BOOK) :

Document détaillé et précis de l'itinéraire officiel que doivent impérativement emprunter les Concurrents, ainsi que les véhicules d'encadrement (Tricolore, Damiers...etc.)

26 ^{ème} rallye National du Coutançais 1 ^{ère} division					
Départ ES 1-3-5-7		Etape 1	Section 1	Section 2	Page
CH 5-11-17-23 Montpinchon		Distance	Temps	Moyenne	5
		19,100	25 min	45 km/h	
Distances		DIRECTIONS		INFORMATIONS	Distances
totales	partielles				disponibles
0,000	0,000			DEPART ES 1-3-5-7 MONTPINCHON - STANISLAS	19,100
0,300	0,300				19,000
2,000	2,000			1000 COURMAYEUR 1	16,300
3,000	0,200				16,100
4,200	0,950			1000 COURMAYEUR 2	14,900

26 ^{ème} rallye National du Coutançais 1 ^{ère} division					
Départ ES 1-3-5-7		Etape 1	Section 1	Section 2	Page
CH 5-11-17-23 Montpinchon		Distance	Temps	Moyenne	6
		19,100	25 min	45 km/h	
Distances		DIRECTIONS		INFORMATIONS	Distances
totales	partielles				disponibles
5,150	0,950			1000 RONCEY	13,950
5,870	0,700			1000 RONCEY 2	13,150
6,400	0,550			1000 LAQUESSAIGRE	12,700
6,300	1,900			1000 LAQUESSAIGRE	10,800
9,050	0,700			1000 PAILLE 1000 GROUPEMENT	10,050

CONTRÔLE DE PASSAGE :

Emplacement précis où les concurrents doivent s'arrêter pour faire viser leur carnet de contrôle
Précisé dans le carnet d'itinéraire.

CONTRÔLE HORAIRE :

Emplacement précis où les concurrents doivent s'arrêter à leur horaire idéal de passage pour faire viser leur carnet de contrôle.

Précisé dans le carnet d'itinéraire

TABLEAU D’AFFICHAGE :

A partir du début de l’épreuve, des tableaux d’affichage se trouveront installés par l’Organisateur à des endroits stratégiques, aux emplacements prévus par le règlement particulier de l’épreuve. Tous les documents, extraits de procès-verbaux, décisions, additifs ou autres, affichés sur ce tableau, seront opposables aux Concurrents, soit immédiatement, soit à l’issue des délais prévus par le C.S.I.

TEMPS IMPARTI :

Délai imposé aux Concurrents entre :

- § Deux contrôles horaires
 - § Le départ d’une épreuve spéciale et le contrôle horaire suivant.
- Tout retard ou avance est pénalisé par le Directeur de Course

NEUTRALISATION :

Temps pendant lequel des équipages sont stoppés par l’Organisation pour quelques motifs que ce soit

ADDITIF :

Bulletin officiel faisant partie intégrante du Règlement Particulier du rallye et destiné à modifier, préciser ou compléter ce dernier. Les additifs doivent être numérotés et datés. Les Concurrents (ou Membres de l’Equipage) doivent en accuser réception par émargement. Les additifs sont établis :

- § Par l’Organisation, jusqu’au jour des vérifications
- § Par le Collège des Commissaires Sportifs du Rallye pendant toute la durée de la compétition

RECONNAISSANCE :

§ Dans tous les rallyes asphalte, dans le but de limiter les nuisances, les Concurrents et Equipages auront l’obligation de respecter au cours des reconnaissances, le code la route (vitesse et bruit) ainsi que les prescriptions et interdictions suivantes :

- Le nombre de passages en reconnaissance est limité
- Tout retour en arrière, tout fractionnement et/ou bouclage en cours de reconnaissance des « E.S. » est interdit
- Tout accès à une épreuve spéciale devra se faire obligatoirement par son départ
- **En fonction des heures fixées au règlement**



Rallye National Pays du Coutançais			
FICHE DE RECONNAISSANCES			
Suivi et Contrôle des reconnaissances			
Equipe		Véhicule utilisé pour les reconnaissances	
N° d'Ordre		Marque	Type Immatriculation

AVIS TRES IMPORTANT

Les reconnaissances ne sont autorisées que les jours suivants :
Samedi 26 juin - Dimanche 27 Juin de 9 heures à 20 heures
Vendredi 2 juillet de 9 heures à 18 heures

Le nombre de passages est limité à 3 et il vous est demandé de respecter les dispositions du code de la route. Des contrôles seront effectués par l'organisation qui transmettra toute infraction à la Direction de Course pour application des sanctions prévues au règlement des Rallyes 2009

CONTROLE DES PASSAGES EN RECONNAISSANCES			
	DS 1 - 3 - 8 - 7 St Denis le Vieux - Rencey	DS 2 - 4 - 6 - 8 Montpinchon - Gourcy	
	Heure Départ	Heure Arrivée	Heure Départ
Passage 1			
Passage 2			
Passage 3			

Le tableau ci-dessous devra être complété par vos soins au stylo bille (pointage de chaque passage). Il pourra être vérifié à tout instant par l'un des contrôleurs de l'organisation.

CONSTATATION D'INFRACTIONS EN RECONNAISSANCES				
Date	Heure	Infraction Constatée	Nom du Contrôleur	Emargement Contrôleur

Document à remettre obligatoirement aux organisateurs lors des Vérifications Administratives

LE SUJET VOUS PASSIONNE ET VOUS DESIREZ EN APPRENDRE PLUS. NOUS VOUS INVITONS A LIRE :

- § **LE REGLEMENT STANDARD « RALLYE » CONSULTABLE SUR LE SITE : www.ffsa.org**
- § **L'ANNEXE « H » CONSULTABLE SUR LE SITE : www.fia.com**

LES DRAPEAUX

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

- Drapeau rouge : 80 x 100 cm
- Autres drapeaux : 60 x 80 cm

LES DRAPEAUX DE DIRECTION DE COURSE



Ouverture de l'épreuve. Ce drapeau est apposé sur les cotés de la voiture de direction de course sous forme d'autocollants



Signal de fin d'épreuve. Ce drapeau est apposé sur les cotés de la voiture de D.C. sous forme d'autocollants

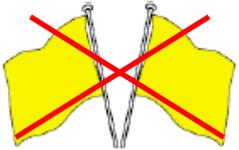
DRAPEAUX A DISPOSITION DES COMMISSAIRES



Présenté **AGITE** : Au Concurrent le moins rapide, lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler.
Pas d'utilisation en rallye sauf pour les épreuves spéciales en boucle où son usage est recommandé



1 Drapeau présenté **AGITE** : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à modifier votre trajectoire



Pas d'usage en rallye



Présenté **AGITE** : Véhicule d'intervention
Vous allez rattraper un véhicule beaucoup plus lent et être peut-être gêné
Son usage en rallye reste facultatif

TENUE & ACCESSOIRES DU COMMISSAIRE



Chasuble Orange avec inscription
« Chef de Poste »
devant et derrière



Chasuble Orange avec inscription
« Commissaire »
devant et derrière

La Panoplie du Commissaire :

- ü Casquette
- ü Sifflet
- ü Gants résistants à la chaleur
- ü Montre
- ü Carnet - Stylo
- ü Coupe-sangle
- ü Chaussures montantes
- ü Lampe (Pour les épreuves nocturnes)
- ü Lunettes de soleil
- ü Licence(s)
- ü Sac contenant des vêtements adaptés aux conditions atmosphériques...



Les gants peuvent être à la ceinture tant que l'épreuve n'a pas débuté.
Ils seront enfilés avant le passage de la première voiture. Les manches seront également baissées

ON EVITERA DE PORTER DES VÊTEMENTS EN TISSUS SYNTHÉTIQUES ET/OU DE COULEUR POUVANT ÊTRE CONFONDUE AVEC CELLES DES DRAPEAUX

1. OUVERTURE D'UNE « E.S. » - LES VOITURES D'ENCADREMENT :

Objet	Voiture	Heure de passage
<ul style="list-style-type: none"> Mise en place des dispositifs 	<ul style="list-style-type: none"> Org1, Org2, Radio....Etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Entre H-90 & H-80
<ul style="list-style-type: none"> Ouverture de la route de course à la compétition Vérif. de la mise en place Ouverture des contrôles 	<ul style="list-style-type: none"> Tricolore  	<ul style="list-style-type: none"> De H-90 à H-75
<ul style="list-style-type: none"> Validation des ES par Autorité, balisage complémentaire si nécessaire 	<ul style="list-style-type: none"> Autorité et/ou Organisateur Technique 	<ul style="list-style-type: none"> H-60
<ul style="list-style-type: none"> Information Public Rappel Règles sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> Sono1, Sono2 	<ul style="list-style-type: none"> H-45
<ul style="list-style-type: none"> Evaluation de l'Epreuve (Comité, FFSA, FIA) 	<ul style="list-style-type: none"> Observateur 	<ul style="list-style-type: none"> H-40
<ul style="list-style-type: none"> Promotion de l'Epreuve 	<ul style="list-style-type: none"> VIP1,VIP2,VIP3, VIP4 	<ul style="list-style-type: none"> H-35 à H-39
<ul style="list-style-type: none"> Vérif. dispositif général Fonctionnement des CH & CP Position du Public par rapport aux règles de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> 000 00 0 	<ul style="list-style-type: none"> H-30 à H-25 H-15 à H-20 H-10
<ul style="list-style-type: none"> Départ de la première voiture 		<ul style="list-style-type: none"> H=0
<ul style="list-style-type: none"> Fermeture de la route de course à la compétition Gestion des abandons Fermetures des contrôles 	<ul style="list-style-type: none"> à Damiers  et/ou Balai 	

LES PANNEAUX DE CONTROLES (HORS WRC)

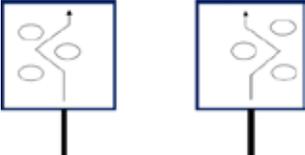
SIGNALISATIONS DES CONTROLES

Nature du Contrôle	SIGNALISATIONS DES CONTROLES – ZONE DE CONTROLE (Diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)			Sens du parcours
	PANNEAUX JAUNES <i>Début de zone de contrôle</i>	PANNEAUX ROUGES <i>Arrêt obligatoire</i>	PANNEAUX BEIGES <i>Fin de zone de contrôle</i>	
Contrôle de passage	 < 25 mètres > mini	 < 50 mètres * > CP		
Contrôle horaire	 < 25 mètres > mini	 < 50 mètres * > CH		
C.H. à l'entrée et sortie parc d'assistance	 < 5 mètres > mini	 < 5 mètres > CH		
Contrôle horaire et départ d'E.S.	 < 25 mètres > mini	 < 50 à 200 mètres > CH	 < 50 mètres * > 	
Fin d'E.S.	 < 100 à 150 mètres > Avertisseur	 >> 100 à 300 mètres << Ligne d'arrivée	 < 50 mètres * > Contrôle stop	 

* D'après un ADDITIF du 08 Mars 2008 de la Direction de la Réglementation FFSA les panneaux de FIN DE ZONES devraient se situer à une distance minimale de 25 mètres

La mise en place des panneaux doit prendre en compte la configuration du terrain, passage à niveau, croisement, panneaux routier, forêt, habitations...

AUTRES PANNEAUX POUVANT ÊTRE RENCONTRES SUR LES « E.S. » (HORS WRC)

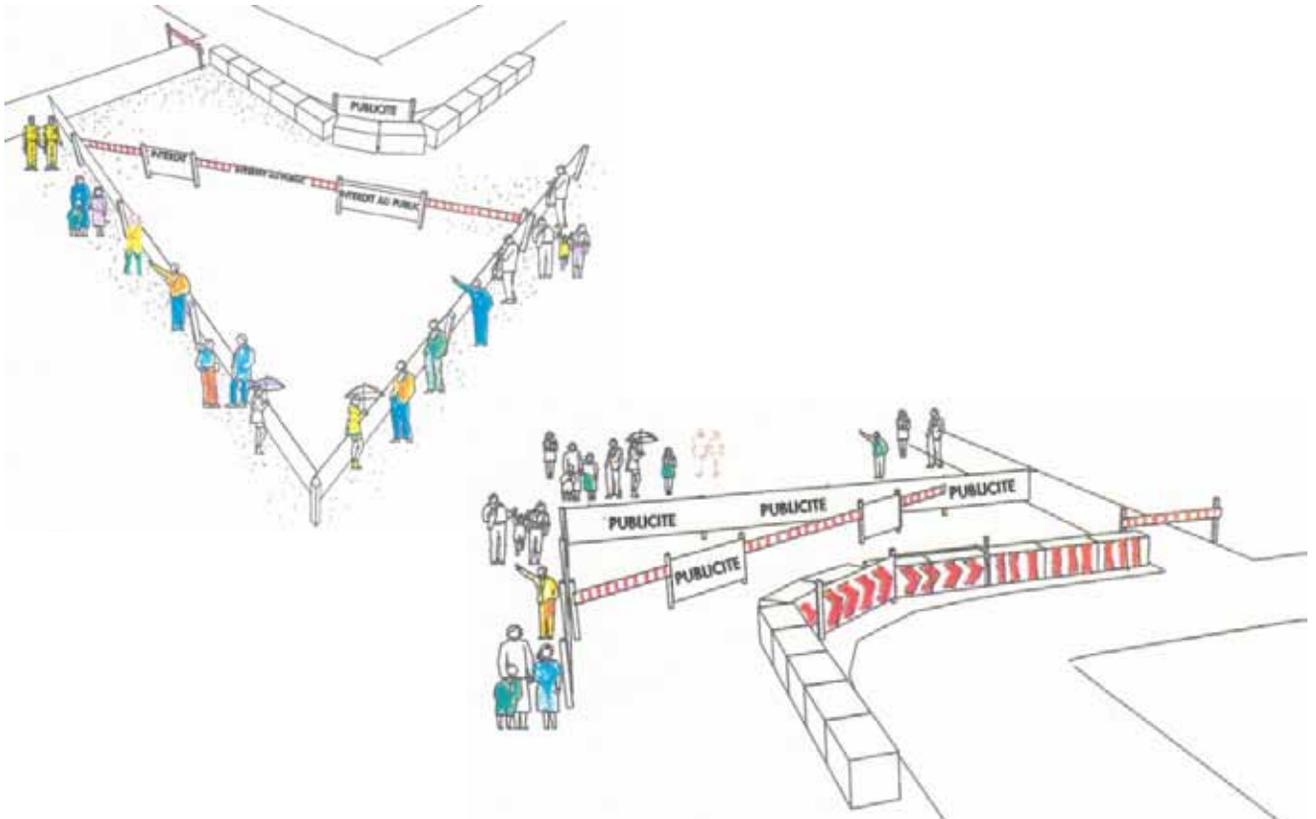
<p>Panneau « Poste Commissaire » À distance kilométrique Ou hectométrique</p>	<p>Panneau de signalisation : 20cm x 30cm</p>	
<p>Panneau « Radio » Doit comporter une zone de stationnement</p>	<p>Diamètre du panneau de signalisation : Environ 50 cm</p>	
<p>Panneau « Pré signalisation de changement de Direction »</p>	<p>Panneau de signalisation : 20cm x 30cm</p>	
<p>Panneau « Changement de Direction »</p>	<p>Panneau de signalisation : 20cm x 30cm</p>	
<p>Panneau Zébra « Changement de Direction »</p>	<p>Panneau de signalisation : 80cm x 200cm</p>	
<p>Panneau « Chicane »</p>	<p>Panneau de signalisation : 80cm x 80cm</p>	



Copyright – Ch. DAMS

PANNEAUX « ZONES PUBLIC »

<p>Panneaux Zones « Interdit ou Autorisé au Public »</p>	<p>Panneau de signalisation : 80cm x 35cm</p>	
<p>Rubalise délimitant Zones interdites ou « Autorisées au Public »</p>	<p>Panneau de signalisation : 60cm x 40cm</p>	
<p>Panneaux Zones « Interdites au Public »</p>	<p>Panneau de signalisation : 60cm x 40cm</p>	
<p>Panneaux Signalisation Accès « Zones Public »</p>	<p>Panneau de signalisation : 80cm x 25cm</p>	



1. PREAMBULE

Les Commissaires sont les éléments primordiaux de la surveillance et de la sécurité de la route de Course. On exige d'eux, qu'ils soient compétents, expérimentés, qu'ils aient du sang froid, d'excellents réflexes. Qu'ils soient Chefs de Poste ou Commissaires, ils doivent avoir une faculté de jugement instantanée. Ils doivent assurer la sécurité des pilotes, veiller au strict respect de la réglementation en vigueur sur l'épreuve et faire remonter, immédiatement vers la Direction de Course, tous les événements pouvant survenir sur la route de Course et ses abords. Ils contribuent à la formation des Commissaires Stagiaires en faisant partager leur expérience. Chef de poste, il sera la seule personne dans le poste autorisée à prendre des décisions sportives et sécuritaires et n'aura de compte à rendre qu'à la Direction de Course.

2. LORSQUE JE RECOIS MA LETTRE DE PARTICIPATION

- § J'ai lu ma lettre de participation et c'est en parfaite connaissance de cause que j'accepte (ou non) les conditions.
En tout état de cause, je ne conteste plus ces conditions après avoir accepté.
- § J'informe de mes intentions l'Organisateur ou le Responsable des Commissaires, en répondant rapidement au courrier (Par lettre, téléphone, fax ou e-mail).

3. AVANT DE PARTIR DE LA MAISON

- § Je tiens mes engagements (Je reste ainsi crédible).
- § Je quitte mon domicile suffisamment tôt pour respecter les horaires de convocation prévus, et prudent Je respecte les limitations de vitesse en vigueur, sur mon parcours... les Points partent vite !!!
- § Je préviens, impérativement et immédiatement, l'Organisateur ou le Responsable des Commissaires, si un événement imprévu m'empêche d'être présent ou me fait prendre du retard.
(Je suis respectueux de l'organisateur qui compte sur moi et de mon engagement).
- § Je dois, comme tout bon Commissaire, m'assurer 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....

4. A L'ARRIVÉE SUR L'ÉPREUVE

- § 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 et dépose mon carnet de pointage si j'en possède un. Ce dernier me sera rendu, émargé, lors du ramassage du matériel en fin de rallye.
- § Je récupère mon dossier contenant, les consignes du poste, ainsi qu'une liste des engagés.
- § Je prends connaissance des consignes particulières .
- § J'assiste au briefing du Directeur de Course et/ou du Responsable Commissaire
- § Je demande l'heure officielle (Horloge Parlante 3699) et règle ma montre en conséquence.
- § Je prends possession de mes moyens de transmissions et du matériel, si celui-ci n'est pas distribué dans les postes.
- § Je me rends immédiatement à mon poste et me tiens prêt à assurer ma mission, avant l'ouverture de la route de course à la compétition par la voiture tricolore et la sécurité.
En cas d'absence à mon poste lors de son passage, je peux faire prendre du retard pour le départ de la spéciale.
- § Je roule avec prudence, dans le sens de l'épreuve, en tenant bien ma droite, et respectant les limitations de vitesse en vigueur et les éventuelles personnes pouvant se trouver sur la route de course (Riverains, Spectateurs, Personnel de l'Équipement, Commissaires...Etc.)

LE POSTE « COMMISSAIRE » SUR UNE EPREUVE SPECIALE

1. LES POSTES

- § Les Commissaires de route, occupent sur les Epreuves Spéciales, des postes répartis tout au long de l'E.S. et désignés par un chiffre indiquant le point kilométrique par rapport au départ, dans la majorité des épreuves Ils leur sont désignés par le Directeur de Course ou l'Organisateur Technique.
Des l'ouverture d'un meeting, chaque Commissaire désigné comme « Chef de Poste » est placé sous les ordres du Directeur de Course de l'E.S. auquel il doit rendre compte immédiatement par les moyens mis à sa disposition (Radio, VHF, téléphone...etc.) de tous les incidents ou accidents pouvant se produire dans la section dont son poste à la surveillance.
- § Les postes Commissaires doivent être implantés en nombre suffisant de manière à :
 - Etre situés à un emplacement correctement sécurisé
 - Etre distinctement indiqués
 - Etre implantés de manière à ce que les signaux donnés soient parfaitement visibles des Equipages

2. ROLE DU POSTE

- § Assurer la sécurité des Concurrents (Signalisation, intervention...)
- § Informer la Direction de Course, de tout événement et/ou incident pouvant entraver le bon déroulement de l'épreuve.
- § Faire respecter, autant que possible, les zones interdites au Public.

3. EN POSTE, AVANT LE DEPART DE L' EPREUVE SPECIALE

- § Je bâtis ma réputation sur le sérieux de mon comportement.
- § Je respecte l'emplacement déterminé par l'Organisation (Instruction commissaires, marquages au sol, panneaux...etc.). Si je juge l'emplacement dangereux, j'en fait part au directeur de course de la spéciale avant de prendre la décision de me déplacer, cette décision sera prise en accord avec lui.
- § Pour des motifs évidents, on évitera de stationner son véhicule en trajectoire et/ou trop près de la route de course
- § Si je dois garer mon véhicule dans :
 - La cour d'une habitation, je ne m'impose pas, je demande l'autorisation aux Propriétaires,
 - Un champ, je respecte les clôtures (Il peut y avoir des bêtes en train de paître) et les cultures.



N'OUBLIEZ JAMAIS QU'A TOUT MOMENT, VOUS ETES SOUS LE REGARD DU PUBLIC, DE LA PRESSE QUE VOUS POUVEZ RECEVOIR LA VISITE D'UN OBSERVATEUR..... ET ÊTRE JUGÉ

- § Je prépare mon équipement personnel et revêt ma tenue, signe distinctif de ma fonction
Elle ne sera en aucun cas d'une couleur pouvant être confondue avec celles des principaux drapeaux.
- § Je vérifie la zone d'action du poste (Echappatoire, Zone interdite au Public...)
- § Je prends contact avec les moyens complémentaires (Cibistes, Gendarmerie, Ambulances,...) si le poste en est doté
- § Je vérifie le bon fonctionnement du matériel mis à ma disposition et teste les moyens radio.
- § Une fois le poste jugé opérationnel, je rends compte à la Direction de Course.

4. PENDANT L'ÉPREUVE

- § Surveillez tous événements pouvant survenir dans la zone d'action
- § Pointez sur la feuille de contrôle, le passage de tous les Concurrents, y compris les Ouvreurs Officiels (Indiquer l'heure de passage)
- § Signalez à la « D.C. » tout Concurrent non passé à votre poste
- § Intervenez si besoin, sur tous les incidents.
- § Surveillez les Spectateurs (Respect des zones de sécurité).
- § Soyez vigilant ne tournez jamais le dos à la route de course. Vous pratiquez un Sport à Risque !!
- § Récupérez les carnets de bord et d'infraction de l'Équipage, en cas d'abandon déclaré de leur part. (Communiquer le n° de course ainsi que le motif de l'abandon).
- § Bien entendu, tenez informé la Direction de Course de l'événement.

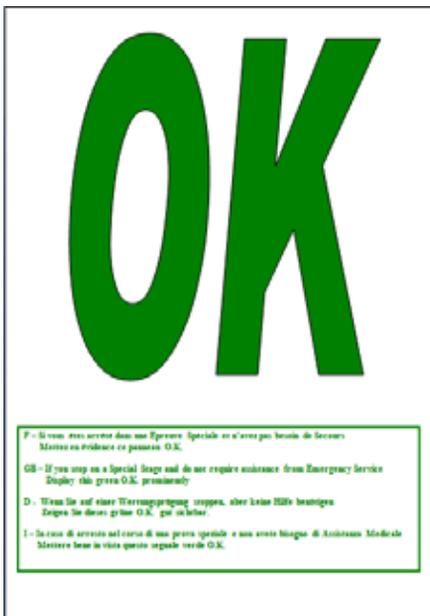
5. EN CAS D'ACCIDENT

- § Il ne vous est pas permis d'arrêter les Concurrents sauf :
 - Si la route est totalement obstruée, que le passage même au ralenti et/ou sur les bas coté s'avère impossible.
 - Pour donner un message à un Concurrent pour que celui-ci prévienne un Poste Intermédiaire, un Point Stop... en cas d'accident grave.

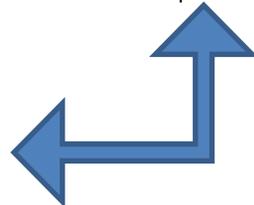


LE RÔLE DU POSTE EST DE TOUT METTRE EN ŒUVRE POUR DÉGAGER LA/LES VOITURE(S) QUI SERAI(EN)T SUSCEPTIBLE(S) DE BLOQUER LA ROUTE, EN CAS DE BLOCAGE, MEME PARTIEL (UN OU PLUSIEURS CONCURRENTS), NOTER LE N° DU/DES CONCURRENT(S) GÊNE(S) OU STOPPE(S), AINSI QUE L'HORAIRE.

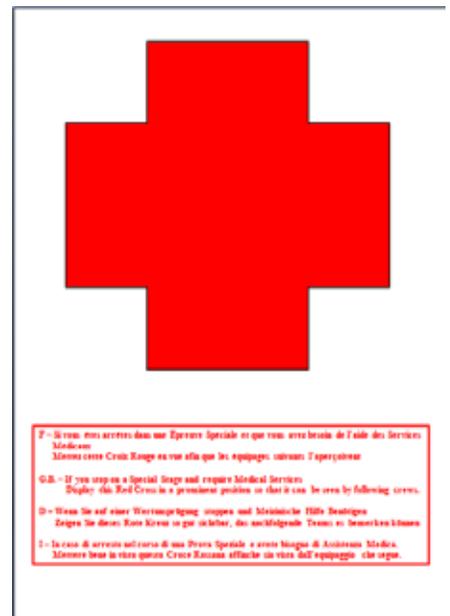
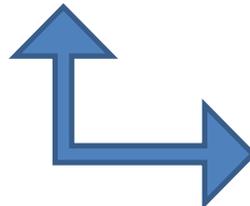
- § En cas d'accident , pour informer les autres Concurrents, un hélicoptère, un autre Poste...
- § Chaque voiture doit transporter un triangle rouge réfléchissant qui en cas d'arrêt pendant une E.S. devra être placé dans un endroit visible à 50 mètres au moins en amont de la voiture pour avertir les pilotes suivants.
- § Utilisez les visuels se trouvant en général dans le Carnet d'Itinéraire des Concurrents ou mis à votre disposition.



§ Si vous n'avez besoin d'aucune aide extérieure, présentez :



§ Vous avez besoin des Secours (Médecin, Secouristes...) Présentez alors :



§ NE LAISSEZ PAS REPARTIR UNE VOITURE SANS AVOIR VÉRIFIÉ QUE L'ÉQUIPAGE REPART BIEN :

- CASQUE , LE SYSTÈME DE RETENUE DES CASQUES (HANS) EN PLACE
- GANTE ET SANGLE

BRIEFING AUX COMMISSAIRES

Prévu par le Directeur de Course ou par le Responsable des Commissaires, il est indispensable que vous y assistiez afin de prendre connaissance de toutes les informations nécessaires au bon déroulement de l'épreuve :

- § Points de règlement particulier
- § Horaires des montées
- § Rôle du Commissaire
- § Rappel des consignes de sécurité
- § L'intervention
- § Le comportement



Copyright – Ch. DAMS

1. ROLE DU COMMISSAIRE

- § Veillez au strict respect des consignes et à l'application de la réglementation
- § Assurez la sécurité des Equipages
- § Surveillez la zone d'action du poste et l'état de la route de course
- § Informez la Direction de Course par téléphone ou radio, de toutes anomalies constatées.

2. RAPPEL DES CONSIGNES ELEMENTAIRES DE SECURITE

- § Il convient de rappeler que le Sport Auto est un sport à risques. La vigilance doit être de chaque instant
- § La règle élémentaire étant de ne pas installer le poste en trajectoire
- § Toujours suivre des yeux la progression des autos. Une voiture peut aborder votre poste, tout à fait normalement... et se sortir juste après
- § Ne jamais tourner le dos à la route de course
- § Il conviendra d'être particulièrement attentif à tous les échanges radio.

3. L'INTERVENTION

- § Avant toutes interventions sur la route de course, informez par radio, la « D.C. » de vos intentions et assurez-vous :
 - Que la « D.C. » a bien perçu votre message (Il y a parfois beaucoup de bruit environnant et bien souvent des parasites)
 - Que la signalisation adaptée est bien en place et/ou qu'il n'y a pas d'autres voiture dans votre zone
- § Soyez persuasif dans la présentation de vos drapeaux
- § Définissez avant le début de l'épreuve avec vos co-équipiers et/ou les Commissaires du poste précédent, les codes visuels et sonores lors des interventions
- § N'intervenez sur la route de course qu'en **TOUTE SECURITE**
- § Rappelez-vous lors d'une intervention :
 - Qu'il est préférable d'intervenir face aux voitures
 - Qu'il est toujours préférable de se situer de façon que la voiture arrêtée ou accidentée fasse écran.
- § N'intervenez jamais sur une voiture en difficulté sans emporter un extincteur
- § Jetez un œil sur la piste, à intervalles réguliers, afin de contrôler qu'il n'y a pas d'huile, du gravier....

4. LE COMPORTEMENT / LA TENUE

- § Ne perdez jamais de vue que la réputation d'un bon Commissaire se bâtit sur le sérieux de son comportement, durant toute la durée du meeting.
- § Le Commissaire revêtra sa tenue. Cette dernière sera en aucun cas d'une couleur pouvant être confondue avec celles des principaux drapeaux.
- § Elle devra être enfilée avant le passage de la voiture tricolore et jusqu'au passage de la voiture à damiers
- § Les gants doivent être à la ceinture, tant que l'épreuve n'a pas débuté. Ils seront enfilés durant le temps que les voitures tourneront.
- § Sifflet autour du cou, coiffé d'une casquette.... Sans oublier carnet et stylo
- § Bien sûr, vous aurez pris soin de conserver votre licence sur Vous
- § Afin de demeurer crédible vis-à-vis du Public, vous aurez banni l'utilisation d'appareil photo, caméscope.
- § Le téléphone portable sera conservé sur vous, en veille, utilisé en complément pour contact avec la Direction de Course, dans la cas ou il y aurait une déficience ou couverture aléatoire du système radio. Il est évident que les appels personnels seront à bannir tant que le «Drapeau à damiers » ne sera pas passé
- § Les extincteurs (dont vous aurez au préalable étudié le fonctionnement) et votre jeu de drapeaux seront eux aussi présents, au poste.
- § La voiture tricolore est souvent accompagnée d'une voiture de Gendarmerie. Leur rôle est de contrôler la mise en poste, soyez donc prêts et visibles.
- § Vous imposerez le respect entre toutes les personnes, Commissaires, Photographes, autres....
- § **Sauf en cas d'obstruction TOTALE de la route de course, vous n'avez aucun droit d'arrêter les Concurrents sans ordre de la Direction de Course. Si la moindre possibilité de passage existe, il faut tout mettre en œuvre pour faire passer les Concurrents, même au ralenti, sur les bas cotés si nécessaire.**
- § Notez les numéros Concurrents gênés et/ou arrêter.
- § Mettez en place la signalisation (Drapeau Jaune Agité ou triangle de sécurité du Concurrent)
- § Les sorties de route doivent être traitées rapidement, certes, mais avec calme et sérénité.
- § Montrez toujours que vous maîtrisez la situation
- § N'oubliez pas de prévenir d'informer le PC ou à défaut le Directeur d'E.S. par radio ou par téléphone
- § **Décrivez toujours calmement, sans crier, la situation à votre poste, en communiquant tout d'abord :**
 - Le n° de votre poste, ainsi que le n° de la voiture concernée.
 - La nature du choc (Arbre, talus, Choc frontal, latéral, tonneaux...etc)
 - Equipage sorti spontanément, conscient (ou non) - Parle, bouge, yeux ouverts, respire...
 - Risque d'incendie
 - Obstruction de la chaussée ou gêne
 - Possibilité d'intervention des Secours, zone possible de dégagement.

5. LE PUBLIC

- § Ne laissez pas les Spectateurs s'approcher de la route de course, s'installer dans des zones dangereuses ou envahir votre espace vitale.
- § Demandez leur fermement de partir..... **Mais toujours avec courtoisie**
- § N'hésitez pas à leurs rappeler les consignes de sécurité.
- § Si de par leur situation, vous estimez que des Spectateurs récalcitrants se trouvent en danger, prévenez la D.C. qui prendra les mesure appropriées
- § Si l'Organisateur vous en a fourni, distribuez les tracts d'information et de mise en garde.



N'OUBLIEZ JAMAIS QU'A TOUT MOMENT , VOUS ETES SOUS LE REGARD DU PUBLIC, DE LA PRESSE, QUE VOUS POUVEZ RECEVOIR LA VISITE D'UN OBSERVATEUR....ET ETRE JUGE.

- § Sauf cas d'urgence, la route de course est fermée durant toute la durée du rallye, cependant entre chaque E.S., il sera possible, après accord du Directeur de Course de l'E.S. de faire passer des Riverains..... Toujours dans le sens de l'épreuve

6. APRES L'EPREUVE

- § Vous ne lèverez le dispositif qu'après en avoir reçu l'ordre du Directeur de Course de l'E.S.
- § Vous transmettez les documents à la voiture en charge de les récupérer (Voiture à damiers, Voiture « Balai »...)
- § Rendez compte par écrit , de tous les incidents intéressant l'Organisation, survenus durant l'épreuve :
 - Dégradation sur murs, route, poteaux...
 - Incidents avec riverains
 - Matériel divers utilisé et/ou en panne
- § Ayez le geste écologique en ne laissant pas traîner derrière vous, papier, bouteilles d'eau, reliefs de repas.....
- § Pensez à refermer la barrière du champs à votre départ, surtout s'il y a des bêtes.



7. LE POSTE

IL EST PRIMORDIAL QUE VOUS CONNAISSIEZ LES REGLES QUI REGISSENT L'INSTALLATION DE VOTRE POSTE

- § Il n'est en tout état de cause installé que hors trajectoire. Les protections sont souvent illusoirs
- § Les véhicules des Commissaires sont garés loin de la route de course
- § Les Commissaires sont en possession de leurs jeux de drapeaux

FONCTION OCCUPEE PAR LE CHEF DE POSTE « ROUTE »

1. FONCTION OCCUPEE PAR UN CHEF DE POSTE « ROUTE »

- § Contrôle Horaire Entrée / Sortie de Parc Fermé - Regroupement - Assistance
- § Contrôle Horaire avant Epreuve Spéciale
- § Point-Stop après Arrivée Epreuve Spéciale
- § Poste en inter E.S.

Il est Responsable du Poste et l'interlocuteur de la « D.C. »

2. INSTALLATION DU POSTE

- § Respectez l'emplacement du poste déterminé par l'Organisation (Inscrit sur le « Road-Book », marquages sol, consignes Commissaires...etc.)
- § Respectez l'horaire de mise en place (En principe lors du passage du ou des Véhicules « Org1, Org2.. » soit à H-90 (Suivant la réglementation FFSA)
- § Portez les signes distinctifs liés à la fonction (Combinaison, chasuble...).
- § Mise en place des panneaux, en tenant compte de la configuration du terrain.
- § Vérifiez, et étudiez le fonctionnement des extincteurs, sans omettre de les placer judicieusement.
- § Vérifiez et testez le fonctionnement des pendules.
- § Testez les moyens de communication mis à disposition (Téléphone, Radio...)
- § Le poste de contrôle doit commencer à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage du 1^{er} Concurrent Sauf décision contraire du « D.C. », il cessera d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier Concurrent , augmentée du délai de mise hors course.



3. ROLE DU POSTE

- § **Toutes zones de contrôle situées entre le 1^{er} panneau avertisseur jaune et le dernier panneau final beige à 3 barres transversales est considérée comme parc fermé.**
- § **Il est interdit à un équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.**

3.1. CONTROLE DE PASSAGE

- § Apposez une marque d'identification, en général par tampon (Prévue par l'Organisation) sur le carnet de contrôle présenté par l'Equipage à un emplacement prévu. L'heure n'est pas à mentionner.
- § Tenez un cahier de Contrôle de Passage.

3.2. CONTRÔLES HORAIRES - DEPART EPREUVE SPECIALE

- § Le Chef de Poste indique sur le carnet de bord, l'heure de présentation
- § La procédure de pointage débute au moment où une voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.
- § Le pointage du carnet ne peut-être effectué que si les 2 Membres de l'Equipage, ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité de la table de contrôle.
- § L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des Membres de l'Equipage présente le carnet de bord au Chef de Poste ou l'un de ses Equipiers. Celui-ci inscrit manuellement ou au moyen d'une imprimante sur ce carnet, l'heure effective de présentation.
L'heure idéale de pointage est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison, à l'heure de départ de ce secteur. Ce temps est exprimé à la minute.

- § L'Equipage n'encourt aucune pénalisation pour avance :
 - Si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle, correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.
- § L'Equipage n'encourt aucune pénalisation pour retard :
 - Si l'heure de présentation du carnet au Chef de Poste correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.



- § Toute différence entre l'heure réelle et l'heure de pointage sera pénalisée par le « D.C. » à raison de :
 - Pour retard : 10 secondes / minutes pour les rallyes internationaux et nationaux
5 secondes / minutes pour les rallyes régionaux
 - Pour avance : 60 secondes / Minutes pour les rallyes internationaux et nationaux
30 secondes / Minutes pour les rallyes régionaux

NB : Un Equipage pénalisé pour avance, pourra être neutralisé le temps nécessaire pour repartir à son heure idéale par le Directeur de Course.

- § Aux contrôles horaires de fin d'étape, les Equipages sont autorisés à pointer en avance, sans encourir de pénalité.

- § Toute inobservation relevée à l'encontre d'un Equipage concernant les règles de procédure de pointage définies ci-dessus (Et notamment le fait de pénétrer dans une zone de contrôle, plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) devra faire l'objet de la part du Chef de Poste du contrôle, d'un rapport écrit, à transmettre immédiatement au « D.C. ».

3.3. HEURE DE DEPART DES CONTROLES

- § Si le secteur de liaison suivant ne débute pas par une E.S., l'heure de pointage portée sur le carnet de contrôle constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin de secteur de liaison et l'heure de départ du nouveau secteur
- § Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'E.S., la procédure suivante sera appliquée :
 - Panneau avertisseur jaune (Début de zone)
 - A 25 mètres : Panneau rouge avec cadran (Poste contrôles horaires)
 - Entre 50 à 200 mètres : Panneau rouge avec drapeau (Départ de l'E.S.)
 - A 50 mètres : Panneau final beige à 3 barres transversales

3.4. CONTRÔLE D'ARRIVEE - SECTEUR DE LIAISON

- § Le Chef de Poste ou son Equipier inscrit sur le carnet :
 - L'heure de pointage de l'Equipage
 - L'heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Celle-ci respecte un écart de 3 minutes pour permettre à l'Equipage de se préparer au départ.
- NB :** En cas de pneu dégonflé, il est octroyé à l'Equipage, un temps max. de 5 minutes supplémentaires
L'heure de départ affectée après réparations respectera avec le nouvel Equipage parti devant lui, l'intervalle auquel lui donne droit son classement ou sa priorité.
- § Après pointage au « C.H. », l'Equipage doit se rendre immédiatement au poste de départ de l'E.S.
Le Chef de Poste inscrit sur la fiche d'épreuve, l'heure prévue pour le départ de cette épreuve, qui correspond à l'heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant.
- § Le départ est donnée à l'Equipage suivant la procédure réglementaire.

3.5. MISE HORS COURSE

- § La mise hors course intervient, prononcée par le Directeur de Course :
 - Pour tout retard supérieur à 15 minutes sur l'horaire imposé entre 2 contrôles horaires
 - Pour un retard supérieur à 20 minutes à la fin de chaque étape et/ou section du rallye
 - Pour un retard total supérieur à 30 minutes

- § Une avance sur l'heure idéale ne permet en aucun cas de réduire le retard entraînant l'exclusion
- § Le délai de mise hors course peut-être augmenté à tout moment par une décision du Collège des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course.
- § Les Equipages doivent en être informés aussitôt que possible.

NB : La mise hors course pour dépassement du timing autorisé ne peut-être prononcée qu'en fin de section ou en fin d'étape.

3.6. CONTRÔLE DE REGROUPEMENT

- § Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importants qui ont pu se créer entre les Concurrents, à la suite de retards et/ou abandons. Il faut prendre en compte l'heure de départ du regroupement et non la durée de celui-ci.
- § Le Chef de Poste récupère auprès de Equipages, leur carnets de contrôle et éventuellement leurs fiches d'E.S.
- § Le Chef de Poste ou son Equipier communique des que possible les instructions sur les heures de départ.
- § L'ordre de départ étant le même que celui de l'arrivée, Les moteurs des voitures seront obligatoirement coupés.
- § Le Chef de poste peut distribuer un nouveau carnet de contrôle, soit en entrée ou en sortie de parc fermé

3.7. EPREUVE SPECIALE

- § Le départ sera donné arrêté, le moteur en marche sur la ligne de départ.
 - § Le Chef de Poste recopiera sur la fiche de l'épreuve, l'heure prévue pour le départ de la voiture (h. & mn)
Il remettra ce document à l'Equipage et lui annoncera à haute voix le décompte de temps. (30s, 15s, 10s, ...)
 - § Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ est donné. Le démarrage de la voiture doit être immédiat.
- NB :** En cas de départ au feu, une cellule couplée à un chrono est implantée à environ après la ligne de départ pour détecter les éventuels départs anticipés.



- § Aucun départ anticipé ne peut-être toléré.
Le départ doit être effectif à la minute pleine, pas avant
Le «D.C.» applique des pénalités pour les 2 premières infractions, les suivantes sont décidées et appliquées par le Collège des Commissaires Sportifs.

- § Le départ d'une E.S., à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle ne pourra être retardé par le Chef de Poste à ce départ qu'en cas de force majeure.
- § Un Equipage arrivant en retard, le Chef de Poste inscrira une nouvelle heure. Ce retard est alors considéré comme un retard enregistré sur un secteur de liaison

3.8. ARRIVEE LANCEE - EPREUVE SPECIALE

- § Si utilisation d'une cellule, protéger celle-ci du passage des Personnes.
- § L'arrivée d'E.S. sera jugée lancée. Un arrêt entre le panneau Jaune avertisseur et le panneau Stop est interdit.
Veillez autant que possible qu'aucune voiture ne se double entre l'Arrivée Lancée et le Point Stop
- § Le chronométrage se fait sur la ligne d'arrivée via un chrono avec imprimante.
- § A une distance de 100 à 300 mètres après l'arrivée, les Concurrents doivent s'arrêter au Point Stop signalé par le panneau rouge « Stop » pour faire faire inscrire sur la fiche chrono son heure d'arrivée (décliné en h.; mn.; sec. & 1/10eme éventuellement transmise par les Chronométreurs.
- § Le Chef de Poste ou son Equipier tient informé la Direction de Course de tous les événements.





Copyright – Ch. DAMS

3.9. POINT STOP – EPREUVE SPECIALE

- § Le Commissaire récupère les informations (Temps) transmises par l'Arrivée Lancée
- § **Inscrire le temps réalisé sur le carnet de bord n'est pas une obligation.** Le plus important est d'inscrire l'heure d'arrivée. Si mauvaise liaison entre l'arrivée et le stop, le commissaire ne retient pas l'équipage, mais signe impérativement le carnet
- § Il transmet par radio ou téléphone au PC temps, dans l'ordre de passage, les heures et temps réalisés par les Equipages.
- § Il tient à jour le Panneau d'Information Temps, ainsi que le cahier de Point Stop
- § La Direction de Course est informée de tous les événements.

3.10. INTERRUPTION EPREUVE SPECIALE

- § Pour quelques motifs que ce soit (Accident, obstruction... etc.), le déroulement d'une E.S. peut-être stoppé avant le passage du dernier Concurrent. Le Directeur de Course peut, s'il le juge possible, reprendre le déroulement normal de l'épreuve, mais après rétablissement des conditions normales de course Et de sécurité.
- § Un classement de l'épreuve peut-être obtenu pour les Concurrents impactés par les circonstances de l'interruption en leur attribuant un temps forfaitaire.
L'application de ces dispositions reste de la compétence exclusive du Collège des Commissaires Sportifs après communication par la Direction de Course des motifs de l'interruption.

3.10. ANNULATION DE L'EPREUVE SPECIALE

- § Le Chef de Poste ou son Equipier informe les Equipages que l'Epreuve est annulée
- § Epreuve effectuée en liaison **en conservant le temps imparti du secteur de liaison** :
 - Il inscrit sur le carnet de contrôle de l'Equipage, l'heure réelle (Heure, minutes) de départ
 - Il reporte l'heure sur le cahier de départ et fait émarger l'Equipage.
 - L'intervalle entre deux Equipages est donnée par la « D.C. »
- § Epreuve effectuée en liaison **en modifiant le temps imparti du secteur de liaison** :
 - Il inscrit sur le carnet de contrôle de l'Equipage, l'heure réelle (Heure, minutes) de départ
 - Il modifie sur le carnet de contrôle de l'Equipage, le temps imparti
 - Il reporte l'heure sur le cahier de départ
 - L'intervalle entre deux Equipages est donnée par la « D.C. »

3.11. PARC FERME

RAPPEL : Les voitures sont considérées en parc fermé :

- Des leur entrée dans un parc de départ, de regroupement ou de fin d'étape et jusqu'à leur départ de ceux-ci.
- Des leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci.
- Des leur arrivée à la fin du rallye, jusqu'à expiration des délais de réclamation et prononciation de l'ouverture du parc par le « D.C. ».
- § Pour pouvoir sortir d'un parc fermé de départ, de regroupement, de fin d'étape, les Equipages pourront rejoindre leur voiture 10 minutes avant leurs heures de départ.
- § Un parc de regroupement ne durant pas plus de 15 minutes, les Equipages sont autorisés à rester dans le parc.
- § Bien entendu, durant un régime de parc fermé, il est formellement interdit sous peine d'exclusion, à tout Concurrent d'effectuer des réparations ou ravitaillement sur sa voiture.
La pose de housse ou autre dispositif recouvrant la voiture est interdit.
- § Le non-respect de ces dispositions doit faire l'objet d'un rapport immédiat auprès de la « D.C. ».
- § Une voiture peut-être poussée à l'entrée, l'intérieur, la sortie d'un parc par les Officiels en poste et/ou l'Equipage.
- § **SOUS CONTRÔLE D'UN OFFICIEL** : - La mise en route d'un moteur est autorisée au moyen d'une batterie externe, mais celle-ci ne doit pas être ensuite embarquée dans la voiture.
 - Le remplacement d'un pneu crevé ou endommagé est autorisé avec les moyens du bord
 - Tout comme le remplacement d'un pare-brise avec possibilité d'aide extérieure

- § Veillez à ce que les Equipages ne procèdent à aucune intervention, réparation ou ravitaillement sur leurs voitures
- § Interdisez l'accès au Parc à toute personne, sauf bien entendu aux Officiels de l'épreuve devant y assurer une fonction .
- § Tenez informé la Direction de Course de tous les événements

3.15. CONTRÔLE HORAIRE – ENTREE PARC REGROUPEMENT

- § Inscrivez l'heure de pointage (Heure, minutes) sur le carnet de contrôle de l'Equipage
- § Reportez l'heure sur le cahier de contrôle horaire et faire émarger l'Equipage
- § Conservez le carnet de contrôle de l'Equipage
- § Distribuez à l'Equipage un nouveau carnet de contrôle (ou fiche de liaison) en prenant soin d'inscrire l'heure théorique de sortie de Parc de Regroupement et faire émarger l'Equipage.
- § Rangez les voitures de compétition
- § Veillez qu'aucun véhicules ne puissent être gênés par un autre de manière à pouvoir repartir sans problème
- § Veillez à ce que les Equipages (Ou Assistance) ne procèdent à aucune intervention, réparation ou ravitaillement sur le véhicule.
- § Interdisez l'accès au Parc à toute personne, sauf aux Officiels devant assurer une fonction
- § Tenez informé la Direction de Course de tous les événements

3.16 CONTRÔLE HORAIRE – SORTIE PARC REGROUPEMENT

- § Ne laissez entrer les équipages que dans les 10 minutes qui précèdent leur heure de départ
- § Cependant, si le Parc dure moins de 15 minutes, les Equipages peuvent rester à l'intérieur de celui-ci.
- § Les Equipages partent à l'heure idéale, dans l'ordre fixé par la « D.C. ».
- § Donnez à chaque Equipage son carnet de contrôle, après y avoir inscrit son heure réelle de départ.
- § Reportez l'heure sur le cahier de Contrôle Horaire, sans omettre de faire émarger l'Equipage.
- § Donnez le départ à l'heure (et dans la minute) inscrite sur le carnet de contrôle.

TOUT EQUIPAGE SE PRESENTANT AVEC PLUS DE 15 MINUTES DE RETARD PAR RAPPORT A SON HEURE IDEALE, NE SERA PLUS AUTORISE A PRENDRE LE DEPART SUITE A LA DECISION DU DIRECTEUR DE COURSE

- § Veillez qu'aucun véhicule ne puisse être gêne par un autre de manière à pouvoir repartir sans problème
- § Veillez à ce que les Equipages (Ou Assistance) ne procèdent à aucune intervention, réparation ou ravitaillement sur le véhicule.
- § Interdisez l'accès au Parc à toute personne, sauf aux Officiels devant assurer une fonction
- § Tenez informé la Direction de Course de tous les événements

3.17. RESTITUTION DE L'ENSEMBLE DES DOCUMENTS

- § L'ensemble des documents , rapports...etc. seront à remettre à la Personne chargée de les récupérer à l'issue de l'Epreuve (Voiture à Damiers, Voiture « Balais »...)

TROISIEME PARTIE

COURSE DE COTE / SLALOM



SOMMAIRE COURSE DE COTE / SLALOM

UN PEU DE VOCABULAIRE	Page 94
IMPLANTATION DU POSTE	Page 95
LES DRAPEAUX	Page 96
COURSE DE COTE & SLALOM	Page 97
LE BRIEFING	Page 100
PRESCRIPTIONS GENERALES	Page 103
PRESCRIPTIONS SLALOM	Page 106





Copyright - Ch. DAMS



Copyright - Ch. DAMS

UN PEU DE VOCABULAIRE

COURSE DE COTE

Epreuve de vitesse se déclinant en une ou plusieurs manches, comportant des départs arrêtés individuels, séparés et disputés sur une voie en montée continue, interdite pour la circonstance à la circulation publique. La longueur y est libre sauf en Course de côte régionale où la longueur est limitée à 1500 mètres. La largeur de la route de course y est libre.

La pente moyenne est de 2% au minimum. Le revêtement est de bitume

SLALOM

Epreuve de vitesse et de maniabilité chronométrée, de démarrage et de freinage sur un parcours d'une longueur de 800 mètres au minimum et de 2000 mètres au maximum, devant comporter pour réduire la vitesse, tous les 80/90 mètres, un virage ou une chicane matérialisée. Le non respect de cette chicane par les Concurrents est pénalisé. Les Concurrents doivent marquer un arrêt à l'arrivée sous peine d'exclusion de la manche

PARC CONCURRENT

Zone mise à la disposition des Concurrents pour garer leurs véhicules et effectuer leur assistance

PARC FERME FINAL

Le Parc Concurrent après l'arrivée de la dernière montée est un Parc Fermé. L'itinéraire par lequel depuis l'arrivée, les Concurrents rejoignent le Parc Fermé est considéré sous régime du Parc Fermé

FILE DE DEPART

Zone précédant la ligne de départ où les Pilotes et leurs voitures doivent se présenter avant l'heure de départ, dans l'ordre prévu et se tenir à la disposition de la Direction de Course

ZONE DE DECELERATION

Zone succédant à la ligne d'arrivée où les Pilotes doivent impérativement ralentir

TABLEAU D'AFFICHAGE

A partir du début de l'épreuve, des tableaux d'affichage se trouveront installés par l'Organisateur à des endroits stratégiques, aux emplacements prévus par le règlement particulier de l'épreuve. Tous les documents, extraits de procès-verbaux, décisions, additifs ou autres, affichés sur ce tableau, seront opposables aux Concurrents, soit immédiatement, soit à l'issue des délais prévus le C.S.I.



Copyright – Ch. DAMS



LE SUJET VOUS PASSIONNE ET VOUS
DESIREZ EN APPRENDRE PLUS.
NOUS VOUS INVITONS A LIRE :

§ LE REGLEMENT STANDARD
« COURSES DE COTE & SLALOMS »
CONSULTABLE SUR LE SITE :

www.ffsa.org

§ L'ANNEXE « H » CONSULTABLE SUR LE SITE :
www.fia.com

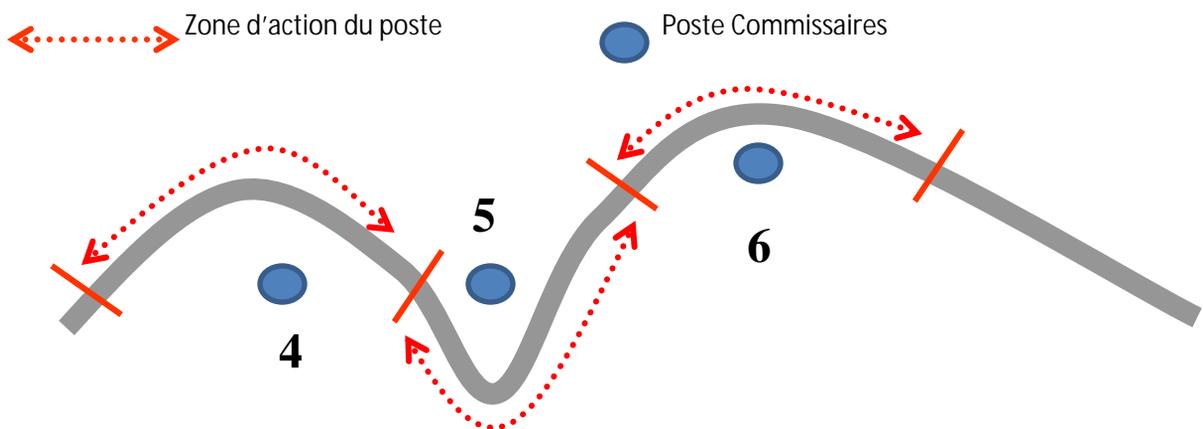
IMPLANTATION DU POSTE

Bien que son implantation soit du ressort de l'Organisation ou de la Direction de Course, il est tout de même important de connaître les règles qui régissent son implantation

Le poste est placé sous la responsabilité du Chef de Poste ou du Commissaire désigné comme tel

1. AVANT L'ÉPREUVE

- § Respectez l'emplacement déterminé par l'Organisation (Instruction Commissaires, marquages au sol...)
- § Déterminez les limites de la zone d'action du poste en relation avec postes amont & aval
- § Étudiez la trajectoire de course : Pour cela, mettre à profit les essais
 - En déduire l'emplacement de la signalisation (Le signal doit être aperçu par le Pilote **AVANT** le début de la zone de freinage)
 - En déduire les zones potentielles de sortie de route
- § Déterminez la zone d'évacuation des véhicules (Panne...)
- § Visualisez la ou les zone(s) « **PUBLIC & INTERDIT AU PUBLIC** »



- § Vérifiez le bon fonctionnement du matériel mis à disposition ainsi que celui des extincteurs



(Ces deux derniers points sont importants : En effet, ce n'est pas quand un problème survient à votre poste qu'il faut s'apercevoir que le matériel mis à votre disposition, est manquant ou ne fonctionne pas)

- § Organisez le poste, définir les actions de chacun
- § Testez les moyens de communication (Téléphone, radio...)
- § Dès que le poste est opérationnel , rendez compte à la Direction de Course
- § Vérifiez l'état de la piste et de ses abords, sans hésiter à donner un coup de balai, si besoin
- § Prenez contact avec les « Moyens Complémentaires » (s'il y en a au poste).
(Pompier, Secouriste, dépanneuse ...etc.)

Les Moyens Complémentaires (Contrairement au Circuit) ne sont pas du ressort du poste, mais de la Direction de Course.

En aucun cas, ils ne doivent intervenir sans l'accord ou la présence de la Direction de Course

- § Définissez l'emplacement le plus judicieux pour garer les véhicules des « Moyens Complémentaires »
- § Rendez compte auprès de la « D.C. » que votre poste est opérationnel

LES DRAPEAUX



Présenté par la Direction de Course : Ouverture de l'Epreuve



Présenté par la Direction de Course : Signal de fin d'Epreuve ou interruption d'épreuve (Cas du Midi).

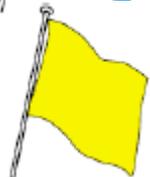


Présenté **AGITE** :

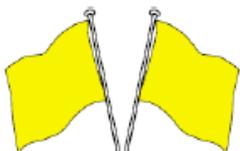
- 1- Lors du passage de la Direction de Course si le poste n'est pas « OK »
- 2- Sous la responsabilité du Chef de Poste, signal d'arrêt absolu si obstruction **TOTALE** de la piste ou accident grave. Il est présenté où se situe l'événement et devrait redescendre à vue jusqu'au départ



Présenté **AGITE** au Concurrent le moins rapide lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler



Présenté **AGITE** : Réduisez votre vitesse. Soyez prêt à changer de direction Il y a un danger sur la route ou au bord de la route



Deux drapeaux présentés **AGITES**

Réduisez votre vitesse. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue partiellement ou totalement la route. **PAS D'USAGE LORS D'EPREUVES F.I.A.**



Présenté **IMMOBILE** : Changement d'adhérence quelle qu'en soit la cause



Présenté **AGITE** :

- 1- Tous les postes signalent que le poste est « OK » à la Direction de Course lors de l'ouverture de la piste à la Compétition
- 2- Retour à son état d'origine



Présenté **AGITE** : Véhicule d'intervention. Vous allez rattraper un véhicule beaucoup plus lent et peut-être être sérieusement gêné

COURSES DE COTE ET SLALOMS

1. CONTRÔLE DES POSTES / OUVERTURE DE LA PISTE (Par la Direction de Course)

❖ CONTROLE DES POSTES	❖ La « D.C » monte sans présenter de drapeau	❖ Les Commissaires ne présentent AUCUN drapeau, mais se préparent
❖ OUVERTURE DE LA PISTE	❖ La « D.C » redescend en présentant le drapeau « National » 	- Les postes « Commissaires » présentent le drapeau Si tout est « OK »  Ou - Un drapeau Si poste « Pas OK » 

2. EN CAS DE PROBLEME...

❖ GENE PARTIELLE	❖ Présentation du drapeau  - Le Concurrent doit, <u>Impérativement</u> , rejoindre la ligne d'arrivée - Si arrêt du Concurrent, attendre l'ordre de la « D.C. » pour le laisser repartir
❖ OBSTRUCTION TOTALE	❖ Présentation du drapeau  - Le Concurrent s'arrête, <u>Impérativement</u> , et se range sur le coté de la piste en attendant les ordres de la « D.C. » - Lors de la présentation du drapeau « ROUGE », les postes situés, en amont doivent présenter le drapeau « ROUGE » jusqu'à la ligne de départ
❖ ACCIDENT	❖ Présentation du drapeau  Même procédure que ci-dessus

Sur une Course de Côte

Choisir de présenter le drapeau « **ROUGE** » lors d'une montée, est une **RESPONSABILITE** que vous et vous seul, êtes habilité a prendre .

NE VOUS LAISSEZ PAS INFLUENCER !!

Dans les faits, ce drapeau ne devrait Jamais être présenté, sauf cas extrême :

- § Si la piste est **TOTALEMENT** obstruée
- § Que la voiture se trouve en trajectoire et /ou en feu .
- § Qu'elle est une menace pour la sécurité des autres Concurrents
- § Que le pilote est blessé et nécessite l'intervention des secours

§ En informant la « D.C. » de votre décision , annoncez clairement votre N° de Poste

<p>- DEPASSEMENT D'UN CONCURRENT (Rare)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Présentation du drapeau Signifiant au Concurrent le Moins rapide qu'il doit se laisser doubler 
--	--

<p>- CHANGEMENT D'ADHERENCE</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Présentation du drapeau Pour une surface glissante quelqu'en soit la cause <p>Infomer la « D.C. »</p> 
--	---

3. INTERVENTION DE LA « D.C. »

<ul style="list-style-type: none"> ❖ Monte en présentant le drapeau 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Si obstruction totale ou accident, le drapeau  <p>doit être présenté à tous les postes, en amont</p>
<ul style="list-style-type: none"> ❖ Redescend en présentant le drapeau 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Ne présentent AUCUN drapeau, sauf le drapeau « ROUGE » si problème au poste

3.1. FIN D'UNE MONTEE ET DESCENTE DES CONCURRENTS

<p>- FIN D'UNE MONTEE -</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ La Direction de Course monte chercher les Concurrents en présentant un drapeau 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Les postes ne présentent AUCUN drapeau
<p>- REDESCENTE DES CONCURRENTS APRES UNE MONTEE -</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ La Direction de Course redescend avec un drapeau 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Les postes présentent un drapeau 

4. FIN DE L'ÉPREUVE

4.1. Le Parc Fermé est situé en bas de la cote

<p>- FIN DE L'ÉPREUVE</p>	<p>Parc Fermé situé EN BAS</p>	<ul style="list-style-type: none">❖ La Direction de Course monte chercher les Concurrents en présentant un drapeau ❖ La « D.C. » redescend avec un drapeau  <p>Derrière le dernier Concurrent Ce drapeau à damiers signifie la fin de l'épreuve rendant la piste libre à toutes circulations</p>	<ul style="list-style-type: none">- En aucun cas, les Commissaires ne doivent quitter leur poste avant le passage de la voiture présentant le Drapeau à DAMIERS et sur ordre de la « D.C. »❖ Les postes Commissaires Ne présentent AUCUN drapeau (Ou présentent TOUS les drapeaux AGITES)
---------------------------	---	---	---

4.2. Le Parc Fermé est situé en haut de la Cote

<p>- FIN DE L'ÉPREUVE</p>	<p>Parc Fermé situé EN HAUT</p>	<ul style="list-style-type: none">❖ La Direction de Course monte avec le drapeau ❖ Après le temps réglementaire de Parc Fermé, le Directeur de Course (re)descend avec le drapeau derrière le dernier Concurrent  <p>Ce drapeau à damiers signifie la fin de l'épreuve rendant la piste libre à toutes circulations</p>	<ul style="list-style-type: none">❖ Les postes Commissaires ne présentent AUCUN drapeau- En aucun cas, les Commissaires ne doivent pas quitter leur poste avant le passage de la voiture présentant le Drapeau à DAMIERS et sur ordre de la « D.C. »❖ Les postes Commissaires peuvent présenter TOUS les drapeaux aux Concurrents
---------------------------	--	---	---

5. APRES LA COURSE

- § Bien sûr, on veille à ne pas quitter le poste avant le passage du drapeau à damiers, même si reconnaissons le, parfois le temps paraît long, notamment dans le cas d'un Parc Fermé situé en haut de la Côte alors que le Parc Concurrent se situe près de la ligne de départ
- § On rassemble l'ensemble du matériel pour en faciliter le ramassage ou le rangement
- On nettoie le poste (C'est tout de même mieux de laisser l'endroit propre et surtout écolo)
- On remet « la feuille de poste » **complétée** (N° licence, N°ASA, présence aux essais, à la course), **signée**, éventuellement les rapports d'incident

LE BRIEFING

Prévu par le Directeur de Course ou par le Responsable des Commissaires, il est indispensable que vous y assistiez afin de prendre connaissance de toutes les informations nécessaires au bon déroulement de l'épreuve :

- § Points de règlement particulier
- § Horaires des montées
- § Rôle du Commissaire
- § Rappel des consignes de sécurité
- § L'intervention
- § Le comportement



1. ROLE DU COMMISSAIRE

- § Veillez au strict respect des consignes et à l'application de la réglementation
- § Assurez la sécurité des Pilotes
- § Surveillez la zone d'action du poste et l'état de la piste
- § Informer la Direction de Course par téléphone ou radio, de toutes anomalies constatées.

2. RAPPEL DES CONSIGNES ELEMENTAIRES DE SECURITE



⚠ SUR UNE COURSE DE COTE, LES VOITURES VONT VITE.... TRES VITE !!

- § Il convient de rappeler que le Sport Auto est un sport à risques. La vigilance doit être de chaque instant
- § La règle élémentaire étant de ne pas installer le poste en trajectoire
- § Toujours suivre des yeux la progression des autos. Une voiture peut aborder votre poste, tout à fait normalement... et se sortir juste après
- § Ne tournez jamais le dos à la piste
- § Il conviendra d'être particulièrement attentif à tous les échanges radio.

3. L'INTERVENTION

- § Avant toutes interventions sur la piste, informez par radio, la « D.C. » de vos intentions et assurez-vous :
 - Que la « D.C. » a bien perçu votre message (Il y a parfois beaucoup de bruit environnant et bien souvent des parasites)
 - Que la signalisation adaptée est bien en place et/ou qu'il n'y a plus de voiture en cours de montée
- § Soyez persuasif dans la présentation de vos drapeaux
- § Définissez avant le début de l'épreuve avec vos co-équipiers et/ou les Commissaires du poste précédent, les codes visuels et sonores lors des interventions
- § N'intervenez sur la piste qu'en **TOUTE SECURITE**
- § Rappelez-vous lors d'une intervention :
 - Qu'il est préférable d'intervenir face aux voitures
 - Qu'il est toujours préférable de se situer de façon que la voiture arrêtée ou accidentée fasse écran.
- § N'intervenez jamais sur une voiture en difficulté sans emporter un extincteur
- § Jetez un œil sur la piste, à intervalles réguliers, afin de contrôler qu'il n'y a pas d'huile, du gravier....

3. LE COMPORTEMENT / LA TENUE

- § Ne perdez jamais de vue que la réputation d'un bon Commissaire se bâtit sur le sérieux de son comportement, durant toute la durée du meeting.
- § Le Commissaire revêtera sa tenue. Cette dernière sera en aucun cas d'une couleur pouvant être confondue avec celles des principaux drapeaux.
- § Bien entendu, la combinaison doit être correcte, manche baissée, fermée jusqu'en haut
- § Les gants doivent être à la ceinture, tant que l'épreuve n'a pas débuté. Ils seront enfilés durant le temps que les voitures tourneront.
- § Sifflet autour du cou, coiffé d'une casquette.... Sans oublier carnet et stylo
- § Bien sûr, vous aurez pris soin de conserver votre licence sur Vous
- § Afin de demeurer crédible vis-à-vis du Public, vous aurez banni l'utilisation d'appareils photos, caméscope.
- § Le téléphone portable sera lui aussi éteint tant que les Autos occuperont la piste
- § Vous imposerez le respect entre toutes les personnes, Commissaires, Photographes, autres....
- § Ne laissez pas les Spectateurs s'approcher de la route de course, s'installer dans des zones dangereuses ou envahir votre espace vitale.
- § Demandez leur fermement de partir..... **Mais toujours avec courtoisie**
- § Gardez votre sang froid en toutes circonstances, ne vous précipitez pas, ne criez pas dans la radio,
- § Montrez à tous que vous maîtrisez la situation
- § Veillez au nettoyage du poste en fin d'épreuve.



N'OUBLIEZ JAMAIS QU'A TOUT MOMENT , VOUS ETES SOUS LE REGARD DU PUBLIC, DE LA PRESSE, QUE VOUS POUVEZ RECEVOIR LA VISITE D'UN OBSERVATEUR...ET ETRE JUGE.



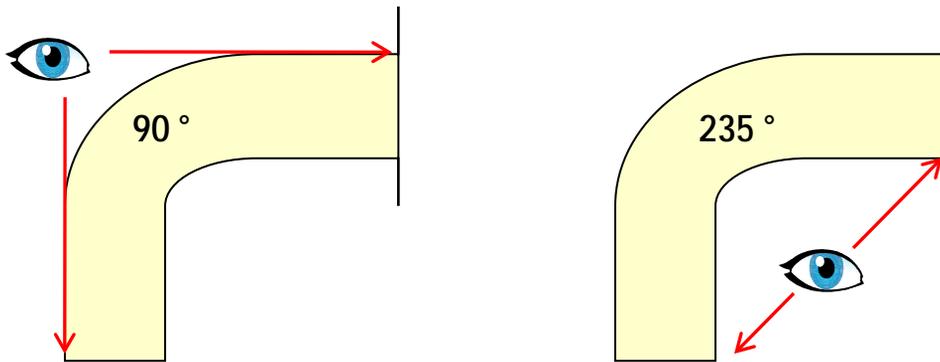
Copyright – Ch. DAMS

4. LE POSTE

IL EST PRIMORDIAL QUE VOUS CONNAISSIEZ LES REGLES QUI REGISSENT L'INSTALLATION DE VOTRE POSTE

- § Il n'est en tout état de cause installé que hors trajectoire.
Les protections sont souvent illusoires
 - § Les véhicules des Commissaires sont garés loin de la route de course
 - § Les Commissaires sont en possession de leurs jeux de drapeaux
- § Le poste est doté :
- D'une radio ou d'un téléphone
 - De 2 extincteurs (en général, à poudre)
 - D'un balai et d'un seau de dispersant
 - De sacs poubelle

- § Vous devez déterminer les limites du poste
- § Vous allez étudier les trajectoires de course
- Ø Ainsi vous en déduisez l'emplacement de la signalisation
 - Le Signaleur sera installé 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 **VISIBLE DU PILOTE**
- Les essais permettent de régler et d'améliorer, si nécessaire, l'implantation
- Ø Vous en déduisez les zones probables de sortie de piste
- Ø Vous en déduisez les zones d'évacuation des épaves



POUR AVOIR UN MEILLEUR ANGLE DE SURVEILLANCE, LE CHEF DE POSTE PRÉFÉRERA SE SITUER À L'EXTÉRIEUR DU VIRAGE IL PEUT AINSI, TOUT SURVEILLER D'UN SEUL COUP D'OEIL



Copyright – Ch. DAMS

PRESCRIPTIONS GENERALES

1. PROCEDURE DE DEPART

- § L'Organisateur devra préciser dans son règlement particulier quelle sera la procédure de départ.
- Classique : Le Pilote a devant lui les 5 doigts de la main du Chronométrateur
 - Au moyen de feux tricolores surmontés d'un gyrophare

NB : La procédure de départ aux feux tricolores est obligatoire pour toutes les épreuves des Championnats de France et Coupes de France de la Montagne coefficient 3



Copyright – Ch. DAMS

§ Le Gyrophare en fonction signifie :
- Arrêt temporaire de la course et par conséquent « STOP MOTEUR »

§ Le feu **ROUGE** signifie :
- Attente départ

§ Le feu **ORANGE** signifie :
- Départ dans 5 secondes

§ Le feu **VERT** signifie :
- Autorisation de départ pendant 10 secondes.
Au-delà le départ est refusé

2. LES EQUIPAGES

Vous devrez veiller que seul le Pilote soit à bord du véhicule :

§ Lors des déplacements pour se rendre au départ ou aux parcs

§ Durant les montées d'essais

§ Pendant les montées de course

§ Lors des redescentes des voitures de l'arrivée vers le départ

Vous devrez être particulièrement vigilant en ce qui concerne :

§ Voitures Fermées ü Pilote **OBLIGATOIREMENT** ganté & sanglé

§ Voitures Ouvertes ü Pilote **OBLIGATOIREMENT** ganté, sanglé, casqué

Tout manquement à ces deux derniers points devront faire l'objet d'un rapport par radio à la « D.C. »

3. FILE DE DEPART

- § Les voitures devront être à la disposition de la Direction de Course et devront se ranger en file de départ au **MINIMUM 10 mn** avant l'heure de départ prévue.
- § Les Commissaires affectés à la File de Départ devront faire ranger les Concurrents dans l'ordre des numéros prévu par la Direction de Course
- § Surveillez que les Concurrents ne procèdent pas l'échauffement de leur pneumatiques par déplacement de la voiture
- § Informez la « D.C. » de tout retard et incident sans oublier de rédiger les rapports circonstanciés



4. PARC FERME FINAL - A L'ARRIVEE

- § Le parc « Concurrent », après l'arrivée de la dernière montée est considéré PARC FERME
L'itinéraire par lequel depuis l'arrivée, les Concurrents rejoignent le Parc Fermé, est sous régime du Parc Fermé

5. DIVERS

	Championnat de France / Coupe de France Coefficient 3	Course de Côte Régionale
Longueur :	Minimum 2000m	Limité a 1500m (Avec tolérance de 10%)
Largeur :	Minimum 4m	Libre
Pente Moyenne :	2%	2%

- ü Toutes les Courses de Côtes : 3 Montées / Manches max.

6. DURANT L'EPREUVE / ROUTE DE COURSE

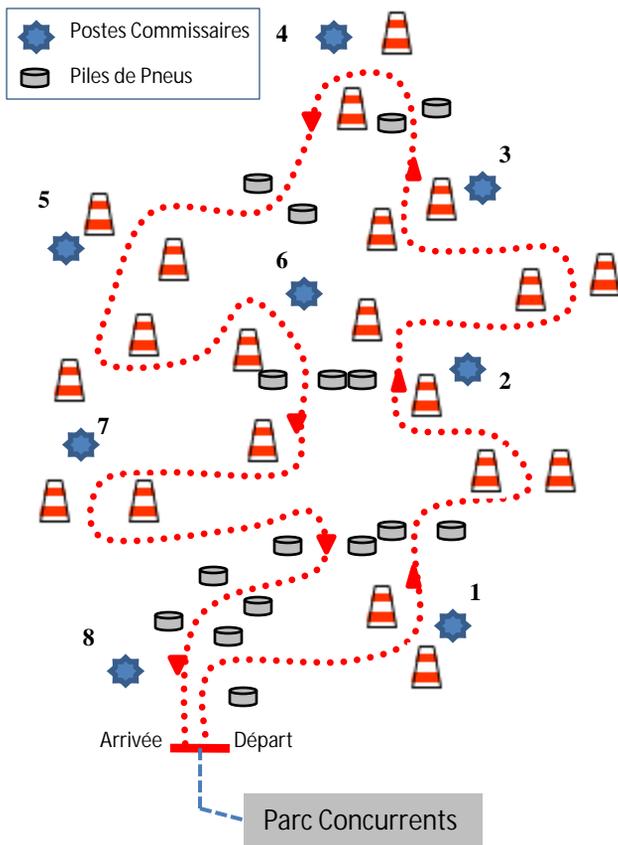
- § Tout Pilote dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du parcours devra aussitôt la ranger de telle sorte qu'elle ne puisse constituer une gêne (voir un obstacle) pour les autres Pilotes.
- § Les Commissaires en poste pourront participer à cette opération uniquement sous la protection des drapeaux JAUNES Agités. Leur intervention ne pourra avoir pour effet la remise en marche du moteur (Sous peine d'exclusion)
- § Tout Pilote momentanément arrêté sur la côte pour une cause quelconque doit pour repartir n'utiliser que son démarreur et ne quitter son emplacement que sur **ORDRE DES COMMISSAIRES**
- § Les voitures accidentées ou en panne, pouvant créer un danger potentiel pour les autres Concurrents devront être dégagées le plus rapidement possible de la zone critique par les Commissaires, **SOUS LA PROTECTION DU OU DES DRAPEAU(X) JAUNE(S) AGITE(S)**,
Les Commissaires ne seront en aucun cas tenus pour responsables des dégâts complémentaires éventuellement causés à ces voitures lors de leur dégagement.
Toutefois, il ne s'agit pas de faire n'importe quoi. !!!
La Direction de Course étant toujours informée, par radio, de vos mouvements
- § Le drapeau ROUGE AGITE ne sera présenté que dans des cas extrêmes, Pilote blessé par exemple, et nécessitant l'intervention du Médical et la venue de la Direction de Course.
- § Rédigez en fonction des événements, les rapports à la Direction de Course



7. ZONE DE DECELERATION

- § Vous devrez signaler au Concurrent au moyen d'un drapeau JAUNE AGITE, une fois la ligne d'arrivée franchie, qu'il a terminé le parcours chronométré et qu'il doit **A TOUT PRIX** ralentir **CONSIDERABLEMENT** avant de pénétrer dans le Parc Concurrents
- § Vous devrez surveiller qu'aucun Concurrent ne s'arrête avant son entrée dans le Parc Concurrents
- § Informez tout incident à la Direction de Course
- § Rédigez les rapports en conséquence

PRESCRIPTIONS SLALOM



1. LE SLALOM

- § Sur ce type d'épreuve, vous aurez à assurer la sécurité de Concurrents ne connaissant pas toujours parfaitement toutes les règles régissant notre sport (Cas des licences Loisirs ou initiation)
- § Vous serez amené à assurer la sécurité de plusieurs Concurrents en même temps (Slalom poursuite ou parallèle)
- § Les éléments (Pneus, Cônes...) servant à matérialiser le parcours peuvent se transformer en projectiles lorsqu'ils sont heurtés par une voiture

2. AVANT L'ÉPREUVE / BRIEFING

- § Respectez les emplacements déterminés par l'Organisation (Instruction Commissaires, marquages au sol...)
- § Vérifiez que les éléments constituant les chicanes (Pneus, bottes de pailles, cônes...etc.) déterminant le parcours, ont bien été repérés au sol par des traits de peinture pour une remise en place au même endroit
- § Visualisez le parcours que doivent effectuer les Pilotes principalement à la hauteur de votre poste (Contrôle des erreurs)

- § Déterminez les limites de la zone d'action du poste en relation avec les autres postes
- § Étudiez la trajectoire de course (Mettez à profit les essais)
 - En déduire l'emplacement le plus efficace pour la signalisation. En effet le signal doit être perçu par le Pilote **AVANT** la zone de freinage, après c'est trop tard !!)
 - En déduire les zones probables d'intervention
- § Déterminez la zone la plus pratique d'évacuation des véhicules (Panne...)
- § Vérifiez le bon fonctionnement du matériel mis à disposition
- § Organisez les postes et définissez l'action de chacun
- § Testez les moyens de liaison (Téléphones, radio)
- § Rendez compte auprès de la « D.C. » dès que les postes sont opérationnels



Copyright – Ch. DAMS

3. PENDANT L'EPREUVE

- § La signalisation des incidents s'effectue à l'aide des drapeaux
- § Remettez le plus rapidement possible, et avec prudence, les moyens délimitant le parcours si cela s'avère nécessaire
- § Constatez les erreurs de parcours ou fautes (Cônes renversés), les signaler à la Direction de Course



Copyright – Ch. DAMS

- § Surveillez l'état de la piste (Huile, gravillons, ...)
- § Surveillez les réactions des autres postes
- § Pour votre sécurité, ne tournez jamais le dos aux voitures
- § Suivez du regard la progression des autos
- § Tenez-vous prêt à dégager en cas de problèmes

- § Tenez-vous prêt à intervenir, en cas d'incident sans oublier d'emporter un extincteur... on ne sait jamais
- § A chaque événement prévenez la Direction de Course
- § Rédigez si besoin les rapports d'incident

4. FILE DE DEPART

- § Les voitures devront être à la disposition de la Direction de Course et devront se ranger en file de départ au **MINIMUM 10 mn** avant l'heure de départ prévue.
- § Les Commissaires affectés à la File de Départ devront faire ranger les Concurrents dans l'ordre des numéros prévu par la Direction de Course
- § Surveillez que les Concurrents ne procèdent pas à l'échauffement de leurs pneumatiques par déplacement de la voiture
- § Informez la « D.C. » de tout retard et incident
- § Rédigez les rapports circonstanciés, si besoin

5. DECELERATION

- § Signalez au Concurrent au moyen d'un drapeau JAUNE AGITE, une fois la ligne d'arrivée franchie, qu'il a terminé le parcours chronométré et qu'il doit **A TOUT PRIX** ralentir **CONSIDERABLEMENT** avant de pénétrer dans le Parc Concurrents
- § Surveillez qu'aucun Concurrent ne s'arrête avant son entrée dans le Parc Concurrents
- § Informez tout incident à la Direction de Course
- § Rédigez les rapports en conséquence

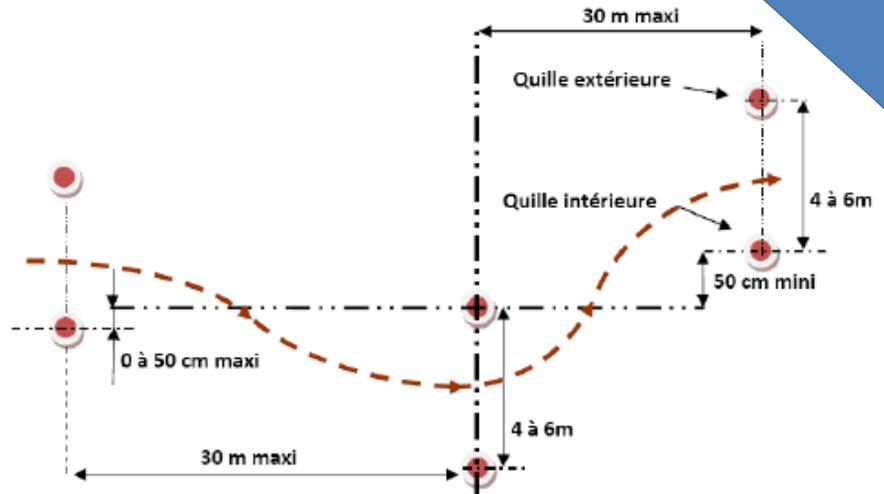
6. CARACTERISTIQUES DES SLALOMS

§ Longueur du Parcours	ü 2000mètres max.
§ Largeur de la piste	ü 5mètres mini.
§ Revêtement	ü Stabilisé

7. LES CHICANES

7.1. Sur Parking

§ Les chicanes devront être mises en place conformément au schéma ci-contre de telle sorte que la distance entre la dernière porte de la chicane et la première porte de la chicane suivante n'excède pas 80/90 mètres.

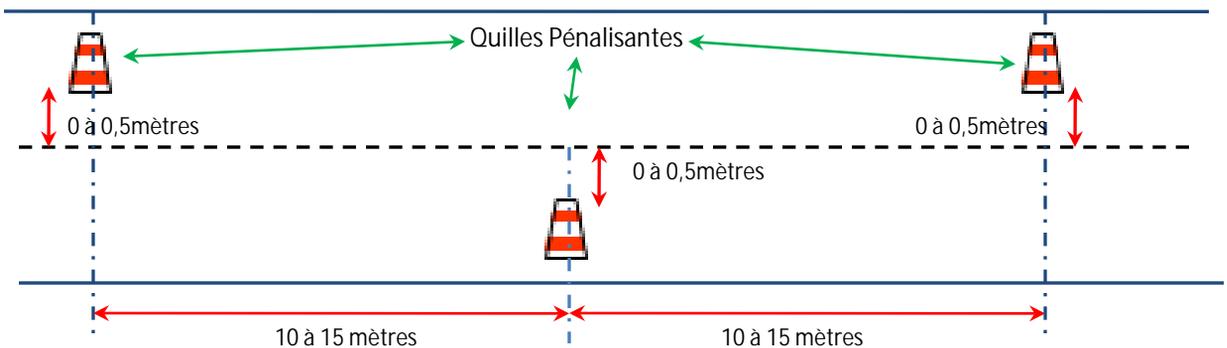


7.2. Sur Route ou Circuit

§ Les chicanes seront matérialisées par un ensemble de 3 quilles, piles de pneus ou bottes de pailles et devront être mises en place conformément au schéma ci-dessous, de telle sorte que la distance entre la dernière porte et la première porte de la chicane suivante n'excède pas 80/90 mètres.

NB : Un virage pourra être considéré comme une chicane, dès lors qu'il imposera une réduction importante de la vitesse. En ce cas, la distance entre la dernière porte de la chicane en amont du virage et la première porte de la chicane qui sera placée après le virage ne pourra excéder 150 mètres.

§ Les concurrents doivent obligatoirement marquer un arrêt (stop) à l'arrivée sous peine d'exclusion de la manche



Copyright – Ch. DAMS

QUATRIEME PARTIE

GESTION DES INCIDENTS



SOMMAIRE GESTION DES INCIDENTS

GESTION DES INCIDENTS	Page 111
QUELQUES INCIDENTS	Page 115



Sortie de piste - Audi n° 1 - A. McNish - 24hs du Mans – 11 Juin 2011

1. L'INCIDENT

Les incidents font partie intégrante du Sport Automobile.

Face à celui-ci, il vous sera nécessaire d'adopter tout de suite le **BON COMPORTEMENT**

Une analyse **Réfléchie**, mais **Rapide** des faits, une décision **Ferme**, une action **Précise** seront les clefs du succès et éviteront que l'incident ne dégénère

Règle d'Or :

- § Connaissance de la Réglementation
- § Application **STRICTE** et intelligente des consignes
- § Calme, compétence, courtoisie et sang-froid
- § Parfaite maîtrise de Vous-même

Les incidents avec lesquels vous pourrez être confrontés seront d'ordre :

1. Sportif
2. Mécanique
3. Humain
4. Accidentel

Si pour les 3 premiers, un rapport de force peut s'installer entre le « Commissaire » et une ou plusieurs Personne(s) (Concurrent, Assistance, ...). Pour le dernier, il s'agit avant tout d'une gestion de crise.

Afin de pouvoir maîtriser la situation, il faut :

- § Assister **IMPERATIVEMENT** au briefing de la Direction de Course, avant le début de l'épreuve pour connaître les instructions et informations nécessaires (Points de règlement particulier...etc.) au bon déroulement de l'épreuve,
- § Préparer votre poste par la connaissance
 - Du travail à effectuer
 - Des documents à remplir (Feuilles de rapport...)
 - Du matériel en votre possession (Jeux de drapeaux, Radio, extincteurs, feux...)
 - De la réglementation (Eventuellement particulière) et des consignes
- § Rester en toutes circonstances, vigilant
- § Montrer votre compétence à résoudre l'incident

Pour être menée efficacement avec un minimum de risques, la gestion d'un incident exige...

- § De la rapidité
- § De la discipline
- § Aucune hésitation, ni affolement

La gestion d'un incident doit être envisagée lors de la mise en place du poste.

Tous les cas potentiels devront être passés en revue afin que chacun connaisse, au mieux, son rôle.



**C'EST UNE DES COMPOSANTES IMPORTANTES
DU BRIEFING QUE VOUS DISPENSEREZ A VOS EQUIIERS**

2. INCIDENT MECANIQUE

Incident pouvant se produire sur la piste, en poste...dont la cause est en général liée à un problème mécanique (Panne, crevaison..)

ATTENTION !!

PANNE = Enervement, Précipitation.....>BLESSURE

Vigilance

Généralité :

- § Ne traitez qu'avec le Concurrent
- § Ne consacrez que le temps nécessaire à l'incident (Discussions inutiles..)
- § Appliquez strictement la procédure
- § Ne prenez aucune décision qui ne serait pas de votre compétence

Poste :

- § Mettez en protection (Signalisation, déplacement...)
- § N' aidez pas à la réparation
- § Surveillez la réparation (Assistance interdite...)



§ **VERIFIEZ QUE LE PILOTE (OU L'EQUIPAGE) REPARTE BIEN :**
- **CASQUE, LES HARNAIS DU SYSTEME « RFT » SERRES**
- **GANTE ET SANGLE**

Dans tous les cas :

- § Conservez une trace écrite de l'événement (La mémoire est volatile) en indiquant l'heure, le lieu, l'épreuve.... Et bien entendu, la façon dont il a été traité

3. HUMAIN

Difficile à aborder car il s'agit là du problème lié à la Presse voir dans certains cas aux Spectateurs

3.1. Généralité

Votre rôle envers la Presse (& Spectateurs) doit rester du domaine de l'information, de la sensibilisation face à un danger potentiel. En aucun vous n'avez un pouvoir de Police !!

Inutile de chercher l'affrontement verbal ou voire physique. Vous seriez responsable comme tout citoyen de vos paroles et surtout de vos actes. Votre fonction sportive ne vous accorde aucun droit dans ce domaine.

En cas de problèmes, nous vous conseillons d'avertir la Direction de Course qui prendra les (bonnes) mesures qui s'imposent.

3.2. Prévention

- § Visualisez les zones à risques
- § Portez une tenue signalant votre fonction (Combinaison, Chasuble, Badge...)
- § Montrez-vous (Ne restez pas en groupe)

- § Agissez des la première personne en faute
- § Bien entendu, restez vigilant

3.3. Action

- § Utilisez votre sifflet qu'à bon escient
- § Déplacez-vous vers la personne en infraction
- § Evitez d'envoyer un jeune Stagiaire
- § Préparer votre message (Risque, responsabilité....)
- § Faites constater l'interdiction
- § Faites constater les risques encourus et leurs conséquences (sans exagération afin de rester crédible)
- § Rester courtois, mais ferme
- § Agissez à plusieurs (Effet de masse) si vous ne vous sentez pas « de poids »,
- § Restez sur zone jusqu'à la fin de l'action
- § Référez à la Direction de Course en cas de complication
- § Gardez une trace écrite si la situation l'exige en indiquant l'heure, le lieu, le N° de chasuble, votre intervention....

4. INCIDENT SPORTIF

Incident se déroulant dans un Parc Fermé, dans un Poste....dont la cause est liée à un problème de réglementation.

4.1. Généralités :

- § Isolez le Concurrent (Eviter l'effet de Groupe)
- § Ne traitez qu'avec le Concurrent
- § Ne consacrez que le temps nécessaire à l'incident (Discussion inutile...)
- § Ne prenez aucune décision qui ne serait pas de votre compétence
- § Restez discret sur l'incident (Devoir de réserve)

4.2. Demande d'un Concurrent :

- § Ecoutez la demande (Ne pas hésiter à prendre des notes, la mémoire est volatile)
- § Réfléchissez au problème en vous fondant sur la réglementation, votre savoir....
- § Indiquez la réponse seulement si vous la connaissez
- § Précisez de prendre contact avec le Commissaire Sportif en charge des Relations Concurrents

4.3. Infraction de la part d'un Concurrent :

- § Signalez l'infraction à la Direction de Course
- § Rédigez un rapport circonstancié
- § Si le Concurrent est près de Vous, précisez lui de prendre contact avec le Commissaire Sportif en charge des Relations Concurrents

4.4. Erreur de la part du Commissaire signalée par un Concurrent auprès de la « D.C. » :

- § Ecoutez la demande
- § Constatez et vérifiez l'erreur, la reconnaître
- § Rectifiez en conséquence en appliquant la procédure

4.5. Dans tous les cas :

- § Conservez une trace écrite de l'événement (La mémoire est volatile) en indiquant l'heure, le lieu, l'épreuve, les circonstances.... Et bien entendu, la façon dont il a été traité

5. INCIDENT ACCIDENTEL

Le cas le plus difficile , car il s'agit là du problème lié à la sortie de piste d'un concurrent ayant pour conséquence un ou plusieurs blessés.

- § Dans tous les cas, quelle que soit la gravité, vous serez confronté à des cris, du sang, des mouvements de photographes, journalistes..... Qui s'imaginent tout connaître
- § Dans ces moments, il vous faudra prendre sur vous, montrer que vous êtes en mesure de contrôler la situation
- § Votre calme et sang-froid rassureront le monde.

5.1. Action :

- § Veillez que la signalisation adaptée est bien en place.
- § Informez la Direction de Course de la situation précise
- § Extraction si nécessaire du Pilote (Ou d'un membre de l'Equipage) uniquement en cas d'incendie ou d'immersion de la voiture
- § Attendez la venue des Secouristes
- § Restez près du Pilote (Ou du membre de l'Equipage) et tenter de le rassurer

5.2. En attendant les Secours :

Avouons que les minutes vont vous paraître longues, ne restez pas sans rien faire

- § Ne laissez jamais un blessé seul , restez lui parler, le rassurer
- § Faites délimiter la zone la plus critique afin d'éviter les curieux
- § Surveillez la zone de manière que personne ne touche à rien
- § Faites tenir les voies d'accès libres

5.3. A l'arrivée des Equipes de Secours :

Votre action n'est pas terminée pour autant :

- § Laissez travailler les Secouristes (Ne vous transformez pas en curieux)
 - § Faites gérer la circulation des véhicules (Ambulances....)
 - § Faites ranger les ambulances
 - § Gérez la présence des photographes, Presses et autres badauds
 - § Prenez des notes
- § **CONSERVEZ UNE TRACE ECRITE DE L'EVENEMENT (LA MEMOIRE EST VOLATILE) EN INDIQUANT**
- L'HEURE,
 - LE LIEU
 - L'EPREUVE
 - LES CIRCONSTANCES.... ET BIEN ENTENDU LA FACON DONT IL A ETE TRAITÉ



QUELQUES INCIDENTS

1. ARRET AU POSTE SUR ARRÊT MECANIQUE

- § Vérifiez toujours que la signalisation adaptée est en place
- § Informez la Direction de Course, par radio
- § Dégagez la trajectoire et les zones de sortie de route
- § Renseignez-vous sur les intentions du Pilote
- § Interdisez tous les ravitaillements : Eau, essence, G.O., huile, ou fournitures de pièces mécaniques
- § Interdisez toutes interventions mécaniques extérieures, mais autorisez toutes aides verbales de la part de l'Assistance.
- § Le Pilote (ou l'Equipage) est seul, autorisé à intervenir avec les moyens du bord.
- § Après réparation, veillez que le Pilote (Ou l'Equipage) repart bien, casqué, système « Hans » en place, ganté et harnaché.... Et pas au milieu d'un paquet de voitures

2. TETE A QUEUE HORS TRAJECTOIRE

- § Vérifiez toujours que la signalisation adaptée est en place
- § Prenez le Concurrent, immédiatement, sous contrôle pour éviter qu'il ne reparte de manière imprudente sous le nez des autres Pilotes
- § Si le moteur a calé, dégager la voiture vers la zone prévue à cet effet. Le Pilote ne doit pas en profiter pour redémarrer à la poussette (Situation autorisée pour véhicules historiques).

3. TETE A QUEUE EN TRAJECTOIRE

- § Vérifiez toujours que la signalisation adaptée est en place
- § Canalisez autant que possible, les Concurrents du côté le plus dégagé.
- § Faites dégager, le plus rapidement possible, la trajectoire
- § Si le moteur a calé, dégager la voiture vers la zone prévue à cet effet. Le Pilote ne doit pas en profiter pour redémarrer à la poussette (Situation autorisée pour véhicules historiques).



Copyright Gaël MEIGNEN- Images Sport Atlantique

4. INTERVENTION SUR L'HUILE

- § Le « premier travail » est la DETECTION, afin de prévenir les Signaleur, sans tarder
- § N'intervenez que sur des traces importantes. Un simple brouillard sera absorbé par les pneumatiques modernes.
- § Intervenez si possible en remontant face aux voitures
- § Inutile de reprendre « une tonne » de produit; Le passage des Concurrents soulèvera un nuage dangereux pour Eux comme pour Vous.
- § Procédez en geste rasant pour envoyer de simples poignées d'absorbant
- § Balayez, ensuite, la poudre hors de la trajectoire

5. CHOC VIOLENT CONTRE UN RAIL (Ou un mur)

- § Contrôlez que la signalisation adaptée est bien en place
- § Informez par radio la « D.C. »
- § Cherchez le coupe-circuit et l'actionner
- § Ne pas déclencher l'extincteur embarqué
- § Evacuez l'épave dès que possible, sous couverture d'un extincteur, par les moyens mis à disposition
- § Contrôlez l'état du Pilote (Ou de l'Equipage).
- § Si il est blessé, vous ne le touchez pas, mais vous devez rester près de lui et le réconforter en attendant l'arrivée des Secouristes



Si le dégagement du Pilote (Ou d'un membre de l'Equipage) implique une désincarcération ou une extraction ou les Médecins et Secouristes se trouvent en action autour ou dans la voiture, on ne peut prendre le risque d'un démarrage de feu avec tant de Personnes dans l'impossibilité de s'échapper rapidement.



**INTERVENTION LOURDE : EXTINCTEUR DEGOUVILLE ,
PERCUTE, PRÊT A SERVIR
A PORTEE DE MAIN**

6. LE TONNEAU

- § Avant toute chose, contrôlez que la signalisation adaptée est bien en place.
- § Informez la Direction de Course de l'événement, par radio.
- § Cherchez le « Coupe-circuit » et l'actionner.
- § Ne cherchez pas à percuter l'extincteur embarqué dans la voiture.
- § Intervenez avec un extincteur du poste.
- § Contrôlez l'état du Pilote (Ou de l'Equipage)



- § La voiture est sur le toit : On ne la retourne pas sans la présence et l'autorisation d'un Médecin .
SAUF SI DANGER IMMEDIAT (Incendie....)
- § Le Pilote (Ou un Membre de l'Equipage) est blessé, attendez l'intervention du Médecin et de l'Equipe d'extraction.
Il est plus important en attendant de rester auprès du Pilote (Ou du Membre d'Equipage) pour le rassurer et le reconforter plutôt que tenter un geste inapproprié.

- § Aider un Pilote (Ou Membre d'Equipage) indemne a s'extraire **SEUL** de sa voiture
MAIS UNIQUEMENT SUR SA DEMANDE EXPRESS .

- § Dans ce cas, le soutenir afin qu'il puisse dégrafer ses harnais sans risquer de chuter lourdement et de s'occasionner des blessures.

6.1. CHRONOLOGIE DES ACTIONS

- § Extraction du Pilote avant ou après retournement : Qui prend la décision ??
En tout état de cause, une seule personne commande l'opération :
 - Médecin / Chef équipe extraction / Chef de Poste
- § Si retournement avec Pilote à bord : Précautions.
 - La voiture ne doit subir aucun choc
 - Intervenir aussitôt que possible sur le coupe-circuit, si cela n'a pas été possible avant
 - Appréhender les liquides s'écoulant qui lors du retournement peuvent entraîner un danger (Incendie)
 - Utiliser les moyens disponibles (Engin de levage, dépanneuse, désincar. Pompiers)
 - Toutes ces actions doivent s'effectuer sous couverture d'un drapeau jaune et présence d'extincteur(s).



CINQUIEME PARTIE

L'INCENDIE



SOMMAIRE INCENDIE

PREAMBULE	Page 120
LES CLASSES DE FEUX	Page 121
LES AGENTS EXTINCTEURS	Page 122
UN PEU DE TECHNIQUE	Page 125
LE SUJET VOUS PASSIONNE....	Page 127
LES EXTINCTEURS SUR ROUE	Page 128
LES EXTINCTEURS EMBARQUES	Page 130
LES MESURES DE SECURITE	Page 131
ACTIONS A MENER EN FONCTION DU TYPE D'INCENDIE	Page 132
INTRODUCTION SUR LES VEHICULES HYBRIDES	Page 136
QUELQUES MOTS SUR LES VEHICULES A GAZ « GPL »	Page 141



PREAMBULE

La prévention incendie consiste à prévenir un risque d'incendie, soit en empêchant son existence ou en évitant par tous les moyens possibles sa naissance et sa propagation
C'est également donner une alerte rapide afin de permettre une intervention efficace tout aussi prompte.
Avec les matériaux modernes et les carburants, un feu se développe très (trop) vite. Plus il sera traité tôt, plus il aura une chance d'être circonscrit.

1. BUT DE LA FORMATION

Apprendre de manière théorique, la conduite à tenir lors d'un incendie de véhicule, durant le déroulement d'une compétition du Sport Automobile.

2. LES OBJECTIFS

Apprendre à agir avec :

- § Efficacité
- § Calme et sérénité
- § Sécurité (Pour Vous, pour vos Equipiers, Le Pilote Ou l'Equipage.)

3. LE FEU ET SES COMPOSANTES

Le mécanisme du feu est schématiquement représenté par le « Triangle du Feu » dont les 3 cotés représentent respectivement :

- § Le Combustible,
- § Le Comburant
- § L'Energie d'Activation

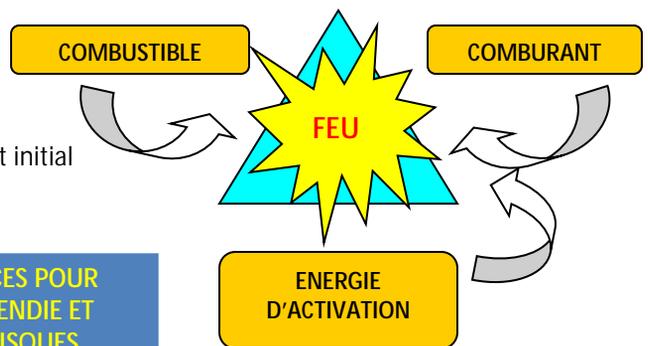
La soustraction d'un seul des 3 éléments entraîne l'extinction immédiate du feu

Lors d'un incendie, Seuls les gaz brûlent et non le corps enflammé

C'est l'élévation en température de ce corps (Solide, liquide, ou gazeux) qui le fera passer de son état initial à celui de gazeux



CES NOTIONS SERVENT DE REFERENCES POUR EXPLIQUER LA NAISSANCE D'UN INCENDIE ET RECONNAÎTRE LES SITUATIONS A RISQUES



LES CLASSES DE FEUX

§ Les feux sont classés en 4 catégories d'après l'état du combustible :

Les Feux de Classe « A »
Feux secs : Feux avec formation de braises

Les feux de classe « A » sont issus de combustibles ordinaires, généralement à base de cellulose, comme :

- Le bois
- Le papier
- Les vêtements

L'extincteur à EAU pulvérisée avec ou sans additifs sera préféré comme moyen d'extinction des feux de type « A »

Les Feux de Classe « B »
Feux gras : Feux liquide & de solides liquéfiables

Les feux de classe « B » ont pour combustible des liquides inflammables,

- Produits dérivés du pétrole,
- Des huiles et/ou des graisses

Pour traiter ce type de feux, on utilise en général un extincteur :

- o Prioritairement à poudre,
- o A eau pulvérisée avec additif
- o A Co², si le poste en est doté
- o A mousse « AFFF » (En général extincteur 50kG et/ou Pompiers)

Les Feux de Classe « C »
Feux de Gaz & Feux d'origine électrique

Les feux de classe « C » sont :

- Des feux de gaz (Méthane, propane, butane, gaz de ville...etc.)
- Des feux d'origine électrique

D'une manière générale, les produits efficaces pour l'extinction des feux de Classe « B » le sont également contre les feux de Classe « C »

Les Feux de Classe « D »
Feux de Métaux

Les feux de Classe « D », cité ici que pour information :
Chaque Métal est traité avec une poudre spécifique



Copyright – Ch. DAMS

LES AGENTS EXTINCTEURS

- § Pour chaque **Classe** de feu, correspond une catégorie spécifique d'extincteur contenant un « Agent Extincteur » approprié au feu à éteindre. (De faible importance)
- § **L'extincteur à utiliser dépend donc, de l'origine du feu à combattre.**
- § D'une manière général vous pourrez les trouver dans vos postes et/ou à bord des Voitures de Compétition.

6. LES EXTINCTEURS A EAU :



§ Extincteur à eau pulvérisée avec additif :

- Il est reconnaissable :
 - A sa goupille « BLEUE »
 - Et/ou à sa poignée « BLEUE »
 - Ou à un cerclage « BLEUE »

§ Utilisation :

- Sur tous les feux de classe « A »
- Déconseillé sur tous feux d'origine électrique
- Ne pas utiliser sur du magnésium (Risque de projection de métal en fusion)

§ Portée pratique : 1 à 2 mètres

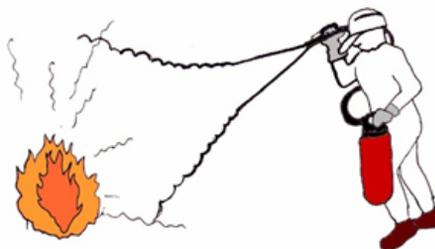
§ Autonomie : 30 à 45 secondes

- § L'eau pulvérisée agit doublement en étouffant le foyer (à l'aide de l'eau et de la vapeur formée) en «REFROIDISSANT» les matériaux en combustion et en limitant «LES EFFETS THERMIQUES» de l'incendie.
- § L'eau pulvérisée avec additif offre des possibilité d'extinction plus nombreuses. Parmi les additifs, il faut signaler la famille des « AFFF » (Agent Formant Film Flottant) qui grâce à des propriétés tensio-actives particulières, complète sa propre action par celle d'un film isolant qui flotte en surface du combustible

- § Ce type d'extincteur pourra être utilisé sur des feux de carrosserie ou mécaniques débutants de faible intensité.
- § Pour les feux d'importance, il sera utilisé « EN COMPLEMENT » de l'extincteur « à poudre »

- § Ce type d'extincteur peut-être utilisé « en investigation » par les Commissaires pour se protéger du feu et d'accéder à l'habitacle en créant devant soit, un rideau d'eau.

- § L'eau est particulièrement efficace lorsque le feu concerne l'habitacle, car elle a pour effet de diluer les fumées et d'abaisser la température dans celui-ci.



- NB :** On évitera autant que possible, d'utiliser ce type d'extincteur sur un « Brulé ». Les additifs contenus dans l'eau, ne sont pas recommandés pour les greffes de peaux. On privilégiera l'usage d'une couverture pour envelopper le blessé

- § L'eau est le seul moyen d'extinction efficace pour un incendie survenu sur une voiture roulant à l'éthanol (Véhicule hybride)



L'ETHANOL NE PRODUIT PAS DE FLAMME VISIBLE. SEULE LA CHALEUR EST PERCEPTIBLE. LE COMMISSAIRE QUI OPERE L'EXTINCTION DOIT DE CE FAIT RESTER TRES PRUDENT

6.1. LES EXTINCTEURS A POUDRE :



§ Extincteur à Poudre « A.B.C. »

- Il est reconnaissable :
 - A sa goupille « JAUNE »
 - Et/ou à sa poignée « JAUNE »
 - Ou à un cerclage « JAUNE »

§ Utilisation :

- Sur tous les feux de classe « B » (Produits dérivés du pétrole, huile et graisses.

NB : En général, on trouvera des extincteurs à poudre dites « polyvalentes » efficaces sur les feux de toutes natures

§ Inconvénients :

- La poudre est très corrosive
- Le nuage de poudre réduit considérablement la visibilité du sinistre.



La poudre est irritante.

Elle occasionne de sérieux dégâts sur des parties non atteintes.

§ Portée pratique : 2 à 3 mètres

§ Autonomie : 30 à 40 secondes

§ Doit impérativement être secoué lors de sa mise en place pour éviter à la poudre de se tasser.

§ Les poudres « ABC » dites polyvalentes, de loin les plus courantes, agissent par «ETOUFFEMENT».

Ces poudres sont généralement des phosphates ammoniques dont la décomposition en ammoniac sur les braises, étouffent ces dernières par la formation d'une couche imperméable vitreuse.

§ C'est l'agent extincteur privilégié pour les risques à l'air libre

§ Elles n'ont strictement aucun pouvoir de refroidissement

Un extincteur à eau pourra donc être utilisé en complément



§ Ces poudres peuvent être utilisées en présence d'appareils ou de conducteurs sous tension



Véhicules Hybrides : Seuls des types extincteurs « ABC » utilisables pour l'extinction du carburant, compatibles avec la chimie du SYST installé et spécifiés pour la tension au bus de puissance sont autorisés

NB : Son usage est redoutée par les Pilotes sur des feux de faible importance, car elles occasionnent de sérieux dégâts par son pouvoir couvrant, sur les parties non atteintes et se révèlent corrosive

6.2. LES EXTINCTEURS « CO² »



§ Extincteur « CO² »

- Il est reconnaissable :
 - A sa goupille « GRISE »
 - Et/ou à sa poignée « GRISE »
 - Ou à un cerclage « GRIS »

NB : Il peut avoir plusieurs appellations : CO², gaz carbonique, neige carbonique ou anhydride carbonique

§ Utilisation :

- Efficace sur tous les feux d'origine électrique & les feux de classe « B ».

§ Avantages :

- Il ne craint pas le gel et surtout, ne fait aucun dégât

§ Inconvénient :

- L'extincteur renferme du « CO² » à environ 200 Bar de pression.



Lorsque l'extincteur est percuté, le gaz est expulsé à « -75° » ce qui implique une attention toute particulière lors de son utilisation. Attention aux projections !!!

§ Le produit extingueur est un gaz inerte, le dioxyde de carbone (CO²), contenu dans l'appareil sous forme, comprimée, liquéfiée et gazeuse.

§ Le mode d'extinction est complexe et utilise différents états du produit :

- Le refroidissement du à la détente du gaz (Ce qui crée la « neige carbonique »)
- La diminution de la teneur en oxygène
- L'effet mécanique du souffle

§ La température du CO² à la sortie du diffuseur est de -52° à l'état gazeux et de -78° à l'état de neige carbonique.

La détente du gaz crée donc un froid intense; Il faut tenir le tromblon par sa poignée isolante pour éviter les gelures

§ Ils ne laissent aucune trace sur le matériel et leur environnement.

§ Ils sont le moyens d'extinction le plus efficace sur des feux d'origine électrique.

§ Peu diffusé actuellement sur les circuits (Sauf Stands), nous n'en avons jamais vu sur un rallye et/ou course de cote.



7. TABLEAU RECAPITULATIF FEUX / EXTINCTEURS PORTATIFS

EXTINCTEURS	CHARGE NOMINALE	CLASSES DE FEUX	PORTEE EFICACE	TEMPS FONCTIONNEMENT
Eau pulvérisée avec additif	6 ou 9 Kg	« A, B, » (Avec Additif)	1 à 2 mètres	30 à 45 secondes
Poudre « A.B.C. »	6, 9 voir 12 Kg	« A, B, C »	2 à 3 mètres	30 à 40 secondes
Dioxyde de carbone (CO ²)	2 ou 5 kg	« B » Appareils sous tension électrique	1 mètres	6 à 15 secondes

UN PEU DE TECHNIQUE

8. Extincteur a Eau pulvérisée avec aditif

- § Organe de mise en fonctionnement :
 - Goupille de sécurité couleur « BLEUE » et scellé évitant tout déclenchement intempestif.
- § Organe de Projection :
 - Ensemble équipé d'un raccord tournant ; il est composé d'un tuyau, d'une soufflette avec prise en main ergonomique et d'une lance pulvérisatrice isolante en polyamide. La longueur totale de l'ensemble est de 1020 mm
- § Gaz propulseur :
 - Cartouche 60 gr gaz propulseur CO², mise en pression manuelle
- § Agent Extincteur :
 - Eau + Additif AFFF 6 ou 9 Litres
- § Corps :
 - En tôle d'acier de haute qualité, épaisseur 20/10 mm, il est constitué d'une virole et de deux emboutis. Après épreuve hydraulique, préparation de surface par grenailage interne et externe.
- § Poids : 15 kg



8.1. Extincteur à Poudre Polyvalente « ABC »

- § Organe de mise en fonctionnement :
 - Goupille de sécurité couleur « JAUNE » et scellé évitant tout déclenchement intempestif
 - Tube de dé tassement avec membrane anti-retour
- § Organe de projection :
 - Ensemble équipé d'un raccord tournant ; il est composé d'un tuyau et d'une soufflette avec prise en main ergonomique. La longueur totale est de 810 mm.
- § Gaz propulseur :
 - Cartouche 160 gr gaz propulseur CO², mise en pression manuelle
- § Agent Extincteur :
 - Poudre « ABC » 9 Kg
- § Corps :
 - En tôle d'acier de haute qualité, épaisseur 20/10 mm, il est constitué d'une virole et de deux emboutis. Après épreuve hydraulique, préparation de surface par grenailage interne et externe.
- § Poids : 15 Kg



AUJOURD'HUI, CERTAINS EXTINCTEURS PEUVENT ÊTRE PROPOSÉS « A PRESSION PERMANENTE ». IL SUFFIT DONC DE RETIRER LA GOUPILLE POUR LES RENDRE OPERATIONNELS

8.3. EXTINCTEURS « CO² »

- § Organe de mise en fonctionnement :
 - Goupille de sécurité couleur « GRISE » et scellé évitant tout déclenchement intempestif.
- § Organe de Projection :
 - Ensemble composé d'un flexible armé et d'un tromblon à large diffusion, d'une longueur totale de 1100 mm.
(Différent du modèle ci-joint)
- § Agent extincteur :
 - CO₂ - 5 kg .
- § Corps :
 - En acier monobloc.
 - Pression d'épreuve : 250 bars, réceptionné CE.
 - Protection extérieure : grenailage et revêtement par peinture anticorrosion rouge incendie.
- § Poids :
 - 14,5kg



Copyright - Jacques GERARD

9. UN PEU DE CHIMIE



- § L'eau + Additif : Ce sont des émulseurs, pré-mélangés à l'eau c'est-à-dire des produits qui abaissent la tension superficielle de l'eau. Ainsi une goutte d'eau s'étale beaucoup plus, la rendant plus mouillante plus pénétrante et donc plus efficace.
De plus ils forment une pellicule étanche à la surface du combustible, l'isolant ainsi de l'air. Il s'agit du même additif utilisée pour produire de la mousse. La solution n'est cependant pas mélangée à l'air.
- § La Mousse : Composition identique aux extincteurs à eau avec additif. La solution est mélangée à l'air au niveau du diffuseur (Un long tube doté d'une ouverture à son origine pour faire pénétrer l'air par effet Venturi). La mousse en flottant agit en isolant l'air, des feux liquides.
- § La Poudre « B C » : Elle est composée principalement de bicarbonate de sodium ou de potassium qui sous l'effet de la chaleur se décomposent en donnant notamment du CO². Elle a une action inhibitrice sur les réactions chimiques au sein de la combustion. Afin d'éviter que la poudre ne s'agglomère sous l'effet de l'humidité, on lui adjoint du stéarate de calcium de gel de silice et d'huile de silicone. Ces poudres sont teintées de Bleus ou Violets
- § La Poudre « ABC » : Elle est composée principalement de phosphate ou sulfate d'ammonium, de phosphate monoammonique ou de carbonate ou bicarbonate sodium. Les sels d'ammonium, outre de dégager du CO² et d'être de meilleurs inhibiteurs que ceux de sodium / potassium, ont la propriété de fondre sous l'effet de la chaleur et de former à la surface des solides, une croûte les isolant de l'air. C'est ce qui rend cette poudre utilisable aussi bien sur des feux de classe A, B, ou C.
On leur adjoint souvent un pourcentage de mica muscovite (Silicate de potassium et d'aluminium) ou de terre à foulon (Silicate de magnésium et d'aluminium) pour rendre la poudre moins volatile. Afin d'éviter que la poudre ne s'agglomère sous l'effet de l'humidité, on lui adjoint du stéarate de calcium de gel de silice et d'huile de silicone. Ces poudres sont teintées de pigments Bleus ou Jaunes.
- § Le Gaz « CO² » : Le gaz est stocké sous forme liquide à une pression de 70/80 bar avec une valve de sécurité se déclenchant à 200 bar. Il est incolore et inodore et non toxique à faible dose. Le CO² est un gaz volatil plus lourd que l'air à température ambiante. Il s'allège des 179° . Pour assurer une extinction complète , il serait nécessaire de couvrir simultanément toute la surface en feu, car le gaz ne reste au mieux que quelques instants au contact. Il est par contre totalement inefficace sur les feux de solides épais ou formant des braises en raison de leur forte inertie thermique. Le CO² a au moins l'avantage de ne laisser aucun résidu et de ne causer aucun dégât.

10. LA SERIGRAPHIE APPOSEE SUR LES EXTINCTEURS

Une sérigraphie ou étiquette (pour les plus anciens) apposée sur les extincteurs précise :

- § Sa nature / Classe / Poids
- § La notice de mise en œuvre par écrit avec les symboles.
- § Les précautions à prendre ou les manipulations à éviter
- § Ses qualités
- § Le nom du Fabricant.
- § Le visa de l'Organisme Agréé de vérification.

LES EXTINCTEURS SUR ROUES ET/TRANSPORTES

En général, ces types d'extincteurs ne se trouvent qu'en circuit. Ils contiennent 50 Kg de poudre « ABC » ou d'eau avec additif dit « AFFF » .



EXTINCTEURS 50KG SUR ROUES OU TRANSPORTES A POUDRE « ABC »

§ Extincteur 50 kg à Poudre « A.B.C. »

- Il est reconnaissable ;
- Et/ou à sa poignée « JAUNE »
- Ou à un cerclage « JAUNE »

§ Utilisation :

- Sur tous les feux de classe « B » (Produits dérivés du pétrole, huile et graisses.

NB : En général, on trouvera des extincteurs à poudre dites « polyvalentes » efficaces sur les feux de toutes nature

§ Inconvénients :

- La poudre est très corrosive
- Le nuage de poudre réduit considérablement la visibilité du sinistre.
- La poudre est irritante.
- Elle occasionne de sérieux dégâts sur des parties non atteintes

§ Portée pratique : Environ 8 mètres

§ Autonomie : Environ 60 secondes



**EXTINCTEURS 50KG
SUR ROUES OU
TRANSPORTES
A Eau + Additif
« AFFF »
(Plus connu sous le
terme d'extincteur à
mousse)**

- § Extincteur 50 kg à Eau + Additif « AFFF » (Agent Formant un Film Flottant)
 - Il est reconnaissable :
 - A sa poignée « BLEUE »
 - Ou à un cerclage « BLEUE »
- § Utilisation :
 - Sur tous les feux de classe « B » (Produits dérivés du pétrole, huile et graisses.
 - Peut éventuellement convenir sur un feu de classe « A »
- § Inconvénients :
 - La mousse est corrosive
 - Elle est irritante
 - Elle doit en aucun cas, être utilisée sur un feu d'origine électrique
- § Portée pratique : Environ 8 mètres
- § Autonomie : Environ 60 secondes

§ Fonctionnement :

- Après retrait de la goupille de sécurité, la mise en pression s'effectue en levant le levier de la bouteille auxiliaire.
Le contrôle du débit est assuré par le robinet du tromblon de projection.
La simplicité de fonctionnement évite tout risque de fausse manœuvre.

§ Principe de la mise en pression au moment de l'emploi :

- L'ouverture du robinet de la bouteille auxiliaire extérieure libère le gaz propulseur (CO₂), met le réservoir sous pression et permet ainsi l'évacuation de la poudre.
- Toujours déployer le tuyau avant de mettre sous pression. Cette dernière a tendance à rigidifier le tuyau et le rend difficile à manier.
- Attendre quelques instants que l'extincteur monte en pression avant d'appuyer sur la lance pulvérisatrice;

12. LES DOUCHES PORTATIVES (cité ici pour information)

§ Son appellation est impropre

- § Ce type d'extincteur se fait de plus en plus discret sur les circuits. Son entretien étant relativement contraignant.



- § Extincteur à eau pulvérisée avec additif médical :
 - Il est reconnaissable :
 - A son corps de couleur « VERTE »
 - Ou à sa goupille de couleur « BLEUE »
 - Ou à sa poignée de couleur « BLEUE »
 - Ou cerclage de couleur « BLEUE »
- § Utilisation :
 - Sur un Pilote atteint de brûlures
- § Son entretien est relativement contraignant
- § Portée pratique : 1 à 2 mètres
- § Autonomie : 30 à 45 secondes



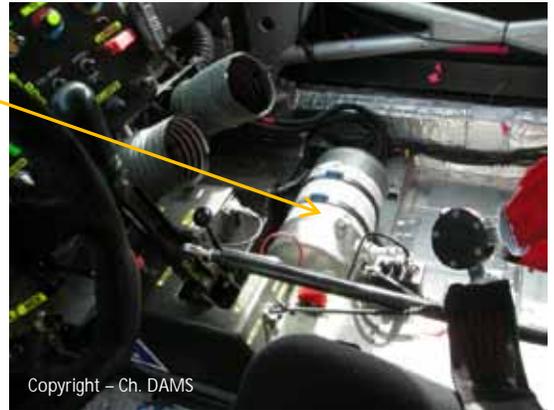
- § FAMILIARISEZ VOUS AVEC LES INSTRUCTIONS DE FONCTIONNEMENT
- § FAMILIARISEZ VOUS AVEC L'EMPLACEMENT DE VOS MOYENS DE DETECTION

LES EXTINCTEURS EMBARQUES DANS LES VEHICULES DE COMPETITION

- § Ces produits et systèmes d'extinction font partis de listes approuvées par la FIA. (Listes n° 6 et n° 16)
- § Ils sont à pression constante (Reconnaissable à leur manomètre) et « AFFF » (A mousse)
- § Ils sont percutables :
 - Depuis l'intérieur de l'habitacle



- Ou de la base du pare-brise cote Pilote sur une berline
- Ou à la base de l'arceau sur une formule .



CERTAINS SYSTEMES SONT ASSOCIES AU COUPE-CIRCUIT

- § Toutes les actions doivent être coordonnées
- § Ne pas se précipiter vers la voiture....surtout sans extincteur.
- § Vérifier avant d'intervenir que la couverture de protection (Drapeau JAUNE) est bien en place
 - Cette consigne est **IMPERATIVE**, surtout en circuit



LES MESURES DE SECURITE

14. A VOTRE ARRIVEE EN POSTE

- § Vérifiez l'état, le nombre et le type d'extincteurs dont vous disposez.
- § Les répartir judicieusement dans le poste, en fonction des risques.
- § Toujours étudier le mode de fonctionnement de l'extincteur avant d'avoir à s'en servir.
- § Bien entendu, la tenue doit être appropriée à l'action potentiellement à mener. (Combinaison fermée, manches baissées, gants chaussés, casquette vissée sur la tête....etc.)



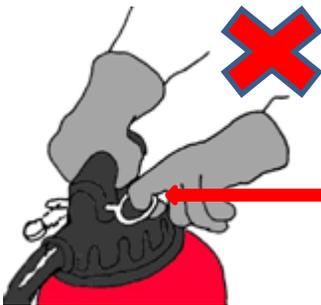
TOUJOURS ETUDIER AU PREALABLE, LE MODE DE FONCTIONNEMENT DE L'EXTINCTEUR

14.1. DURANT UNE INTERVENTION

- § On veillera qu'un Equipier parte systématiquement en intervention avec un extincteur, au cas ou ... C'est toujours ennuyeux en arrivant sur une voiture accidentée de s'apercevoir qu'elle prend feu, avec toutes les conséquences que l'on imagine.
- § De même, lorsqu'une voiture est garée en panne dans votre poste, un extincteur sera impérativement placé à proximité, prêt à être utilisé
- § Par mesure de sécurité, Il sera demandé à toute personne fumant à proximité d'une voiture de compétition stoppée à votre poste, de bien vouloir éteindre sa cigarette.... ou de s'éloigner.

14.2. MISE EN ŒUVRE D'UN EXTINCTEUR

- § Agitez l'extincteur avant mise en œuvre s'il s'agit d'un extincteur a poudre
- § Dégoupillez l'extincteur....



Ne pas appuyer sur la poignée en dégoupillant ,cela peut bloquer la goupille

O.K.



ATTENTION : Dans le cas d'un extincteur « 50Kg,

- § Prendre soin de dérouler le tuyau avant mise en œuvre
La pression rigidifie le tuyau et le rend par conséquent difficile à manier.
- § Une fois percute, attendre 2 à 3 secondes, le temps que l'extincteur monte en pression.



ACTIONS A MENER EN FONCTION DU TYPE D'INCENDIE

RAPPEL : VOTRE FONCTION EN POSTE REQUIERE VOTRE ATTENTION DE CHAQUE INSTANT
TOUS LES EVENEMENTS POUVANT SE DEROULER SUR LA ROUTE DE COURSE, SERONT TRAITES
SANS PERTE DE TEMPS.
VOTRE VIGILANCE PERMETTRA DE SAUVEGARDER VOTRE VIE ET POURRA EN PROTEGER D'AUTRES

15. LA VOITURE EST EN COURSE, QUELQUES FLAMMES SONT APPARENTES. LE PILOTE NE SEMBLE PAS S'ÊTRE APERCU DE LA SITUATION :

- § Informez de la situation par radio, la Direction de Course
- § Depuis votre poste, efforcez-vous d'attirer son attention en agitant un extincteur à hauteur de votre visage.

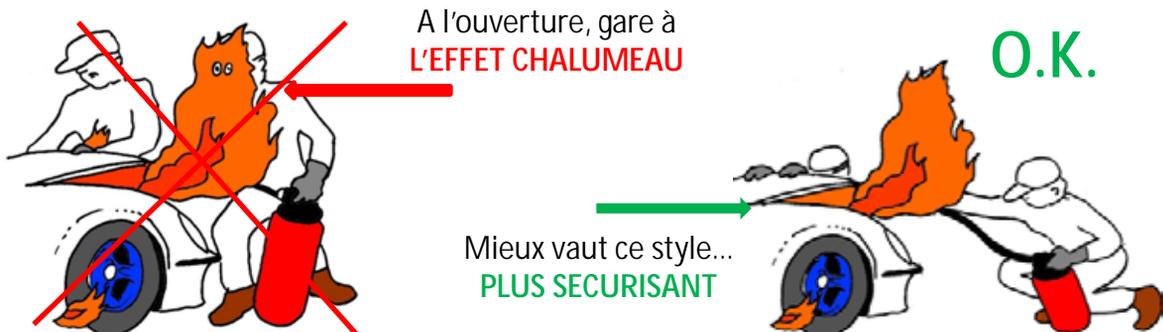
15.1. LA VOITURE S'ARRÊTE A VOTRE POSTE, LE COMPARTIMENT MOTEUR EN FLAMME :



Copyright – Ch. DAMS

- § Informez de la situation par radio, la Direction de Course
- § Analysez la situation avec sérénité, calme.
- § Toutes les actions doivent être coordonnées
- § Ne vous précipitez pas vers la voiture...surtout sans extincteur.
- § Vérifiez avant d'intervenir que la couverture de protection (Drapeau JAUNE) est bien en place
- § Cette consigne est **IMPERATIVE**, surtout en circuit.
- § Saisissez (Dans la mesure ou le choix existe) le type d'extincteur le plus approprié à la situation.
- § Portez **IMMEDIATEMENT** votre attention sur le Pilote ou l'Equipe.
 - Est-Il (Sont-ils) sorti(s) du véhicule ?
- § Prenez en compte lors de votre intervention, la direction du vent.
 - Ceci vous évitera de vous trouver environné de fumée, de tousser, de suffoquer et d'être en finalité plus efficace dans votre intervention.

- § Visualisez le sens d'une éventuelle pente.
 - Ceci vous permettra de visualiser les coulées enflammées potentielles et d'envisager les conséquences qui peuvent en résulter.
- § Intervenez avec un maximum de confort en cherchant à se protéger le plus possible de la chaleur, des flammes. Ca chauffe !!!!
- § Votre combinaison doit être fermée
- § Vos gants chaussés
- § Votre casquette vissée sur la tête, visière baissée.
- § Convergez et actionnez le coupe-circuit du véhicule , ainsi que l'extincteur embarqué uniquement si la situation le commande.
- § Pour votre sécurité, Il conviendra que le capot ne soit que légèrement soulevé (on dit croquer) afin d'éviter un appel d'air entrainant un effet chalumeau .



15.3. FEU DANS L'HABITACLE :

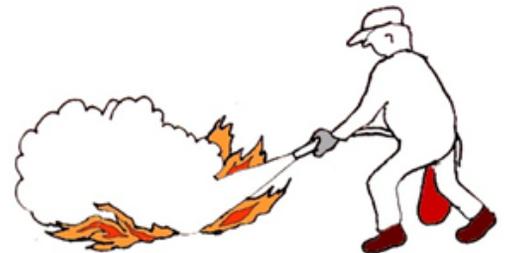
- § Informez de la situation par radio, la Direction de Course
- § Analysez la situation avec sérénité, calme.



- § Toutes les actions doivent être coordonnées
- § Ne vous précipitez pas vers la voiture....surtout sans extincteur.
- § Vérifiez avant d'intervenir que la couverture de protection (Drapeau JAUNE) est bien en place
 - Cette consigne est **IMPERATIVE**, surtout en circuit
- § Saisissez (Dans la mesure ou le choix existe) le type d'extincteur le plus approprié à la situation.
- § Portez **IMMEDIATEMENT** votre attention sur le Pilote ou l'Equipe.
 - Est-Il (Sont-ils) sorti(s) du véhicule ?



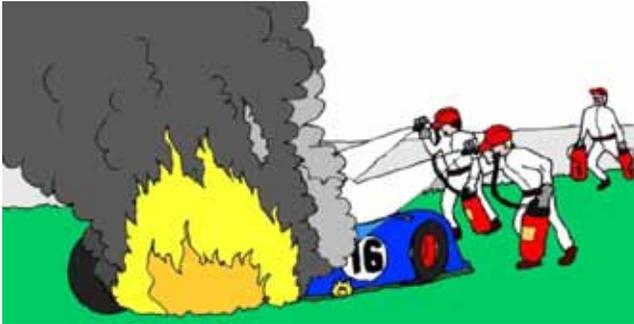
- § Prendre en compte lors de votre intervention, la direction du vent.
 - Ceci vous évitera de vous trouver environné de fumée, de tousser, de suffoquer et d'être en finalité plus efficace lors de votre intervention.
- § Visualisez le sens d'une éventuelle pente.
 - Ceci vous permettra de visualiser les coulées enflammées potentielles et d'envisager les conséquences qui peuvent en résulter.
- § Intervenez avec un maximum de confort en cherchant à se protéger le plus possible de la chaleur, des flammes. Ca chauffe !!!!
- § Votre combinaison doit être fermée
- § Vos gants chaussés
- § Votre casquette vissée sur la tête, visière baissée.
- § Convergez et actionnez le coupe-circuit du véhicule , ainsi que l'extincteur embarqué, mais uniquement si la situation le commande.
- § Savoir perdre une à deux secondes pour attaquer à deux de front si le feu est important, pour plus d'efficacité
- § Veillez qu'un Equipier approvisionne avec des extincteurs pleins



DANS CETTE CIRCONSTANCE ET SEULEMENT DANS CE CAS, VOUS ETES AUTORISES A EXTRAIRE LE PILOTE (OU EQUIPAGE) BLESSE ET/OU INCONSCIENT DE L'HABITACLE, PAR TOUS LES MOYENS A VOTRE DISPOSITION

15.4. INCENDIE SUITE A CHOC :

- § C'est l'incident le plus grave que peut rencontrer un Pilote ou un Equipage
- § C'est également le plus impressionnant et le plus stressant pour le Commissaire.
- § Un maître mot : **VITE** Mais pas n'importe comment !!!!
Si le Pilote ou un Membre d'Equipage est resté à bord, assommé et/ou blessé, le lap de temps pour intervenir est très court : **30 Secondes en moyenne**
- § Informez de l'événement la Direction de Course, par radio
- § Analysez la situation avec sérénité, calme.
- § Toutes les actions doivent être coordonnées
- § Ne vous précipitez pas vers la voiture....surtout sans extincteur.
- § Vérifiez avant d'intervenir que la couverture de protection (Drapeau JAUNE) est bien en place
- § Cette consigne est **IMPERATIVE**, surtout en circuit
- § Saisissez (Dans la mesure où le choix existe) le type d'extincteur le plus approprié à la situation.
- § Portez **IMMEDIATEMENT** votre attention sur le Pilote ou l'Equipage.
 - Est-Il (Sont-ils) sorti(s) du véhicule ?



Copyright – Gael MEIGNEN

- § Prenez en compte lors de votre intervention, la direction du vent.
 - Ceci vous évitera de vous trouver environné de fumée, de tousser, de suffoquer et d'être en finalité plus efficace lors de votre intervention.
- § Visualisez le sens d'une éventuelle pente.
 - Ceci vous permettra de visualiser les coulées enflammées potentielles et d'envisager les conséquences qui peuvent en résulter.
- § Intervenez avec un maximum de confort en cherchant à se protéger le plus possible de la chaleur, des flammes. Ca chauffe !!!!
- § Votre combinaison doit être fermée
- § Vos gants chaussés
- § Votre casquette vissée sur la tête, visière baissée.
- § Portez le diffuseur de votre extincteur au niveau du front pour créer un cône de fraîcheur .
- § Convergez et actionnez le coupe-circuit du véhicule, ainsi que l'extincteur embarqué
- § Savoir perdre une à deux secondes pour attaquer à deux de front si le feu est important, pour plus d'efficacité
- § Veillez qu'un Equipier approvisionne avec des extincteurs pleins



DANS CETTE CIRCONSTANCE ET SEULEMENT DANS CE CAS, VOUS ETES AUTORISES A EXTRAIRE LE PILOTE (OU EQUIPAGE) BLESSE ET/OU INCONSCIENT DE L'HABITACLE, PAR TOUS LES MOYENS A VOTRE DISPOSITION



Copyright – Ch. DAMS

16. ACTIONS A MENER APRES L' INCIDENT

Votre rôle ne se borne pas seulement (oserons-nous dire) à éteindre un incendie.

- § Les extincteurs ayant servis seront systématiquement couchés
- § Vous demanderez à la Direction de Course, leur remplacement

Une surveillance attentive du véhicule est à effectuer jusqu'à son Évacuation du poste



- § Un Commissaire reste en «Observateur » à proximité de la voiture avec un extincteur, dégoupillé, prêt à intervenir, des fois qu'il y ait une reprise du sinistre.
- § Veiller attentivement que Personne (Officiels, Presse, Spectateurs...) non requis pour l'évacuation du véhicule, ne s'impose en «Curieux », une cigarette aux lèvres qui plus est
- § Demandez-leur, fermement, mais toujours avec courtoisie, de s'éloigner.... et d'éteindre immédiatement la cigarette.



INTRODUCTION SUR LES VEHICULES HYBRIDES

1. INTRODUCTION

De nouvelles générations de véhicules propulsés par des énergies nouvelles arrivent. Beaucoup de questions se posent concernant la conduite à tenir notamment lors d'intervention sur incendie.

Ces technologies sont nouvelles. Constructeurs et Ecuries contactés restent discrets et prudents sur le sujet, lorsqu'ils acceptent de communiquer. En règle générale, les informations collectées sont souvent optimistes et parfois contradictoires.

L'expérience sur le terrain et l'acquisition de connaissances complémentaires nous amèneront inévitablement à faire évoluer les chapitres qui suivent.

2. COMMENT RECONNAÎTRE AU PREMIER COUP D'ŒIL UNE VOITURE HYBRIDE



Stockage par batterie



Stockage par volant d'inertie

3. INSTRUCTIONS DE SECURITE

3.1. Signalisation « SAFE / LIVE »

§ La signalisation « SAFE / LIVE » doit être activée conjointement par le coupe-circuit général du Pilote et le coupe-circuit général extérieur

§ Si le circuit électrique est allumé (Condition de conduite du véhicule), il sera alimenté en courant et passera en statut « Live ».

Des voyants **ROUGES** redondants symbolisant un « danger de haute tension » doivent être activés sur le tableau de bord ainsi qu'un feu rouge arrière pour indiquer clairement qu'une intervention sur le circuit électrique peut constituer un danger de mort.

§ Si le circuit électrique est éteint par le coupe circuit général du Pilote et/ou le coupe circuit général extérieur il ne sera plus alimenté et sera déchargé (Pas de tension aux composants Live). Les deux voyants **ROUGES** du tableau de bord ainsi que le feu arrière seront éteint pour indiquer clairement que le circuit électrique est coupé et qu'il n'est pas dangereux de toucher au véhicule.



3.4. Dans les stands



- § La signalisation « SAFE »/ LIVE » **ROUGE** est disposée :
- La voiture ne doit pas être touchée.
 - Il y a des risques d'électrocution
 - Des barrières de protection ont été en général déployées. Vous ne devez pas les ignorer. Seuls les Mécaniciens du Team sont habilités à travailler sur la voiture.

- § La signalisation « SAFE / LIVE » **VERT** est disposée :
- La voiture est en sécurité, vous pouvez la toucher
- Cependant il est recommandé de chausser des gants de protection électrique homologués jusqu'à 1000 Volts par mesure de prudence.**
- Il est en outre, préférable de ne porter ni bague, ni montre, ni bracelet**



3.3. En cas d'incendie



N' UTILISER QUE DES EXTINCTEURS A POUDRE OU CLAIREMENT INDIQUES COMME POUVANT ÊTRE UTILISÉS EN CAS D'INCENDIE ELECTRIQUE

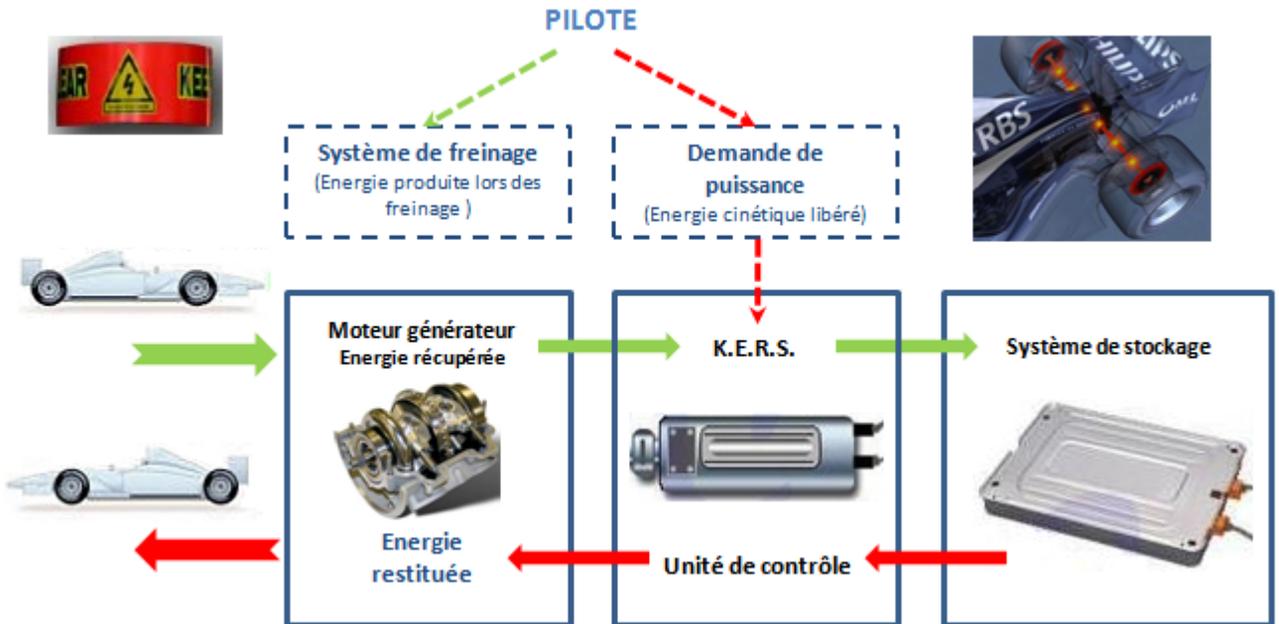
NB : La maîtrise d'un incendie avec un extincteur à l'eau avec additif implique un risque important de choc électrique et ne peut être envisagé qu'une fois que l'Equipage a été dégagé et secouru. Cependant il vous faudra prêter attention aux eaux de ruissellement résultant de ce type d'intervention pouvant toujours créer un danger



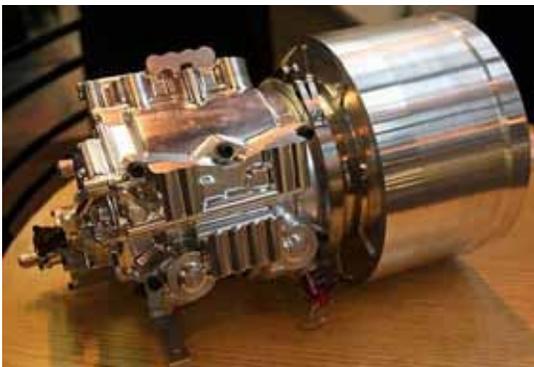
- § L'apparition de nouvelles générations d'extincteurs type « water mist » (Eau dé-ionisée – Feux de classe C) ainsi qu'une attribution plus généreuse d'extincteurs CO² et de couvertures isolantes devraient répondre en termes d'efficacité à ces nouvelles technologies.

3. A PROPOS DU K.E.R.S. (Kinetic Energy Recovery System) ou S.R.E.C. (Système Récupération Energie Cinétique)

3.1. Principe de fonctionnement



§ Le Pilote freine, l'énergie est récupéré par le K.E.R.S puis dirigé vers l'unité de contrôle et stocké dans une batterie . Le Pilote dispose alors, d'un supplément de puissance disponible pendant quelques secondes



§ Baptisé en France SREC (Système de récupération de l'énergie cinétique), a été autorisé par la F.I.A. afin de pousser les ingénieurs de la F.1 à développer des solutions techniques plus écologiques dans le futur.

§ Les principes des KERS (ou du SREC) qui existent aujourd'hui sont basés sur l' invention du Pasteur Robert Stirling dont le brevet a été déposé en septembre 1876.

§ Le SREC est un système de freinage qui récupère une partie de l'énergie cinétique générée par la décélération au lieu de la disperser sous forme de chaleur. De manière générale, l'énergie cinétique est éliminée par friction des freins, transformant l'énergie cinétique en chaleur. Avec le SREC, cette énergie n'est pas perdue, mais stockée afin d'être utilisée pour propulser la voiture.

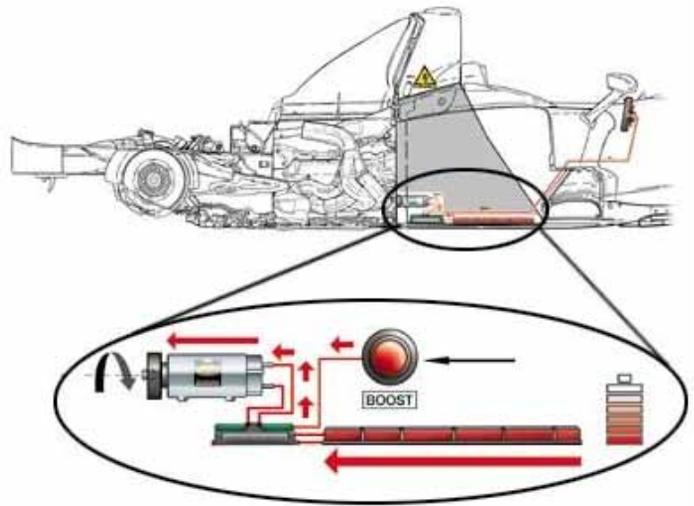
En formule 1, l'énergie produite par les freinages est utilisé pour la propulsion de la voiture. En effet, le SREC permet d'obtenir un afflux de puissance supplémentaire de 80 chevaux pendant environ 6 secondes ou 40 chevaux pendant 13 secondes en appuyant sur un bouton. Cette énergie peut, selon les différentes technologies actuelles:

- Etre emmagasinées dans un volant d'inertie
- Etre transformée en air comprimé
- Etre transformée en électricité réinjectée dans un réseau
- Etre stockée dans des batteries
- Accumulateur hydraulique

Cependant, seul le stockage de l'énergie par batterie et/ou par le volant d'inertie est utilisé en formule 1. 138

3.2. Stockage par batterie

- § Le SREC avec batteries est composé de trois éléments principaux :
- Un moteur électrique situé entre le réservoir et le moteur et directement relié à l'arbre moteur, des batteries ion-lithium de dernière génération situées sous le réservoir et d'une boîte de contrôle (le KCU pour KERS (SREC) Control Unit).
- § Un moteur électrique (directement relié à l'arbre moteur) fonctionnant comme un alternateur conventionnel convertit l'énergie mécanique ou cinétique en énergie électrique qui sera transférée via un câble électrique vers l'unité électronique. Ensuite, cette unité transforme l'énergie chimique de telle sorte qu'elle soit stockée dans les batteries ion-lithium. Ceci est appelé la phase dite de charge. Dès lors, le pilote possède une énergie disponible à tout moment. Quand il décide de l'utiliser, il appuie sur le bouton prévu à cet effet sur son volant. Ceci entraîne la reconversion de l'énergie chimique en énergie électrique, qui est redirigée vers l'unité électronique. Cette énergie est encore transformée afin de la relayer au moteur-générateur qui ne fonctionnera plus comme un alternateur mais comme un moteur qui apporte de la puissance au moteur principal puisqu'il est directement lié à l'arbre moteur. La puissance maximale de ce moteur est de 60kW. C'est la phase de restitution de l'énergie. Cependant, toutes les informations transitent par la boîte de contrôle. C'est elle qui contrôle la charge et la libération de l'énergie accumulée. Elle est reliée au cerveau électronique de la Formule 1 (l'ECU pour *Electronic Control Unit*).



3.3. Stockage de l'énergie par volant d'inertie

- § Le système développé est composé des éléments suivants :
- Un alternateur au niveau de la boîte de vitesse
 - Un volant d'inertie en fibre de carbone
 - Un alternateur intégré au volant d'inertie et d'une boîte de contrôle
- Les alternateurs sont successivement en fonctionnement moteur ou générateur.
- § Lors de la phase de charge, le premier alternateur (en fonctionnement générateur) récupère l'énergie cinétique générée lors du freinage. Il transforme cette énergie cinétique en énergie électrique qui est transférée vers le second alternateur. Celui-ci (en fonctionnement moteur) est intégré au volant d'inertie. L'énergie électrique reçue par cet alternateur entraîne sa rotation qui entraîne elle-même le volant d'inertie dans sa course. Le volant d'inertie est dès lors en rotation. Quand l'alternateur s'arrête, le volant d'inertie lui continue à tourner avec très peu de perte de vitesse par frottements. Ce volant d'inertie comprend deux parties circulaires et concentriques, une partie magnétique et une partie en fibre de carbone, lourde, qui sert de corps au volant d'inertie. L'énergie récupérée est alors stockée de façon mécanique. Quand le pilote appuie sur le bouton du SREC sur son volant, le second alternateur est libéré, il peut tourner librement. Et comme cet alternateur est environné par un disque magnétique, le champ magnétique qu'il génère entraîne la rotation de l'alternateur (fonctionnement générateur). Dès lors, c'est la même histoire que lors de la charge entre les deux alternateurs, le second transmet l'énergie électrique qu'il crée au premier (fonctionnement moteur) qui va la restituer au moteur de la voiture au niveau de la boîte de vitesse. La phase de restitution de l'énergie est ainsi terminée.

MATERIEL DE PROTECTION PRECONISE PAR LA F.I.A.

Le système est considéré coupé lorsque toutes les énergies contenues dans les modules du K.E.R.S. sont évacuées. Ce processus de mise hors tension de doit pas durer plus de 2 secondes. (Article 9.9.2.- Règlement technique F1)

MATERIEL	UTILISATEURS	MOTIFS
<ul style="list-style-type: none"> •Gants de protection électrique homologués classe 0 aptes jusqu'à 1000 volts 	<ul style="list-style-type: none"> •Commissaire de piste •Commissaire de Stand / Technique •Personnel intervention rapide •Personnel véhicule médical •Pompier 	<ul style="list-style-type: none"> •Protection contre les chocs électriques lors de la récupération d'une voiture sur la piste. •A noter que la durée de vie des gants est limitée aussi des tests réguliers doivent être effectués
<ul style="list-style-type: none"> •Chaussures de protection aptes jusqu'à 1000 volts 	<ul style="list-style-type: none"> •Equipe médicale lors des interventions sur la piste 	<ul style="list-style-type: none"> •Protection contre les chocs électriques lors d'une intervention sur un Pilote blessé au cours d'un accident.
<ul style="list-style-type: none"> •Crochet de secours isolé 	<ul style="list-style-type: none"> •Commissaire de Stand / Technique •Personnel véhicule médical •Personnel intervention rapide 	<ul style="list-style-type: none"> •Préconisé pour tirer un individu loin d'une source électrique si tension toujours active.
<ul style="list-style-type: none"> •Masque de protection 	<ul style="list-style-type: none"> •Pompier 	<ul style="list-style-type: none"> •Masque recommandé lors d'une intervention sur un incendie avec fort dégagement de fumée
<ul style="list-style-type: none"> •Défibrillateur 	<ul style="list-style-type: none"> •Personnel véhicule médical •Personnel intervention rapide •Stands 	<ul style="list-style-type: none"> •A disposition dans des zones stratégiques du circuit. •A noter que chaque team devrait installer un défibrillateur dans son stand.



GP F1 de Hongrie - 31 Juillet 2011
 Feu dans la Lotus Renault - N. Heidfeld.
 Explosion du K.E.R.S lors de l'intervention
 des Commissaires



2. LES VEHICULES A GAZ « GPL » - QUELQUES NOTIONS

- § L'appellation « GPL » appliquée à des combustibles liquéfiés sous pression est réservée au Butane (C₄H₁₀) et Propane (C₃H₈) et à leurs mélanges. Stocké dans un récipient sous forme liquide à 4 bar à 20°, le GPL se présente sous deux états :
- Une phase gazeuse
 - Une phase liquide
- § La phase gazeuse est un gaz combustible pouvant former avec l'air des mélanges inflammables et explosibles. Les GPL en phase gazeuse sont deux fois plus lourds que l'air. Ils vont donc avoir tendance à se diriger vers le sol et s'accumuler dans les parties basses. Les « GPL » sont stockés dans des réservoirs en acier sous pression. Ils sont installés de manière à éviter leur échauffement .
- § La tension de vapeur (la pression de la vapeur existant au-dessus du liquide en vase clos) d'un hydrocarbure croît rapidement avec la température. Il en résulte qu'un fort échauffement du réservoir conduira à une augmentation importante de sa pression interne.
- § Les « GPL » sont à l'état gazeux à température ambiante et à pression atmosphérique. Ils se liquéfient s'ils sont suffisamment comprimés et refroidis. Lorsque la température s'élève de 1° C, le volume du GPL phase liquide augmente de 0,25%, raison pour laquelle les réservoirs ne sont remplis qu'à 80% de leur capacité.
- § Les « GPL » sont incolores et inodores à l'état naturel, non irritants pour les yeux et les bronches.... Donc non détectables pour permettre leur détection olfactive. Pour cela ils sont odorisés à l'aide de mercaptans

3. LES RISQUES SUR UN VEHICULE A GAZ « GPL »

- § Les risques sont consécutifs à des fuites suite à une défaillance de l'installation ou à l'endommagement accidentel d'une partie de l'équipement.
- § La pression de GPL dépend exclusivement de la température. Un fort échauffement dû à une cause externe comme un incendie conduit à une augmentation considérable de la pression interne , ainsi qu'à un accroissement du volume occupé par la phase liquide lié à la dilatation. Afin d'éviter l'éclatement du réservoir, un dispositif limiteur de pression (soupape) a été installé. L'augmentation de pression interne entraîne l'ouverture de cette soupape.

4. INTERVENTION SUR UN VEHICULE A GAZ « GPL »

4.1. Feu affectant des parties autres que le réservoir.

§ Toujours chercher à actionner le coupe circuit .



- § L' eau sera utilisée de préférence (dans la mesure ou un choix vous est offert) sur des feux de carrosserie ou mécaniques débutants de faible intensité en «REFROIDISSANT» les matériaux en combustion et en limitant «LES EFFETS THERMIQUES» de l'incendie.
- § Les poudres « ABC » dites polyvalentes, de loin les plus courantes, agissent par «ETOUFFEMENT». C'est l'agent extincteur privilégié pour les risques à l'air libre Toutefois ils n'ont aucun pouvoir de refroidissement et ne sont pas appréciés des Pilotes, car elles occasionnent de sérieux dégâts par son pouvoir couvrant, sur les parties non atteintes et se révèlent corrosives.



4.2. Feu affectant le réservoir

En cas de fuite de gaz seule :

- § Toujours chercher à atteindre et actionner le coupe-circuit
- § Dans la mesure ou la fuite ne peut être étanchée facilement, dispersez le nuage de gaz avec un jet d'eau pulvérisé
- § Maintenez une zone de protection (et de non feu) au moins 10 mètres autour du véhicule.
- § Veillez qu'il n'y ait aucune source d'ignition dans les parages
- § Placez à proximité un extincteur à eau paré à servir.

En cas de fuite avec flamme :

- § Toujours chercher à atteindre et actionner le coupe-circuit
- § Tentez de refroidir le réservoir avec de l'eau pulvérisée
- § Veillez qu'il n'y a aucune source d'ignition à proximité
- § Protégez votre environnement pour éviter toute propagation de l'incendie.



En cas d'incendie :

- § Toujours chercher à atteindre et actionner le coupe-circuit
- § Intervenez classiquement pour maîtriser le feu qui pourrait se propager autour du véhicule .

SIXIEME PARTIE

LE RAPPORT



Copyright – Gaël MEIGNEN

LE RAPPORT ORAL

1. TRANSMETTRE UN MESSAGE :

- § Préparez votre message (Je suis, je vois, je fais, je demande)
On débutera toujours le message par : «**DIRECTION DE COURSE POUR POSTE...** »
et non l'inverse.
- § Les radios utilisent pour la plupart l'exploitation dite en "alternat"
(appuyer pour parler, lâcher pour écouter).
- § Après avoir appuyé sur le commutateur micro attendez 1 ou 2 secondes avant
de parler, cela évitera que les premiers mots de votre message soient inaudibles.



- § Parlez normalement, sans crier
(votre correspondant ne vous entendra pas mieux), en articulant bien les mots.
- § En quelques phrases courtes, décrivez précisément
la situation. Allez directement à l'essentiel
- § Précisez la fin du message.



- § Conservez votre calme,
- § Ne criez pas
- § Montrez à Tous que vous maîtrisez la situation,
- § Ne perdez pas de vue que vous êtes sous le regard du Public Et jugé

Exemple de transmission radio

- Direction de Course E.S. pour Poste 7,5.
➤ *La Direction de Course vous invite à parler...*
- Ici poste 7,5, Tête à queue du N° 12
Le concurrent manœuvre pour repartir
.....
- Direction de Course E.S. pour Poste 7,5
➤ *La Direction de Course vous invite à parler de nouveau...*
- Concurrent N°12 repartit . Il n'a gêné personne
- Message terminé.

LE RAPPORT ECRIT

Le rapport écrit complète utilement le rapport oral en fournissant les renseignements supplémentaires sur les circonstances des incidents, permettant ainsi aux Commissaires Sportifs de prendre les (bonnes) décisions ou sanctions nécessaires

**CE RAPPORT DOIT ETRE REDIGE PAR LE COMMISSAIRE EN CHARGE DU POSTE.
IL DOIT GARDER A L'ESPRIT QU'IL DOIT ETRE REDIGE AVEC IMPARTIALITE ET DOIT RESTER AVANT TOUT OBJECTIF.
DE CE RAPPORT PEUVENT EN RESULTER DES CONSEQUENCES IMPORTANTES POUR L'ETABLISSEMENT D'UN
CLASSEMENT OU DECISION D'ORDRE SPORTIF.
BIEN ENTENDU, CE DOCUMENT DOIT ETRE PRECIS ET SANS RATURE.**

- § Incident ne nécessitant pas un rédactionnel important (Incident sportif, mécanique) :
- Le rapport type « FFSA » page 1 permet sous forme d'un questionnaire de compléter le rapport oral
 - La localisation précise de l'incident (Epreuve, E.S., Poste...etc)
 - L'identité complète du Rédacteur ainsi que ses n° de licence & ASA doivent figurer
 - Date et heure de l'incident
 - Les conditions atmosphériques
 - n° du Concurrent impliqué
 - Signature du présent rapport
- § Incident nécessitant une description importante et formelle des faits (Incident humain, accidentel) :
- Le rapport type « FFSA » Page 1 & page 2 permet de préciser les circonstances et les conséquences.
 - La localisation précise de l'incident (Epreuve, E.S., Poste...etc.)
 - L'identité complète du Rédacteur ainsi que ses n° de licence & ASA doivent figurer
 - Date et heure de l'incident
 - Les conditions atmosphériques
 - n° du Concurrent impliqué
 - Les circonstances précises et détaillées de l'accident, sans faire usage de phrase longue
 - Etat physique des Personnes (Equipages, Spectateurs...)
 - Dommages causés (Véhicule, route, infrastructure...)
 - Description de l'intervention (Appel D.C., arrivée secours...)
 - Croquis d'aide à la compréhension d'une situation. Des flèches doivent être ajoutées pour signaler le sens de l'épreuve et/ou une évolution de l'accident et aider à la compréhension
 - Signature du présent rapport
- § Quelques conseils :
- Nous vous recommandons, afin d'éviter toutes ratures, de rédiger d'abord votre rapport sur une feuille de papier libre
 - Ecrivez lisiblement, avec des phrases courtes.
 - Gardez toujours à l'esprit que ce rapport sera exploité par des Licenciés n'ayant pas assistés à l'accident.

SEPTIEME PARTIE

EXEMPLES DE RAPPORTS



Logo Organisateur ou
A.S.A.

RAPPORT INCIDENT

Fédération
Française du
Sport Automobile **FFSA**

DEGATS INTERESSANTS L'ORGANISATEUR

Mur / Glissières de Sécurité :

Extincteurs :

Protections Diverses :

Produits Dispersants :

Autres :

Autres :

CROQUIS

Suite donnée par la « D.C. » et/ou le « C.C.S. »

.....

.....

.....

.....

DEGATS INTERESSANTS L'ORGANISATEUR

Mur / Glissières de Sécurité :	Extincteurs :
Protections Diverses : Quels éléments de protection ont été endommagés lors de l'incident Si rien, notez « Néant »	Produits Dispersants : Quels éléments avez-vous utilisés ? A ce propos avez-vous pensé à réclamer leurs remplacements ? Si rien, notez « Néant »
Autres :	Autres :

CROQUIS

Vous n'avez sans doute pas des talents de dessinateur, toutefois, afin d'être mieux appréhendé et exploité par la « D.C. » et/ou « le Collège des C.S. »..... Qui n'ont pas assisté à l'événement votre croquis doit être largement dimensionné et clair.
Ainsi, on évitera entre autre, les ratures.
Pourquoi ne pas vous essayez sur une feuille de papier libre avant de le retranscrire sur le rapport
Ne pas oublier surtout de mentionner le sens de l'épreuve

Suite donnée par la « D.C. » et/ou le « C.C.S. »

Dans certains cas, un retour devrait vous être fait sur la suite donnée à « l'affaire » par la « D.C. et/ou le Collège des C.S. »

Logo ASA ou Ecurie

Nom de l'épreuve :

Nom de l'A.S.A. Organisatrice :

RAPPORT COMMISSAIRE

RAPPORT D'INCIDENT / ACCIDENT

Rapport n°

(Cadre Réservé au Commissaire Chef de Poste)

NOM :

Signature :

Prénom :

Licence n° :

Type :

A.S.A. :

N° Poste :

Rapport transmis à la Direction de Course le :/...../.....

A :h.....

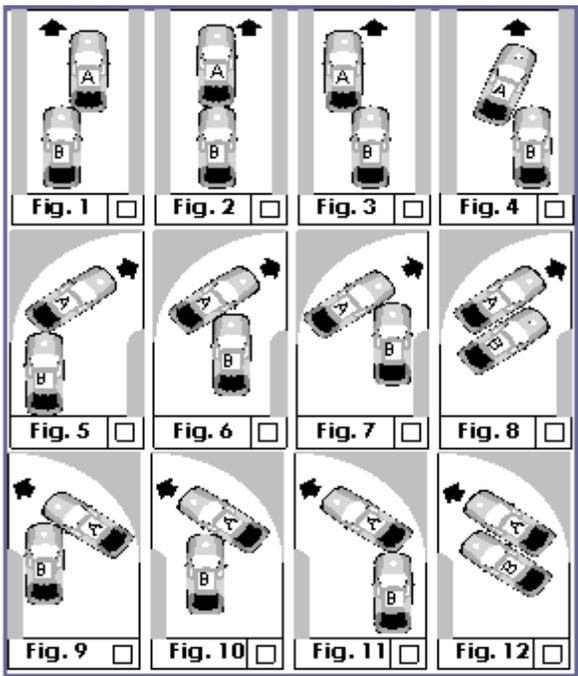
LE COMMISSAIRE CHEF DE POSTE PORTE A LA CONNAISSANCE DE LA DIRECTION DE COURSE, LES FAITS SUIVANTS

A :h..... Durant les essais : E1 E2 - La manche : A1 A2 B1 B2

De la Catégorie : DLL 2L DIII 2L DII Libre DIII Libre SC D1 SC D2 SC D3 SC D1 Fem

Le Concurrent n° : a eu le comportement suivant : Non respect des drapeaux : , Précisez ci-dessous

Non respect des ordres du Commissaires: , Conduite antisportive: , Autre : , Précisez ci-dessous



Le Concurrent n° : Repéré sur schéma Fig.

Sur le Concurrent n° : Repère sur schéma Fig.

A eu le comportement suivant :
 ATTAQUE : Directe : Indirecte :

POUSETTE : Volontaire : Involontaire :

DOUBLER :

AUTRE : (Précisez)

(Cochez Le schéma le plus adapté à la situation)

Le Directeur de Course

Signature :

Licence n° :

A.S.A. :

Rapport transmis au Collège Sportif a :h.....

A.S.A. Organisatrice :

Nom de l'Epreuve :

N° ou nom de l'E.S. :; Date : / /

Nom du Chef de Poste : Prénom :

N° et Type de Licence : A.S.A. :

N° et/ou Nom du Poste :

POSTE N° :

C. HORAIRE DEPART E.S. N° ARRIVEE E.S. N° POINT STOP E.S. N°

PARC DEPART PARC ARRIVEE PARC REGROUP. N° PARC ASSISTANCE

C. PASSAGE N° AUTRE :

(Cochez la case correspondante)

CONDITIONS DE COURSE : (Cochez les cases correspondantes)

JOUR SOLEIL PLUIE BROUILLARD

NUIT NUAGEUX NEIGE VERGLAS

ETAT DE LA PISTE : (Cochez les cases correspondantes)

SECHE HUMIDE MOUILLEE GRAVILLONS TERRE HUILE

INCIDENT : (Cochez les cases correspondantes)

SORTIE DE ROUTE

MANŒUVRE DELOYALE

AVANCE AU C.H.

VEHICULE EN TRAJECTOIRE

BLOCAGE INTENTIONNEL

RECULER DANS LA ZONE

INFRACTION AU PARC ASSISTANCE

NON RESPECT DE LA SIGNALISATION

PANNE MECANIQUE

NON RESPECT DE LA REGLEMENTATION EN LIAISON

RETARD AU C.H.

AUTRE :

Logo Organisateur ou
A.S.A.

RAPPORT INCIDENT

Fédération Française du Sport Automobile **FFSA**

A.S.A. Organisatrice : A propos...
Nom de l'Epreuve :
N° ou nom de l'E.S. :; Date : / /

ÙQuelle Association organise ce meeting ?
ÙQuelle le nom de l'Epreuve ?
ÙQuel est le n° ou de nom de l'E.S. ?
ÙQuelle est la date d'aujourd'hui ?

Nom du Chef de Poste : Prénom :
N° et Type de Licence : A.S.A. :
N° et/ou Nom du Poste :

ÙJe n'oublie pas de renseigner mon
Prénom, n° Licence et n° ASA
Ù Bien sur, je note le N° ou nom du poste
ou je me trouve

POSTE N° :

C. HORAIRE DEPART E.S. N° ARRIVEE E.S. N° POINT STOP E.S. N°
PARC DEPART PARC ARRIVEE PARC REGROUP. N° PARC ASSISTANCE
C. PASSAGE N° AUTRE :
(Cochez la case correspondante)

ÙJe renseigne le n° de mon poste ou je coche une des cases
correspondante

CONDITIONS DE COURSE : (Cochez les cases correspondantes)

JOUR SOLEIL PLUIE BROUILLARD
NUIT NUAGEUX NEIGE VERGLAS

ÙQuelles sont les conditions atmosphériques lors de
l'incident ?

ETAT DE LA PISTE : (Cochez les cases correspondantes)

SECHE HUMIDE MOUILLEE GRAVILLONS TERRE HUILE

ÙDans quel état est la piste au moment des faits ?

INCIDENT : (Cochez les cases correspondantes)

SORTIE DE ROUTE MANŒUVRE DELOYALE
AVANCE AU C.H. VEHICULE EN TRAJECTOIRE
BLOCAGE INTENTIONNEL RECULER DANS LA ZONE
INFRACTION AU PARC ASSISTANCE NON RESPECT DE LA SIGNALISATION
PANNE MECANIQUE NON RESPECT DE LA REGLEMENTATION EN LIAISON
RETARD AU C.H. AUTRE :

ÙQuel type d'incident ? Je coche la ou les case(s) correspondante(s)

DEGATS INTERESSANTS L'ORGANISATEUR

Mur / Clôture / Poteau / Route / Signalisation :	Extincteurs Percutés:
Protections Diverses :	Riverains :

Û L'incident a-t-il entraîné des dégâts autre qu'au(x) véhicule(s) ?
Û Si non, inscrire « Néant » dans les parties non concernées

Heure Incident	N° Concurrents Impliqués	Description de l'Incident (Rédigez lisiblement en quelques phrases courtes)	Abandon OUI / NON	A quelle Heure « D.C. » Informée
----------------	--------------------------	--	-------------------	----------------------------------

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Û A quelle heure l'incident a débuté ?
Û Quel(s) concurrent(s) a (ont) été impliqué(s), j'indique leur(s) numéro(s)
Û Je relate en quelques phrases courtes, l'événement, simplement sans prendre partie
Û Le(s) concurrent(s) impliqué(s) a (ont) t-il(s) abandonné(s) ?
Û A quelle heure, chronologiquement j'ai informé la « D.C. » des événements, par radio ?

CROQUIS

Û Vous n'avez sans doute pas des talents de dessinateur, toutefois, afin d'être mieux appréhendé et exploité par la « D.C. » et/ou « le Collège des C.S. »..... Qui n'ont pas assisté à l'événement votre croquis doit être largement dimensionné et clair.
Ainsi, on évitera entre autre, les ratures.
Û Pourquoi ne pas vous essayez sur une feuille de papier libre avant de le retranscrire sur le rapport
Û Ne pas oublier surtout de mentionner le sens de l'épreuve

SIGNATURE :

Û Ce rapport ne sera valide qu'une fois signé.....

