

Structure de l'organisation du sport automobile en Belgique	2
RACB TRACK MARSHALS.....	2
Membres du Bureau du RACB TRACK MARSHALS	2
Chapitre I - Missions.....	3
Chapitre II - Moyens	4
Chapitre III - Activités préliminaires	5
Chapitre IV - Le chef de poste (CP).....	6
Chapitre V - Le chef de poste adjoint (CP adj)	6
Chapitre VI - Les signaleurs	7
A. Instructions générales	7
B. Utilisation des drapeaux	8
1.Drapeau jaune	8
2.Drapeau rouge-jaune (Changement de l'adhérence)	9
3.Drapeau blanc	10
4.Drapeau bleu	10
5.Drapeau vert	11
6.Drapeau rouge	11
C. Répartition des drapeaux au sein d'une équipe	12
D. Le panneau SC	12
E. Autres missions des signaleurs	12
Chapitre VII - L'équipe d'intervention	13
A. Missions	13
B. La lutte contre le feu.....	14
C. Aide au pilote	14
D. Déblaiement de la piste	14
E. Traitement de l'huile.....	14
F. Voitures en panne	15
G. Protection du public	15
H. Autres missions	15
I. Répartition des commissaires	15
Chapitre VIII - L'opérateur radio et/ou téléphone	16
Chapitre IX - L'observateur	16
Chapitre X - Signaux conventionnels.....	16
Chapitre XI - Fin de l'épreuve	16

Structure de l'organisation du sport automobile en Belgique

Pour chaque pays affilié à la FIA, il existe une Association Sportive Nationale reconnue qui est la seule autorisée à organiser le sport automobile et à établir son autorité sur les clubs organisateurs. En Belgique, c'est le RACB (Royal Automobile Club of Belgium) qui détient cette autorité.

RACB TRACK MARSHALS

Le RACB Track Marshals (ci-après dénommé « RACB TM ») est une commission d'exécution du RACB Sport

PRESCRIPTIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES

Seuls les commissaires de piste (ci-après dénommés « commissaires ») possédant une licence délivrée par le RACB TM sont compétents pour les courses sur circuit et en karting.

Pour chaque course où les commissaires sont désignés par le RACB TM, le bureau délèguera un de ses membres. Ce chef de file aura comme tâche d'assurer la liaison entre l'organisateur et les commissaires.

Une assurance individuelle est souscrite en faveur des commissaires. La prime est payée par l'organisateur de l'épreuve. (**Ne couvre pas les dégâts matériels : lunettes, vêtements, véhicules etc...**).

Les commissaires NE SONT PAS RETRIBUES pour leur travail. Les organisateurs doivent leur procurer via le RACB TM les laissez-passer indispensables à l'accomplissement de leurs missions.

Membres du Bureau du RACB TRACK MARSHALS

<u>Président</u> :	Georges Heynen
<u>Vice-président FR</u> :	Jean-Louis Ligot
<u>Vice-président NL</u> :	Johan Aerts
<u>Secrétaire/trésorier</u> :	Roland Lemoine
<u>Secrétaire adjoint</u> :	Benoit Lejeune
<u>Membres FR</u> :	Jean-Claude Nerinckx et Christian Monballin
<u>Membres NL</u> :	Jean Swennen et Eric Verbruggen

Chapitre I - Missions

Les commissaires de piste sont des officiels de l'épreuve dont les missions sont décrites dans le code sportif international de la FIA.

A. Leurs missions consistent à

SURVEILLER la piste entre le poste en amont et le poste en aval ainsi que les abords du secteur.

SIGNALER aux pilotes une situation qui risque d'avoir une influence sur leur conduite.

INTERVENIR sur la piste lors d'un accident ou pour la remettre en état.

TRANSMETTRE oralement à la «sécurité» des renseignements au sujet d'accidents et de tout autre événement qui mérite d'être porté à la connaissance du directeur de course.

REDIGER des rapports spontanément ou à la demande de la «sécurité» pour confirmer par écrit ce qui a été transmis oralement (cette mission peut être confiée à l'observateur dont la tâche, comme son nom l'indique consiste à observer le comportement des pilotes).

Observations :

Les commissaires doivent notamment :

1. Rendre compte immédiatement à la «direction de sécurité» de tous les incidents ou accidents survenus dans la zone d'action et de vision d'un poste de surveillance.
2. Limiter les conséquences d'un accident : santé du pilote, position de l'épave, combat contre le feu.
3. Demander à la «sécurité» l'intervention d'une voiture de service, d'une ambulance ou des pompiers.
4. Contrôler le déroulement correct de la course au point de vue sportif.
5. Protéger les pilotes par la signalisation de tout danger ou difficulté qu'ils ne peuvent prévoir.
6. Déblayer et nettoyer la piste après un accident ou perte d'huile.
7. Se renseigner immédiatement sur les motifs de l'arrêt d'une voiture, évacuer celle-ci de la piste et signaler son abandon à la «sécurité».
8. Eloigner les personnes non autorisées de la zone du poste.
9. Avertir la «sécurité» des modifications climatiques.

B. Les postes de surveillance seront placés de telle façon

1. qu'aucune partie de la piste n'échappe à leur contrôle.
2. que chacun des postes puisse communiquer A VUE avec les postes en amont et en aval;

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

Chapitre II - Moyens

En vue de permettre l'accomplissement des missions reprises au chapitre précédent, il appartient à l'organisateur de poster le long du circuit, en des endroits prédéterminés.

A. Des postes de commissaires composés idéalement de :

1. un chef de poste (licence A);
2. un chef de poste adjoint (licence A ou B);
3. des signaleurs (licence A ou B ou C ou S ou SM);
4. des commissaires d'intervention (licence A ou B ou C ou S);
5. un opérateur radio ou téléphone (licence A ou B ou C ou S);
6. un observateur (licence A ou B ou C);

B. Pour l'exécution de sa tâche, chaque équipe dispose :

1. de drapeaux, éventuellement de lampes torches et d'autres moyens de signalisation pour informer les pilotes;
2. éventuellement d'un set de lampe pour la signalisation de nuit;
3. d'un ou de plusieurs moyens de télécommunications avec la «sécurité»;
4. du matériel pour nettoyer la piste, d'un levier, d'un grappin attaché à une corde;
5. d'une sangle pour tirer les voitures hors des bacs;
6. d'une ou deux couvertures;
7. de plusieurs extincteurs;
8. d'un rapport de chef de poste à remplir et à remettre après l'épreuve au délégué du RACB TM;
9. de rapports d'urgences en triple exemplaire.

C. Equipement personnel souhaité:

1. habillement : une salopette orange, pour être bien vu et protéger ses vêtements;
2. un imperméable (le port de vêtements jaunes et le nylon sont à proscrire);
3. de bonnes chaussures, un chapeau ou une casquette;
4. des gants incombustibles de préférence.

Important :

1. Sifflet, couteau, lampe torche;
2. protection du visage (cagoule ignifugée), casque;
3. une planche de soutien pour prendre des notes.

Chapitre III - Activités préliminaires

Dès que possible, après réception de l'invitation qui leur est envoyée par le délégué du RACB TM, les chefs de poste invités renverront un exemplaire dûment rempli du «Formulaire de participation» au RACB TM en respectant la date limite même en cas de réponse négative. Ils s'efforceront que les présences figurant sur le formulaire soient respectées. Si, pour des raisons de force majeure, le chef de poste ou une partie importante de son équipe sont dans l'impossibilité de tenir leur engagement, le chef de poste en avisera, dès que possible, le délégué du RACB TM désigné pour l'épreuve.

Avant de se rendre au circuit, chaque commissaire s'assurera qu'il est en possession de sa licence, de ses vêtements et de ses équipements personnels appropriés aux conditions climatiques.

Chaque commissaire se présentera à l'heure prescrite au lieu fixé par son CP. Pour rejoindre les postes désignés, les commissaires se conformeront scrupuleusement aux directives du RACB TM. S'ils sont autorisés à se rendre à leur poste avec leur propre voiture, les commissaires emprunteront uniquement les chemins prescrits. Les voitures seront en dehors du champ de vue des pilotes.

Le parking au poste se fait AUX RISQUES ET PERILS DES PROPRIETAIRES DES VOITURES GAREES. C'est la raison pour laquelle le RACB TM recommande aux commissaires de garer leur voiture dans des lieux où il est impossible qu'une voiture de course ou encore un élément d'une voiture de course vienne l'endommager. La police d'assurance de l'organisateur de l'épreuve exclut le dédommagement des dégâts aux véhicules des commissaires.

Si pour des raisons de force majeure, un commissaire arrive en retard au circuit, il se présentera au délégué du RACB TM ou à la «sécurité» pour se faire pointer et ce avant de rejoindre son poste. Le circuit étant fermé, il n'empruntera en aucun cas la piste en voiture et ne forcera aucun passage.

Dès son arrivée dans le secteur qui lui est dévolu, le chef de poste est tenu d'agir dans le but de

1. Contrôler si la liaison avec la «sécurité» fonctionne de façon satisfaisante dans les deux sens. Il est recommandé d'effectuer ce contrôle dès l'arrivée au poste ce qui permettra, si nécessaire, à l'organisation de réparer ou de remplacer le matériel défectueux.
2. Nettoyer la piste et ses abords, enlever le sable, les objets métalliques, les morceaux de papier, les cailloux, balayer les flaques d'eau et informer la «sécurité» de toute anomalie.
3. Prendre contact avec les postes en amont et en aval en vue de se mettre d'accord sur des signaux conventionnels à utiliser dans des circonstances spécifiques. Par exemple, que la piste peut être traversée sans danger, pour sortir le drapeau jaune-rouge (huile répandue), pour demander l'arrivée d'une voiture d'intervention. Fixer de commun accord les limites des secteurs.
4. Prendre contact avec les conducteurs des véhicules de service stationnés dans son secteur pour définir certaines procédures d'intervention.
5. Garantir la liberté d'accès et de sortie du circuit pour les véhicules de service.
6. S'assurer que les moyens de protection le long de la piste sont en parfait état.
7. Contrôler si l'acotement longeant la piste est en bon état et ne présente pas à la sortie ainsi qu'à l'intérieur des virages de profondes rigoles et, si nécessaire, les combler.
8. Veiller à ce qu'aucun animal ne coure en liberté aux environs du circuit ou, d'une quelconque manière, ne puisse être abandonné sur la piste. Aucun animal de compagnie même attaché ne peut se trouver au poste.
9. S'assurer que les extincteurs se trouvent à plus de 30 cm des rails (projectile).
10. S'assurer que chaque commissaire connaisse le maniement des extincteurs.

Après avoir contrôlé ces points précités, le chef de poste fera rapport à la «sécurité» pour notifier clairement et avec précision les manquements constatés. Cette notification doit se faire :

AU PLUS TARD 20 MINUTES AVANT LE DEBUT DES ENTRAINEMENTS OU DES COMPETITIONS.

Après avoir pris son propre jugement, il est de son devoir **DE TENIR UN BRIEFING POUR TOUS SES COMMISSAIRES**. L'efficacité du rendement de chaque équipe dépend de la manière dont le travail en commun a été préparé.

Quand la voiture du Directeur de Course présentera le drapeau rouge, le drapeau vert sera présenté pour indiquer que l'équipe est prête à fonctionner. C'est seulement en cas de circonstance exceptionnelle que l'on fera stopper la voiture du directeur de course pour signaler une anomalie.

Chapitre IV - Le chef de poste (CP)

Avant le commencement d'une course ou d'un entraînement (et même pendant, si un commissaire arrive tardivement.), le chef de poste vérifie que tous les commissaires qui vont fonctionner à son poste sont bien titulaires d'une licence A,B,C,S ou SM et qu'ainsi, le commissaire victime d'un accident sera effectivement indemnisé par l'assurance du RACB SPORT.

Dans le secteur qui lui est confié, le chef de poste est le représentant du Directeur de la sécurité et, par l'intermédiaire de ce dernier, du Directeur de course. Il est responsable de la bonne exécution des missions définies au Chapitre I. Il doit veiller à ce que les ordres et directives qu'il donne aux membres de son équipe soient scrupuleusement suivis. Il lui appartient de tenir le délégué du RACB TM au courant des qualités et défauts des membres de son équipe.

Pendant le déroulement normal des entraînements et épreuves, le chef de poste doit :

Surveiller le travail des membres de son équipe, en particulier, celui des signaleurs, s'efforcer de parfaire leurs connaissances et corriger avec tact et bienveillance les erreurs qu'ils commettent.

-promouvoir le travail et l'esprit d'équipe.

-former des stagiaires en les plaçant près de licenciés expérimentés.

-veiller à ce que les membres de son équipe ne s'exposent pas à plus de risques qu'il n'est nécessaire de prendre pour l'accomplissement efficace des missions de l'équipe. Il faut, pour cela, éviter toute intervention inutile et traversée intempestive de la piste.

En cas d'accident dans son secteur, le chef de poste dirigera les activités de l'équipe d'intervention, veillera à ce que les signaleurs utilisent les drapeaux adéquats, donnera à l'opérateur radio ou téléphone les renseignements nécessaires pour mettre ou tenir au courant le Directeur de Sécurité de la situation, coordonnera les activités et assurera la sécurité de l'équipe d'intervention, l'avertissant par des COUPS DE SIFFLET COURTS ET REPETES de l'arrivée de voitures et par UN COUP DE SIFFLET LONG quand ils peuvent reprendre le travail sur la piste.

SEUL le chef de poste décide s'il est nécessaire de demander à la «sécurité» l'envoi sur place d'un véhicule d'intervention.

Il n'est, en général, pas nécessaire que le chef de poste participe lui-même aux soins à donner, au déblaiement de la piste ou à l'extinction d'un incendie.

SON ROLE EST DE COORDONNER ET SURVEILLER.

En cas d'accident, il établit les responsabilités. En général, quand un pilote transgresse le règlement, le chef de poste est tenu d'en informer la «sécurité». Il complète un rapport d'urgence.

Le chef de poste se tient là où il peut le mieux contrôler et surveiller son équipe. Si cela est possible, il reste en contact oral avec le téléphoniste ou l'opérateur radio. En cas d'accident, il se rend là où sa présence est la plus nécessaire. Au cas où son secteur très étendu serait scindé en deux tronçons, il peut confier ses pouvoirs et la conduite des opérations à son adjoint dans un de ces tronçons.

Le chef de poste interdit la présence de mineur d'âge à son poste (excepté les licenciés SM).

Chapitre V - Le chef de poste adjoint (CP adj)

Le chef de poste adjoint assiste le chef de poste dans l'exécution des missions qui lui sont dévolues.

Le chef de poste peut se faire remplacer pendant une partie de l'épreuve par son adjoint lors d'une course de longue durée.

Le chef de poste peut :

1. -confier à son chef de poste adjoint une partie de sa tâche.
2. -confier à son chef de poste adjoint la responsabilité d'une partie du secteur et la conduite d'une partie de l'équipe.
3. -désigner son chef de poste adjoint comme signaleur ou comme chef de l'équipe d'intervention.
4. -désigner son chef de poste adjoint comme observateur.

Chapitre VI - Les signaleurs

A. Instructions générales

Les drapeaux et autres signaux sont les moyens de communication entre les commissaires et les pilotes. Utilisés à bon escient, ils constituent le facteur de sécurité le plus important pendant les entraînements et les épreuves. Présenté de façon claire et précise, un drapeau peut éviter un accident. Mal présenté, un drapeau engendrera le doute et l'hésitation; si cela se représente à plusieurs reprises, ce signal ne sera plus pris en considération. L'utilisation à mauvais escient des drapeaux et des signaux conduira à leur non-respect par les pilotes.

Un pilote se déplaçant à très grande vitesse voit mal et très furtivement les drapeaux. Pour cette raison, il est nécessaire de tenir compte des points suivants :

1. quand un drapeau est présenté **IMMOBILE** (situation devenue rare), il doit être tendu **PERPENDICULAIREMENT** à la piste, une main tenant le manche, l'autre le coin inférieur du drapeau.
2. quand un drapeau est présenté **AGITE**, il doit être également montré **PERPENDICULAIREMENT** à la piste et agité constamment en **formant un 8**, ceci afin d'éviter qu'il ne s'enroule.
3. il y a lieu de présenter, si possible, les drapeaux sur un arrière-plan clair et, de toute façon, sur un arrière-plan de couleur différente de celle du drapeau; par exemple : pas de drapeau jaune devant un panneau publicitaire jaune.
4. il faut éviter de porter des vêtements de même couleur que celle des drapeaux employés afin d'éviter toute confusion aux pilotes. Tout vêtement jaune est **A PROSCRIRE**. Les vêtements rouges sont également déconseillés.
5. il y a lieu de veiller à ce qu'aucun obstacle ne se trouve entre les drapeaux et la piste; par exemple, des buissons.
6. quand deux drapeaux sont utilisés simultanément, par exemple blanc et jaune, il faut veiller à ce que l'un ne soit pas masqué par l'autre.
7. Pendant la durée des entraînements et des courses, les drapeaux doivent être déroulés, il faut veiller à ce qu'ils ne soient pas soulevés par le vent ou par le déplacement d'air provoqué par le passage des voitures. Le drapeau jaune et le drapeau bleu doivent être **tenus en main en permanence** et les signaleurs doivent se faire face.
8. Tenant compte du fait que certains pilotes prennent un signaleur comme point de repère pour déterminer leur trajectoire, les signaleurs sont tenus, pour les premiers entraînements, de choisir un emplacement fixe et, en tout cas, d'éviter de changer de place pendant une épreuve.
9. Ils signaleront leur emplacement de la manière demandée par le directeur de course selon les circonstances.

B. Utilisation des drapeaux

1. Drapeau jaune

Danger ! Interdiction de dépasser.

- a) Toujours AGITE. Signification : danger, interdiction de dépasser.
- b) Un seul drapeau AGITE : « Réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste. »
- c) Deux drapeaux AGITES : « Réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste. »
- d) Normalement, les drapeaux jaunes ne devraient être montrés qu'au poste des commissaires se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux.

Remarques :

-Toutefois, dans certains cas, le Directeur de la Course peut ordonner qu'ils soient présentés à plus d'un poste de commissaires en amont d'un incident.

Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.

La nuit, quand les feux remplacent les drapeaux, la bible FIA précise que si une situation identique se présentait à la lumière du jour, nécessitant la présentation de deux drapeaux jaunes, on ajouterait aux feux jaunes deux drapeaux jaunes.

*-Quand une voiture amorce un tête-à-queue, il ne faut pas attendre que celui-ci soit terminé pour agiter le drapeau jaune afin d'avertir les autres concurrents. Les quelques fractions de seconde leur permettront peut-être d'éviter un accident car, même si le premier pilote réussit à redresser sa voiture, la situation restera dangereuse pendant ce tête-à-queue. Néanmoins, quand une voiture perd une roue, par exemple, et s'arrête en dehors de la piste, en un endroit sûr de telle sorte qu'aucune intervention des commissaires n'est nécessaire, **AUCUN DRAPEAU JAUNE NE SERA PRESENTE.***

Le danger annoncé ne doit pas nécessairement être une voiture accidentée ou en perdition.

Le drapeau jaune sera également agité lorsque :

- Une équipe d'intervention travaille sur la piste ou à proximité de celle-ci.
- Une fumée provenant d'un incendie, d'un extincteur ou même d'un feu de bois est susceptible de gêner les concurrents en les empêchant d'avoir une vue claire de la piste.
- La piste est envahie par le public ou qu'il s'y trouve un animal (double jaune).

Le drapeau jaune agité informe les concurrents d'un réel danger. On doit continuer à l'agiter :

- aussi longtemps qu'une voiture se trouve en détresse sur la piste.
- quand une voiture se trouve arrêtée sur ou à proximité immédiate de la trajectoire idéale.
- quand des commissaires travaillent sur la piste ou dans les environs immédiats de celle-ci.

Le drapeau jaune agité ne doit pas être présenté pendant de nombreux tours, non seulement il limite la liberté d'action des pilotes qui sont déjà passés à l'endroit de l'accident, mais il rend plus difficile la signalisation d'un nouvel accident. C'est pourquoi, sauf si des commissaires travaillent sur la piste, le drapeau jaune ne doit pas être agité pendant plus de deux tours même si des voitures sont encore arrêtées sur la piste.

Depuis maintenant plusieurs années, un drapeau jaune n'est plus présenté de manière systématique au poste qui précède le poste où est montré un drapeau jaune agité, néanmoins, chaque signaleur doit porter son regard non seulement sur ce qui se passe sur la piste en aval de son emplacement jusqu'à l'endroit où est posté le signaleur drapeau jaune en aval mais aussi sur le COMPORTEMENT de ce dernier. Ceci afin de réagir rapidement en montrant son drapeau jaune agité si la Sécurité ou son chef de poste lui en donnaient l'ordre.

Emplacement du signaleur du drapeau jaune :

Il doit pouvoir, de son emplacement, surveiller la piste jusqu'à l'endroit où se trouve le signaleur au drapeau jaune en aval.

Compte tenu des paragraphes précédents, le signaleur au drapeau jaune doit pouvoir voir et être vu des signaleurs au drapeau jaune en amont et en aval. Les considérations concernant l'emplacement du drapeau jaune étant établies, il ne faut certainement pas perdre de vue un élément : si le rôle du signaleur au drapeau jaune exige de surveiller la piste en aval, il l'empêche de voir les voitures arrivant derrière lui. Il y a donc un grand danger qu'il ne voie pas arriver vers son poste une voiture en perdition. Par sécurité, le signaleur au drapeau jaune se trouvera en face du signaleur au drapeau bleu, celui-ci voyant arriver les voitures préviendra le signaleur du drapeau jaune en cas de danger. Si cette position face à face n'est pas possible, un autre commissaire se placera à côté du signaleur au drapeau jaune pour l'aider en cas de danger. Les propriétaires des circuits ont fait de gros efforts pour protéger les commissaires en plaçant des treillis de protection aux postes. Il va de soi que le signaleur au drapeau jaune doit en être le premier bénéficiaire.

L'emploi du drapeau bleu est interdit pendant que le drapeau jaune est utilisé.

Si la configuration du terrain et d'autres circonstances n'offrent pas aux signaleurs des différents postes de se voir, il est nécessaire qu'un relais soit placé avec comme seule tâche de répéter les signaux des titulaires du poste en aval.

Si la piste est COMPLETEMENT obstruée sur toute sa largeur, deux drapeaux jaunes sont agités PAR UNE SEULE PERSONNE et en se croisant ; le poste en AMONT présentera un drapeau jaune agité si l'ordre lui en est donné.

Le règlement prévoit qu'un pilote est sanctionné s'il fait preuve d'indiscipline dans un secteur où le drapeau jaune est présenté. Lors de l'application de ce point, les chefs de poste feront cependant preuve de circonspection. Il est souvent impossible aux voitures très rapides de ralentir fortement au freinage sans se mettre en situation dangereuse.

2.Drapeau rouge-jaune (Changement de l'adhérence).

ROUGE-JAUNE : toujours IMMOBILE : Celui-ci devrait être présenté immobile aux pilotes pour les avertir d'une détérioration de l'adhérence due à la présence d'huile ou d'eau sur la piste dans la zone en aval du drapeau. Ce drapeau devrait être présenté pendant au moins (en fonction des circonstances) 4 tours à moins que le revêtement ne redevienne normal entre-temps.

Il n'y a pas lieu, dans le secteur en aval de celui où le drapeau est montré de présenter un drapeau vert.

Commentaire : Le drapeau à bandes rouges et jaunes informe les pilotes de ce que la route est soudain devenue glissante. Ce drapeau est normalement employé quand de l'huile est répandue sur la piste; il peut cependant être également employé pour signaler de la pluie, une averse, du sable et des pierres projetées sur la piste.

Chaque fois qu'une voiture dérape ou dégage une épaisse fumée bleue, il est nécessaire que les commissaires contrôlent visuellement l'état de la piste.

Tout en insistant sur le fait que le drapeau rouge-jaune doit être présenté aussitôt que possible, il va cependant de soi qu'il faut d'abord s'assurer, au début d'une épreuve, de ce que c'est bien de l'huile et non de l'eau ou de l'essence qui s'échappe de certaines voitures. Très souvent, l'endroit d'où s'est répandu le liquide donnera une indication sur la nature de celui-ci. Si un doute subsiste, un commissaire effectuera un contrôle dès que la piste sera libre.

Normalement, les moyens mis à la disposition du poste pour résorber l'huile suffiront pour faire disparaître le risque. Si ce n'est pas le cas et que de l'huile reste sur la piste, le drapeau sera présenté pendant quatre tours. Si, cependant, un grand danger de dérapage subsiste, le chef de poste peut prendre la décision de maintenir le drapeau encore plusieurs tours.

Il peut arriver que la tache ou la traînée d'huile se trouve à proximité du poste en amont; dans ce cas, le poste précédent doit le signaler. Si la traînée d'huile s'est répandue le long de plusieurs postes, chacun de ces postes doit le signaler. Le préposé à la radio le signalera à la «sécurité».

Au cas où une grande quantité d'huile a été répandue pendant le dernier tour d'une précédente épreuve et éliminée par du ciment ou d'autres moyens, le drapeau rouge-jaune sera présenté pendant le premier tour de l'épreuve suivante afin d'avertir les pilotes du nuage de poussière qui sera soulevé par le passage de la première voiture.

En cas d'averse subite, le drapeau rouge-jaune sera présenté, si possible, en même temps qu'un parapluie. **Ce drapeau n'interdit pas les dépassements.**

3.Drapeau blanc

Il indique qu'un véhicule lent roule sur la piste.

Toujours AGITE : « Il y a un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlée par le poste où le drapeau est présenté. »

Commentaire : *Avant d'envoyer un véhicule d'assistance sur la piste, il faut s'assurer que le poste se trouvant avant le point où le véhicule gagnera la piste soit conscient de la situation. Si le véhicule s'arrête, le drapeau blanc devra être immédiatement **remplacé par un drapeau jaune**.*

Néanmoins, si le véhicule de service est arrêté bien en dehors de la piste, on ne présentera ni drapeau blanc, ni drapeau jaune tant que ce véhicule ne circulera pas à nouveau sur la piste.

Dans les secteurs où sont arrêtés les véhicules de service, le chef de poste conviendra de signes avec les chauffeurs de ces véhicules pour faciliter leur entrée sur la piste. On conviendra également de signaux avec les postes en amont pour que ce départ s'effectue dans les meilleures conditions de sécurité.

4.Drapeau bleu

(Drapeau de dépassement.)

Presque toujours AGITE, un cas où il est IMMOBILE.

IMMOBILE : quand il est présenté à un pilote sortant des stands si au moins une voiture s'approche sur la piste.

AGITE : Aux essais « Cédez le passage à une voiture plus rapide qui s'apprête à vous doubler. »

Pendant la course : quand il est présenté à une voiture qui va être dépassée par une voiture sur le point de prendre un tour d'avance et lorsqu'il est présenté, le pilote concerné doit permettre à la voiture qui suit de le dépasser à la première occasion.

Le drapeau bleu NE PEUT JAMAIS être employé en même temps que le drapeau jaune.

Le drapeau bleu est un signal préventif qui peut, s'il est employé à bon escient, éviter des accidents. LE DRAPEAU BLEU EST TROP UTILISÉ. Il faut absolument l'employer comme expliqué plus haut. Le drapeau bleu est certainement le plus difficile à employer. Son emploi judicieux exige une constante concentration, un bon esprit d'observation et une mémoire fidèle afin de reconnaître les voitures et les pilotes et d'établir la distinction entre les plus et les moins rapides.

Au cas où plusieurs épreuves se dérouleraient en un même jour, il est indiqué que le signaleur qui était chargé du drapeau bleu lors des entraînements le soit encore lors de la course.

Etant donné qu'un dépassement se produit la plupart du temps avant un virage, il est très important de présenter le drapeau bleu au moment où la deuxième voiture entame son dépassement parce que, autrement, le premier pilote ne peut plus modifier sa trajectoire.

L'emplacement du signaleur au drapeau bleu est très important. Il faut donc tenir compte des remarques suivantes:

Plus encore que pour les autres drapeaux, le signaleur au drapeau bleu doit se trouver dans le prolongement de la trajectoire des voitures pour être bien vu.

L'emplacement doit être situé, de préférence, à un endroit ensoleillé plutôt que dans l'ombre et ce pour une bonne visibilité du drapeau.

Afin de pouvoir se rendre compte de la position et de la vitesse des différentes voitures, et, en conséquence, de pouvoir employer le drapeau bleu judicieusement et au juste moment, le signaleur au drapeau bleu doit se placer de façon telle qu'il puisse voir la piste aussi loin que possible en amont.

5.Drapeau vert

(Retour à la normale, autorisation de dépasser.)

Toujours AGITE.

Au poste qui suit immédiatement l'endroit qui a justifié la présentation d'un ou plusieurs drapeaux jaunes.

Lors du tour de chauffe ou au début d'une séance d'essais si le directeur de course le juge nécessaire.

Lors du premier tour après la neutralisation de la course par une Safety-car.

Commentaire :

Le drapeau vert sera présenté le matin, quand le Directeur de course ferme le circuit.

Cependant, cela se fera seulement si votre poste est complètement en ordre.

Quand la course repart après une neutralisation, le drapeau est agité pendant un tour maximum.

Le drapeau vert NE PEUT JAMAIS être employé en même temps que le drapeau jaune.

6.Drapeau rouge

(Arrêt immédiat.)

Toujours AGITE.

Arrêt immédiat de la course ou de l'entraînement.

Tous les pilotes doivent ralentir immédiatement et regagner la voie des stands. Ils doivent être prêts à s'arrêter, si besoin est. Les dépassements sont interdits.

Commentaire :

Celui-ci peut seulement être présenté si le Directeur de course interrompt la course au moyen du drapeau ROUGE ou si le Directeur de la sécurité le décide. Le drapeau rouge est présenté agité par la direction de course et l'action est répétée par chaque poste aussi bien vers l'aval que vers l'amont jusqu'au moment où le Directeur de la sécurité signale qu'il peut être retiré.

LE JAUNE CONTINUE D'ÊTRE AGITE DANS LA ZONE DE L'ACCIDENT, MÊME SI LE ROUGE EST SORTI

Précisions concernant l'utilisation des drapeaux.

CIRCONSTANCES OMSTANDIGHEDEN	COULEUR DES DRAPEAUX KLEUR VAN DE VLAGGEN					
	JAUNE GEEL	VERT GROEN	BLEU BLAUW	ROUGE ROOD	Jaune-rouge Geel-rood	BLANC WIT
DANS LA ZONE IN DE ZONE	AGITE GEZWAARD	AGITE GEZWAARD	AGITE GEZWAARD	AGITE GEZWAARD	FIXE STIL	AGITE GEZWAARD
SI PREAVIS INDIEN PREAVIS	AGITE GEZWAARD					

C. Répartition des drapeaux au sein d'une équipe

Il n'est pas possible d'établir une règle stricte pour la répartition des drapeaux entre les membres d'une équipe. Cette répartition tiendra compte de différents facteurs, entre autres, le nombre de commissaires, l'emplacement des drapeaux clés, le jaune et le bleu, la configuration des lieux et l'appréciation personnelle du chef de poste.

En supposant que DEUX membres de l'équipe soient chargés du maniement des drapeaux, les autres membres formant l'équipe d'intervention, une bonne solution serait de confier le drapeau blanc au responsable du bleu, sauf si un accident ayant fait des blessés se produit dans le secteur. Le signaleur du drapeau bleu peut également s'occuper du jaune-rouge. Il n'est jamais admis de confier le jaune-rouge au responsable du jaune étant donné que, souvent, une tache d'huile sur la piste engendre un dérapage et qu'il faut alors présenter les deux drapeaux simultanément et de façon bien distincte.

D. Le panneau SC.

(Safety Car). La voiture de sécurité.

Quand l'ordre sera donné d'utiliser la voiture de sécurité, tous les postes de surveillance déploieront un drapeau jaune agité et présenteront le panneau SC qui seront maintenus jusqu'à la fin de l'intervention. Lorsque le Directeur de course rappellera la voiture de sécurité, elle éteindra tous ses gyrophares et rentrera dans les stands à la fin de ce tour. Lorsque la voiture de sécurité approchera de l'entrée des stands, les drapeaux jaunes et les panneaux SC aux postes de surveillance seront retirés et les drapeaux verts seront déployés pendant un tour. Le choix du type de procédure pour la sortie des drapeaux vert (« vert partout » ou « vert en cascade ») revient au directeur de course.

E. Autres missions des signaleurs

De toute l'équipe, ce sont les signaleurs qui se trouvent près de la piste; ils seront normalement les mieux placés pour constater rapidement les choses suspectes ou anormales en rapport avec les voitures ou les pilotes. Les signaleurs sont aussi tenus d'informer immédiatement leur chef de poste de leurs constatations.

N.B.: la nuit, l'organisateur fournit des feux clignotants jaunes remplaçant le drapeau jaune agité ainsi que des panneaux métalliques réfléchissants qui sont utilisés comme les drapeaux de la même couleur.

Chapitre VII - L'équipe d'intervention

A. Missions

- 1) Les commissaires de l'équipe d'intervention sont aux ordres et sous la direction du chef de poste pour :
 - a) Porter secours aux pilotes accidentés lors d'accidents.
 - b) Aider le personnel des voitures d'intervention ou médicales.
 - c) Évacuer de la piste les voitures accidentées.
 - d) TOUJOURS se rendre AVEC UN EXTINCTEUR près d'une voiture accidentée afin de circonscrire tout début d'incendie.
 - e) Evacuer de la piste tous les débris d'une voiture accidentée.
 - f) Enlever aussi vite que possible les taches ou les traces d'huile.
 - g) Si nécessaire, aider le personnel d'une dépanneuse à remorquer ou soulever une voiture, ainsi que la remise en ordre des pneus.
 - h) Enlèvement des caoutchoucs, sables, graviers, pierres, etc... après chaque séance.
 - i) Lors de l'arrêt d'une voiture, se rendre immédiatement sur place pour se renseigner et rendre compte à la sécurité.
 - j) Se rendre compte si une voiture arrêtée, peut être tractée ou doit être enlevée par dépanneuse.
 - k) Eloigner, si nécessaire, le public des zones dangereuses.
 - l) En cas d'accident grave, faire un écran autour de l'épave/victime avec des couvertures.
- 2) Si le chef de poste juge qu'au moins une tâche doit être exécutée pendant les entraînements ou les courses, lui ou son adjoint veille à assurer la sécurité de l'équipe d'intervention soit sous la protection du drapeau jaune agité si le travail doit être permanent, soit par des coups de sifflet prévenant ses hommes de quitter la piste. Les coups de sifflet doivent être donnés par UNE personne prévue à cet effet. Coups de sifflet courts : quittez la piste, coups de sifflet long : retour sur la piste.
- 3) Au cas où un accident grave se produirait dans un des secteurs voisins, le chef de poste peut, si cela lui est demandé, apporter son aide par l'envoi d'une partie de son équipe d'intervention sur les lieux de l'accident. Cette aide ne peut cependant être accordée que si les moyens restant à sa disposition lui permettent de faire face à tout incident ou accident qui pourrait survenir dans son propre secteur.
- 4) En cas d'accident très grave, un plan de catastrophe peut être appliqué:
 - a) Les commissaires des deux équipes «amont» et des deux équipes «aval» de l'accident offriront leur aide pour former un rideau à l'aide de couvertures afin de tenir la presse et les curieux à distance. En ce qui concerne les blessés, il faudra suivre les directives du corps médical.
 - b) Les équipes des postes se trouvant à proximité du centre médical veilleront à laisser libres les voies d'accès et de sortie. ATTENTION : Il est possible qu'après l'arrêt de la course le circuit soit emprunté dans les DEUX SENS.
- 5) Une connaissance technique des voitures peut faciliter le travail des équipes. Il serait profitable de pouvoir, entre les courses, examiner les voitures dans les stands ou les paddocks. Les points intéressants sont :
 - a) L'emplacement du coupe circuit
 - b) L'emplacement de la batterie
 - c) L'emplacement de l'installation des extincteurs (E)
 - d) La manière de détacher le harnais de sécurité
 - e) Pour les monoplaces : point mort de la boîte de vitesses, point de soulèvement, extraction du volant.

B. La lutte contre le feu

Tant que l'on n'a pas été confronté à cette situation, on a peine à imaginer la chaleur dégagée par une voiture qui brûle.

Méthode de lutte : se placer, si possible, dans le sens du vent pour éviter d'être pris par la fumée et la chaleur. Percuter l'extincteur, attendre une seconde que la pression soit montée. Attaquer le feu à la base des flammes en s'accordant des moments d'arrêt dans l'aspersion, ceci pour se rendre compte de l'évolution de l'extinction. Si le feu a pris sous un capot, ne pas ouvrir celui-ci en se plaçant en face de l'ouverture, il faut se baisser pour que le visage soit sous le niveau de cette ouverture.

Après l'extinction, il est souvent nécessaire de refroidir les surfaces chaudes. Cela peut-être fait à l'aide d'un extincteur à eau.

Après l'intervention, demander à la sécurité de faire remplacer les extincteurs utilisés.

C. Aide au pilote

La règle d'or à appliquer lorsqu'un pilote est grièvement blessé est de ne le bouger qu'en cas de nécessité absolue.

Si le pilote est encore à bord de la voiture, il y a lieu de l'y laisser en attendant l'arrivée du médecin, tout en veillant à ce qu'il n'y ait aucun risque d'incendie. Si la voiture se trouve encore sur la piste, elle sera, bien sûr, poussée sur l'accotement le plus rapidement possible tout en laissant le pilote à bord. **NE JAMAIS ENLEVER LE CASQUE.**

Il faut inciter le pilote à rester dans sa voiture jusque l'arrivée du médecin et ne pas l'aider s'il veut en sortir par ses propres moyens.

D. Déblaiement de la piste

Au cas où un accident se produirait, la tâche principale de l'équipe d'intervention, après avoir porté secours le cas échéant au pilote, est de déblayer la piste. Les risques d'incendie étant très réels quand une voiture a été endommagée, la première précaution à prendre est d'amener sur les lieux les extincteurs disponibles.

Les points spéciaux à surveiller particulièrement :

1. s'assurer que les circuits électriques sont coupés.
2. vérifier qu'il n'y a pas de fuite d'essence qui pourrait provoquer un incendie.

E. Traitement de l'huile

1. Comme déjà mentionné, un des risques importants qui peuvent se présenter lorsqu'une voiture accidentée s'arrête ou reprend la piste après avoir heurté un obstacle, est la perte d'huile. L'équipe d'intervention, si cette perte d'huile se produit, en informera immédiatement le signaleur au drapeau jaune-rouge au moyen d'un signal convenu.
2. Sauf sur ordre de la Sécurité ou du Directeur de course, il est interdit de mettre un produit absorbant sur les taches d'huile. On se contente de présenter le drapeau « changement d'adhérence ». Pour toutes les courses, ce drapeau sera montré jusqu'à ce que le revêtement soit redevenu normal (au moins 2 tours). Il n'y a pas lieu de montrer un drapeau vert en aval de la zone glissante.
3. Toute tache ou traînée d'huile sera traitée **si l'ordre en est donné par la sécurité** avec les moyens prévus à cet effet. Si l'équipe dispose de ciment ou d'un autre produit approprié, elle le répandra sur l'huile et, après quelques instants, brossera le tout, ainsi, les autres conducteurs ne seront pas gênés.
4. Sur sol mouillé ou humide, il n'est pas indiqué d'utiliser ces moyens car il se produit une couche grasseuse sur la piste.
5. Durant une épreuve sprint, la traînée glissante sera signalée par un drapeau « changement d'adhérence » et traité uniquement de manière à être en sécurité. Lors d'une épreuve d'endurance, on demandera la neutralisation de la course ou on demandera une voiture de sécurité pour protéger les Commissaires. Le chef de poste prendra soin de couvrir l'équipe chargée d'enlever l'huile. Cette protection sera assurée au moyen du drapeau jaune agité et du drapeau jaune-rouge.

F. Voitures en panne

1. Quand une voiture tombe en panne dans le secteur soit par suite d'un tête-à-queue, soit par défektivité mécanique, la règle générale est d'évacuer le plus rapidement possible la voiture vers un endroit sûr, ceci, toujours sous la protection du drapeau jaune agité.
2. Quand la voiture se trouve, moteur arrêté à un endroit dangereux, l'équipe d'intervention la poussera le plus vite possible sur le côté, en dehors de tout danger. Il faut bien tenir compte que le pilote ne peut pas profiter de cette poussée pour faire redémarrer le moteur. Si le moteur redémarre de cette manière, il faut en avvertir immédiatement la «sécurité».
3. Si la voiture ne repart pas, prévenir la «sécurité», si la voiture est tractable ou si elle doit être enlevée par une dépanneuse. Ceci afin de permettre à la sécurité de s'organiser pour l'enlèvement des voitures.
4. Si la voiture repart, il faut le signaler à la «sécurité». Afin de limiter le plus possible des conflits sur les auteurs d'éventuels dégâts lors du remorquage, on demandera au pilote de rester près de sa voiture.

Commentaire :

Aucun pilote n'a le droit de refuser que sa voiture soit emmenée hors de la piste. Il doit faire tout son possible pour faciliter la manœuvre et obéir aux instructions des commissaires. Une fois que la voiture se trouve dans un endroit sûr, le pilote a le droit, si le règlement particulier de l'épreuve l'y autorise, de travailler pour redémarrer. Dans ce cas, si le pilote arrive à remettre son véhicule en marche sans aide extérieure et rejoint la course sans commettre quelque faute que ce soit et sans tirer avantage du déplacement de sa voiture pour se mettre à l'abri, il ne sera pas mis hors course. Le CP pensera donc à l'importance du rapport qu'il sera amené à rédiger suite à cet événement.

Toutes les réparations au bord de la piste doivent être effectuées par le pilote à l'aide des outils et des pièces transportées dans la voiture. Tout ravitaillement, en dehors de la zone autorisée, est interdit sous peine de la voir mise hors course.

A l'exception du pilote et des officiels compétents (parmi eux les commissaires), personne n'est autorisé à toucher une voiture arrêtée, sous peine de mise hors course.

Toute voiture abandonnée, même momentanément, par son pilote sur le circuit, quelles qu'en soient la cause et la durée sera considérée comme s'étant retirée de la course.

G. Protection du public

1. En général, il y a toujours un service de police ou de gardiennage afin d'assurer la sécurité du public. Mais certaines fois, ce service n'est pas assuré. C'est pour cela qu'il est important que les commissaires en intervention assurent cette sécurité en éloignant ce public des zones interdites.
2. C'est aussi la tâche des commissaires d'éloigner les personnes étrangères au service de la piste. Même des personnes ayant des laissez-passer valides ne peuvent gêner les commissaires dans leur tâche.
3. Les personnes en dessous de 18 ans NE SONT PAS tolérées au poste, même avec une carte d'accréditation valide. (sauf les licenciés SM)

H. Autres missions

Lorsqu'après un accident, les rails doivent être remplacés, ceci doit être signalé à la sécurité ainsi que sur le rapport journalier pour que tout le monde puisse s'organiser. Le CP signalera :

1. le nombre de piquets à remplacer ou à soutenir
2. le nombre de mètres de rails à remplacer

Lorsque les commissaires ont du temps libres entre des épreuves, ils se rendront sur la piste pour la remettre en ordre en brossant pour que celle-ci soit prête pour l'épreuve suivante.

I. Répartition des commissaires

En fonction du nombre de commissaires et de la topographie des lieux, le CP divisera ses coéquipiers en équipe de 2 à 3 hommes. Ces commissaires seront répartis d'une façon intelligente en fonction et assez proches des sorties possibles des voitures. Il est INTERDIT d'autoriser la traversée de la piste pour intervenir, sauf sous procédure du SC.

Chapitre VIII - L'opérateur radio et/ou téléphone

1. Transmettre à la «sécurité» tous les renseignements nécessaires au bon déroulement des entraînements ou des courses. Noter les circonstances d'un accident avec le plus de précisions possibles pour qu'elles figurent sur le rapport.
2. L'opérateur doit donner tous les renseignements à la «sécurité» de manière calme, claire, précise et concise. La communication commencera toujours par l'indication du numéro de poste, de la voiture, etc.
3. Sur le rapport, le maximum d'information sera donné avec le plus détail possible.
4. Faire attention si les différentes tâches ont été signalées dans l'ordre à la sécurité.
5. Le radio ou le téléphoniste se tiendra toujours à proximité de son appareil. Il doit toujours être à même de répondre à un appel de la «sécurité».
6. Il est interdit de donner des renseignements à des personnes non-autorisées.

Chapitre IX - L'observateur.

L'observateur est chargé d'observer attentivement le passage des voitures et de constater d'éventuels actes contraires au bon déroulement d'une épreuve. Lorsqu'il assiste à un événement de conduite antisportive, un accrochage ou encore n'importe quelle situation qui lui semble anormale dans le comportement d'un pilote, il rédige un rapport qui décrit fidèlement ses constatations. Dès que l'entraînement ou la course sont terminés, il fait parvenir ce rapport à la sécurité.

Cette tâche sera donnée de préférence à un licencié « A » ou « B » avec une expérience de plusieurs années. Sinon, la tâche pourra être donnée à un licencié « C » expérimenté.

Chapitre X - Signaux conventionnels

1. L'efficacité du travail de l'équipe et des moyens de secours appelés à la rescousse dépend dans une large mesure de la célérité avec laquelle des renseignements sont transmis au sein de l'équipe.
2. En vue de faire savoir aussi rapidement que possible ce qui se passe, on conviendra de signaux déterminés.
3. Afin d'éviter tout malentendu, celui auquel était adressé le signal le répétera.
4. Les postes peuvent également s'entendre mutuellement sur des signaux déterminés pour recevoir de l'aide. Dans ce but, on prendra contact le matin avec les postes en amont et en aval.

Chapitre XI - Fin de l'épreuve

1. A la fin des entraînements ou de la course, les commissaires ne peuvent quitter leur poste avant que la voiture officielle avec le drapeau vert ne soit passée.
2. Le chef de poste remettra son rapport uniquement au délégué du RACB TM ainsi qu'une copie des déclarations d'accident.
3. Le rapport mentionnera aussi les travaux à effectuer pour améliorer le secteur.
4. Tout le matériel sera rassemblé et déposé sur le côté de la piste.