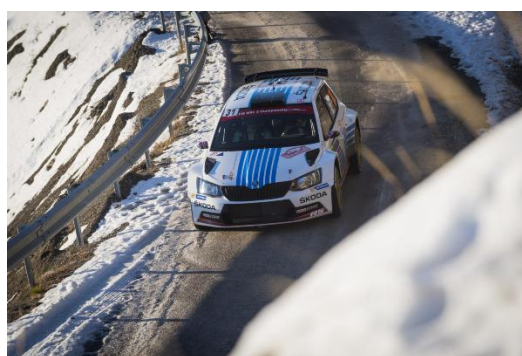


# MANUEL FORMATION DU DIRECTEUR DE COURSE

## CIRCUIT RALLYE TOUT-TERRAIN MONTAGNE / SLALOM



## LEGENDE

### Couleur des onglets

|  |                              |
|--|------------------------------|
|  | Partie Commune               |
|  | Circuit Asphalte             |
|  | Rallye                       |
|  | Circuit Terre & Tout-terrain |
|  | Montagne / Slalom            |

## SOMMAIRE

### Partie commune

|   |   |
|---|---|
| <b>ORGANISATION GENERALE</b><br>Les institutions  | <b>Page 3</b>   |
| <b>ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET SPORTIVE</b><br>Surfer sur les sites FFSA et FIA<br>Les drapeaux<br>Organisation des Epreuves<br>Types d'Epreuves | <b>Page 8</b><br><b>Page 14</b><br><b>Page 18</b><br><b>Page 19</b> |
| <b>MISSION DU DIRECTEUR DE COURSE</b><br>Directeur de Course, Adjoint, stagiaire  | <b>Page 22</b>  |
| <b>TACHES COMMUNES</b><br>Avant l'épreuve<br>Pendant l'épreuve  | <b>Page 23</b>  |
| <b>CONDUITE A TENIR EN CAS D'ACCIDENT GRAVE</b>   | <b>Page 24</b>  |
| <b>REGLES SPECIFIQUES AUX CIRCUITS ASPHALTE</b>   | <i>Pages 27 à 47</i>  |
| <b>REGLES SPECIFIQUES AUX RALLYES</b>   | <b>Pages R2 à R6</b>  |
| <b>REGLES SPECIFIQUES AUX CIRCUITS TT ET ENDURANCE</b>  | <b>Pages TT1 à TT9</b>  |
| <b>REGLES SPECIFIQUES AUX SLALOMS ET COTES</b>  | <b>Pages CC1 à CC4</b>  |
| <b>CONCLUSION ET NOTES</b>  | <i>Pages 75 et Suivantes</i>  |

## CREDIT PHOTOS

- ⇒ D.D.P.I.
- ⇒ Christian DAMS
- ⇒ ADECOM

# CHAPITRE 1

## ORGANISATION GENERALE





### FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

- La Fédération Internationale du Sport Automobile est l'instance régissant 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 international dont le Championnat du Monde de Formule un, le Championnat du Monde des Rallyes ainsi que le Championnat du Monde des Voitures de Tourisme.



#### MISSION DE LA FFSA

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

#### REFERENTE

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

#### GARANTE

La FFSA est dépositaire des Règles Techniques et de Sécurité applicables à chacune des disciplines.

#### EXPERTE

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

#### RESPONSABLE

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

#### LE SAVOIR FAIRE

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

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

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

#### LE FAIRE SAVOIR

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

Pionnière dans l'exercice du contenu de marque, la FFSA consacre un budget significatif à la l'autoproduction audiovisuelle des compétitions nationales. Ces images, qu'elle met à la disposition des médias, sont diffusées par les chaînes de télévision généralistes et spécialisées.

## LIGUES DU SPORT AUTOMOBILE - L.S.A.

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

## LIGUES DE KARTING - L.K.

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

## ASSOCIATIONS SPORTIVES AUTOMOBILES - A.S.A.

- Affiliées aux L.S.A., elles administrent le sport automobile au niveau du licencié. Elles délivrent les licences.
- Elles supervisent les organisations en tant qu'organismes administratifs

## ASSOCIATIONS SPORTIVES KARTINGS - ASK

- Affiliées aux L.K., elles administrent la pratique du karting au niveau du licencié. Elles délivrent les licences.
- Elles supervisent les organisations en tant qu'organismes administratifs.

## ORGANISATEURS TECHNIQUES D'ÉPREUVES

- Les écuries 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. Un organisateur technique définit et conçoit le dossier de sécurité en rallye. Il veille à sa mise en œuvre et atteste de sa conformité auprès des autorités administratives. **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.

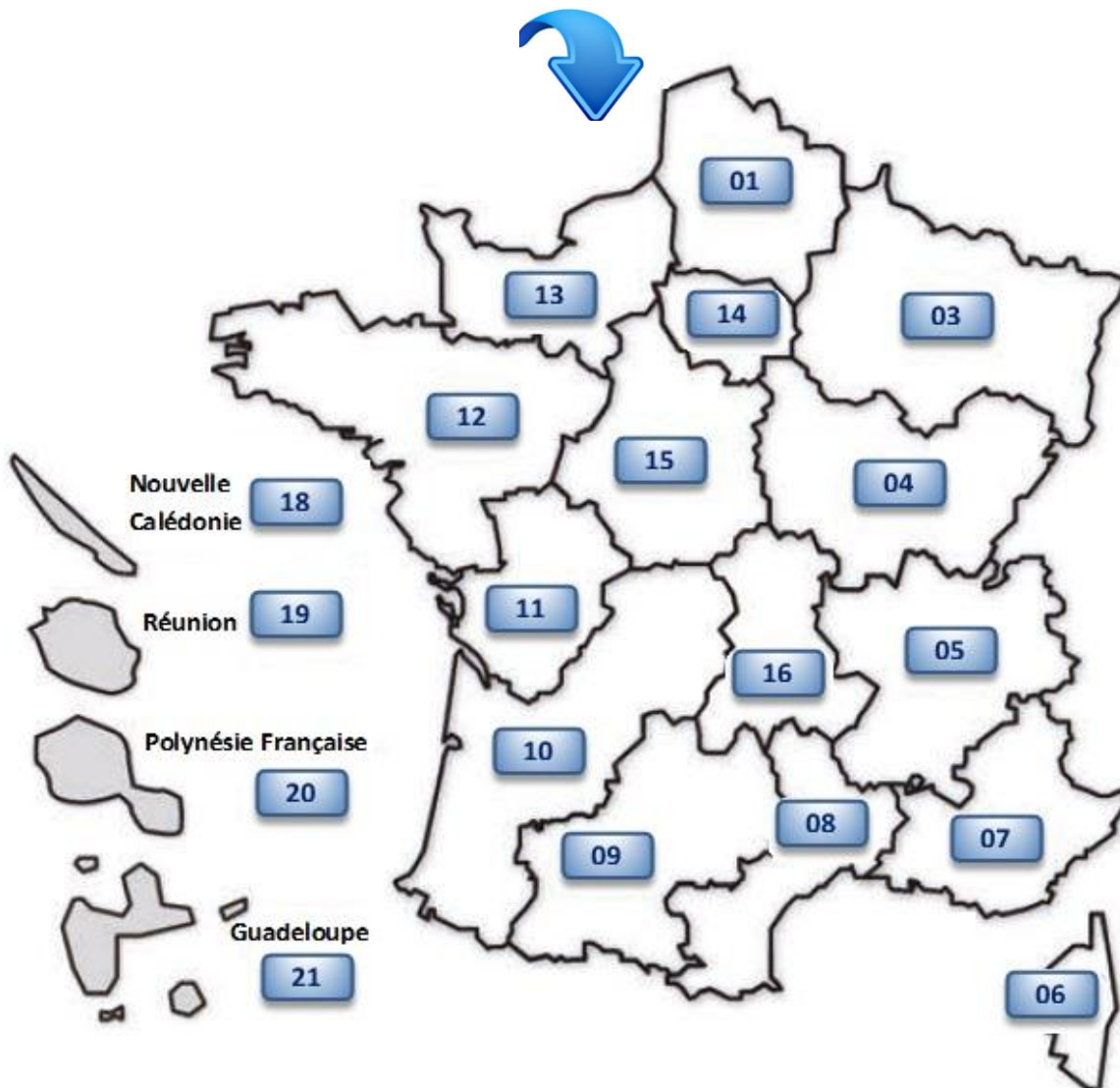




FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

Fédération  
Française du  
Sport Automobile

**FFSA**



### 19 LIGUES SPORT AUTO

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

### 15 LIGUES KARTING

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

## MILLE ET UNE FACON DE VIVRE SA PASSION

Le sport automobile peut prendre de multiples facettes. En rallye ou en circuit, sur terre ou asphalté, avec l'objectif de se faire plaisir ou celui de devenir professionnel... Les possibilités peuvent varier à l'infini.  
Et vous, de quelle façon 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'America avec une Transatlantique en solitaire...
  - Si le pilote est souvent mis en avant, il doit s'appuyer sur une équipe. Contrairement aux apparences, le sport automobile n'est pas un sport individuel. Le pilote doit pouvoir compter sur son team-manager, son ingénieur et ses mécaniciens pour décrocher la victoire. Pour ceux qui ne peuvent pas prendre le volant, intégrer une équipe - qu'elle évolue à un niveau amateur ou professionnel est une manière exaltante de vivre sa passion.
  - Autre piste à suivre : Devenir officiel pour participer à l'encadrement des épreuves. Commissaire ou directeur de course, commissaire technique ou chronométreur, chacun peut trouver sa place au sein d'une organisation !
  - La plupart du temps, il faudra prendre une licence pour entrer dans la grande famille du Sport Automobile.
- Pour obtenir ce sésame, l'affiliation à un des 400 clubs répartis dans l'Hexagone vous permettra de rencontrer d'autres passionnés. On vous y attend !

### SPORT ET CONVIVIALITE :

Facteur de santé, bien-être, mais aussi de cohésion et d'esprit d'équipe, le Sport Automobile développe de nombreuses qualités tant individuelles que collectives. Il est même une « école de vie » comme disait Aimé Jacquet.  
La convivialité, l'entraide, la passion doivent être le seul moteur de la fonction commissaire.

### DEVENIR LICENCE



Il existe deux catégories de licences :

- ⇒ Les licences **PRATIQUANT** ouvrent droit à participer aux compétitions organisées sous l'autorité de la FFSA ou à pratiquer l'entraînement à l'année.
- ⇒ Les licences **ENCADRANT** permettent d'assurer des fonctions fédérales et d'encadrement général lors des épreuves

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

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

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

## 1. ACCEDER AU SITE :

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



## 2. PANORAMA DU SITE

Ce nouveau site a été mis en ligne fin septembre 2015.

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

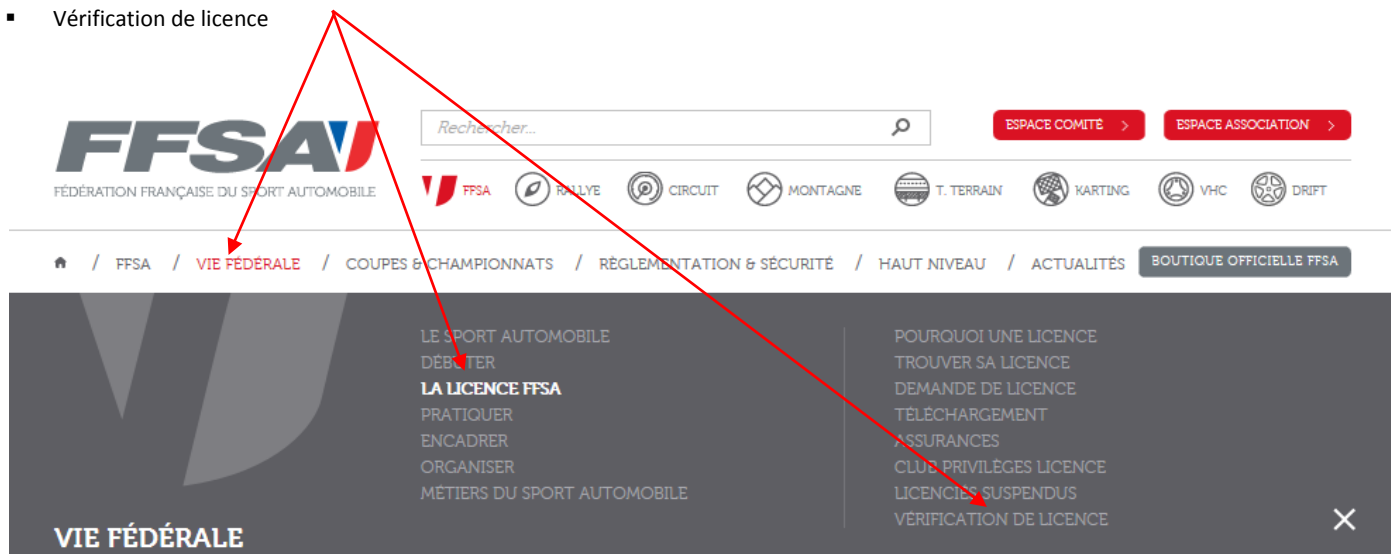
Avec son contenu filtré par discipline, vous accéderez directement et uniquement à ce dont vous avez besoin





Sur le site [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org), vous accédez aujourd'hui à des fonctionnalités concernant les licences et leur réglementation.  
 Dans la rubrique « Vie Fédérale », puis « Licence FFSA », vous trouverez toutes les informations nécessaires concernant, entre autre :

- Trouver sa licence
- Demande de licence
- Vérification de licence



## TROUVER SA LICENCE

FFSA > VIE FÉDÉRALE > LA LICENCE FFSA > TROUVER SA LICENCE



# Trouver sa licence

Type de licence  Personne  Discipline 
☐ Licence ☐ Titre de participation

| CODE FFSA | NOM  | PRIX (€) | NIVEAU   | CATÉGORIE |
|-----------|--|----------|----------|-----------|
| ENDCDR    | NATIONALE DIRECTEUR DE COURSE DRIFT            | 120      | National | Licence   |
| ENDCK     | NATIONALE DIRECTEUR DE COURSE KARTING          | 110      | National | Licence   |
| ENDCST    | NATIONALE STAGIAIRE OPTION DIRECTEUR DE COURSE | 68       | National | Licence   |

**Conditions de délivrance:**  
 Etre âgé de 18 ans minimum.  
 Avoir suivi un stage de formation.

### Renouvellement:


En cas d'échec à l'examen pour l'obtention de la licence de degré supérieur à l'issue de la première année, la licence pourra être renouvelée pour une seule année supplémentaire.

### Fonction:

Apprentissage de la fonction de directeur de course dans épreuve auto et/ou karting sous la responsabilité d'un directeur de course ou apprentissage de la fonction de directeur de course Drift stagiaire sous la direction d'un directeur de course Drift, et ce, dans au moins 2 épreuves, avant de pouvoir passer l'examen.

|          |   |     |          |         |
|----------|---|-----|----------|---------|
| ENDCT4X4 | NATIONALE DIRECTEUR DE COURSE TRIAL 4X4 | 120 | National | Licence |
| ENJDR    | NATIONALE JUGE DRIFT                    | 120 | National | Licence |
| ENJDRST  | NATIONALE STAGIAIRE OPTION JUGE DRIFT   | 68  | National | Licence |

## CONTRACTER UNE LICENCE



LE SPORT AUTOMOBILE  
DÉBUTER  
**LA LICENCE FFSA**  
PRATIQUER  
ENCADRER  
ORGANISER  
MÉTIER DU SPORT AUTOMOBILE

POUR OBTENIR UNE LICENCE  
TROUVER SA LICENCE  
**DEMANDE DE LICENCE**  
TÉLÉCHARGEMENT  
ASSURANCES  
CLUBS PRIVILÉGES LICENCE  
LICENCES SUSPENDUS  
VÉRIFICATION DE LICENCE

VIE FÉDÉRALE

FFSA > VIE FÉDÉRALE > LA LICENCE FFSA > DEMANDE DE LICENCE



## Demande de licence

### Vos coordonnées

champs obligatoires\*

#### TYPE DE DEMANDE \*

☐ Création ☐ Renouvellement ☐ Extension ☐ Duplicata

#### LIGUE \*

LSA - DES HAUTS DE FRANCE

#### ASSOCIATION \*

ASA AISNE

#### NOM \*

#### PRENOM \*

#### SEXE \*

☐ F ☐ H

#### DATE DE NAISSANCE \*

Choisir... Choisir... Choisir...

#### LIEU DE NAISSANCE \*

#### NATIONALITÉ \*

Française

#### ADRESSE EMAIL \*

#### TELEPHONE \*

#### ADRESSE \*

#### CODE POSTAL \*

#### VILLE \*

#### Pays \*

France

#### NUMERO DU PERMIS DE CONDUIRE

#### DELIVRE LE

Choisir... Choisir... Choisir...

#### A

#### CODE LICENCE

SELECTIONNEZ UNE LICENCE

#### JE SOUHAITE RECEVOIR

- ☐ France Auto à l'adresse indiquée sur ma demande de licence FFSA - 3€  
☐ France Auto Karting à l'adresse indiquée sur ma demande de licence FFSA - 3€

#### DISCIPLINE PRINCIPALE \*

Rallye

#### GARANTIE INDIVIDUELLE COMPLÉMENTAIRE

- ☐ J'adhère à la garantie complémentaire "Doublement des capitaux" - 90 €  
☐ J'adhère à la garantie complémentaire "Traumatismes / Brûlures" - 40 €  
☐ J'adhère aux garanties complémentaires "Doublement des capitaux" et "Traumatismes / Brûlures" - 120 €  
☐ Je ne souhaite pas souscrire de garantie complémentaire
- ☐ Je ne souhaite pas communiquer mes données à des tiers à des fins de prospection  
☐ Je ne souhaite pas recevoir des propositions commerciales de nos partenaires par e-mail

En application de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous disposez des droits d'opposition (art. 26 de la loi), d'accès (art. 34 à 38 de la loi) et de rectification (art. 36 de la loi) des données vous concernant. Ainsi, vous pouvez exiger que soient rectifiées, complétées, clarifiées, mises à jour ou effacées les informations vous concernant qui sont inexactes, incomplètes, équivoques, périmées ou dont la collecte ou l'utilisation, la communication ou la conservation est interdite. Si vous souhaitez user de ce droit, il vous suffit de nous écrire à l'adresse suivante : FFSA - 52, Avenue de New-York - 75781 Paris cedex 16.

### LICENCE FFSA

Le renseignement de vos données personnelles de la demande de licence FFSA est complet. Vous devez à présent envoyer votre demande de licence FFSA à votre Association.

Pour les licenciés Praticants, vous devez également imprimer ce formulaire et vous rendre chez votre médecin examinateur pour remplir le certificat médical. Si vous présentez une contre-indication médicale, le médecin examinateur se doit de remplir également la fiche médicale jointe et l'envoyer au médecin fédéral national de la FFSA.



ASA AISNE  
DANIEL GILLES  
c/o Annick Narguet  
22 Rue de St Omer  
02100 ST QUENTIN

Pour tout renseignement complémentaire, nous vous invitons à vous rapprocher directement de votre association :

Par téléphone : 0525627406  
Par email : asa.aisme@wanadoo.fr


IMPRIMER LA DEMANDE

En application de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous disposez des droits d'opposition (art. 26 de la loi), d'accès (art. 34 à 38 de la loi) et de rectification (art. 36 de la loi) des données vous concernant. Ainsi, vous pouvez exiger que soient rectifiées, complétées, clarifiées, mises à jour ou effacées les informations vous concernant qui sont inexactes, incomplètes, équivoques, périmées ou dont la collecte ou l'utilisation, la communication ou la conservation est interdite. Si vous souhaitez user de ce droit, il vous suffit de nous écrire à l'adresse suivante : FFSA - 52, Avenue de New-York - 75781 Paris cedex 16.

VALIDER



- ⇒ Une fois votre demande de licence FFSA complétée et validée, il est possible de l'imprimer  
⇒ Il ne vous reste plus maintenant d'expédier votre demande (accompagné de votre règlement) auprès de votre



[ESPACE COMITÉ](#)
[ESPACE ASSOCIATION](#)

[FFSA](#)
[RALLYE](#)
[CIRCUIT](#)
[MONTAGNE](#)
[T. TERRAIN](#)
[KARTING](#)
[VHC](#)
[DRIFT](#)

[FFSA](#) / [VIE FÉDÉRALE](#) / [COUPES & CHAMPIONNATS](#) / [RÈGLEMENTATION & SÉCURITÉ](#) / [HAUT NIVEAU](#) / [ACTUALITÉS](#)
[BOUTIQUE OFFICIELLE FFSA](#)

LE SPORT AUTOMOBILE

DÉBUTER

LA LICENCE FFSA

PRATIQUER

**ENCADRER**

ORGANISER

METIERS DU SPORT AUTOMOBILE

GÉNÉRALITÉS

DOCUMENTS TYPES

FONCTIONS

TROUVER UN CLUB

CALENDRIER DES ÉPREUVES

MANUELS DES OFFICIELS

RÉGIME DE DÉDUCTION FISCALE

### VIE FÉDÉRALE

Il vous est possible de télécharger et consulter l'ensemble des manuels de formation.

Ces manuels ainsi que les éléments qu'ils contiennent 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

FFSA > VIE FÉDÉRALE > ENCADRER > **MANUELS DES OFFICIELS**



## Manuel des officiels

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| MANUELS DES CHRONOMÉTREURS        | ▼ |
| MANUELS DES COMMISSAIRES          | ▼ |
| MANUELS DES COMMISSAIRES SPORTIFS | ▼ |
| MANUELS DES DIRECTEURS DE COURSE  | ▼ |

### EN SAVOIR PLUS




CONGRÈS NATIONAUX ET  
EXAMENS PRATIQUES DES  
COMMISSAIRES TECHNIQUES  
AUTOMOBILE 2016

## QUID DE LA RÉGLEMENTATION EN LIGNE SUR « ffsa.org » ?

Il vous est également possible de télécharger au format « pdf » et en ligne, toute la réglementation sportive à jour et par thème

Comme par exemple pour la « **Montagne** », « **Règlementation & Sécurité** », puis « **Règlementation Sportive** » et enfin « **Règlementation Montagne** »



[ESPACE COMITÉ](#)
[ESPACE ASSOCIATION](#)

[FFSA](#)
[RALLYE](#)
[CIRCUIT](#)
[MONTAGNE](#)
[T. TERRAIN](#)
[KARTING](#)
[VHC](#)
[DRIFT](#)

[FFSA](#) / [VIE FÉDÉRALE](#) / [COUPES & CHAMPIONNATS](#) / [RÈGLEMENTATION & SÉCURITÉ](#) / [HAUT NIVEAU](#) / [ACTUALITÉS](#)
[BOUTIQUE OFFICIELLE FFSA](#)

**RÈGLEMENTATION & SÉCURITÉ**

RÈGLEMENTATION SPORTIVE

RÈGLEMENTATION TECHNIQUE

HOMOLOGATION VEHICULES

SITES ET INFRASTRUCTURES

LIEUX DE PRATIQUE

SÉCURITÉ RALLYE

RÈGLEMENTATION GÉNÉRALE

RÈGLEMENTATION RALLYE

RÈGLEMENTATION CIRCUIT

RÈGLEMENTATION MONTAGNE

RÈGLEMENTATION TOUT TERRAIN

RÈGLEMENTATION KARTING

RÈGLEMENTATION VEHICULES HISTORIQUES

RÈGLEMENTATION DRIFT

Le bouton « **BOUTIQUE OFFICIELLE FFSA** » à l'extrême droite, vous met directement en lien avec la boutique FFSA, où cette dernière vous propose sa ligne de vêtements et autres accessoires à ces couleurs

⇒ **Pour votre confort, une application pour smartphone spécifiquement dédié à ce nouveau site ffsa.org est en cours de développement et sera bientôt disponible.**

⇒ **MISE EN AVANT D'UNE ÉPREUVE :**

⇒ Découvrir l'événement agrémenté de ses photos et vidéo (En option)

# Calendrier des épreuves

Circuit 

Championnat ou coupe 

BRETAGNE-PAYS DE LOIRE 

Organisateur 

FILTRE PAR PERIODE

12/03/2017 

Date de Fin 

| DISCIPLINE  | DATE           | EPREUVE                       | ORGANISATEUR     | LIGUE                  |
|---|----------------|-------------------------------|------------------|------------------------|
|  CIRCUIT | 06/08<br>07/08 | Pun Racing Cars PEA - Le Mans | ASA 24 H DU MANS | BRETAGNE-PAYS DE LOIRE |
|  CIRCUIT | 17/06<br>18/06 | 24 Heures du Mans             | ASA 24 H DU MANS | BRETAGNE-PAYS DE LOIRE |
|  CIRCUIT | 22/09<br>24/09 | 24h Camions - Le Mans         | ASA 24 H DU MANS | BRETAGNE-PAYS DE LOIRE |
| ---   | ---            | ---                           | ---              | ---                    |

## CALENDRIER DES EPREUVES :

Les épreuves à venir ainsi que leur fiche d'information avec carte interactive

## EPREUVE EN DIRECT (Live) :

Engagés, ordre de départ, pénalités, abandons, résultats et classement final. Vivez l'épreuve au plus près de l'action et en direct

## OU TROUVER « ffsa.tv » ?

La web TV de la Fédération ou ffsa.tv pour les habitués est accessible de deux manières :

- Toujours en URL directe via [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org)
- Ou désormais intégrée en bas de la première page du nouveau [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org)
- 

**NB** : Les versions digitales de **France Auto Magazine** sont également disponibles dans cet espace




[FFSA](#)
[RALLYE](#)
[CIRCUIT](#)
[MONTAGNE](#)
[KARTING](#)
[TOUT TERRAIN](#)
[VHC](#)
[DRIFT](#)



**Le meilleur du Sport automobile en vidéo !**

Résumés, best-of, coulisses, directs, magazines... Retrouvez toute l'actualité du sport automobile en images !



[ACCEDER A FFSATV](#)

ACCEDER, DECOUVRIR, SURFER sur le site : [www.fia.com](http://www.fia.com)



- A partir de votre page web, renseigner « [fia.com](http://fia.com) ». L'ensemble du site est développé en langue anglais  
Toutefois, l'ensemble des règlements sont **bilingues** (Français / Anglais)

Intéressons-nous plus particulièrement au chapitre « **REGULATIONS** » (Règlements)

L'ensemble des règlements tel que :

- C.S.I. (Code Sportif International)
- Appendix (Annexe) lié au C.S.I.

Nous retiendrons tout particulièrement

- L'Annexe **H** véritable bible de l'**ENCADRANT**  
(Attention, cependant, il y a quelques nuances de réglementations entre FIA et FFSA)
- L'Annexe **J** proposée sous forme d'articles plutôt destinés aux Commissaires Techniques

...mais pas que !!!

[FIA](#) [SPORT](#) [MOBILITY](#) [MEMBERS](#) [MULTIMEDIA](#)

## INTERNATIONAL SPORTING CODE AND APPENDICES

[CATEGORY VIEW](#)

[LATEST DOCUMENTS](#)

|   |   |
|---|---|
| INTERNATIONAL SPORTING CODE   | ▼ |
| APPENDIX A INTERNATIONAL SPORTING CODE  | ▼ |
| APPENDIX B INTERNATIONAL SPORTING CODE  | ▼ |
| APPENDIX D TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE   | ▼ |
| APPENDIX G INTERNATIONAL SPORTING CODE  | ▼ |
| APPENDIX H INTERNATIONAL SPORTING CODE  | ▼ |
| Appendix H - Recommendations for the supervision of the road and emergency services - 2017 <span>Published on 21.12.16</span> |   |
| APPENDIX J TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE   | ▼ |
| APPENDIX L INTERNATIONAL SPORTING CODE  | ▼ |
| APPENDIX O INTERNATIONAL SPORTING CODE  | ▼ |
| APPENDIX P INTERNATIONAL SPORTING CODE  | ▼ |
| APPENDIX Y TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE   | ▼ |
| REGULATIONS   | ▼ |

**FIA**

[www.fia.com/](http://www.fia.com/) [Traduire cette page](#)

FIA Sport Conference ... FIA Action of the Year 2015 .... sport has on the wider world  
#FIAAuto Have a look at: <http://www.fia.com/multimedia/publication/aut-13>.

## Regulations

One of the FIA's key objectives is to encourage and implement the ...

## 2015 FIA Formula One Worl...

Races calendar - Standings - Regulations - Entry List - ...

## Sport

The FIA's involvement in motor sport is almost as old as the ...

## Home

Home - Multimedia - Media - Private Area ... Home ...

## Races calendar

Formula One. Sport. Show menu. General Information - Races ...

[Autres résultats sur fia.com »](#)

## Homologations

This section contains the wide range of FIA Homologations in ...

## Calendar

Calendars. BackInternational Sporting Calendar. FIA Events ...

## Media

Media accreditation - Multimedia - Practical information - ...

## THE FIA

The FIA is the governing body for world motor sport and the ...

## About the FIA

The FIA is the governing body for world motor sport and the ...

## ANNEXE H AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL / APPENDIX H TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

Recommandations concernant la surveillance de la route et les services d'intervention Recommendations for the supervision of the road and emergency services

Nouveaux tests = [ajout](#)  
Tests supprimés = [suppr](#)  
Changements durant l'année = [ajout](#)  
Modifications à venir (à la fin de l'Annexe) = [ajout](#) ou [ajout](#)

New test = [add](#)  
Deleted test = [del](#)  
Changes during the year = [add](#)  
Future amendments (at the end of the Appendix) = [add](#) or [del](#)

### SOMMAIRE

|   |   |
|---|---|
| ARTICLE 1 - OBJECTIFS   | 1.1 Organisation générale   |
| ARTICLE 2 - COURSES SUR CIRCUIT                                     | 2.1 Direction de Course   |
| 2.2 Voie des stands   | 2.3 Postes de commissaires  |
| 2.4 Signalisation   | 2.5 Intervention sur la piste   |
| 2.6 Services de secours   | 2.7 Services médicaux   |
| 2.8 Autres services   | 2.9 Procédures concernant la voiture de sécurité (sauf pour les Championnats FIA qui ont un règlement spécifique) |
| 2.10 Recommandations spécifiques pour les courses disputées de nuit |   |
| ARTICLE 3 - AUTOCROSS ET RALLYCROSS                                 | 3.1 Organisation générale   |
| 3.2 Surveillance de la route  | 3.3 Services médicaux   |
| 3.4 Services de lutte contre les incendies et de secours            | 3.5 Autres services   |
| 3.6 Interventions en piste  |   |
| ARTICLE 4 - COURSES DE DRAGSTERS                                    | 4.1 Organisation générale   |
| 4.2 Surveillance de la piste  | 4.3 Services médicaux   |
| 4.4 Services de lutte contre les incendies et de secours            | 4.5 Autres services   |
| ARTICLE 5 - RALLIES (1 <sup>ère</sup> CATEGORIE)                    | 5.1 Généralités   |
| 5.2 Plan de sécurité et procédures administratives                  | 5.3 Description des éléments des services médicaux et de secours  |
| 5.4 Sécurité du public  | 5.5 Sécurité des équipages concurrents  |
| 5.6 Rapport sur accident  |   |
| ARTICLE 6 - RALLIES TOUT-TERRAIN                                    | 6.1 Généralités   |
| 6.2 Plan de sécurité et procédures administratives                  | 6.3 Description d'éléments pouvant faire partie des services médicaux et de secours                               |
| 6.4 Sécurité du public  | 6.5 Sécurité des équipages concurrents  |
| ARTICLE 7 - COURSES DE COTE   | 7.1 Organisation générale   |
| 7.2 Surveillance de la route  | 7.3 Services médicaux   |
| 7.4 Services de lutte contre les incendies et de secours            | 7.5 Evacuation  |

TABLEAU DE CONSULTATION RAPIDE des exigences dans chaque discipline  
SUPPLÉMENTS

### CONTENTS

|  |  |
|--|--|
| ARTICLE 1 - OBJECT                                   | 1.1 General organisation   |
| ARTICLE 2 - CIRCUIT RACING                           | 2.1 Race control   |
| 2.2 Pit lane   | 2.3 Marshal Posts  |
| 2.4 Signalling                                       | 2.5 Interventions on the track   |
| 2.6 Rescue services                                  | 2.7 Medical services   |
| 2.8 Other services                                   | 2.9 Safety car procedures (except for FIA Championships with specific regulations) |
| 2.10 Specific recommendations for races run at night |  |
| ARTICLE 3 - AUTOCROSS AND RALLYCROSS                 | 3.1 General organisation   |
| 3.2 Supervision of the road                          | 3.3 Medical services   |
| 3.4 Fire-fighting and rescue services                | 3.5 Other services   |
| 3.6 Interventions on the track                       |  |
| ARTICLE 4 - DRAG RACING                              | 4.1 General organisation   |
| 4.2 Supervision of the track                         | 4.3 Medical services   |
| 4.4 Fire-fighting and rescue services                | 4.5 Other services   |
| ARTICLE 5 - RALLIES (1 <sup>st</sup> CATEGORY)       | 5.1 General  |
| 5.2 Safety plan and administrative procedures        | 5.3 Description of the elements of the medical and rescue services                 |
| 5.4 Safety of the public                             | 5.5 Safety of the competing crews  |
| 5.6 Accident reporting                               |  |
| ARTICLE 6 - CROSS-COUNTRY RALLIES                    | 6.1 General  |
| 6.2 Safety plan and administrative procedures        | 6.3 Description of elements which may compose the medical and rescue services      |
| 6.4 Safety of the public                             | 6.5 Safety of the competing crews  |
| ARTICLE 7 - HILL CLIMBS                              | 7.1 General organisation   |
| 7.2 Supervision of the road                          | 7.3 Medical services   |
| 7.4 Fire-fighting and rescue services                | 7.5 Evacuation   |




RAPID REFERENCE TABLE of requirements for each discipline  
SUPPLEMENTS

L'ensemble de ces règlements sont  
accessibles à la consultation en ligne  
Et/ou au téléchargement au format « pdf »



## LES DRAPEAUX DE DIRECTION DE COURSE

- Le terme « Voiture » utilisé concerne également les camions

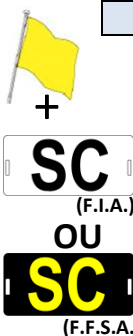
|   | CIRCUIT<br>ASPHALTE   | CIRCUIT<br>TOUT-TERRAIN  | RALLYE  | COURSE DE ROUTE<br>SLALOM   | KARTING  |
|---|---|--|---|---|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Présenté depuis une voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve</li> <li>-Le signal de départ d'une épreuve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

| CIRCUIT | CIRCUIT | RALLYE | COURSE DE ROUTE | KARTING |
|---------|---------|--------|-----------------|---------|
|---------|---------|--------|-----------------|---------|



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

#### PROCEDURES FAISANT APPEL A L'USAGE DU DRAPEAUX JAUNE

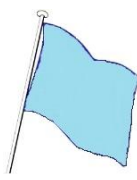

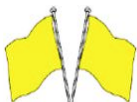


##### SAFETY-CAR (Dimensions : 80x40 cm)

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

##### FULL YELLOW (Dimensions : 80x40 cm)




- Sur ordre de la D.C., tous les postes signaleurs commissaires présentent un drapeau jaune **AGITE** ainsi qu'un panneau « Full Yellow ou F.Y. » et ce durant toute la durée de l'intervention
- A partir de cet instant, **TOUTES** les voitures doivent réduire considérablement leur vitesse et ne plus se doubler
- Un double drapeau jaune **AGITE** par un même commissaire sera présenté depuis son poste de signalisation immédiatement avant l'endroit où se situe l'accident et l'intervention.
- En fin de procédure, sur ordre de la D.C. les drapeaux jaunes ainsi que panneaux F.Y. sont retirés
- Un drapeau vert **AGITE** est présenté aux concurrents durant un tour

| CIRCUIT<br>ASPHALTE  | CIRCUIT<br>TOUT-TERRAIN   | RALLYE  | COURSE DE ROUTE<br>SLALOM  | KARTING   |
|--|---|---|--|---|
|  <p>Présenté <b>FIXE</b> au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- À une voiture sortant des stands au moment où une ou plusieurs voitures s'approchent sur la piste</li> </ul> <p>Présenté <b>AGITE</b></p> <p><b>Essais</b>: Cédez le passage à une auto plus rapide est juste derrière vous et s'apprête à vous doubler.</p> <p><b>Course Sprint</b>: vous allez être doublé par une auto ayant au moins un tour d'avance. Laissez-la passer</p> <p><b>Course Endurance</b> : présenté <b>AGITE</b> à un pilote pour l'informer qu'il va se faire doubler par une auto plus rapide que lui.</p> | <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire</p> <p><b>Essais</b>: Cédez le passage à une voiture plus rapide qui s'apprête à vous doubler.</p> <p><b>Course</b>: Vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance. Laissez-la passer</p>  | <p align="center"><b>PAS D'UTILISATION</b></p>  | <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Au Concurrent le moins rapide lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler</li> </ul>  | <p>Présenté <b>FIXE</b> par la D.C.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gardez votre ligne vous allez être doublés avec un ou plusieurs pilotes</li> </ul> <p>Présenté <b>AGITE</b> par la D.C.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes. Cédez le passage</li> </ul> |
|  <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire</p> <p><b>Un drapeau</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste</li> <li>- Présenté <b>2</b> tours consécutifs avant l'endroit dangereux pour signaler aux concurrents, un obstacle n'ayant pu être retiré.</li> <li>- Tout dépassement est <b>FORMELLEMENT</b> interdit</li> </ul>  | <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire</p> <p><b>Un drapeau</b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste</li> <li>- Présenté <b>2</b> tours consécutifs avant l'endroit dangereux aux concurrents, pour signaler un obstacle n'ayant pu être retiré.</li> <li>- Tout dépassement est <b>FORMELLEMENT</b> interdit avant que les pilotes n'aient complètement passé le lieu de l'incident pour lequel le drapeau est présenté</li> <li>- Présenté <b>FIXE</b> en fin de série (essais, manche ou finale) pour dépannage. Le véhicule est roulant</li> </ul> | <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire</p> <p><b>Un drapeau</b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la route de compétition</li> </ul> | <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire</p> <p><b>Un drapeau</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste</li> <li>- Lors de la redescente des concurrents après une montée d'essais et/ou de course vers la ligne de départ</li> </ul> | <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire et la D.C.</p> <p><b>Un drapeau</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Ralentir, début de zone neutralisée</b></li> </ul>   |
|  <p><b>Deux drapeaux</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue partiellement ou totalement la piste.</li> <li>- Des Commissaires travaillent sur le bord ou sur la piste</li> <li>- Ces drapeaux sont présentés par le même Commissaire au poste de signalisation se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux</li> <li>- Tout dépassement est <b>FORMELLEMENT</b> interdit</li> </ul>  | <p><b>Deux drapeaux</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un incident s'est produit sur la trajectoire de course</li> <li>- Tout dépassement est <b>FORMELLEMENT</b> interdit avant que les pilotes n'aient complètement passé le lieu de l'incident pour lequel les drapeaux sont présentés</li> <li>- Présentés <b>FIXE</b> et <b>CROISE</b> en fin de série pour dépannage. Le véhicule n'est pas roulant</li> </ul>   | <p><b>Deux drapeaux</b> :</p> <p align="center"><b>PAS D'UTILISATION</b></p>  | <p><b>Deux drapeaux</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue partiellement ou totalement la piste.</li> <li>- Ces drapeaux sont présentés par le même Commissaire qu'au poste se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux</li> </ul>    | <p><b>Deux drapeaux</b>:</p> <p align="center"><b>PAS D'UTILISATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lors d'épreuves nationales</li> </ul>  |

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

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

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

| CIRCUIT<br>ASPHALTE   | CIRCUIT<br>TOUT-TERRAIN   | RALLYE  | COURSE DE ROUTE<br>SLALOM   | KARTING   |
|---|---|---|---|---|
|  <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire<br/>-Lors de l'ouverture de piste par la voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve, pour indiquer que tout est <b>OK</b> au poste<br/>-Indique le départ d'un tour de chauffe ou le début d'une séance d'essais si la D.C. le juge nécessaire<br/>-Fin de zone neutralisée ou durant 1 tour pour indiquer un retour de la piste à son état d'origine.<br/>-Relance après Safety-Car</p> | <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire<br/>-Lors de l'ouverture de piste par la voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve, pour indiquer que tout est <b>OK</b> au poste<br/><b>-PAS D'UTILISATION</b> après un drapeau jaune, sauf en endurance</p>              | <p><b>PAS D'UTILISATION</b></p>   | <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire<br/>-Lors de l'ouverture de piste par la D.C. pour signaler que tout est <b>OK</b> au poste.<br/>-Présenté depuis la voiture de D.C. lors de la redescente des concurrents en fin d'essais ou de montées depuis la ligne d'arrivée vers la ligne de départ.<br/>La voiture de D.C. agit en serre-file</p>                           | <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire et la D.C.<br/>-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.<br/>-Retour de la piste à état normal (après présentation d'un drapeau changement d'adhérence, voir ci-dessous)</p>   |
|  <p>Présenté <b>FIXE</b> au poste commissaire<br/>- Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste dans la zone en aval du poste au maximum durant <b>4</b> tours.<br/>-Est présenté accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le début d'une averse<br/>-Il n'y a pas lieu de présenter un drapeau vert dans le secteur aval de celui où ce drapeau est présenté.</p>   | <p>Présenté <b>FIXE</b> au poste commissaire durant <b>1</b> tour<br/>-Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence <b>QUE</b> sur les parties revêtues des circuits tout-terrain</p>  | <p><b>PAS D'UTILISATION</b></p>   | <p>Présenté <b>FIXE</b> au poste commissaire<br/>-Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste dans la zone en aval du poste.<br/>- Est présenté accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le début d'une averse<br/>-Il n'y a pas lieu de présenter un drapeau vert dans le secteur suivant de celui où ce drapeau est présenté</p> | <p>Présenté <b>FIXE</b> par la D.C.<br/>- Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste.<br/>-Est présenté accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le passage d'une averse<br/>- Ce drapeau est présenté au moins durant <b>2</b> tours ou jusqu'au moment où le revêtement redevient normal. (Si retour de la piste à état normal, présentation du drapeau vert, voir ci-dessus)</p> |
|  <p>Présenté <b>AGITE</b><br/>-Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné.<br/>-En secteur aveugle ce drapeau pourra dans ce cas précis, être remplacé par un drapeau jaune</p>   | <p>Présenté <b>AGITE</b> au poste commissaire<br/>- Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné.<br/>Présenté <b>FIXE</b> au poste commissaire :<br/>- Demande d'assistance médicale</p> | <p>Présenté <b>AGITE</b><br/>- Une voiture risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de route de compétition contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné.</p> <p><b>UTILISATION FACULTATIVE</b></p> | <p>Présenté <b>AGITE</b><br/>-Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné</p>  | <p>Présenté <b>AGITE</b><br/>- Présence d'un kart au ralenti sur la piste</p>   |

#### AUTRES DRAPEAUX UTILISES AU KARTING

-Faux départ

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

- Arrêt pour un Pilote avant qu'il soit doublé  
- Ce drapeau doit être utilisé dans les repêchages des pré-finales et finales.  
-Dans le cadre d'amicale ou de championnat régional, ce drapeau ne sera pas utilisé sauf si le règlement particulier de l'épreuve le prévoit

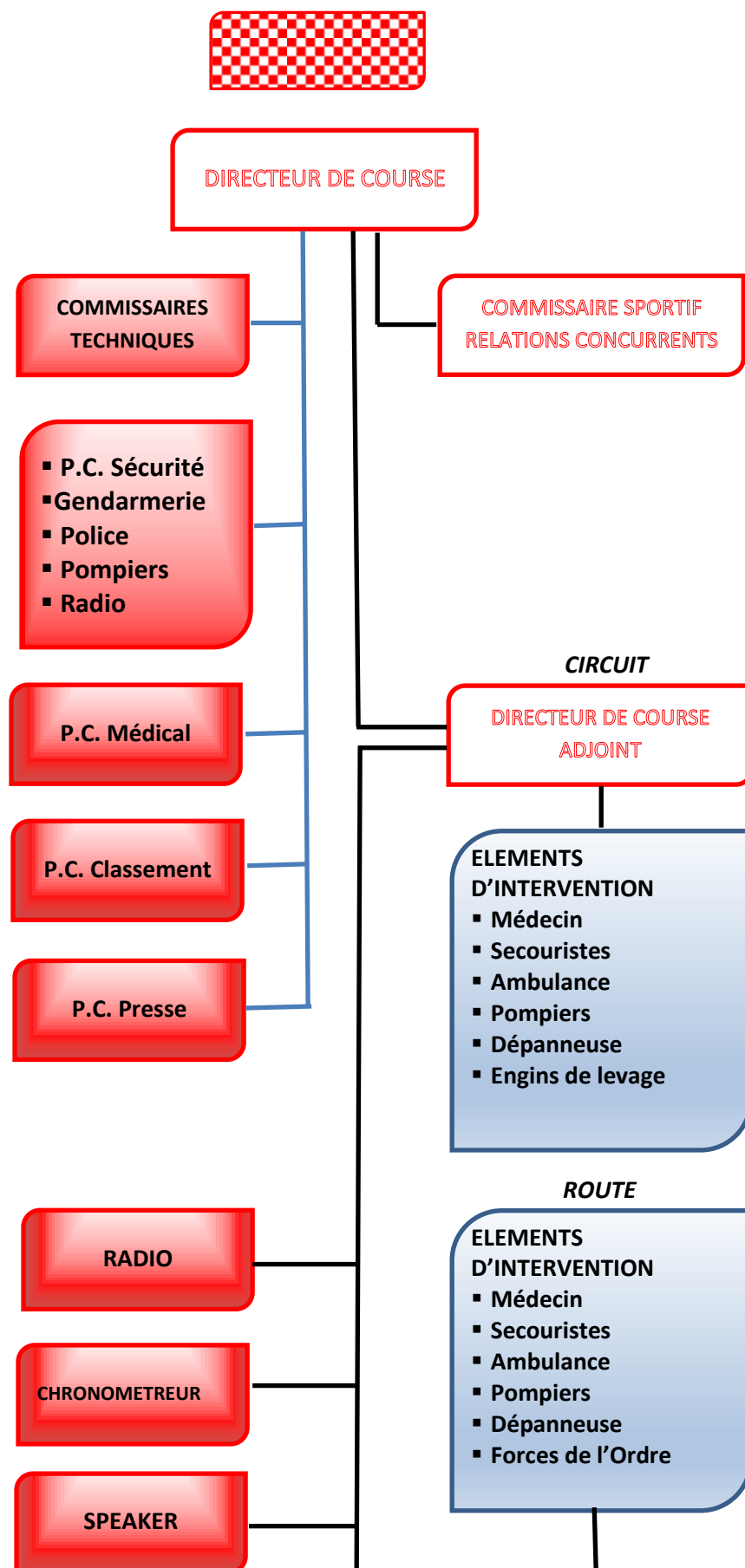


-Présenté aux postes commissaires, accompagné d'un drapeau jaune agité sur ordre de la D.C... Cette procédure n'est utilisée qu'en cas d'encombrement de la piste ou si des pilotes ou officiels encourent un danger physique immédiat dans des circonstances ne nécessitant pas néanmoins l'arrêt de la manche qualificative ou la course. Dimensions panneau : 80x60cm

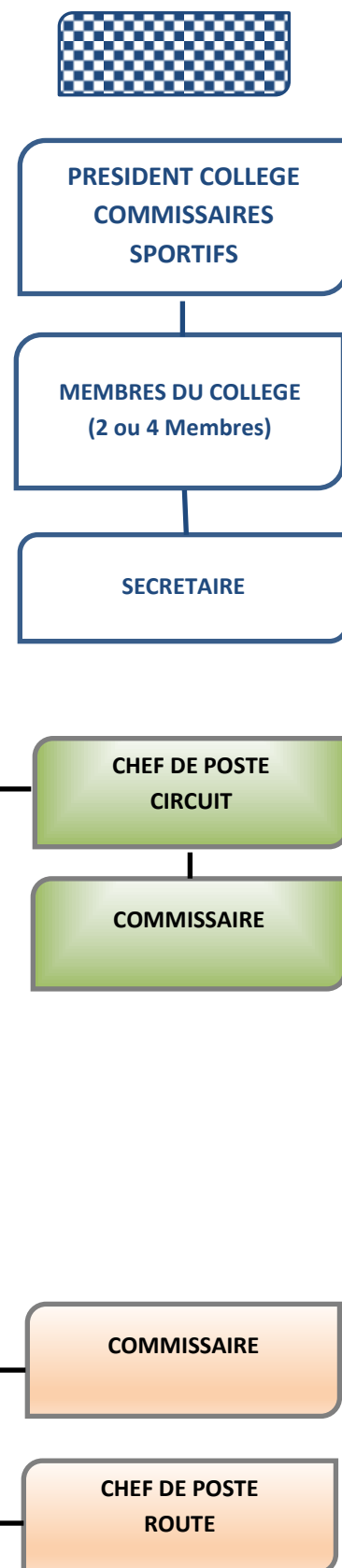
- La signalisation prévue au niveau des postes de Commissaires de piste peut être complétée par des feux homologués (Voir Cahier des Charges FFSA)  
Ceux-ci devront être placés de manière à ne pas constituer un obstacle dangereux et être dans la ligne suivie par le regard des Pilotes en conditions de course.  
- 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 demandé que les feux rouges ne puissent être commandés, exclusivement, que depuis le PC de la Direction de Course.  
- Pour améliorer la visibilité des feux, il est recommandé que ceux-ci soient placés au centre d'une surface de couleur noire,

# ORGANISATION SPORTIVE DES EPREUVES

## EXECUTIF



## LEGISLATIF





## **INTERNATIONALES**

*Circuit - Rallye - Montagne*

## **NATIONALES**

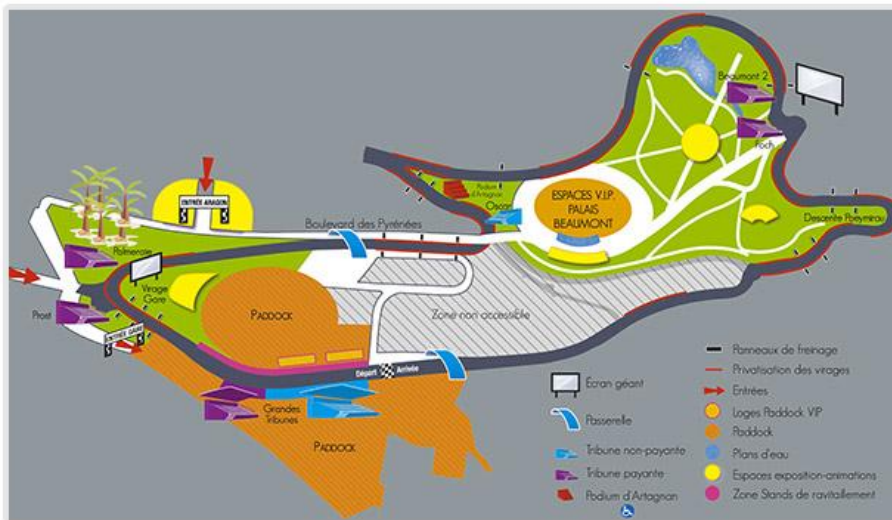
*Circuit - Rallye - Montagne*

## **REGIONALES**

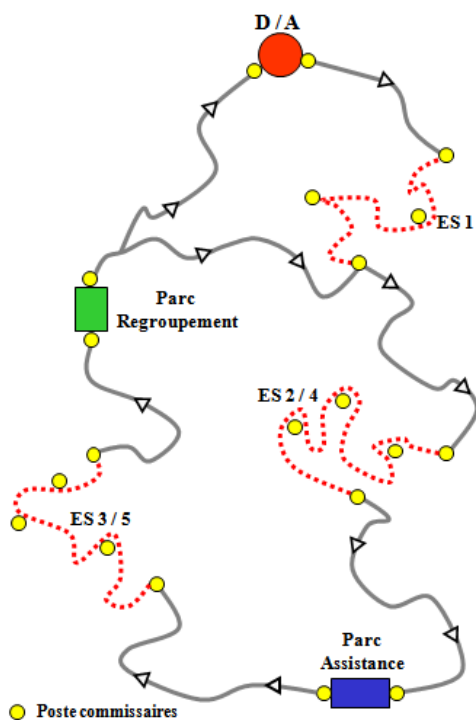
*Circuit - Rallye - Montagne  
Slalom - Run - Trial*

# LES DIFFERENTS TYPES DE SITES

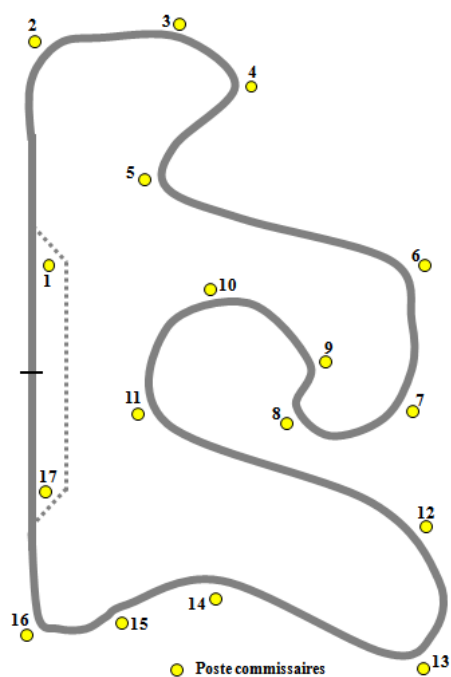
## 1 - CIRCUIT



## 2 - RALLYES



### 3 - CIRCUIT TERRE

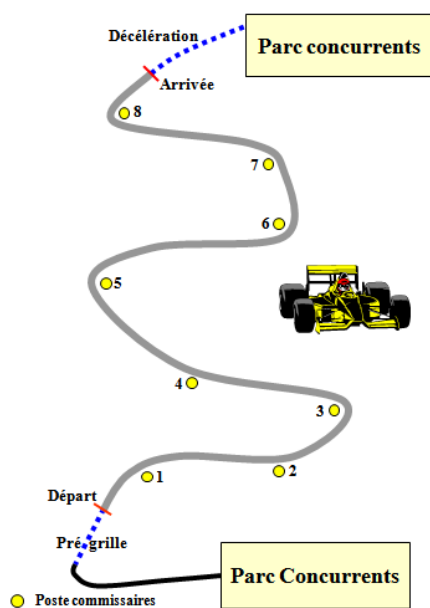


### 4 - EPREUVE D'ACCELERATION

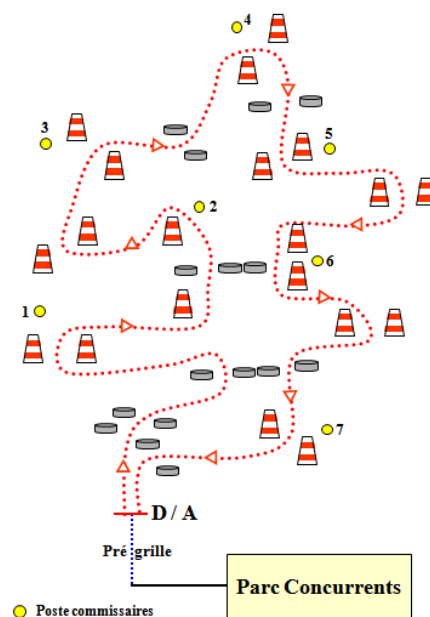
#### DRAGSTER



#### COURSE DE COTE



#### SLALOM



## MISSION DU DIRECTEUR DE COURSE

### Art. 1. C. 2. - Règlementation Générale

La mission du directeur de course est d'assurer la conduite sportive de l'épreuve, à l'exclusion de toutes autres responsabilités

#### **Il lui appartient :**

- De demeurer en liaison avec les autorités civiles et militaires de sorte à être en mesure de recevoir de celles-ci, à tout moment, les informations concernant la situation, sur le plan de la police et de la sécurité publique.
- De s'assurer que tous les officiels sont à leur poste et de prévenir les commissaires sportifs de l'absence de l'un d'eux.
- De surveiller les concurrents et leurs véhicules et d'empêcher tout concurrent ou conducteur exclu, suspendu ou disqualifié, de prendre part aux épreuves pour lesquels il n'est plus qualifié.
- De s'assurer que chaque véhicule et s'il y a lieu chaque concurrent est porteur des numéros distinctifs correspondant à ceux du programme.
- De s'assurer que chaque véhicule est conduit par le conducteur désigné.
- De grouper les véhicules d'après leur catégorie ou leur classement.
- De faire avancer les véhicules aux lignes de départ, de les placer dans l'ordre prescrit et s'il y a lieu de donner le départ.
- De présenter aux commissaires sportifs toute proposition ayant trait à des changements de programme, à des fautes, infractions ou réclamations des concurrents.
- De recevoir les réclamations des concurrents et les remettre sans retard aux Commissaires Sportifs qui décideront des suites à donner.
- De réunir les procès-verbaux des chronométreurs, des commissaires techniques, des contrôleurs, des commissaires de route ainsi que tous les renseignements nécessaires pour établir les classements.
- De faire préparer par le secrétaire de meeting, en ce qui concerne les épreuves dont il s'est occupé, les éléments de clôture et les soumettre à l'approbation des Commissaires Sportifs.
- Les questions de nature administrative, financière ou celles qui touchent à la sécurité du public ne relèvent pas de la compétence du Directeur de Course dont les seules attributions sont d'ordre sportif à l'exclusion de toutes autres.
- Il en est autrement lorsque le Directeur de Course reçoit des instructions précises des autorités chargées de la sécurité publique, touchant le déroulement de l'épreuve. Il est alors de son devoir de les exécuter.

## MISSION DU DIRECTEUR DE COURSE ADJOINT

### Le directeur de course adjoint

- Reçoit ses ordres du Directeur de Course
- Se doit d'être à l'heure sur les épreuves
- Assiste aux Briefings Concurrents
- Peut être amené à diriger le briefing commissaires
- Aide le Directeur de Course dans les tâches courantes
- Peut être amené à le remplacer en cas de force majeure (S'il possède la bonne licence)

## MISSION DU DIRECTEUR DE COURSE STAGIAIRE

### Le directeur de course stagiaire

- Reçoit ses ordres du Directeur de Course
- Se doit d'être à l'heure sur les épreuves
- Assiste aux Briefings Concurrents (formation)
- N'a aucun rôle officiel de direction de course
- Aide le Directeur de Course dans les tâches annexes (prise de temps, vacation radio...)
- Se doit de poser toutes questions nécessaires à la compréhension de son futur statut.

## TACHE AVANT L'ÉPREUVE

- Demander le projet de règlement particulier et timing prévisionnel, En effet, l'avis consultatif du directeur de course est important pour aider les organisateurs.
- Vérifier la liste des officiels :

Il est bon que le directeur de course sache avec qui il pourrait être amené à travailler.

- Accepter la mission avec remarques éventuelles :

Il faut accepter la mission et donner des remarques ou conseils si besoin.

- Prendre contact avec l'organisateur pour l'organisation sportive et la sécurité.

Cette remarque est très importante pour les épreuves se déroulant sur des sites habituellement ouverts au public comme les rallyes ou les courses de côtes.

- Demander d'avoir le plus tôt possible le Règlement définitif avec si possible les remarques éventuelles de la FFSA et/ou de la ligue régionale.

Le directeur de course devrait être averti des recommandations et changements demandés par la FFSA ou la ligue régionale.

- Se procurer, s'ils sont sortis, les horaires définitifs (surtout pour les circuits)

- Se faire envoyer : La liste des engagés

- ⇒ Le ou les additifs organisateurs
- ⇒ L'assurance (le contrat serait l'idéal)
- ⇒ L'arrêté préfectoral,
- ⇒ Le plan de sécurité avec les divers plans.
- ⇒ Tout document annexe à porter à la connaissance du Directeur de Course pouvant entraîner des changements (arrêtés divers, etc.)

- Présence sur le terrain :

La présence du Directeur de Course est impérative depuis l'ouverture des vérifications administratives jusqu'à la clôture du meeting par le Président du collège qui le relève de ses fonctions.

En cas d'impossibilité de se rendre sur l'épreuve, le Directeur de course, plus que tout autre personne, se doit de prévenir le plus tôt possible l'organisateur.

- Pour les autres tâches, voir plus loin les parties spécialisées.



## CONDUITE A TENIR EN CAS D'ACCIDENT GRAVE ET/OU MORTEL

**Un événement tragique ne peut se gérer que dans le calme, la sérénité, le « professionnalisme » et la détermination ; Il est nécessaire s'y préparer psychologiquement !**

### EVITER LE SUR-ACCIDENT

- ⇒ Faire mettre signalisation adéquat en place
- ⇒ Arrêter les départs
- ⇒ Faire tenir les spectateurs à distance et dans des zones de sécurité

### COORDONNER LES SECOURS

- ⇒ Dépêcher les secours disponibles
- ⇒ Solliciter si besoin des secours complémentaires en concertation avec les médecins réanimateurs,
- ⇒ Médecins urgentistes, SAMU, pompiers pour désincarcération,
- ⇒ Hélicoptère etc...



### AVISER

Les services de Police (en zone police étatisée) ou Gendarmerie (généralement zone rurale) sans délai.

En effet, mieux vaut aviser les Autorités responsables de l'ordre public et représentant le Préfet quand un (ou des) blessés graves sont encore vivants et que les secours tentent une réanimation qu'à l'issue de celle-ci, surtout lorsqu'elle se révèle inefficace !

### NOTER OU FAIRE NOTER

Noter scrupuleusement sur une main courante au PC tous les appels, toutes les décisions prises, consignes données et comptes rendus concernant l'accident avec horodatage précis, au minimum heure + minutes. (Missionner le DC Adjoint pour noter tout ce qu'il voit ou entend !!!!!)

### RAPPELER

**Impérativement** à tous, les consignes sur la communication :

- ⇒ Si possible communication par voie téléphonique plutôt que réseau radio et à défaut par radio plutôt que par CB afin de préserver la confidentialité. Ne pas annoncer immédiatement d'événement tragique ou alarmant. Il est essentiel de verrouiller la communication en expliquant si besoin aux journalistes présents de patienter avant d'annoncer quoi que ce soit sur les ondes radio ou sur internet.
- ⇒ Quand il y a une ou des victimes, s'assurer que les familles soient avisées directement par le PC ou l'organisateur avant toute diffusion médiatique.

### LES CONSTATATIONS

Un déplacement sur place du DC ou de son adjoint spécialement mandaté s'avère nécessaire pour :

- ⇒ Coordonner les actions sur le terrain avec le Directeur de l'ES concerné, le service d'ordre, les secours
- ⇒ Relever les identités les plus complètes possible des témoins de l'accident : nom, prénom, adresse, date et lieu de naissance, adresse, profession, numéro de téléphone, fonction sur l'épreuve (officiel, concurrent, assistance, spectateur etc....)
- ⇒ Relever les premières déclarations des témoins : ce qu'ils ont vu, la position précise où se trouvait le témoin, au besoin prendre des photos afin de matérialiser les emplacements et la vision offerte au témoin depuis son emplacement
- ⇒ Relever l'identité la plus complète possible de la ou des victimes
- ⇒ Noter la liste des intervenants présents, l'ordre d'arrivée horodatée des secours
- ⇒ Effectuer des constatations les plus précises possibles avec plan des lieux et prises de photos (vues larges et plans rapprochés) en notant la météo, l'état de la chaussée ou de la piste, les éventuelles distances de freinage, les dégâts apparents sur le véhicule et aux infrastructures ou éléments paysagers etc....

**ATTENTION** : ces constatations sont indépendantes des constatations effectuées par les forces de l'ordre ; il est par exemple nécessaire de mesurer soi-même la distance où se trouvait un spectateur fauché par une voiture par rapport à la chaussée car chaque mètre est important et une erreur peut faire basculer la part de responsabilité

- ⇒ Prendre des mesures conservatoires sur le ou les véhicules incriminés si les forces de l'ordre ne le font pas ; pour cette opération la présence d'un commissaire technique est souhaitable pour assurer le bon chargement du véhicule sur un camion plateau ; il est souvent utile de bâcher un véhicule accidenté.
- ⇒ Il est également nécessaire que tous les témoins restent à disposition des forces de l'ordre aux fins d'éventuelles auditions

- ⇒ Il faut penser à renseigner régulièrement le PC de ce qui se passe sur le terrain.
- ⇒ Se renseigner sur le lieu et le mode de transport du blessé ou du défunt

## LE RELATIONNEL AU P.C.

La direction de course au PC assurera les relations avec :

- ⇒ La ou les familles des victimes
- ⇒ Les élus locaux qui se présenteront
- ⇒ Les officiels de l'épreuve, notamment les commissaires sportifs du collège qui auront à gérer la partie sportive des suites de l'accident (éventuelle fin d'épreuve, neutralisation, gestion des points aux championnats et coupes, éventuelles demandes de sanction en cas de faute manifeste d'un licencié etc...)

Des débriefings à l'issue de la gestion de l'accident s'impose avec :

- Les officiels (commissaires de pistes, DC d'épreuves spéciales, secouristes, etc...)
- Les concurrents

Ces débriefings devront relater sobrement l'événement et expliquer la suite du déroulement ou non de l'épreuve avec un **rappel ferme** sur les consignes de sécurité, quand bien même elle avaient été respectées avant l'accident.

Un rappel aux règles de confidentialité et de discrétion s'impose aussi.

- Rédiger un communiqué de presse avec l'attaché de presse de l'épreuve. Le communiqué doit être sobre et succinct.

## AUDITION PAR LES FORCES DE L'ORDRE

Ne jamais dénaturer la vérité, ne pas broder, ne pas en rajouter, être factuel aucune supposition n'est acceptable, ne pas présenter comme une réalité ce qui n'a pas pu être vérifié ou dont vous n'avez pas été témoin direct (pas de on m'a dit que...).  
Etre conscient du poids des mots

Il s'agit d'une procédure classique : les témoins et acteurs, c'est à dire les personnes pouvant avoir soit une éventuelle responsabilité soit une connaissance de renseignements utiles à l'enquête sont entendus.

Cette audition est parfois ressentie comme traumatisante par la personne entendue aussi il convient de dédramatiser la situation.

D'un côté il s'agit d'une obligation judiciaire, une formalité administrative nécessaire lors de chaque accident grave ou mortel, d'un autre les auditions sont réalisées par des professionnels qui suivent un canevas relativement précis de questions pour renseigner l'autorité judiciaire :

Tout d'abord les questions portent sur l'état civil de la personne entendue, puis sur la fonction exercée et enfin sur la connaissance de l'événement et le titre d'implication de la personne entendue.

Par exemple il sera demandé au témoin direct de l'accident où il était positionné, ce qui s'est passé avant l'accident (consignes reçues, mise en place, éventuels incidents préalables etc...) puis ce que le témoin a vu et entendu directement.

La narration des faits constatés doit rester objective.

Au directeur de course du PC ou de l'épreuve spéciale, l'audition portera principalement sur les consignes de sécurité et la sécurité passive mise en place :

- ⇒ Existence des documents (carnet de sécurité, consignes écrites, etc...), balisage du terrain et reconnaissance, puis sur les mesures prises dès la connaissance de l'accident.

Lors de ces auditions il vaut mieux prendre le temps de détailler les rôles et les fonctions de chacun ainsi que le schéma global d'organisation de l'épreuve :

- ⇒ L'objectif étant de renseigner au mieux l'autorité judiciaire qui ne connaîtra l'accident qu'au travers du dossier établi.

Il faut bannir les auditions rapides, bâclées.

En effet, il conviendra d'insister sur certains points d'organisation :

- ⇒ Le sport automobile est hyper-encadré par des textes précis sur la sécurité (ce qui n'est pas forcément le cas dans de nombreux sports), chaque officiel ou participant est titulaire d'une licence ; il sera ainsi important pour les officiels de rappeler les Conditions de délivrance des licences : formation, puis statut de stagiaire, suivi d'un examen avant une licence de titulaire avec une formation continue obligatoire sous forme de séminaires. Il faut montrer que le statut de bénévole n'est pas synonyme d'amateurisme.
- ⇒ Le statut de bénévole doit également être rappelé car il impose en matière de sécurité une obligation de moyen et une conduite de « bonus pater familias » (bon père de famille) contrairement à un statut de professionnel qui parfois impose des obligations de résultat.

A cela il convient également rappeler les diverses autorisations préalables à l'organisation d'une épreuve :

- ⇒ L'obtention du visa de la Fédération pour organiser une épreuve dans le respect d'un cahier des charges

- ⇒ L'existence d'une commission de sécurité préfectorale préalable avec représentation des corps d'Etat et des élus concernés (Jeunesse et Sports, Police, Gendarmerie, Pompiers, Prévention Routière, Eaux et Forêts, Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture etc...)
- ⇒ L'autorisation préfectorale donnée par arrêté.

Le système de mise en place et des contrôles successifs devra également être décrit :

- ⇒ Balisage, contrôle fléchage, voiture tricolore, voiture info, voitures ouvrees, vérifications des moyens de communication, du respect des emplacements publicsetc...

Il vaut mieux passer plus de temps à faire une déposition détaillée que d'aller au plus court car au final, ce n'est pas l'enquêteur qui recueille la déposition qui juge, mais un ou des magistrats qui ne liront que le dossier.

Aussi il faut s'assurer que les propos soient transcrits et ne pas accepter une conversation condensée dans un résumé des plus succincts.

Si l'enquêteur refuse de tout noter au prétexte que cela apparaît déjà dans la procédure, il faut lui demander alors gentiment de noter dans l'audition que « les modalités d'organisation et de fonctionnement de l'épreuve et des officiels étant décrites par ailleurs, il n'est pas utile de les décrire dans cette audition qui se bornera à relater uniquement les faits ».

En effet, si un ou plusieurs personnes entendues ont déjà décrit l'organisation passive et préalable de la sécurité, il n'est pas nécessaire que cela soit rappelé à chaque audition,

En revanche il est nécessaire que cela apparaisse au moins une fois dans la procédure :

- ⇒ Les magistrats n'étant que rarement coutumiers de nos règles sportives et de sécurité.

Un accident en compétition automobile n'est pas comparable à un accident banal de circulation routière : on ne peut pas reprocher une performance sportive de recherche de vitesse à un pilote lors d'une épreuve sur route ou circuit fermé, c'est à dire là où le code de la route ne s'applique plus.

- ⇒ Il est également souvent nécessaire de rappeler dans l'audition qu'une voiture de course n'est pas « la voiture de monsieur tout le monde », il s'agit d'un matériel spécifique, généralement mieux entretenu qu'une voiture usuelle, bénéficiant de renforts de sécurité, de gros freins ...,

Ces véhicules subissent des contrôles techniques initiaux lors de la délivrance du passeport technique et des contrôles techniques de sécurité au départ de chaque épreuve.

Les licenciés le savent mais il est utile de le rappeler lors de l'audition.

- Bien relire, également, son procès-verbal d'audition avant de le signer et au besoin faire modifier les erreurs.
- Demander une copie de son audition.

La délivrance d'une copie n'est pas une obligation aussi en cas de refus du service enquêteur, dès que possible il faudra conserver par écrit les propos tenus car très vite la mémoire sera défaillante et une procédure pénale est longue

Demander le n° de Procédure ainsi que les coordonnées du service enquêteur pour rapport de clôture)

## FAIRE LA DECLARATION

- Aux assurances et noter l'accident sur le rapport de clôture ;
- Aviser également très rapidement par tout moyen les instances fédérales.

## REFUSER

Ensuite toute communication ou déclaration autres qu'au service enquêteur, à la justice et aux instances fédérales.

Il n'est pas rare qu'un cabinet d'enquête ou qu'un avocat d'une partie adverse cherche à vous contacter pour des déclarations complémentaires,

Il faut demeurer vigilant et ne s'adresser qu'aux services officiels et à l'avocat éventuellement mis à votre disposition par l'assureur de l'épreuve, celui de la Fédération ou le vôtre.

## ENFIN...

En cas de citation directe par une des parties, il convient de consulter le service juridique de la Fédération ainsi que l'assureur de l'épreuve avant d'entamer toute démarche :

- ⇒ Un accident pouvant toujours entraîner des conséquences pénales (condamnation) et civiles (action en responsabilité).

## EN CONCLUSION

### EN TOUTE CIRCONSTANCE LE DIRECTEUR DE COURSE DOIT :

- ✓ Être un bon chef d'orchestre
- ✓ Entretenir de bons rapports avec :
  - L'organisateur
  - Le collège des commissaires sportifs
  - Les commissaires
- ✓ Avoir une attitude ferme, tout en restant à l'écoute
- ✓ Avoir une honnêteté intellectuelle
- ✓ Respecter l'équité sportive
- ✓ Conserver un devoir de réserve



[illegible]