

# MANUEL DE FORMATION COMMISSAIRE

## CHAPITRE 7 : SECURITE - GESTION D'UN INCIDENT

## SOMMAIRE

PREAMBULE	PAGE 03
OU SE POSITIONNER	PAGE 07
OBSERVER CERTAINES REGLES	PAGE 08
LES ACCIDENTS	PAGE 09
ETAT DU PILOTE	PAGE 14
QUELQUES INCIDENTS TYPES	PAGE 15
QUELQUES PHRASES SUR LE SYSTEME DE FIXATION RFT	PAGE 17



**TOUT PEUT SURVENIR TRES RAPIDEMENT. LA VIGILANCE ET LA PRUDENCE DOIVENT ÊTRE DE CHAQUE INSTANT.  
LE POSITIONNEMENT DES POSTES (OU P.K.) DOIT ÊTRE ETUDIES AVEC ATTENTION, TOUT COMME  
L'IMPLANTATION DES ZONES SPECTATEURS  
RESPECTEZ LES CONSIGNES DE SECURITE !!**

## PREAMBULE

Les incidents font malheureusement partie intégrante du Sport Automobile.

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

Une analyse réfléchie, mais rapide des faits, une décision ferme, une action précise seront les clefs du succès et éviteront que l'incident ne dégénère

### 1. REGLE D'OR

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

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

<b>1. SPORTIF</b>	<b>2. MECANIQUE</b>
<b>3. HUMAIN</b>	<b>4. ACCIDENTEL</b>

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

### 2. QUALITES REQUISES

Les grandes qualités requises pour gérer une bonne intervention sont :

- ⇒ Respect des consignes (Pour cela il faut avoir assisté au briefing dispensé par le directeur de course)
- ⇒ Calme
- ⇒ Vigilance
- ⇒ Réflexion, jugement

Un commissaire intervenant énervé est un intervenant inefficace, qui en vient à oublier les principes de base de la sécurité et devient par ce fait, dangereux pour lui comme pour ses équipiers.

S'il est nécessaire aux signaleurs de demeurer vigilants tant que les autos évoluent, il en est de même pour les commissaires affectés aux interventions, même si ces derniers entrent moins souvent en action que les préposés aux drapeaux.

Il est possible qu'aucun incident ne se produise dans un secteur durant une bonne partie de la journée et les commissaires ont tendance à relâcher un peu leur attention. Cependant, quand un incident se produit, ils doivent immédiatement effectuer une bonne intervention de manière efficace.

Rappelons, hélas, que toutes sortes d'incidents peuvent se produire, n'importe quand, souvent à un moment voire des lieux, où on s'y attend le moins ; Lors de tour de reconnaissance, de formation, durant les essais, avant et même parfois après une course...

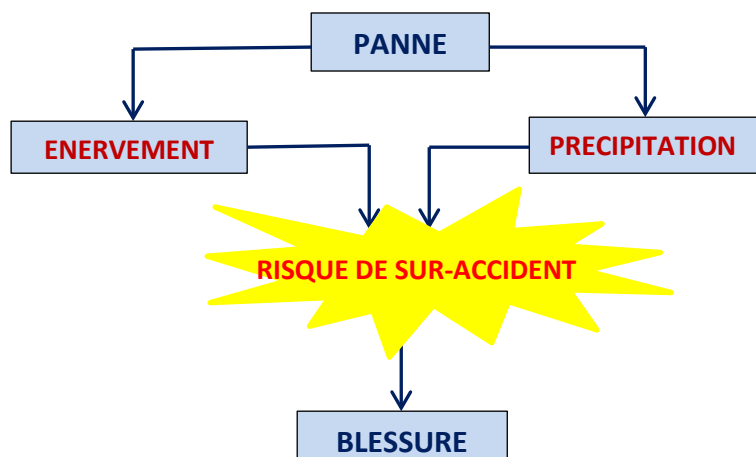
Il convient donc d'être attentif dès que les autos entrent en piste.

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

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

### 3. INCIDENT MECANIQUE

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



#### PRINCIPE

- Conserver son calme
- Demeurer courtois en toutes circonstances (Une bordée d'injures soulage peut-être, mais bloque toutes discussions)
- Ne traiter qu'avec le concurrent
- Ne consacrer que le temps nécessaire à l'incident (Discussions inutiles...)
- Appliquer strictement la procédure
- Ne prendre aucune décision qui ne serait pas de votre compétence

#### POSTE

- Mettre en protection (Signalisation, déplacement...)
- Ne pas aider à la réparation
- Surveillez la réparation (L'assistance a le droit de prodiguer des conseils, mais de ne pas intervenir)

**POUR SA SECURITE, NE LAISSER PAS REPARTIR UN CONCURRENT SANS VOUS ETRE ASSURE QU'IL S'EST CASQUE, SANGLE ET GANTE, SON SYSTEME « HANS CORRECTEMENT EN PLACE**

#### DANS TOUS LES CAS

- Conservez une trace écrite de l'événement (La mémoire est volatile) en indiquant l'heure, le lieu, l'épreuve.... Et bien entendu, la façon dont il a été traité
- ⇒ D'où l'importance du carnet et du stylo.

### 4.HUMAIN

- Difficile à aborder car il s'agit là du problème lié aux spectateurs ... voir dans certains cas à la presse

#### GENERALITE

- Votre rôle envers les spectateurs (& presse) doit rester du domaine de l'information, de la sensibilisation face à un danger potentiel.  
**En aucun vous n'êtes investi d'un pouvoir de police !!**
- Inutile de chercher l'affrontement verbal, voire physique. Vous seriez responsable comme tout citoyen de vos paroles et surtout de vos actes. Votre fonction sportive ne vous accorde aucun droit dans ce domaine.

EN CAS DE PROBLEME : Nous vous recommandons d'informer la direction de course qui prendra les (bonnes) mesures qui s'imposent.

#### PREVENTION

- Etudiez, visualisez les zones à risques
- Portez votre tenue, symbole de votre fonction (Combinaison, chasuble,).
- Montrez-vous; Ayez une démarche assurée. De par votre présence (Ne restez pas en groupe) prouvez que vous avez la situation en main
- Agissez dès la première personne en faute ; Ne vous laissez pas envahir
- Ne criez pas,
- Bien entendu, tout en restant vigilant face aux voitures

## ACTION

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

## 5.INCIDENT SPORTIF

Incident se déroulant dans un parc fermé, dans un poste, P.K....dont la cause est liée principalement à un problème de réglementation.

### GENERALITE

- Conserver son calme
- Demeurer courtois
- Isoler le concurrent (Eviter l'effet de Groupe)
- Ne traiter qu'avec le concurrent
- Ne consacrer que le temps nécessaire à l'incident (Discussion inutile...)
- Ne prendre aucune décision qui ne serait pas de votre compétence
- Rester discret sur l'incident (Devoir de réserve)

### DEMANDE D'UN CONCURRENT

- Ecouter sa demande (Ne pas hésiter à prendre des notes, la mémoire est volatile)
- Réfléchir au problème en vous fondant sur la réglementation, votre savoir....
- Indiquer la réponse seulement si vous la connaissez et que vous en être certain.
- Dans le cas inverse et/ou en cas de doute, l'inviter à prendre contact avec le « chargé des relations avec les concurrents »

### INFRACTION DE LA PART D'UN CONCURRENT

- Signalez l'infraction à la direction de course
- Rédigez un rapport circonstancié
- Si le concurrent est près de Vous, précisez-lui de prendre contact avec le « commissaire sportif en charge des relations concurrents »

### ERREUR DE LA PART DU COMMISSAIRE SIGNALÉE PAR UN CONCURRENT AUPRES DE LA D.C.

Il faut parfois faire « amende honorable » et reconnaître ses erreurs, nous ne sommes pas infaillibles

- Conserver son calme
- Recevoir et écouter la demande
- Demeurer courtois, s'énervé n'arrange rien)
- Constater et vérifier l'erreur, la reconnaître
- Rectifier en conséquence en appliquant la procédure
- En cas de désaccord persistant, inviter le concurrent à se rapprocher du « commissaire sportif chargé des relations avec les concurrents »

### DANS TOUS LES CAS

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

⇒ **D'où une fois encore, l'importance du carnet et du stylo.**

## 6. INCIDENT ACCIDENTEL

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

- ⇒ **QUEL QUE SOIT L'IMPORTANCE DU SINISTRE, VOUS SEREZ CONFRONTE A DES CRIS, DU SANG, DES MOUVEMENTS DE PERSONNE PENSANT TOUT SAVOIR, TOUT CONNAITRE...**
- ⇒ **DANS CES MOMENTS, IL VOUS SERA NECESSAIRE DE PRENDRE SUR VOUS, MONTREZ QUE VOUS ETES EN MESURE DE CONTROLER LA SITUATION**
- ⇒ **VOTRE CALME ET SANG-FROID RASSURERONT TOUT LE MONDE**

### ACTION

- Veillez que la signalisation adaptée est bien en place.
- Informez la direction de course de la situation précise
- Extraction si nécessaire du pilote (Ou d'un membre de l'équipage) uniquement en cas d'incendie ou d'immersion de la voiture
- Attendez la venue des secouristes
- Restez près du pilote (Ou du membre de l'équipage) et tenter de le réconforter

### EN ATTENDANT LES SECOURS

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

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

### A L'ARRIVEE DES EQUIPES DE SECOURISTES

Votre action n'est pas terminée pour autant :

- Laissez travailler les secouristes (Ne vous transformez pas en curieux)
- Faîtes gérer la circulation des véhicules (Ambulances...)
- Faîtes ranger les ambulances
- Dès que le médecin est sur place, il prend en charge le blessé, vous devez lui apporter votre concours en lui donnant l'espace de manœuvre nécessaire en écartant avec calme, sans agressivité, les photographes, presses et autres badauds
- Prenez des notes

⇒ **CONSERVEZ UNE TRACE ECRITE DE L'EVENEMENT (LA MEMOIRE EST VOLATILE) EN INDIQUANT**

- **L'HEURE,**
  - **LE LIEU**
  - **L'EPREUVE**
  - **LES CIRCONSTANCES....**
- ET BIEN ENTENDU, LA FACON DONT IL A ETE TRAITE**

## 7. EQUIPEMENT

Les « intervenants » en position, disposent de divers outils pour accomplir leur travail :

- Extincteurs
- Produit absorbant (Sauf rallye)
- Balai(s) (Sauf rallye)
- Sangles, manilles, crochets
- Gants cuir
- Gants diélectriques ou mieux composites

A cette liste, il faut ajouter certains éléments essentiels de l'équipement personnel du commissaire déjà mentionné dans le chapitre « Généralités » de ce manuel (Gants, sifflet)

Ne sachant jamais à quel instant son usage surviendra, on prendra toujours soin de placer cet équipement « à portée de main ». Par exemple on partira toujours en intervention avec un extincteur.

Ne laissez pas ce matériel dans une position pouvant se révéler dangereuse. Par exemple, un balai appuyé contre une glissière de sécurité peut être projetée en l'air lors d'un impact.

Le chef de poste doit rapporter immédiatement auprès de la D.C., via radio ou téléphone tout bris ou manque d'équipement pour qu'il soit remplacé dans les meilleurs délais



## QU'ATTEND DE VOUS, UNE D.C. EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT

Vous êtes les yeux et les doigts de la direction de course, principalement sur les épreuves sur route

En tout premier lieu lorsqu'une voiture a eu un incident/accident, afin de prendre la bonne décision, elle attend de vous, au travers de votre rapport oral que vous lui communiquiez rapidement :

- ⇒ En premier lieu que vous lui indiquiez le numéro de la voiture
- ⇒ Etat du pilote ou de l'équipage :
  - Examen visuel (blesse) ou sort seul de la voiture.
- ⇒ Position de la voiture (Gêne ou pas)
- ⇒ Etat de la voiture, (Roulante ou pas)  
Ce dernier point sous-entend beaucoup de paramètres :
  - Possibilités de la dégager par vos propres moyens et de la placer en sécurité
  - Ou par des moyens mécaniques de levage (Manitou) dans votre poste
- ⇒ Risques ou non de départ de feux

En fonction de votre analyse et de la qualité des messages que vous transmettez clairement, la direction de course sera à même de prendre toutes (bonnes) décisions.

## OBSERVER CERTAINES REGLES

Quatre règles doivent être rigoureusement observées par les commissaires chargés des interventions :

- ✓ Se protéger par tous les moyens
- ✓ Emporter un extincteur
- ✓ Ne jamais traverser la piste
- ✓ Ne pas toucher un pilote blessé

### 1.PROTEGER

Protéger est l'une des composantes principales de la mission du commissaire

- Se protéger
- Protéger ses coéquipiers
- Protéger les pilotes

Que ce soit dans sa façon de se déplacer en position d'intervention, de se diriger vers un véhicule immobilisé dans un bac ou sur le bord d'une piste, de la dégager ou d'éteindre un départ d'incendie, le commissaire doit s'assurer avant tout qu'il « travaille » de la façon la plus sécuritaire.

### 2.EXTINCTEUR



Le premier commissaire partant en intervention doit emporter avec lui un extincteur. C'est toujours frustrant d'arriver sur une voiture et de s'apercevoir alors que des flammes apparaissent dans le compartiment moteur.

Une voiture part en tête-à-queue et s'immobilise sur le bord de la piste.

Des freins surchauffés, une canalisation d'huile ou d'essence crevée (Bris mécanique, perforation après avoir frotté sur un vibreur ou une bordure) peuvent être à l'origine d'un départ de feu.

Autant d'exemples prouvant qu'il faut rester sur ses gardes

### 3.NE JAMAIS TRAVERSER LA PISTE

Avec des postes commissaires en position d'intervention disposés de part et d'autre de la piste, il n'est pas nécessaire de traverser et de vous exposer.

Tout incident survenant du côté opposé tombe sous la responsabilité de vos collègues « d'en face ». Seule une raison majeure (Incendie gravisse sur une auto) pourrait justifier que traversiez la piste (Et toujours sous couvert de drapeaux **JAUNE** agités)

#### **4.NE PAS TOUCHER UN BLESSE**

Dans le cas d'un pilote blessé se trouvant à bord de sa voiture, Il n'est pas dans les attributions du commissaire d'endosser un rôle de secouriste, (même si vous en avez les compétences dans votre vie professionnelle) encore moins celle d'un médecin, En cas d'erreur de jugement, vous risqueriez de devoir faire face à des ennuis d'ordre légal.

Par contre, après examen **visuel** de la situation :

- Le pilote présente de grosses blessures et/ou saigne abondamment
- Le pilote est sonné et gémit
- Le pilote bloqué dans sa voiture, s'affole

Il est de votre devoir d'informer aussi vite que possible, toujours avec calme, la direction de course, qui en fonction de votre rapport, dépêchera, les moyens médicaux adaptés

**En attendant leur arrivée, vous devez demeurer auprès du pilote afin de le rassurer et le reconforter, tout en tenant la D.C. informé de l'évolution de la situation**

**Deux exceptions, cependant, vous autorisent à extraire un pilote inconscient ou blessé de sa voiture :**

- ⇒ **La voiture s'embrase et vous ne disposez pas de moyens d'extinction suffisants pour circonscire le sinistre**
- ⇒ **La voiture vient de dégringoler dans une mare ou une rivière et s'immerge.**

#### **EN POSTE, OU SE POSITIONNER**

Parce qu'une voiture en perdition peut prendre n'importe quelle direction

Parce qu'une voiture roulant à près de 200km/heure, parcourt 55,5 mètres en 1 seconde

Parce que des pièces suite à un choc antérieur peuvent se détacher de la voiture et voler

Le temps de réaction pour dégager et vous placer en sécurité sera très court.

Pour ces motifs, le commissaire se doit pour sa propre sécurité (et celle de ces équipiers), tant que les voitures évoluent :

- D'être attentif à tout ce qui se déroule sur la piste et dans les abords du poste et de suivre du regard la progression des voitures
- D'anticiper une éventuelle situation dangereuse, comme une voiture en perdition suite à un freinage tardif ou mal évalué, manœuvre d'un concurrent sur un autre...etc.
- De tourner le dos à la piste, de s'appuyer sur les glissières de protection, de rester grouper.
- De se positionner dans des endroits d'où il ne pourrait s'échapper ou se replier, en cas de « visite involontaire » d'une voiture  
D'éviter d'avoir derrière lui, tout obstacle (Fossé, mur, grillage, fossé...) pouvant nuire à sa sécurité lorsqu'il tente de quitter précipitamment sa position

D'ailleurs lors de votre prise de poste, vous devez étudier et envisager toutes ces possibilités. Cette observation fait partie de la science du commissaire



Evitez de rester groupés de manière à ne pas vous gêner si vous deviez vous replier rapidement.

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

Les glissières de sécurité offrent un sentiment de protection illusoire. Sous la violence d'un impact, elles vont absorber le choc (C'est leur rôle) et onduler. Vous risquez ainsi de prendre une sérieuse ruade.

De plus elles ne stoppent une voiture qui s'envolent, ni les pièces et autres débris, résultant du choc ou des flammes

**NB :** Un mur en ciment est capable de reculer sous la violence d'un véhicule le heurtant à pleine vitesse.



# LES ACCIDENTS

## 1. LES CAUSES

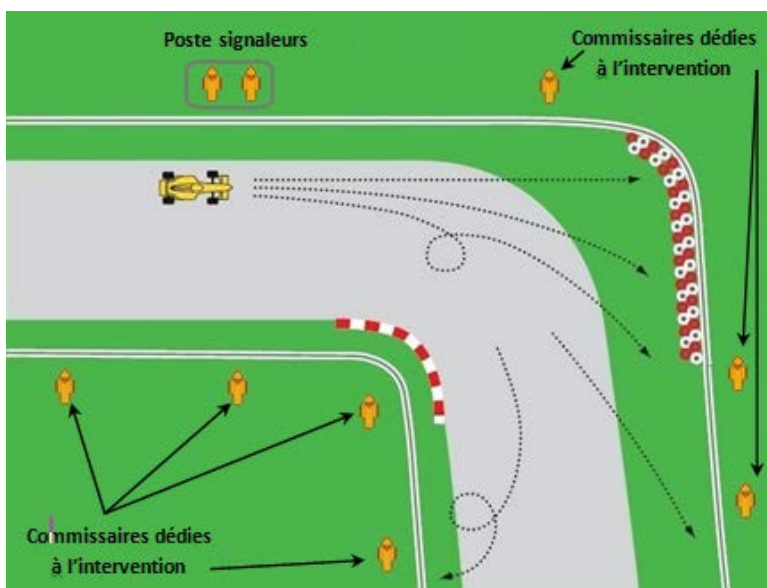
On peut dégager au moins deux grandes causes d'accidents durant les courses automobiles

⇒ <b>ERREURS HUMAINES</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Perte de contrôle (tête-à-queue)</li><li>• Manœuvre ratée (Freinage, dépassement)</li><li>• Accrochage</li></ul>
⇒ <b>CASSE MECANIQUE</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rupture ou perforation d'un élément mécanique</li><li>• Surrégime moteur</li><li>• Crevaison</li></ul>

De plus, certains facteurs extérieurs aggravants peuvent perturber le bon déroulement d'une épreuve

- Huile
- Graviers
- Pluie

## 2. OU LES ACCIDENTS PEUVENT-ILS SE PRODUIRE ?



En fait, ils sont aussi imprévisibles qu'ils peuvent se produire en n'importe quel point d'un circuit, d'une E.S....  
C'est pourquoi, il est nécessaire de pouvoir disposer de postes de signalisation et d'intervention à intervalles réguliers, mais surtout dans les zones à risques (virages), car les voitures doivent y ralentir énormément pour changer de direction ensuite

Les accidents en ligne droite et dans les courbes rapides sont rares, mais bien souvent graves en raison des vitesses atteintes

Une voiture en difficulté peut entraîner une réaction en chaîne. Un pilote partant soudain en tête-à-queue et s'immobilisant en plein milieu d'un virage, peut forcer le pilote qui le talonne à tenter une manœuvre d'évitement pouvant se conclure par un dérapage.

Notons que l'angle d'incidence joue un rôle important. En effet, une auto frappant de plein fouet, s'immobilise sur place, alors qu'une autre heurtant de biais un mur ou une glissière de protection aura tendance à glisser le long.

## 3. INTERVENTION SUR UNE VOITURE

Seuls les commissaires dédiés à l'intervention, les plus proches sur une voiture, « plantée » dans un bac à gravier peuvent s'en approcher. Inutile d'y aller en nombre.

La plupart du temps, deux commissaires sont suffisants, sauf en cas d'incendie prenant une certaine ampleur, d'autant qu'ils sont soutenus par un « Manitou ».

Le premier commissaire parvient sur l'accident avec un extincteur, le second accompagné de l'engin de manutention, se charge des sangles, manilles...etc. pour un enlèvement rapide de l'épave



- ⇒ Les commissaires au poste de signalisation, toujours attentifs, sont appelés à jouer un rôle de protection en présentant au moins un drapeau JAUNE agité (Deux en circuit, dès l'instant que des commissaires se trouvent sur le bord de la piste ou ses abords) ainsi que le panneau « Flèche » pour indiquer aux autres concurrents le coté de piste à emprunter.
- ⇒ Ne perdons pas de vue qu'un « sur-accident » peut survenir à chaque instant, (même si les statistiques sur le sujet restent faibles), les autres intervenants disponibles, sur le « qui-vive », doivent demeurer libres afin d'entrer en action si besoin.

### **3.1. EVALUATION DE LA NECESSITE D'INTERVENTION**

Les commissaires intervenants voulant trop bien faire, se précipitent vers la piste, dès qu'une voiture dérape et s'immobilise. Ils oublient cependant, qu'elle est en capacité de repartir d'elle-même. Ils se retrouvent ainsi exposés aux risques dans le bac à gravier ou sur le bord de la route de course.

C'est pourquoi, il est sage et prudent d'attendre un peu avant de se précipiter avant d'intervenir dans le cas d'un arrêt.

Si le pilote a besoin d'aide, soyez en certain il vous le fera savoir, rapidement !

### **3.2. LA VOITURE REPART AUSSITOT**

Dans le cas où le pilote serait en mesure de repartir sans aide, un commissaire intervenant doit le prendre sous son contrôle, au moyen de signaux manuels, afin de le retenir et lui indiquer sans ambiguïté le moment propice où il pourra repartir sans entrainer de gêne pour les autres concurrents.

Dans ce cas comme dans d'autres, on s'assurera que la signalisation adaptée est bien en place, dès l'instant que l'on sort de la sécurité du poste.

### **3.3. APPROCHE DE LA VOITURE**

Une voiture ne repart pas ou est accidentée, il faut se diriger rapidement vers le lieu où elle est immobilisée, sans précipitation, tout en surveillant les autres voitures en approche.

Avant de bouger, il est essentiel de s'assurer que les autres pilotes sont informés de l'incident, autrement dit, le drapeau JAUNE agité est-il présenté ?

Mais est-il vraiment nécessaire de s'élancer vers la voiture, alors que des équipiers se trouvent plus près ?

Le briefing du chef de poste trouve là, toute son importance.

**1<sup>ère</sup> Règle d'or** : Avant de partir, emportez toujours un extincteur avec vous.

En cas de départ de feu d'importance, tous les extincteurs doivent se diriger vers cette auto.

- ⇒ Portez-vous vos gants ?
- ⇒ Votre combinaison est-elle fermée jusqu'au cou ?
- ⇒ Vos manches sont-elles baissées ?

**2<sup>ème</sup> Règle d'or** : Inutile de s'exposer.

Dirigez-vous vers la voiture en courant en restant en sécurité derrière les rails ou mur de protection (ou au sommet d'un talus).

Une fois rendu à la hauteur de la voiture, vous pourrez enjamber les protections et vous en approcher tout en ne perdant pas de vue, les autres voitures évoluant sur la route de course.

Vous vous déplacerez, autant faire se peut, de manière à ce que la voiture immobilisée se trouvent entre vous et les autres autos circulant sur la piste (Elle vous servira de bouclier et vous protégera, si une autre voiture dérape)

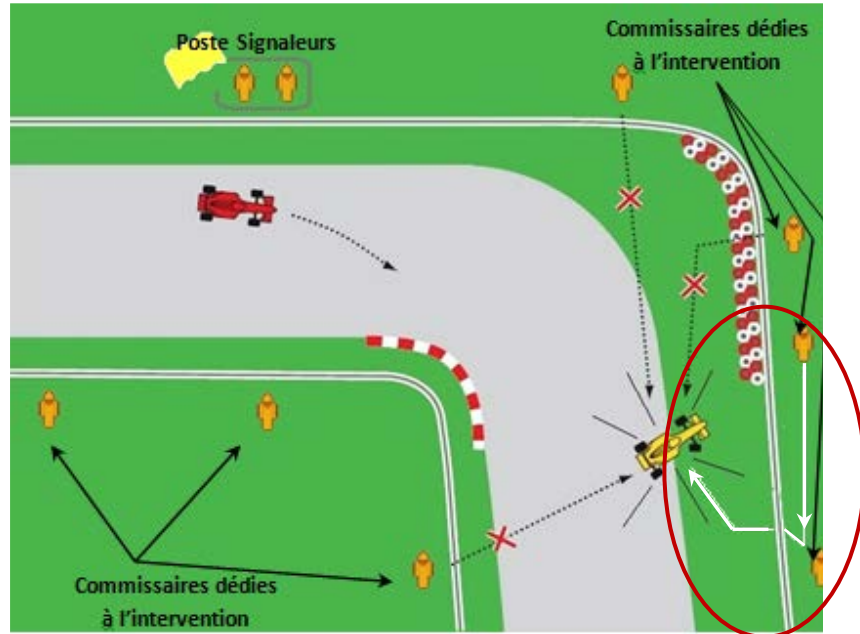


**Le commissaire en intervention doit se protéger en s'approchant d'une voiture de façon qu'elle forme une protection entre lui et les autres bolides circulant en piste. Le déplacement indiqué par la ligne blanche indique la bonne approche; les autres (lignes noires) sont à proscrire.**

Si la voiture est immobilisée sur la piste, vérifiez que le drapeau JAUNE adéquat est présenté avant d'y mettre le pied, et que les autos sont bien dirigées vers le côté dégagé de la piste.

Avant de bouger, veillez à laisser passer, s'il y a lieu, le peloton qui suivait la voiture immobilisée, car les pilotes n'auront peut-être pas eu le temps de réagir et ralentir suffisamment.

Conservez toujours un œil sur les autres autos circulant sur la piste lorsque vous y allez



Enfin en arrivant près de la voiture, assurez-vous que le pilote n'est pas sur le point de repartir

### **3.4. REPLI VERS LE POSTE**

Une fois l'intervention terminée, les commissaires partis en intervention doivent se replier, sans attendre, vers leur position de sécurité :

- ⇒ Parce qu'ils ne disposent plus du bouclier de protection que constitue la voiture
- ⇒ Pour être à nouveau parés pour intervenir à nouveau
- ⇒ Parce que le drapeau JAUNE agité doit disparaître au plus vite (pour être présenté à nouveau en cas de besoin) et autoriser les concurrents de rouler à nouveau

### **3.5. DEPLACEMENT D'UNE VOITURE**

Une voiture est immobilisée dans la zone d'action de votre poste, en situation dangereuse sur la piste ou ses abords, de telle manière qu'un autre concurrent serait susceptible de la heurter. Il est donc obligatoire de la dégager vers une position plus sécuritaire afin d'éliminer le danger potentiel qu'elle représente.

Une voiture abandonnée doit être dégagée, rapidement, vers une position sécuritaire. Lorsque cela est possible sur un circuit ; Des ouvertures (appelées sifflets) ont été pratiquées dans les murs et/ou glissières de protection, suffisamment larges pour qu'on puisse y faire passer une voiture.

Il faut donc utiliser ces sorties pour y placer le véhicule en sécurité.

Si aucun sifflet n'est présent à votre poste, il faut ranger la voiture le plus loin possible du bord de la piste.

Il est interdit (et dangereux) de pousser une auto en panne ou accidentée en coupant la route de course pour la garer sur le bord opposé de la piste

En l'absence de moyens de manutention, ne tentez pas de faire passer une voiture par-dessus un vibreur ou bordure, il est plus que probable que la garde au sol ne l'autorise pas et que l'auto reste plantée sur cet obstacle



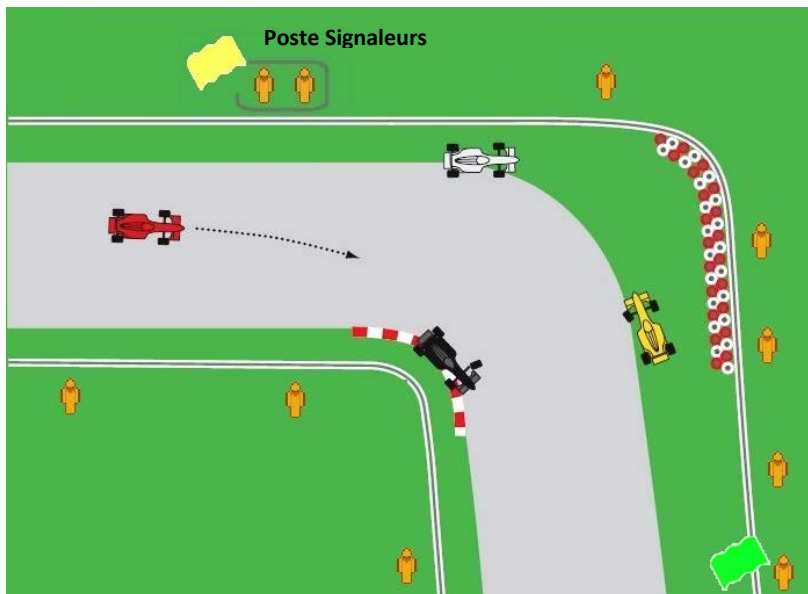
Une voiture abandonnée doit être déplacée, rapidement, vers une position sécurisée.

Lorsque cela a été possible sur le circuit, des ouvertures (appelées sifflets) ont été pratiquées dans les murs et/ou glissières de protection assez larges pour y faire passer une voiture.

S'il n'y a pas de sifflet, la voiture sera rangée contre les murs de protection, le plus loin possible de la ligne de course

Il est interdit de pousser une auto en panne ou accidentée d'un côté à l'autre de la piste.

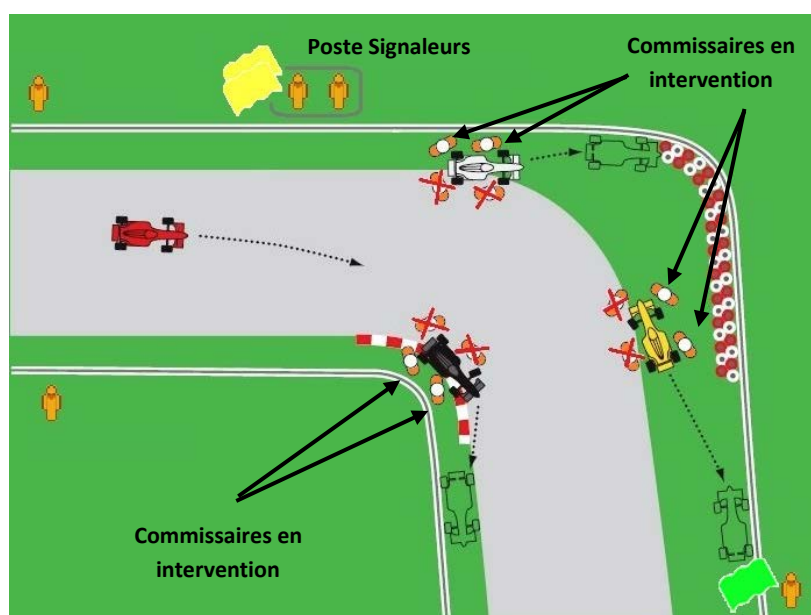
De même, ne tentez pas de faire passer une voiture par-dessus un vibreur ou bordure, il est plus que probable que la garde au sol de la voiture ne le permette pas et qu'elle reste plantée sur cet obstacle



- Même un véhicule ne se trouvant pas directement sur la piste peut présenter un danger.
- Il ne faut pas oublier qu'une autre voiture rencontrant un problème d'adhérence, de freinage, mécanique, voire plus simplement erreur de pilotage, peut soudainement partir en tête à queue et venir heurter une des voitures immobilisées, demeurée en position dangereuse.
- Ainsi, Les voitures sur le croquis ci-contre, devraient normalement être évacuées dans les meilleurs délais, vers un endroit (plus) sécurisé.

- Les commissaires en intervention doivent se positionner toujours de manière que la voiture immobilisée à évacuer, face écran entre eux et les autres autos roulant sur la route de course.
- Les commissaires positionnés coté piste se trouvent en situation dangereuse et s'exposent inutilement.

Même s'il n'en est pas fait mention, un drapeau VERT agité est présenté, immédiatement, après la zone neutralisée, afin d'autoriser les concurrents à se doubler à nouveau et relancer ainsi la course.



**3<sup>ème</sup> règle d'or** : Lorsqu'il est nécessaire de rejoindre une voiture, les commissaires en intervention doivent observer une autre règle d'or :

Eviter de s'exposer inutilement et dangereusement

Lorsque plusieurs commissaires travaillent autour d'une voiture, l'un d'entre eux doit fixer son attention exclusivement sur les voitures circulant sur la piste, de manière à pouvoir avertir, en général au moyen d'un sifflet, ses équipiers au cas où un autre véhicule sortirait de la piste.

Pour **INTERVENIR**,  
Des petits coups de sifflets brefs.....  
**MAIS TOUJOURS S'ASSURER**  
**QUE LA**  
**SIGNALISATION EST BIEN EN PLACE,**  
avant de vous élancer

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



### 3.6. POUSSER UNE VOITURE

Aujourd'hui, les engins de levage ou de traction assurent une bonne partie des interventions, du moins en circuit, ne nécessitant plus la présence d'un grand nombre de commissaires dans les bacs à graviers. (Aujourd'hui deux suffisent, en général) Néanmoins il est toujours intéressant de savoir comment pousser une voiture.

Si les berlines n'offrent pas trop de difficultés (on peut appuyer à peu près n'importe où sur la carrosserie, en ayant soin de ne pas défoncer celles en fibre de verre), les monoplaces posent plus de problèmes.

Eviter de se placer entre les roues, car elles peuvent vous heurter si la voiture redémarre brusquement.

L'aile arrière est en apparence l'endroit idéal pour assurer une pression, mais il est très fragile. Pour éviter de l'endommager, surtout si le pilote a dans l'idée de repartir, on aura intérêt soit :

- De pousser à la base du mat de l'aile (Pas pratique)
  - De faire tourner les roues de la monoplace. Les gants sont bien entendu enfilés
- ⇒ Attention aux autres parties brûlantes d'un véhicule : moteur, tuyau d'échappement, etc.



**Si vous devez pousser une monoplace  
PRENEZ GARDE A LA ROUE ARRIERE**

**CONSEILS :** Si la voiture n'est plus roulante, à cause d'un bris de suspension ou d'une crevaison, il est préférable de tirer (on aura alors tendance à lever le véhicule) au lieu de pousser (mouvement qui nous porte à mettre du poids sur la voiture). Pour tirer, privilégiez l'emploi d'une sangle munie d'un crochet ou d'une manille

⇒ **Avant tout, assurez-vous que la boîte de vitesses se trouve au point neutre.**

Durant les premiers tours d'une course, pour votre sécurité, il est plus sage et prudent d'attendre que le peloton (Les voitures sont alors regroupées) soit passé, en se tenant à l'écart, avant d'aller intervenir.

Au cours de cette intervention, si vous êtes préposé à l'extincteur, vous devez en aucun cas l'abandonner en bordure de piste ou dans le bac à graviers sous prétexte de donner un coup de main à vos collègues.

Vous risquerez dans « le feu de l'action » de l'oublier et il pourrait constituer un danger pour les autres pilotes.

Un comble pour un appareil censé protéger !!



### 3.7. ETAT DE PILOTE

D'une manière générale, vous devez rester « prudent » dans ce type d'intervention et bien analyser la situation. Les conséquences en résultant pouvant se révéler dramatiques.

En contact avec la « D.C. », effectuez un diagnostic visuel de l'état du pilote (ou membre d'équipage)

Si le pilote (ou membre d'équipage) est blessé et requiert manifestement des soins médicaux (Perte de connaissance, fracture visible, hémorragie)

⇒ **N'endosse pas la fonction de secouriste, ce n'est pas votre rôle et votre responsabilité pourrait être alors engagée**

- Evitez de le toucher et/ou de déplacer l'auto.
- Restez près de lui, parlez-lui pour le réconforter, le rassurer.
- Vous devrez faire preuve de grand calme pour ne pas l'inquiéter davantage.
- Un équipier doit rester à proximité avec un extincteur, le coupe-circuit aura été préalablement actionné.
- Lorsque les secours arrivent, il est parfois utile de leur indiquer le chemin le plus facile à suivre pour s'approcher de l'épave, tout en assurant la sécurité.

**RAPPEL :** Vous êtes en droit d'extraire un pilote (ou membres d'équipage) que dans deux cas précis :

- ⇒ La voiture s'embrase
- ⇒ La voiture s'immerge dans un plan d'eau ou rivière.

#### LA VOITURE S'IMMOBILISE SUR LE TOIT

##### **1. Le pilote est inconscient et/ou blessé :**

- La voiture est sur le toit : **On ne la retourne pas sans la présence et l'autorisation du médecin. SAUF SI DANGER IMMEDIAT (Embrusement)**
- ⇒ Extraction du pilote avant ou après retournement : **Qui prend la décision ??**  
En tout état de cause, une seule personne commande et dirige l'opération, dans cet ordre :
  - Médecin / Chef équipe extraction / Chef de Poste
- ⇒ Si retournement avec pilote à bord : **PRECAUTIONS**
  - La voiture ne doit subir aucun choc
  - Intervenir aussitôt que possible sur le coupe-circuit, si cela n'a pas été possible avant
  - Appréhender les liquides s'écoulant, qui lors du retournement, peuvent entraîner un danger (Incendie)
  - Utiliser les moyens disponibles (Engin de lavage, dépanneuse, désincarcération. Pompiers)
  - Toutes ces actions doivent s'effectuer sous protection d'un drapeau JAUNE et présence d'extincteur(s).

##### **2. Le pilote est conscient, ne semble pas blessé. Il réclame votre assistance pour s'extraire de sa voiture :**

- Dans ce cas, le soutenir afin qu'il puisse dégrafer ses harnais sans risquer de chuter lourdement et de s'occasionner des blessures.
- Bien entendu, vous agissez avec tact et douceur.



## QUELQUES ACCIDENTS TYPE

### 1. ARRET AU POSTE SUR ARRÊT MECANIQUE

- Avant toutes choses, vérifiez toujours que la signalisation adaptée est en place. Ceci est une constante, pour votre sécurité
- Informez la direction de course, de l'évènement, par radio
- Dégagez la trajectoire et les zones de sortie de route
- Renseignez-vous sur les intentions du pilote
- Interdisez tous les ravitaillements : Eau, essence, G.O., huile, ou fournitures de pièces mécaniques
- Interdisez toutes interventions mécaniques extérieures, mais autorisez les aides verbales de la part de l'assistance.
- Le pilote (ou l'équipage) est seul, autorisé à intervenir avec les moyens du bord.
- Après réparation, veillez que le pilote (Ou l'équipage) repart bien, casqué, système « Hans » en place, ganté et harnaché.... Et pas au milieu d'un paquet de voitures

### 2. TETE A QUEUE HORS TRAJECTOIRE

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

### 3. TETE A QUEUE EN TRAJECTOIRE

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

### 4. INTERVENTION SUR L'HUILE

- Le « premier travail » est la **DETECTION**, afin de prévenir les signaleurs, sans tarder
- N'intervenez que sur des traces importantes... Et toujours sous protection d'une signalisation adaptée  
Un simple brouillard sera absorbé par les pneumatiques modernes.
- Intervenez si possible en remontant face aux voitures
- Inutile de rependre « une tonne » de produit. (Carbonate de calcium)
- Procédez en geste rasant pour envoyer de simples poignées d'absorbant  
Balayez, ensuite, le produit hors de la trajectoire



## 5. CHOC VIOLENT CONTRE UN RAIL (Ou autre obstacle)

- Contrôlez que la signalisation adaptée est bien en place
- Informez de l'évènement la « D.C. » par radio
- Cherchez le coupe-circuit et l'actionner
- Ne pas déclencher l'extincteur embarqué
- Evacuez l'épave aussitôt que possible avec les moyens mis à disposition, un extincteur à proximité
- Contrôlez l'état du pilote (Ou de l'équipage).
- S'il est blessé, vous ne le touchez pas, mais vous devez rester près de lui et le réconforter en attendant l'arrivée du médical



### AYEZ LE REFLEXE « EXTINCTEUR » A PROXIMITE

Si le dégagement du pilote (Ou d'un membre de l'équipage) implique une intervention lourde telle qu'une désincarcération ou extraction avec des médecins et secouristes en action à proximité de la voiture, il est impensable qu'un feu puisse prendre naissance avec tant de personnes dans l'impossibilité de s'échapper rapidement et sans pouvoir faire quelque chose.



### POUR TOUTES INTERVENTIONS:

### AYEZ LE REFLEXE « EXTINCTEUR A PORTE DE MAIN »

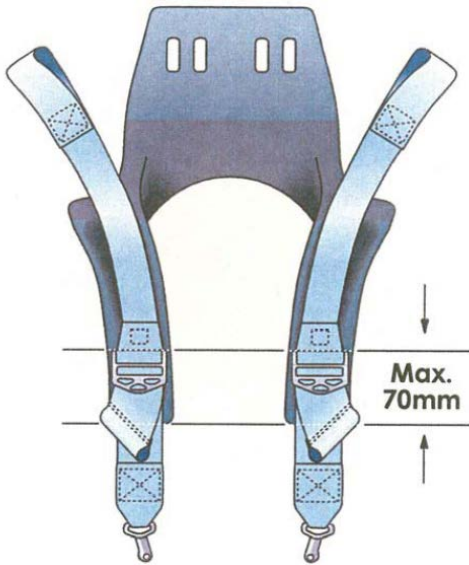
- ⇒ DEGOUVILLE
- ⇒ PERCUTE
- ⇒ PRET A SERVIR

## 6. LE TONNEAU

- Avant toute chose, avant de vous élaner, contrôlez que la signalisation adaptée est bien en place.
- Informez la Direction de Course de l'évènement, par radio.
- Cherchez le « Coupe-circuit » et l'actionner.
- Ne cherchez pas à percuter l'extincteur embarqué dans la voiture.
- Emportez un extincteur du poste, à toutes fins utiles
- Contrôlez l'état du pilote (Ou de l'équipage)

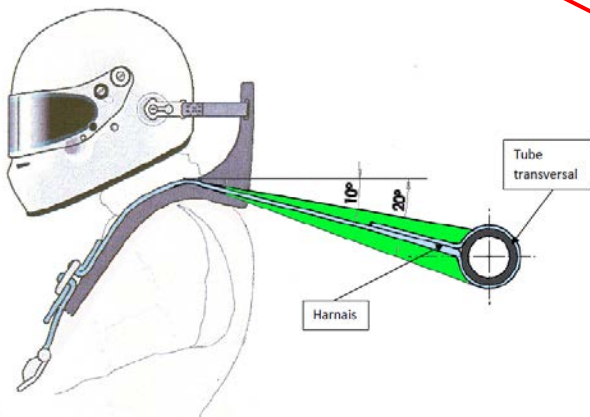
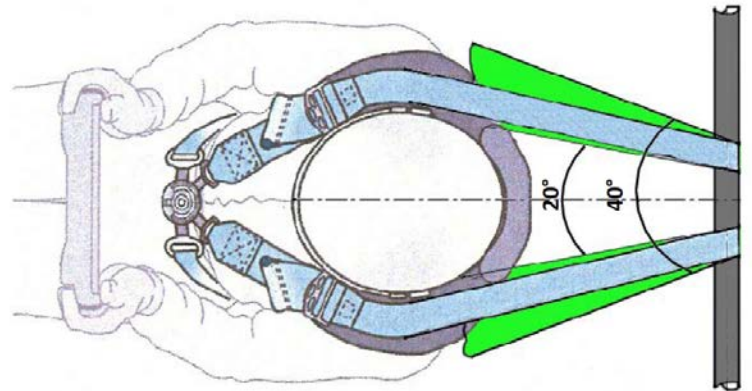


## LE SYSTEME DE FIXATION RFT (Ou HANS)



- Il est indispensable aujourd'hui de connaître les moyens d'ancrage de ce système, même si notre action en ce domaine, reste limitée
- Une voiture vient à stopper dans la zone d'action de votre poste, le pilote (ou l'équipage) sort pour intervenir sur une partie extérieure de l'auto....

- Avant d'autoriser cette voiture à repartir, il est impératif de visualiser que le pilote (Ou équipage) a remis correctement en place le système Au même titre que le casque, les gants, sangles



- Pour conserver toute l'efficacité Il est absolument nécessaire de veiller que :
  - Les sangles d'ancrage passent correctement dans les encoches supérieures du système, prévues à cet effet
  - Qu'elles ne soient pas torsadées
  - Pour conserver leur efficacité, qu'elles ne passent pas sous le système
  - Que l'ensemble soit tendu.

Il est vrai également que les versions les plus récentes sont plus faciles à mettre en place