



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION DE LA SECURITE
COMMISSION DES CIRCUITS

**SEMINAIRE DES DIRECTEURS D'EPREUVE DES SERIES INTERNATIONALES
16 FEVRIER 2009**

**BRIEFING DES PILOTES
Un guide pour les séries internationales**

1. Recommandations générales

- Les briefings devraient être courts, 5 minutes recommandées.
- Des notes de briefing peuvent être publiées, il n'est pas nécessaire de toutes les lire à voix haute.
- Il doit être présumé que les pilotes ont lu le règlement et les instructions finales.
- Seuls les points utiles à très court terme du modèle proposé devraient être incorporés.
- Pour les pilotes d'une série de course, les problèmes rencontrés lors d'épreuves précédentes et toute nouveauté concernant l'épreuve en cours devraient être prioritaires.
- Pour les épreuves uniques, un briefing plus détaillé peut être nécessaire en fonction de l'expérience des pilotes.
- Il faudrait veiller à ce que tous les pilotes, de nationalités différentes, soient en mesure de comprendre.
- Les vidéos contribuent à faire passer le message.

2. Heures de briefing

Il y a deux approches principales : soit le briefing est organisé juste avant que les pilotes prennent la piste pour la première fois, soit le plus près possible de la course.

Dans le Championnat du Monde de F1 les deux approches sont combinées, avec une séance pour les directeurs d'équipes avant que les voitures rejoignent le circuit (jeudi soir), au cours de laquelle les informations nécessaires aux pilotes sont également fournies, ensuite une séance des pilotes avant les qualifications (vendredi soir), avec la possibilité d'organiser une séance supplémentaire avant la course si nécessaire.

NB : les commissaires sportifs, les principaux officiels de l'épreuve et les directeurs d'équipe/représentants des concurrents devraient être obligés de participer aux briefings des pilotes.

3. Contenu

- Procédures générales communes à toutes les épreuves et circuits (1).
- Des points peuvent être inclus ou pas suivant le niveau de la série, l'expérience des pilotes et la progression de la saison.
- Changements dans les règlements ou procédures depuis la dernière épreuve de la série.
- Caractéristiques et procédures propres à ce circuit et à cette épreuve ; changements depuis la dernière épreuve sur ce circuit (2).
- Faits survenus en relation avec la dernière épreuve (discipline des pilotes, etc.).
- Discipline (Annexe L) et respect des signaux des drapeaux.
- Questions éventuelles ?

4. Présentation

Le Directeur d'épreuve, s'il y en a un, ou le Directeur de course dirige le briefing.

Un résumé écrit des points pratiques du briefing et un programme pour les pilotes et les concurrents présents devraient être distribués (3).

Un plan général à grande échelle du circuit dans la salle de briefing devrait illustrer les caractéristiques essentielles du circuit, comme la ligne de départ, la ligne de contrôle, la voie des stands, les numéros des virages, les lignes des voitures de sécurité : des versions A4 du plan devraient être distribuées (4).

Des aides visuelles comme des présentations PowerPoint ou des diapositives peuvent être utiles pour montrer, par exemple, le positionnement des signaux, l'entrée de la voie des stands, etc. (5).

Des vidéos d'incidents précédents ayant abouti à des sanctions de pilotes peuvent être utiles en cas de problèmes survenus précédemment par rapport aux signaux ou au code de conduite du pilote (6).

(1) Exemples de points généraux pouvant être inclus dans le briefing :

Pré-grille, procédure de départ, respect des signaux, respect des limites du circuit, limitation de vitesse sur la voie des stands, voiture de sécurité, suspension de la course, fin de la course et parc fermé, que faire en cas d'accident ou si la voiture s'arrête, pénalités stop-and-go, signification de « réduisez votre vitesse », équipement de sécurité du pilote, mesures anti-dopage (Annexe A).

(2) Exemples de points spécifiques à une épreuve ou à un circuit pouvant être inclus dans le briefing :

Lignes d'entrée/sortie de la voie des stands qui doivent être respectées.

Essais de départs de course.

Particularités de la sortie de la voie des stands.

Comment rejoindre la piste depuis une échappatoire.

Tout signal lumineux qui complète les drapeaux et son emplacement.

Emplacement des signaux du Directeur de course (rouge, noir, noir et orange).

Si les lignes de départ et d'arrivée (chronométrage) sont situées à des endroits différents.

Emplacement de la pole position.

S'il y a des feux de départ répéteurs et leur emplacement.

Identification des points "anti-incendie" et des points d'évacuation du circuit.

Centre et services médicaux (numéros de téléphone).

(3) Voir **EXEMPLE DE NOTES DE BRIEFING**, basé sur une épreuve de Masters F3 et d'autres, ci-annexé.

(4) Voir **EXEMPLES DE PLANS DE CIRCUITS** Circuit de Catalunya – Grand Prix F1, ci-annexé.

(5) Voir **EXEMPLES D'ILLUSTRATIONS PHOTOGRAPHIQUES** circuit d'Estoril, ci-annexé.

(6) **Disponible** auprès de la FIA.

EXEMPLE DE NOTES DE BRIEFING

(Exemple fictif, comprenant des extraits de différentes épreuves)

Epreuve : TITRE DE L'ÉPREUVE
Date : NOM DU CIRCUIT, 12 – 14 JUIN 2009
Sujet : BRIEFING DES PILOTES : FORMULE ?
De : Directeur d'épreuve (nom)
Directeur de course (nom)

INFORMATIONS SUR LE CIRCUIT*

Longueur du tour : 4.300 m
Pole position : côté gauche
Limitation de vitesse sur la voie des stands : 60 km/h
Départ des essais : après la ligne de sortie de la voie des stands, côté droit
Ligne de départ et d'arrivée : ne sont pas les mêmes (écart : 51,3m)
Ligne 1 SC : à l'entrée des stands
Ligne 2 SC : à l'extrémité de la sortie des stands
Position initiale SC : sortie des stands
SC pendant tour de formation : bretelle de circuit court

*Cf. plan ci-annexé

HORAIRE

Vendredi 12 juin

09h00 – 18h30 F? Vérifications administratives et techniques

17h00 – 17h30 F? Briefing des concurrents

Samedi 13 juin

09h00 – 09h30 F? Essais libres

10h00 – 10h30 F? Briefing des pilotes

11h35 – 12h05 F? Qualifications chronométrées – numéros impairs

12h15 – 12h45 F? Qualifications chronométrées – numéros pairs

15h05 – 15h25 F? Qualifications chronométrées – Groupe B

15h35 – 15h55 F? Qualifications chronométrées – Groupe A

Dimanche 14 juin

PROCEDURE DE DEPART

13h40 OUVERTURE DE LA VOIE DES STANDS

Tour(s) de reconnaissance.

A la fin de ce(s) tour(s), les voitures s'arrêtent sur la grille de présentation, environ 150 mètres après la grille de départ.

Les pilotes de réserve ne peuvent effectuer qu'un seul tour de reconnaissance, après quoi, ils doivent s'engager dans la voie des stands et la traverser jusqu'au bout pour s'arrêter sur la voie "lente", en face du feu de sortie des stands (Art. 113).

13h43 Signal d'avertissement, la sortie de la voie des stands sera fermée dans 2 minutes.

13h45 FERMETURE DE LA SORTIE DE LA VOIE DES STANDS

13h50 **PANNEAU 10 MIN.**

13h55 **PANNEAU 5 MIN.** Plus de réapprovisionnement en carburant.

13h57 **PANNEAU 3 MIN.** Les pneus de toutes les voitures doivent être montés.

13h59	PANNEAU 1 MIN. Moteurs en route. Les officiels et le personnel des équipes doivent quitter la grille.
13h59+45"	PANNEAU 15 S.
14h00	DRAPEAU VERT – DEPART DU TOUR DE FORMATION

REGLEMENTS – Modifications et rappels

Il est rappelé aux concurrents et aux pilotes qu'ils doivent lire les Règlements de la FIA, de la Série et de l'Epreuve, les connaître et s'y conformer (LES REGLEMENTS FIA SONT PUBLIES SUR : www.fia.com).

- Art. 00** Après la course, les trois premières voitures, la voiture ayant établi le meilleur temps chronométré au tour et les vainqueurs de la Coupe des Nations se dirigent vers la voie des stands ; elles seront arrêtées dans des conditions de parc fermé près du podium pour être dirigées ultérieurement vers le parc fermé par les commissaires.
- Art. 00** La vitesse maximale sur la voie des stands est fixée à 60 km/h.
- Art. 00** Il est rappelé aux pilotes que, depuis le moment où ils quittent le paddock et jusqu'à ce qu'ils le regagnent, ils doivent respecter les dispositions de l'Annexe L du Code Sportif International, en matière de port de casque, combinaison, gants, chaussures et harnais de sécurité. Ces éléments NE doivent PAS être retirés jusqu'à ce que le pilote quitte le véhicule.
- Art. 00** En cas de problème après l'arrivée sur la grille de départ à la fin du tour de formation, la procédure suivante s'applique :
- le pilote doit immédiatement lever les mains au-dessus de la tête
 - si le starter décide que le départ doit être différé, les feux jaunes seront allumés et un panneau « TOUR DE FORMATION SUPPLEMENTAIRE » sera présenté
 - environ 2 secondes plus tard, les feux verts seront allumés
 - toutes les voitures en état de circuler sur la piste doivent entamer un nouveau tour de formation
 - la voiture qui a causé un faux départ sera normalement poussée dans la voie des stands ; la voiture pourra ensuite prendre le départ depuis la sortie de la voie des stands

Art. 00 Voiture de sécurité

Dans des circonstances exceptionnelles, le départ de la course peut être donné derrière la voiture de sécurité.

Dans ce cas, à tout moment avant le signal une minute, ses lumières clignotantes jaunes/orange seront allumées, indiquant aux pilotes que le départ sera donné derrière la voiture de sécurité.

Tous les postes des commissaires présenteront des drapeaux jaunes agités et un panneau SC jusqu'à la fin de l'intervention de la voiture de sécurité.

Lorsque les feux verts sont allumés, la voiture de sécurité quitte la grille, suivie par toutes les voitures dans l'ordre de la grille, à une distance les uns des autres pas supérieure à 5 longueurs de voiture.

Il n'y aura pas de tour de formation et la course débutera quand les feux verts seront allumés.

Dans certaines circonstances, le Directeur d'épreuve peut ordonner à la voiture de sécurité d'utiliser la voie des stands ou d'autres parties du circuit.

Dans ces cas, et pour autant que ses lumières jaunes/orange restent allumées, toutes les voitures doivent suivre la voiture de sécurité, sans être autorisées à doubler.

Si la course se termine pendant que la voiture de sécurité est déployée, celle-ci regagnera la voie des stands tous feux éteints à la fin du dernier tour et les voitures se verront présenter le drapeau à damiers selon la procédure normale, sans être autorisées à doubler.

Art. 00 Sortie des stands

La ligne tracée sur la piste à la sortie des stands pour séparer les voitures quittant les stands de celles évoluant sur la piste ne doit être franchie par aucune partie d'une voiture quittant les stands.

NOTES GENERALES

Drapeau jaune

Il signale un danger – pour les concurrents et les commissaires. L'indication « Réduisez votre vitesse » sera comprise comme une décélération audible et/ou une nette augmentation du temps pour le secteur concerné.

Problèmes mécaniques

Si vous avez un problème mécanique, arrêtez-vous à un endroit sûr. *Ne continuez pas à rouler sur le circuit au risque de laisser de l'huile sur la piste, ce qui gênerait les épreuves suivantes.*

S'ils s'arrêtent sur la piste et ne peuvent pas continuer ou s'ils reçoivent des instructions de la part des officiels, les pilotes doivent immédiatement se réfugier derrière la première ligne de protection, si les conditions de sécurité le permettent. La voiture doit être au point mort (sauf si elle se trouve sur une pente) avec le volant en place.

Accident

Restez dans votre voiture après un grave accident.
N'essayez pas de quitter seul la voiture.
Attendez l'arrivée du docteur et, si nécessaire, de l'équipe d'extraction.
Nous prendrons soin de vous.

CODE DE CONDUITE DES PILOTES

TOUS LES PILOTES DOIVENT RESPECTER LES DISPOSITIONS DE L'ANNEXE L DU CODE SPORTIF INTERNATIONAL FIA, CHAPITRE IV EN MATIERE DE CONDUITE SUR LES CIRCUITS.

NOTES SPECIFIQUES A CETTE EPREUVE

Panneau d'affichage officiel

Il se trouve dans le paddock à l'entrée de la tour de contrôle. Escalier « C ».

Entrée des stands

Situé après le poste 24.

Sortie de piste

Les pilotes ne doivent pas couper la piste entre les virages 1 et 3, à cause de l'important dénivelé entre l'accotement et le circuit dans cette zone. Ils peuvent rejoindre la piste avant le virage T2 (cf. plan annexé).

Point anti-incendie

Si un incendie se déclare, n'entrez pas dans le paddock mais rendez-vous au point anti-incendie, qui se situe dans la voie des stands près de l'entrée du parc fermé.

Stop and Go

La zone Stop and Go se situe en face de la Direction de course.

Droit de réclamation

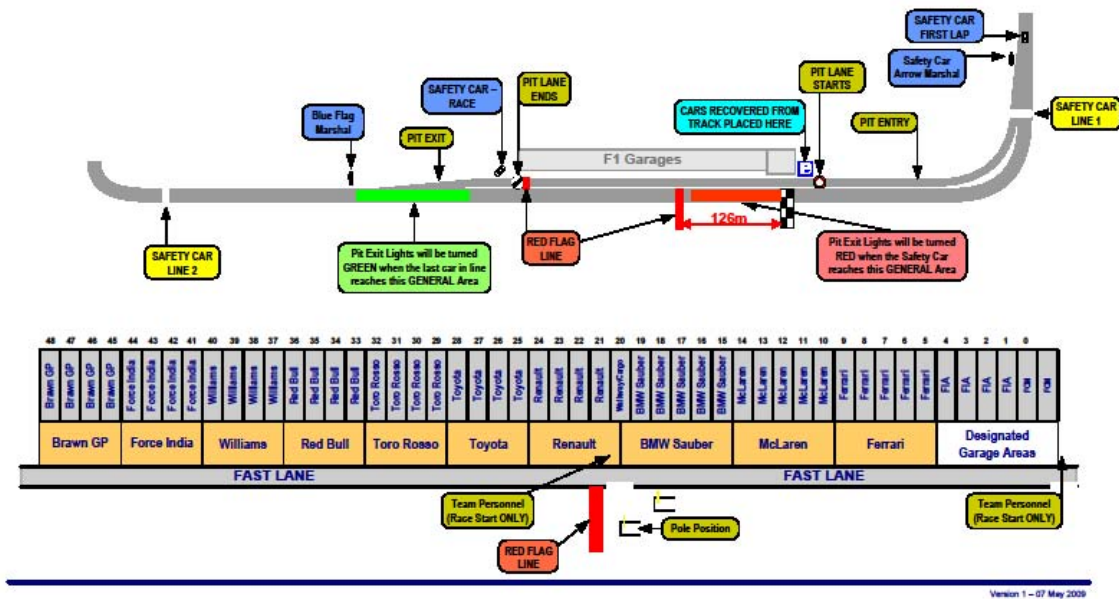
Il est fixé à 350 Euros pour cette épreuve.

EXEMPLES DE PLANS DE CIRCUITS

2009 Spanish Grand Prix



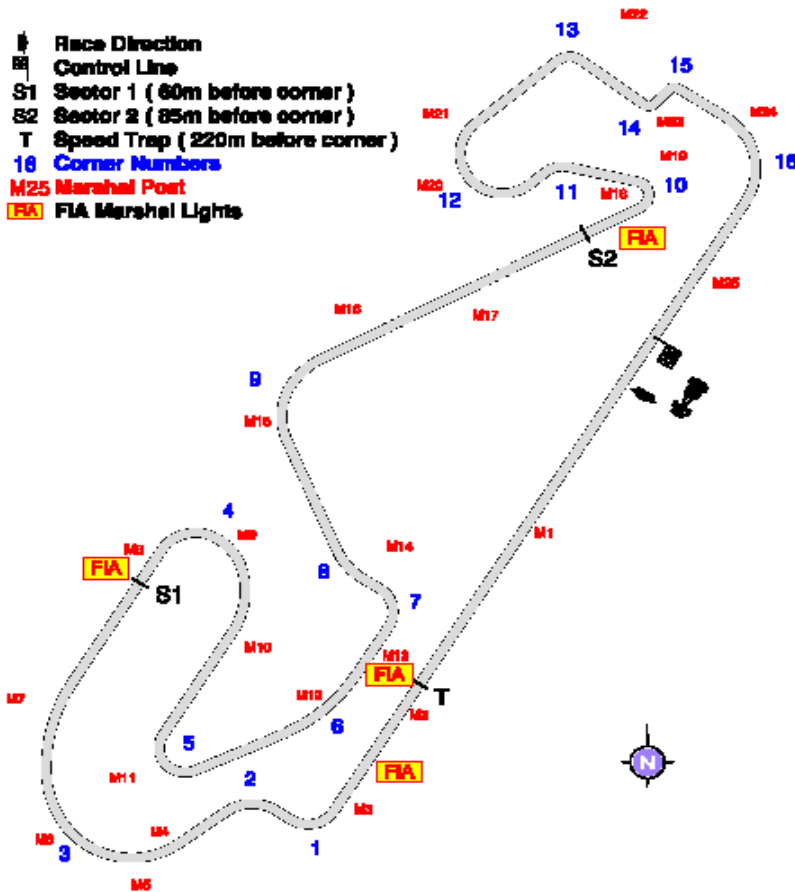
Pit Lane - F1



Version 1 - 07 May 2009



Circuit Map



Circuit Control Line Length = 4.655km

EXEMPLES D'ILLUSTRATIONS PHOTOGRAPHIQUES

