



<http://jf.hautefort.com>

## Gestion des Drapeaux en Course de Côte & Slalom

### ASS - RÈGLEMENT STANDARD POUR COURSE DE CÔTE

#### ART. 17 SIGNALISATION, COMPORTEMENT SUR LA PISTE

17.2 La signalisation suivante pourra être utilisée pendant les essais et la course et devra être strictement respectée (Annexe H FIA, Art. 7):

Drapeau rouge = Arrêt immédiat et absolu

Drapeau jaune = Interdiction de dépasser

1 x agité: **Piste totalement ou partiellement obstruée (...) – modif CSN 04.2021**



17.3 Il est strictement interdit de déplacer un véhicule en travers ou en sens inverse de la course, sauf sur ordre de fonctionnaires officiels ou du Directeur de course. (...)

17.4.1 Essais : Si lors d'une manche d'essai, un pilote est gêné ou ralenti pour quelque raison que ce soit, il devra rejoindre l'arrivée du parcours. Aucun nouveau départ ne lui sera accordé. Dans le cas où il aura été arrêté, il respectera obligatoirement les ordres des commissaires de piste. – modif CSN 11.2019

17.4.2 Course : Si lors d'une manche de course, un pilote est gêné ou ralenti par un autre concurrent ou doit s'arrêter par respect de la signalisation (...), celui-ci ne devra pas stationner sur le parcours mais se mettre en sécurité dans un poste de commissaire. Il respectera obligatoirement les ordres des commissaires de piste et devra éventuellement, sur ordre des commissaires, rejoindre l'arrivée du parcours. (...) – modif CSN 11.2019

17.5 Dans le cas où un conducteur doit interrompre sa manche sur ennui mécanique ou autre, il parkera immédiatement son véhicule en dehors de la piste et le quittera; il respectera obligatoirement les ordres des commissaires.

### ASS - RÈGLEMENT STANDARD POUR SLALOM

Élément divergeant vis-à-vis du règlement Course de Côte (voir ci-dessus)

#### ART. 17 SIGNALISATION, COMPORTEMENT SUR LA PISTE

17.3 Il est strictement interdit de dépasser en cas de gêne.

### ASS - ANNEXE «H» AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL (EXTRAITS)

#### ART. 7 COURSES DE COTE

##### 7.2 Surveillance de la route

##### 7.2.4 Signalisation: (...)

Drapeau jaune: C'est un signal de danger et il devrait être présenté aux pilotes avec la signification suivante :

– Un seul drapeau agité: Réduisez votre vitesse et soyez prêt à changer de direction. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste. – modif FIA 01.2020

Normalement, le drapeau jaune ne devrait être montré qu'au poste des commissaires de course se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux. Toutefois, dans certains cas, le Directeur de Course peut ordonner qu'il soit présenté à plus d'un poste de commissaires en amont d'un incident.

Drapeau rouge: Présenté uniquement sur instruction du Directeur de Course pour arrêter les essais ou la course. Les pilotes doivent s'arrêter où ils se trouvent et attendre les instructions des commissaires.

En résumé : (exemples illustrés sur page suivante – **Suite à la suppression du double jaune, les illustrations n'ont pas encore été mises à jour, car subsiste encore le mode de pré-signalisation à effectuer - A suivre...**)

- 1) **La signalisation doit se faire uniquement sur le poste concerné** par l'incident. En cas de besoin, et dès l'incident confirmé, le poste précédent pourra présenter un drapeau jaune en guise de **pré-signalisation, surtout dans les endroits rapides et/ou sans bonne visibilité**, afin que le pilote suivant ne soit pas surpris au dernier moment (un feu est l'équivalent d'un drapeau). Créer une « forêt » de drapeaux n'est pas correct, soit plusieurs drapeaux jaunes se suivant sur plus de 2 postes, car cela peut générer une incompréhension, et ainsi un sur-accident. Il est essentiel de **donner de suite à la radio des infos claires**, et que tous les postes y soient attentifs, afin de se couvrir et ainsi intervenir correctement.
- 2) **Un drapeau jaune ne signifie pas à un pilote qu'il doit s'arrêter**, mais qu'il doit ralentir, ce n'est pas la même chose.
- 3) Un pilote qui s'arrête devant un drapeau jaune ou par une gêne, doit être rapidement mis **en sécurité** (en manche course) ou invité à **avancer lentement jusqu'à l'incident** sans gêner les intervenants, ceci afin de réduire les risques de sur-accident vis-à-vis des suivants. Si le pilote ne s'exécute pas, il est important de **décaler la signalisation**, les postes précédents doivent donc rester en alerte. En manche essai, si le passage est possible, il faut **guider les gênés** afin qu'ils puissent passer l'incident et finir leur manche, donc si le poste suivant vient aider, il doit se déplacer avec prudence, et surtout **maintenir une présence** sur son propre poste.
- 4) La présentation d'un drapeau rouge (si existant : poste(s) défini(s) par la Direction de Course, et ayant reçu les instructions pour leur utilisation), doit être précédé d'une pré-signalisation.
- 5) Quel que soit le drapeau reçu, **un pilote qui s'arrête ne doit en aucun cas effectuer une manœuvre arrière** (reculer ou faire demi-tour), tant que tous les concurrents suivants n'ont pas été confirmés comme arrêtés. S'il le fait, faites-lui immédiatement signe d'interrompre sa manœuvre.

Pour plus d'info, laissez un commentaire sur le blog ou sur la page FB. Merci pour votre engagement, et au plaisir de vous rencontrer !  
Si ce texte vous intéresse, ne copiez pas, mais en utilisant le lien du fichier. Avantage, vous aurez ainsi les mises à jour.

\*\*\* \*\*