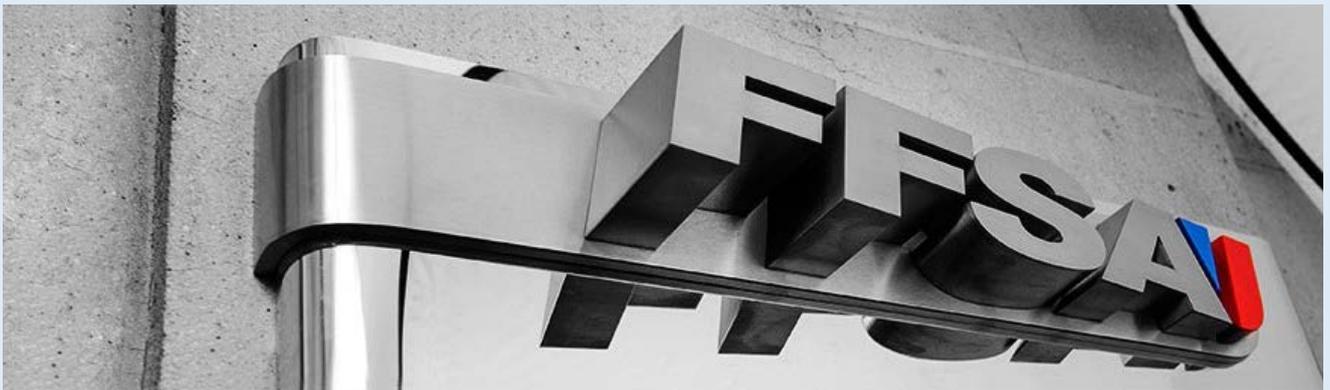


LIVRET ACCOMPAGNEMENT® PRIMO-LICENCIE COMMISSAIRE C



Madame, Monsieur

Vous avez souhaité vous investir au sein du Sport Automobile au travers d'une formation de commissaire, nous vous en remercions.

Vous trouverez ci-après un livret d'accompagnement, lisez-le, attentivement, il vous sera utile lors de vos premiers pas sur nos épreuves.

Vous constaterez qu'il fait référence aux spécialités Route et Circuit. En effet un commissaire doit être apte à intervenir dans ces deux disciplines, par la suite peut être vous consacrerez vous à une seule de ces spécialités, mais dans l'immédiat il est important que vous connaissiez l'une et l'autre.

DEVOIR DU NOUVEAU « COMMISSAIRE C »

C'est vrai qu'arriver dans un milieu où « tout le monde » se connaît, n'est jamais simple. Toutefois, ce sera à vous de mener la démarche et d'aller vers les autres, déjà afin de vous faire connaître, de vous faire conseiller et guider vos premiers pas, lors d'épreuves.

N'hésitez surtout pas à poser des questions, même si au prime abord, elles vous paraissent ridicules.

- Durant ses premiers pas dans le milieu du Sport Auto, un nouveau commissaire « C » ne doit jamais être livré à lui-même,
- Ne perdons pas de vue que le Sport Automobile est un sport à risques
- Par conséquent, en début de saison (mais pas que...), il sera nécessaire qu'un commissaire confirmé l'encadre afin de lui transmettre son savoir, ses expériences du terrain pour pouvoir appréhender ensuite avec sérénité les différents postes de sa fonction de commissaire

*** Conformément au règlement sportif, un commissaire « C » mineur ne peut pas officier seul en poste.**

Afin de pouvoir progresser, le nouveau Commissaire « C » doit, avant tout, ACCEPTER D'APPRENDRE, ne pas hésiter à poser des questions auprès de commissaires plus expérimentés, consulter les manuels de formation et règlements mis à disposition

MISSIONS / ROLE DU COMMISSAIRE

➤ **Le commissaire est un acteur essentiel de la direction de course. Il occupe sur la piste ou le long du parcours routier, des postes qui lui sont désignés par le comité d'organisation ou la direction de course. Dès l'ouverture d'une compétition, le commissaire est placé **sous les ordres** du directeur de course.**

Les commissaires de piste sont des officiels de l'épreuve dont les missions sont décrites dans le code sportif international (C.S.I.) de la FIA. 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 qu'ils ne pourraient prévoir et d'avoir une influence sur leur conduite.
- **INTERVENIR** sur la piste lors d'un accident ou pour la remettre dans son état d'origine.
- **TRANSMETTRE** oralement à la « D.C. » (Direction de Course) 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 direction de course pour confirmer par écrit ce qui a été transmis oralement

*** Les commissaires doivent notamment :**

- ☒ Rendre compte immédiatement à la direction de course de tous les incidents ou accidents survenus dans la zone d'action et de vision d'un poste de surveillance.
- ☒ Limiter les conséquences d'un accident : Etat du pilote, position de l'épave, intervention contre le feu.
- ☒ Demander à la « D.C. », l'intervention d'une voiture de service, d'une ambulance ou des pompiers.
- ☒ Contrôler le déroulement correct de la course au point de vue sportif.
- ☒ Protéger les pilotes par une signalisation adaptée de tout danger ou difficulté qu'ils ne peuvent prévoir.
- ☒ Déblayer et nettoyer la piste après un accident ou perte d'huile.
- ☒ Se renseigner immédiatement sur les motifs de l'arrêt d'une voiture, évacuer celle-ci de la piste et signaler son abandon éventuel à la « D.C ».
- ☒ Eloigner/interdire l'accès aux personnes non autorisées de la zone du poste.
- ☒ Informer la direction de course des modifications climatiques.

La sécurité de l'ensemble des épreuves dépend en partie, de la rapidité de ses réactions, de son esprit de décision, de son sang-froid, ceci dans le respect d'une réglementation précise, qu'il se doit de faire respecter et de respecter en toutes circonstances.

DEVOIR DU COMMISSAIRE

- ☞ Respect de l'engagement (confirmer sa venue, prévenir en cas d'empêchement),
- ☞ Respect des horaires (convocation, mise en place, ...),
- ☞ Respect mutuel entre tous les officiels
- ☞ Prendre soin du matériel confié (signaler les détériorations, pannes, ...),
- ☞ Connaître son rôle et la tâche à accomplir,
- ☞ Assurer la mission quel que soit les circonstances, (météo, emplacement, humeur, ...)
- ☞ Soucieux de l'image représentée (tenue, attitude, paroles, ...),
- ☞ Tenu au devoir de réserve de sa fonction.

☐ QUELQUES REGLES DE DEONTOLOGIE A RESPECTER EN POSTE:



- Beaucoup d'entre nous s'exposent en rédigeant des textes ou publiant des images d'événements plus ou moins dramatiques survenant lors d'épreuves ou commentent des décisions prises par un officiel ou organisateur, sans en connaître réellement les causes qui ont motivées. Ces propos parfois injurieux ou diffamatoires dont la portée n'est pas toujours appréciée, peuvent blesser, jusqu'à détruire
- Notre fonction nous engage implicitement à retenue, respect, voire confidentialité envers autrui et ne fait en aucun cas, partie du rôle du commissaire, ni avant, ni pendant, ni après.

➡ **Quelles que soient les motifs pour lesquelles vous avez choisi ce rôle d'Encadrant, il implique l'acceptation d'une certaine discipline **LIBREMENT CONSENTIE** compte tenu des multiples obligations qu'elle impose.**

PARTICIPATION AUX EPREUVES

Lorsqu'un commissaire souhaite venir officier sur une épreuve, il doit d'abord entrer en contact suffisamment tôt, soit directement avec l'organisateur, soit avec le responsable commissaire de l'épreuve, afin qu'ils lui fassent parvenir un courrier, souvent par mail, indiquant :

- ⇒ Lieu et horaires de rendez-vous, conditions d'accueil, hébergement...etc.
- ⇒ Ainsi qu'un formulaire de participation ou d'inscription.

NB : Une fois ces conditions lues et acceptées et formulaire renvoyé, « on » ne les contestera plus

Reconnaissons qu'en tant que « Primo Licencié », il ne sera pas toujours facile, ni évident de trouver la « bonne porte d'entrée » pour obtenir les coordonnées de vos interlocuteurs. Ne vous découragez pas !!

CONSEIL : N'hésitez pas à solliciter l'aide de votre A.S.A. (Association Sportive Automobile), son responsable des commissaires et/ou amicales, voire parmi vos connaissances œuvrant déjà dans le milieu, pour vous soutenir dans cette démarche.

Vous pouvez également consulter le calendrier des épreuves se déroulant de votre Ligue directement à partir de l'URL de votre Ligue Le calendrier générales des épreuves nationales est disponible depuis l'URL <https://www.ffsa.org/univers/ffsa/vie-federale/pratiquer/calendrier-des-epreuves> ou directement depuis les différents URL des Ligues peut contribuer à vous aider dans vos démarches de recherches d'épreuves.

Si pour un motif quelconque, (Travail, maladie, panne...) vous vous trouvez dans l'incapacité de présenter au rendez-vous fixé par l'organisateur, il est de votre devoir de l'informer (Ou le responsable commissaires) au plus tôt, afin qu'ils puissent palier à votre absence et demeurer conforme au plan de sécurité qui a été établi.

Cette démarche est importante, voire primordiale pour le bon déroulement de certaines épreuves

NB : Sachez qu'il est **FORMELLEMENT** interdit de vous inscrire sur plusieurs épreuves se déroulant le même jour ou le même week-end et de faire un choix au dernier moment. Cette pratique ne durera qu'un temps...

Le jour « J » vous vous présentez au lieu et heure indiquée sur la convocation de manière à entendre les consignes du directeur de course sur les spécificités du circuit, de l'ES ou du poste que vous aurez à gérer pendant toute la durée de la compétition.

C'est également par votre exactitude au rendez-vous, votre sérieux, que votre réputation va en partie se construire.

Afin de pouvoir faire face aux aléas climatiques, il est important de prévoir et préparer un sac contenant l'ensemble de votre matériel. Il n'est jamais agréable d'officier, sous une pluie battante, trempé jusqu'aux os, d'avoir froid ou trop chaud. Le commissaire doit donc envisager ces options, et penser à se munir de vêtements de pluie, de chaussures étanches, de vêtements de rechange. Ce sac vous accompagnera en poste, si vous vous trouvez loin de votre véhicule. Avant votre départ, veillez à compléter/reconstituer avec ce que vous estimerez être de première nécessité



A son arrivée en poste, un commissaire doit contrôler le bon fonctionnement du matériel placé à sa disposition, soit au moment du pointage

- Extincteurs (lire attentivement son mode de fonctionnement sur le cartouche situé sur la cuve)
- Balais (Circuit asphalte, course de côte)
- Absorbant pour saupoudrer les taches d'huile (Circuit asphalte, course de côte)
- Matériel divers...
- Drapeaux
- Radio

* Il demeure bien évident que ce n'est pas à quelques minutes du départ de l'ouverture d'une épreuve qu'il faut se rendre compte qu'une partie du matériel est H.S. ou manquant

Au pointage ou lors de votre arrivée au poste (ou P.K.) que le responsable commissaire vous aura attribué, présentez-vous à vos collègues. Ne cachez pas que vous êtes nouveau (il faut bien débuter un jour), sans grande expérience. Cela facilitera votre intégration et vous serez encadré par des commissaires confirmés. N'hésitez pas à leur poser des questions.

A son poste, le commissaire doit prendre connaissance des limites du secteur, qu'il doit surveiller et si nécessaire ôter de la route de course (Circuit, Course de côte) tous les éléments susceptibles de gêner ou provoquer un incident.

Il doit aviser par radio, le directeur de course lorsque tout est « OK »,

DIRECTEUR DE COURSE - Mission

Sur une épreuve, Le directeur de course est détenteur du POUVOIR EXECUTIF

La mission du directeur de course est d'assurer la conduite sportive de l'épreuve, à l'exclusion de toutes autres responsabilités. En tant que Commissaire, vous êtes directement placé sous son autorité.

COMMISSAIRE SPORTIF - Mission

Le collège des commissaires sportifs est détenteur du POUVOIR SPORTIF ou LEGISLATIF. Ils sont au nombre de 3 (Plus rarement 5) Contrairement au directeur de course, les commissaires sportifs ne peuvent intervenir directement dans le déroulement de l'épreuve. Les Commissaires Sportifs ont une autorité absolue pour faire respecter les règlements nationaux et particuliers Ils sont appelés à juger toute réclamation qui pourrait surgir à l'occasion de l'épreuve sous réserve des droits d'appel.

COMMISSAIRES SPORTIF CHARGE DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS (C.R.A .C.) - Mission

Informers les concurrents et tenir auprès d'eux, en permanence, un rôle de concertation. Ils sont placés sous l'autorité du directeur de course

COMMISSAIRE - CHEF DE POSTE ROUTE - Mission

Il est chef d'équipe dans un poste sur les épreuves de course de côte. Il est en liaison directe par radio avec le directeur de course et organise les interventions dans la zone d'action de son poste.

En rallye, il occupe plutôt ses fonctions dans les « Contrôles de passage, contrôles horaires, parc de regroupement... ». Il peut également sur les épreuves régionales, endosser la fonction de « C.R.A.C. » (Chargé des Relations Avec les Concurrents)

COMMISSAIRE - CHEF DE POSTE CIRCUIT - Mission

Il est le chef d'équipe, le manager dans un poste commissaires. Il est en liaison directe par radio avec le directeur de course. Les interventions devant se dérouler dans la zone d'action du poste, ne s'effectuent que sous ses ordres.

COMMISSAIRE - Mission

Les commissaires sont des maillons **INDISPENSABLES** au bon déroulement d'une compétition. Ils sont les « yeux et les doigts » d'une direction de course.

Les commissaires occupent le long du parcours, des postes désignés par le directeur de course et/ou par le comité d'organisation. Dès le début de la manifestation, chaque commissaire (Ou chef de poste) se trouve sous les ordres du directeur de course auquel il doit rendre compte, par tous les moyens dont il dispose (Radio, téléphone, drapeaux...etc) des incidents/accidents qui peuvent se produire dans la zone d'action de son poste.

Les commissaires assurent la sécurité des pilotes (Ou équipages), veillent à ce que ceux-ci respectent les règlements sportifs. Ils doivent donc être aptes à intervenir dans toutes les disciplines (circuits, rallyes, karting...)

COMMISSAIRE TECHNIQUE - Mission

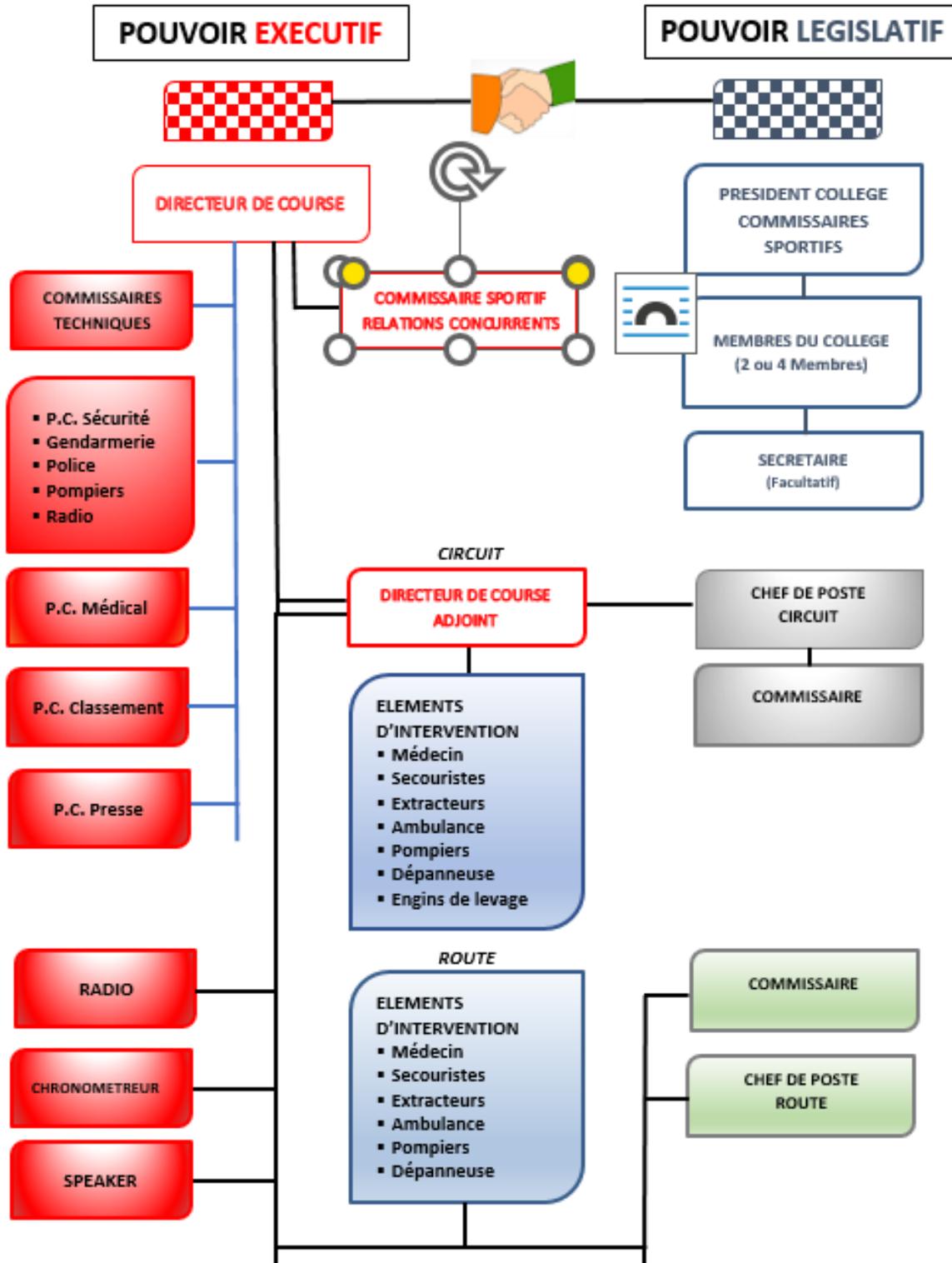
Ils sont chargés de contrôler la conformité des voitures par rapport aux règlements techniques en vigueur, le jour de l'épreuve. Ils doivent disposer pour cela de tous les documents et matériels nécessaires à l'exécution de sa fonction

CHRONOMETREUR - Mission

Dès le début de la manifestation, ils se placent sous les ordres du directeur de course. Suivant le type d'épreuves, ils établissent en permanence :

- L'ordre de passage des voitures sur la ligne de départ (Circuit)
- Les temps mis par chaque concurrent pour accomplir le parcours (Route)
- Veillent au bon fonctionnement du matériel mis à leur disposition.

ORGANISATION SPORTIVE DES EPREUVES



LES DRAPEAUX

* Pour être parfaitement visible les drapeaux doivent avoir des dimensions égales à : - Drapeau rouge : 100x80cm - Autres drapeaux : 80x60cm

⇒ Le terme « Voiture » utilisé concerne également les camions

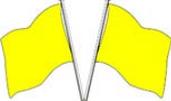
DRAPEAUX DE DIRECTION DE COURSE

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

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

DRAPEAUX UTILISES PAR LES COMMISSAIRES

	CIRCUIT ASPHALTE	CIRCUIT TOUT-TERRAIN	RALLYE	COURSE DE COTE SLALOM	KARTING
	Présenté AGITE au poste commissaire Un drapeau : · Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste · Présenté 2 tours consécutifs avant l'endroit dangereux pour signaler aux pilotes, un obstacle n'ayant pu être retiré. · Tout dépassement est FORMELLEMENT interdit	Présenté AGITE au poste commissaire Un drapeau : · Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste · Présenté 2 tours consécutifs avant l'endroit dangereux aux pilotes, pour signaler un obstacle n'ayant pu être retiré. · Tout dépassement est FORMELLEMENT interdit avant que les pilotes n'aient complètement passé le lieu de l'incident pour lequel le drapeau est présenté · Présenté FIXE en fin de série (essais, manche ou finale) pour dépannage. Le véhicule est roulant	Présenté AGITE au poste commissaire Un drapeau : · Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la route de compétition	Présenté AGITE au poste commissaire Un drapeau : · Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste · Lors de la redescente des voitures après une montée d'essais et/ou de course vers la ligne de départ	Présenté AGITE au poste commissaire Un drapeau : · 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.

CIRCUIT ASPHALTE	CIRCUIT TOUT-TERRAIN	RALLYE	COURSE DE COTE SLALOM	KARTING
 <p>Deux drapeaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue partiellement ou totalement la piste. • Des commissaires interviennent sur le bord ou sur la piste • Ces drapeaux sont présentés par le même commissaire au poste de signalisation se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux • Tout dépassement est FORMELLEMENT interdit 	<p>Deux drapeaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un incident s'est produit sur la trajectoire de course • Tout dépassement est FORMELLEMENT interdit avant que les pilotes n'aient complètement passé le lieu de l'incident pour lequel les drapeaux sont présentés • Présentés FIXE et CROISE en fin de série pour dépannage. Le véhicule n'est pas roulant 	PAS D'UTILISATION	<p>Deux drapeaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue partiellement ou totalement la piste. • Ces drapeaux sont présentés par le même commissaire qu'au poste se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux 	<p>Deux drapeaux :</p> <p>Présenté AGITE au poste de commissaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou de vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.
 <p>Présente FIXE au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • À une voiture sortant des stands au moment où une ou plusieurs voitures s'approchent sur la piste <p>Présenté AGITE</p> <p>Essais : Cédez le passage à une auto plus rapide qui est juste derrière vous et s'apprête à vous doubler.</p> <p>Course Sprint : vous allez être doublé par une auto ayant au moins un tour d'avance. Laissez-la passer</p> <p>Course Endurance :</p> <p>Présenté AGITE à un pilote pour l'informer qu'il va se faire doubler par une auto plus rapide que lui</p>	<p>Présenté AGITE au poste commissaire</p> <p>Essais : Cédez le passage à une voiture plus rapide qui s'apprête à vous doubler.</p> <p>Course : Vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance. Laissez-la passer</p>	PAS D'UTILISATION	<p>Présenté AGITE au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au concurrent le moins rapide lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler 	<p>Présenté AGITE par le D.C.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gardez votre ligne vous allez être doublés avec un ou plusieurs pilotes
 <p>Présenté AGITE au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lors de l'ouverture de piste par la voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve, pour indiquer que tout est OK au poste • Indique le départ d'un tour de chauffe ou le début d'une séance d'essais si la D.C. le juge nécessaire • Fin de zone neutralisée ou durant 1 tour pour indiquer un retour de la piste à son état d'origine. • Relance après Safety-Car 	<p>Présenté AGITE au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lors de l'ouverture de piste par la voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve, pour indiquer que tout est OK au poste • PAS D'UTILISATION après un drapeau jaune, sauf en endurance 	PAS D'UTILISATION	<p>Présenté AGITE au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lors de l'ouverture de piste par la D.C. pour signaler que tout est OK au poste. • Présenté depuis la voiture de D.C. lors de la redescente des concurrents en fin d'essais ou de montées depuis la ligne d'arrivée vers la ligne de départ. • La voiture de D.C. agit en serre-file 	<p>Présenté AGITE au poste commissaire et la D.C.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fin de zone neutralisée. Ce drapeau peut être utilisé pour indiquer le début d'une séance d'essais ou le départ des tours de formation. • Retour de la piste à état normal (après présentation d'un drapeau changement d'adhérence, voir ci-dessous)
 <p>Présenté AGITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné. • En secteur aveugle ce drapeau pourra dans ce cas précis, être remplacé par un drapeau jaune 	<p>Présenté AGITE au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné. <p>Présenté FIXE au poste commissaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande d'assistance médicale 	UTILISATION FACULTATIVE	<p>Présenté AGITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné 	<p>Présenté AGITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Présence d'un kart au ralenti sur la piste

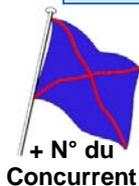
CIRCUIT ASPHALTE	CIRCUIT TOUT-TERRAIN	RALLYE	COURSE DE COTE SLALOM	KARTING
 <p>Présenté FIXE au poste commissaire • Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste dans la zone en aval du poste au maximum durant 4 tours. • Est présenté accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le début d'une averse • Il n'y a pas lieu de présenter un drapeau vert dans le secteur aval de celui où ce drapeau est présenté.</p>	<p>Présenté FIXE au poste commissaire durant 1 tour • Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence QUE sur les parties revêtues des circuits tout-terrain</p>	<p>PAS D'UTILISATION</p>	<p>Présenté FIXE au poste commissaire • Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste dans la zone en aval du poste. • Est présenté accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le début d'une averse • Il n'y a pas lieu de présenter un drapeau vert dans le secteur suivant de celui où ce drapeau est présenté</p>	<p>Présenté FIXE par la D.C. • Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste. • Est présenté accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le passage d'une averse • Ce drapeau est présenté au moins durant 4 tours ou jusqu'au moment où le revêtement redevient normal. (Si retour de la piste à état normal, présentation du drapeau vert, voir ci-dessus)</p>



FLECHE - (Dimensions Panneau : 60x40cm)

• Utilisée en complément du drapeau jaune et présentée depuis le poste signaleur, elle indique aux concurrents, le coté libre de piste à emprunter, lors d'un accident, d'une intervention sur la piste ou ses abords,
NB : Pointe dirigée vers le bas, le concurrent doit se diriger et /ou se maintenir au centre de la piste

AUTRE DRAPEAU UTILISE AU KARTING



• Arrêt pour un Pilote avant qu'il ne soit doublé ou aussi quand il a été doublé.
 • Ce drapeau ne peut être utilisé que si le Règlement Sportif du Championnat, de la Coupe ou du Trophée, ou le Règlement Particulier de la Compétition le prévoit.

PRESENTATION DES DRAPEAUX

- Pour être efficace un drapeau devrait pouvoir être présenté en cas d'évènement(s), en quelques fractions de secondes. C'est d'ailleurs ainsi que l'on remarque le signaleur attentif et concentré sur ce qui se passe sur la piste et/ou ses abords.
- Un drapeau ne doit donc pas être posé à terre ou appuyé contre le rail, mur... etc. car en cas d'urgence, le signaleur perdra du temps pour s'en saisir.
- De même, le signaleur évitera de laisser flotter un drapeau au vent un drapeau. Cela pourrait laisser penser à un pilote, voire au signaleur d'un poste proche qu'un drapeau va être déployer et qu'une action pourrait être en cours



- Le drapeau doit être placé sous le bras, le tissu plié tenu par deux doigts de la main droite, l'autre maintient l'extrémité du tissu. Lorsqu'il faut déployer le drapeau, les poignets se décroisent, les mains se tendent.
- Présenter un drapeau fixe ne signifie pas que l'on doit laisser flotter le tissu au vent. Il faut s'assurer que le tissu est bien tendu pour présenter aux pilotes la plus grande surface possible
- Un drapeau doit être agité suivant la forme d'un « 8 » en un grand mouvement ample pour éviter que le tissu ne s'enroule autour du manche



PENDANT LA COMPETITION

□ CIRCUIT ASPHATE ET/OU TOUT TERRAIN

Avant le départ de la première séance d'essais ou de course, le directeur de course fait le tour du circuit dans la voiture de direction de course avec le drapeau national, cela se dit : **Ouvrir la piste à la compétition**

Au passage de la voiture les signaleurs de chaque poste doivent présenter le drapeau **VERT** agité.

□ RALLYE

Avant le départ des premières voitures, une voiture « Tricolore » s'assurera que tous les dispositifs sont en place

Elle sera suivie par un cortège de voitures « Officielles » dont le rôle est décrit ci-après

VOITURE	IDENTIFICATION	FONCTION	HEURE PASSAGE
TRICOLORE	Panneaux de portière	Vérifier la mise en place des dispositifs et fermer la route	Avec voitures VIP : H-90' à H-75' Sans voitures VIP : H-75' à H-60'
AUTORITE ORG. TECHNIQUE	Panneaux de portière	Evoluer en complément du véhicule tricolore. Vérifier et attester de la conformité de tous les dispositifs de sécurité humains et matériels tels que mentionnés dans le dossier de sécurité présenté en préfecture	Avec voitures VIP : H-60' Sans voitures VIP : H-45'
OBSERVATEUR	Panneaux de portière	Etablir un rapport sur l'organisation du rallye	Avec voitures VIP : H-60' Sans voitures VIP : H-45'
V.I.P.	Panneaux de portière	VIP: Regrouper les différents véhicules liés à la promotion (invités, partenaires, publicité, véhicules de série en démonstration, ...).	H-50'
INFO SONO / SECURITE	Panneaux de portière	Rappeler de manière sonore les consignes de sécurité à l'égard du public et donner des informations relatives à la compétition.	Avec voitures VIP : H-30' Sans voitures VIP : H-30'
000 & 000	Equipés de gyrophare ou de rampe lumineuse Panneaux de portière	Vérifier le dispositif général, du fonctionnement des CH et des CP, de la sécurité du public.	Avec voitures VIP : H-30' à H-25' Sans voitures VIP : H-30' à H-25'
0 (Peut être configuré « Course »)	Equipés de gyrophare ou de rampe lumineuse Panneaux de portière	Annonce le passage imminent de la première voiture de course Même si configuré course, aucun temps ne doit être donné à l'équipage.	Avec voitures VIP : H-5' à H-10' Sans voitures VIP : H-5' à H-10'
1ere VOITURE	Panneaux de portière (N° Concurrent)		Avec voitures VIP : H Sans voitures VIP : H
VOITURE BALAI /DAMIER	Panneaux de portière	Ferme la route de course la compétition. Ramasse le matériel et les rapports	Après le passage de la dernière voiture

Préalablement à ces véhicules d'encadrement, l'organisateur technique s'assurera par le biais de ses équipes que les dispositifs d'implantation sont conformes au dossier de sécurité.



* **SIGNALISATIONS DES CONTROLES**

- Même si le rôle du commissaire est plutôt limité dans l'implantation des panneaux, il est néanmoins important d'en connaître les règles qui régissent leurs usages

SIGNALISATIONS DES CONTROLES									
Début zone de contrôle			Arrêt obligatoire				Fin de zone de contrôle		
	SENS DU PARCOURS 5 mètres ou 25 mètres mini				SENS DU PARCOURS 5 mètres ou 25 mètres à 50 mètres				
PARC FERME DE DEPART							Sortie		
		PARC FERME DE FIN D'ETAPE					Entrée		
			PARC D'ASSISTANCE <small>(Pas de fin de zone en Championnat du Monde des Rallyes)</small>						
		PARC FERME DE REGROUPEMENT							
			ASSISTANCE			REGROUPEMENT			
		REGROUPEMENT			ASSISTANCE				
SIGNALISATION POUR UNE EPREUVE SPECIALE									
	500 Mètres Max			50 à 200 Mètres			EPREUVE SPECIALE		
EPREUVE SPECIALE			200 à 500 Mètres + Lampes à Eclats ou tout autre dispositif lumineux visible de jour			500 Mètres Max			
CONTROLE DE PASSAGE									
LIAISON						LIAISON			

☐ COURSE DE COTE

CONTROLE DES POSTES	La D.C. monte sans présenter de drapeau	Les commissaires ne présentent aucun drapeau, mais se préparent
OUVERTURE DE LA PISTE	La D.C. redescend en présentant le drapeau national 	Les P.K. commissaires présentent le drapeau VERT - Si tout est OK OU Le drapeau ROUGE si poste - NON OK  

⇒ EN CAS DE PROBLEME...

DURANT LES ESSAIS NON CHRONOMETRES	<p>⇒ Si présentation du drapeau JAUNE :</p> <ul style="list-style-type: none"> La voiture est ralentie pour quelques motifs que ce soit, elle devra rejoindre l'arrivée du parcours La voiture a été arrêtée, elle devra rejoindre l'arrivée à vitesse réduite <p>⇒ Dans les deux cas, aucun nouveau départ ne lui sera donné</p>	
DURANT LES ESSAIS CHRONO ET MONTEES DE COURSE	<p>⇒ Si présentation du drapeau JAUNE :</p> <ul style="list-style-type: none"> La voiture a dû ralentir et/ou s'arrêter par respect de la signalisation Celle-ci devra rejoindre l'arrivée sur ordre de la D.C. Après audition des commissaires, le D.C. pourra lui autoriser un nouveau départ 	

OBSTRUCTION TOTALE	<p>⇒ Présentation du « double drapeaux » JAUNE</p> <ul style="list-style-type: none"> Avant l'endroit dangereux si obstruction partielle ou totale de la piste 	<p>Sur une Course de Côte</p> <p>Dans les faits, le drapeau ROUGE ne devrait jamais être présenté, sauf cas extrême :</p> <ul style="list-style-type: none"> Si la piste est TOTALEMENT obstruée Que la voiture se trouve en trajectoire et /ou en feu. Qu'elle présente une menace pour la sécurité des autres concurrents Que le pilote est blessé et nécessite l'intervention des secours
OBSTRUCTION TOTALE OU ACCIDENT GRAVE	<p>⇒ Présentation du drapeau ROUGE :</p> <ul style="list-style-type: none"> Lors la présentation de ce drapeau, les postes étant à vue doivent présenter Cette procédure s'applique depuis le poste où se situe l'accident jusqu'à la ligne de départ 	
DEPASSEMENT D'UN CONCURRENT	<p>⇒ Présentation du drapeau BLEU : Signifie au concurrent le moins rapide qu'il doit se laisser doubler</p>	
CHANGEMENT ADHERENCE	<p>⇒ Présentation du drapeau « Chgt Adhérence » pour une surface glissante quel qu'en soit la cause</p> <ul style="list-style-type: none"> Tenir informé la D.C. 	

⇒ INTERVENTION DE LA DIRECTION DE COURSE

MONTE EN PRESENTANT UN DRAPEAU		<p>⇒ Si obstruction TOTALE de la piste, ou accident grave</p> <ul style="list-style-type: none"> Le drapeau ROUGE doit être présenté depuis le poste où se situe l'accident jusqu'à la ligne de départ 	
REDESCEND EN PRESENTANT UN DRAPEAU		<p>⇒ Les postes ne présentent aucun drapeau,</p> <ul style="list-style-type: none"> Sauf si problème dans un P.K., dans ce cas présentation du drapeau ROUGE 	

⇒ FIN D'UNE MONTEE ET DESCENTE DES CONCURRENTS VERS LA LIGNE DE DEPART

<p>FIN D'UNE MONTEE</p>	<p>La D.C. monte chercher les concurrents en présentant le drapeau ROUGE</p> 	<p>Les P.K. commissaires ne présentent aucun drapeau - En profitent pour vérifier l'état de la piste dans la zone d'action du P.K.</p>
<p>REDESCENTE DES CONCURRENTS APRES UNE MONTEE D'ESSAI OU DE COURSE</p>	<p>La D.C. redescend après le dernier concurrent en Présentant le drapeau VERT La D.C. ferme la marche</p> 	<p>Les P.K. présentent le drapeau JAUNE</p> 

⇒ FIN DE L'EPREUVE

⇒ LE PARC FERME EST SITUE EN BAS DE LA COTE

<p>FIN DE L'EPREUVE</p>	<p>PARC FERME SITUE EN BAS DE LA COTE</p>	<p>La D.C. monte une dernière fois chercher, les concurrents en présentant le drapeau  La D.C. redescend derrière le dernier concurrent. Le drapeau à damiers  Indique la fin de toute partie de l'épreuve La D.C. ferme la marche</p>	<p>Les P.K. commissaires ne présentent aucun drapeau En aucun cas, les commissaires ne quittent leur poste avant le passage de la voiture à damiers ET seulement sur ordre de la D.C. Les P.K. commissaires peuvent présenter TOUS les drapeaux AGITES lors du passage des concurrents</p>
--------------------------------	--	---	--

⇒ LE PARC FERME EST SITUE EN HAUT DE LA COTE

<p>FIN DE L'EPREUVE</p>	<p>PARC FERME SITUE EN HAUT DE LA COTE</p>	<p>La D.C. monte une dernière fois. en présentant le drapeau ROUGE  Après le temps réglementaire de Parc Fermé, le D.C. redescend derrière le dernier concurrent ⇒ Ce drapeau indique la fin de toute partie de l'épreuve </p>	<p>Les P.K. commissaires ne présentent aucun drapeau En aucun cas, les commissaires ne quittent leur poste avant le passage de la voiture à damiers ET seulement sur ordre de la D.C. Les P.K. commissaires peuvent présenter TOUS les drapeaux AGITES lors du passage des concurrents</p>
--------------------------------	---	--	--

⇒ APRES LA COURSE

- Bien sûr, on ne quitte pas son poste avant le passage du drapeau à damiers, même si reconnaissons-le, parfois le temps paraît long, notamment dans le cas d'un parc fermé situé en haut de la Côte alors que le parc concurrent se situe près de la ligne de départ
- On rassemble l'ensemble du matériel pour en faciliter le ramassage ou le rangement
- On nettoie le P.K. (C'est tout de même mieux de laisser l'endroit propre et surtout écolo)
- On remet « la feuille de poste » **complétée (N° licence, N°ASA, présence aux essais, à la course), signée**, ainsi que les éventuels rapports d'incident

DURANT LA COMPETITION - POUR VOTRE SECURITE

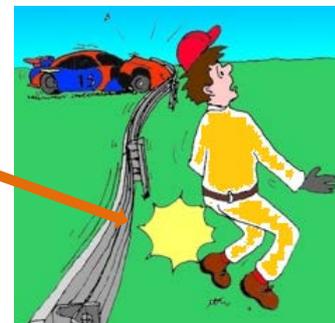
EPREUVES EN CIRCUIT

Nous l'avons déjà évoqué, nous évoluons au sein d'un sport à risques. Soyez donc attentif, vigilant à tout ce qui se passe. Ne vous laissez pas distraire.

Quelques points essentiels à rappeler :

- Toujours regarder les voitures qui arrivent, ainsi vous pourrez prévoir une éventuelle situation à risques, comme un pilote qui freine trop tard (ou pas assez) ou une tentative risquée de dépassement.
- Il est absolument proscrit de tourner le dos à la piste, de s'asseoir alors que les autos évoluent
- De même, vous éviterez de vous appuyer contre une glissière de protection...
...Ou de vous installer dans tout endroit qui pourrait devenir un piège si une voiture venait à sortir, sans vous laisser de possibilité de vous échapper
- Attention aux roues qui poursuivent seules, la course ou aux pièces détachées
- Conservez votre sang froid en toutes circonstances, ne vous précipitez pas, ne vous affolez pas et bien sûr,
- Veillez au strict respect des consignes et à l'application de la réglementation
- Ne vous exposez pas, surtout inutilement
- Ne traversez la piste qu'en cas d'extrême nécessité
- Pour votre sécurité, ne restez pas groupés

DANGER



NE RESTEZ PAS GROUPES

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



**Je prévois également de
quoi me protéger
du bruit**

EPREUVES ROUTIERES

Quelques points essentiels à rappeler :

- Quel que soit votre tenue, les bras et les jambes doivent être couvertes
(La combinaison est un élément de protection individuelle, de distinction et renforcera votre autorité)
- Eviter les tissus synthétiques. Préférer le coton.
- Toujours observer les voitures qui arrivent, ainsi vous pourrez prévoir une éventuelle situation à risques, comme une voiture qui freine trop tard (ou pas assez) et/ou qui dérape.
- Il est absolument proscrit de tourner le dos à la piste, de s'asseoir alors que les autos évoluent, par mesure de sécurité... votre sécurité
Ou de vous installer dans un endroit qui pourrait devenir un piège si une voiture venait à sortir, si vous tentiez de vous échapper, comme vous placer devant un arbre, un ruisseau, un mur, une clôture...etc.

L'organisateur s'est engagé lors de la présentation de son dossier en préfecture, à ce que **TOUS LES POSTES** référencés soient couverts par des commissaires formés et titulaires d'une licence en cours de validité.

- L'organisateur doit vous remettre une fiche signalétique de l'implantation « sécurité » de votre poste, selon les Règles Techniques de Sécurité en vigueur.
- ⇒ Cette obligation contraint entre autres, à affecter les postes **AVANT** le début du rallye et d'indiquer
 - L'emplacement du poste (P.K.) commissaire
 - L'emplacement où le commissaire doit positionner son véhicule de façon sécuritaire.

Nous vous engageons à respecter ces clauses, car en cas d'accidents, des recherches de responsabilités pourraient être engagées
- Lorsque vous arriverez sur les lieux, votre mission est de vérifier, sans délai, qu'il n'y a pas d'incohérence entre l'implantation générale de votre zone et celle représentée sur votre fiche.
- Vous devez **OBLIGATOIREMENT** tenir votre poste à l'endroit indiqué dans le dossier sécurité en excluant toute autre initiative
- ✳ Il ne vous appartient en aucun cas, de modifier l'implantation « sécurité » de votre propre initiative.
Néanmoins, si vous constatez une anomalie, vous devez en informer immédiatement le départ de l'ES qui prendra les dispositions nécessaires en concertation avec l'organisateur technique

A LA FIN DE L'ÉPREUVE

- Bien sûr, on ne quitte pas son poste avant d'en avoir reçu l'autorisation de la direction de course et en toute état de cause, jamais avant le passage du drapeau à damiers, même si reconnaissons-le, parfois le temps paraît long, surtout en fin de journée
- C'est le moment de regrouper l'ensemble du matériel pour en faciliter le ramassage et/ou rangement
- « On » en profitera pour nettoyer le poste (Ou P.K.). C'est tout de même mieux de laisser un endroit propre.
- Pour les épreuves routières, vous profiterez du passage de la voiture « damiers » pour lui remettre les éventuels rapports d'incident que vous n'aurez pas manqué de remplir.
- Ensuite si vous devez prendre la route de course pour repartir, il sera obligatoire de l'emprunter dans le sens de l'épreuve en respectant la vitesse en vigueur et en prêtant attention à toutes les personnes pouvant s'y trouver.

LES MESSAGES RADIO

Nous l'avons vu précédemment, si l'usage de la radio reste sous la responsabilité du Chef de Poste sur circuit asphalté et/ou tout-terrain. Il en va autrement en ce qui concerne les épreuves routières en général.

Le commissaire est « les yeux et les oreilles » d'une direction de course, encore plus dans les épreuves routières où tout système vidéo fait défaut

En cas d'évènement(s) survenant dans la zone d'action d'un P.K., le message « radio » transmis par le commissaire doit être clair, court, précis, ceci afin d'aider le D.C. à évaluer immédiatement une situation et prendre la bonne décision qui s'impose, sans perte de temps.

Ne perdez également pas de vue, qu'une E.S. de rallye ne doit en aucun cas être stoppée.

⇒ **Assurez-vous avant de transmettre un message que personne n'occupe déjà la fréquence**
Que vos informations ont bien été perçues par le « P.C. ou Départ »
Allez directement à l'essentiel

- **PARLEZ DISTINCTEMENT, SANS CRIER**
Crier ne contribuera en rien à mieux vous faire comprendre
Pire, cette façon pourra faire monter la pression auprès du P.C., alors que la situation ne le justifie pas

**JE SUIS, JE VOIS,
JE DEMANDE,
JE FAIS**



☐ LES ÉLÉMENTS IMPORTANTS À TRANSMETTRE

1. JE SUIS



P.C. (Ou Départ) de P.K. xx

Attendre la réponse de la D.C.
Avant de poursuivre

P.C. (Ou Départ) vous invite à transmettre



2. JE VOIS

RAPPEL : Art. 7.5.17.1. Règlement Standard Rallye : Chaque voiture de compétition devra transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins en amont de la voiture, toujours du côté où est positionnée la voiture afin d'avertir les pilotes suivants.

⇒ Ce triangle devra être mis en place même si la voiture arrêtée est hors de la route.



* **Cas n°1 - Une voiture est sortie dans la zone visuelle de votre P.K. Vous vous dirigerez vers elle avec prudence (Attention d'autres concurrents suivent). N'oubliez pas d'emporter drapeau et extincteur.**

- Valider que le triangle de signalisation a bien été (ou est en train d'être) disposé à 50m environ de la voiture
- Se renseigner sur l'état médical de l'équipage
- Qualifier la dangerosité de la position de la voiture après évaluation des risques
- Compléter si nécessaire au moyen du drapeau jaune (Que vous aurez emporté) le dispositif de sécurité en attendant les instructions du PC



**Voiture n° xx :
Précisez le motif**

...est sortie de la route de course
...a tapée
...gène (ou pas)
...se trouve en trajectoire
...prend feu
Elle s'est peut-être tout simplement s'être
arrêtée sur problème(s) mécanique(s).
A vous d'aller vous renseigner sur les causes !!



P.C. (Ou Départ) de P.K. xx

**P.C. (Ou Départ) vous
invite à transmettre**



RAPPEL : Assurez-vous, régulièrement que le directeur de course à bien reçu votre message. La transmission radio peut avoir été parasitée

* **Cas n°2 - Une voiture est sortie hors de champs visuel de votre P.K. (zone comprise entre le poste précédent et le suivant ou entre le départ et le poste suivant ou le point stop et le poste précédent)**

- Attendre avant de faire mouvement, les instructions du P.C.
- N'oubliez pas d'emporter avec vous drapeau et extincteur, ainsi qu'une lampe si épreuve nocturne
- Restez vigilant et prudent (particulièrement sur les épreuves nocturnes) sur le parcours vous séparant de la voiture ; L'épreuve n'est pas arrêtée, d'autres voitures arrivent.
- Mission prioritaire en arrivant sur les lieux :
 - Valider que le triangle de signalisation a bien été (ou est en train d'être) disposé à 50m environ de la voiture toujours du côté où est positionnée la voiture afin d'avertir les pilotes suivants.
 - Se renseigner sur l'état médical de l'équipage
 - Qualifier la dangerosité de la position de la voiture après évaluation des risques
 - Compléter le dispositif de sécurité avec le drapeau, sans s'exposer, en attendant les instructions du P.C.



* **Dans tous les cas, le commissaire doit faire dans les plus brefs délais un compte-rendu de la situation, par radio au P.C.**

Le P.C. pourra demander au commissaire d'attendre l'arrivée des secours, d'agir en fonction de la situation, d'utiliser en fonction de la situation, le drapeau jaune agité ou disposé en fixe (Sur un talus, par exemple) ou de retourner à son poste

Avant de retourner à son poste, le commissaire devra impérativement en avoir reçu la consigne par le P.C. ou le D.C. du départ.

- Le commissaire pourra sur demande du P.C. établir ultérieurement un rapport écrit
- Chaque voiture de compétition aura à son bord une « croix ROUGE » et un signe « OK » VERT.
- La présence d'une lampe de poche est également recommandée.
- En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, la « croix ROUGE » devra si possible être montrée immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
- En cas d'accident ne nécessitant pas une intervention médicale immédiate, le signe « OK » devra être clairement montré par un membre de l'équipage aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
- Si l'équipage quitte la voiture, le signe « OK » devra être affiché de manière à être clairement visible des autres concurrents.



L'équipage doit informer le plus tôt possible par téléphone le PC course sur la ligne d'urgence spécifiée sur le carnet de Bord de la situation.

* **En cas de sortie de route, le départ après que vous lui ayez communiqué le n° de la voiture souhaitera toujours prioritairement connaître l'état du pilote ou de l'équipage, surtout s'il y a eu « choc »**



Etat de l'équipage

...sorti seul de la voiture
...ou non
...il y a un (ou des) blessé(s), même léger(s)

**PK xx de P.C. (Ou Départ)
Bien reçu**



* **En fonction de la précision des informations que vous lui aurez communiqué, le départ estimera peut-être nécessaire d'acheminer les secours.**



Il y a d'autres blessés

Situation rare, heureusement, mais fatalement dramatique...

- * Attention de ne pas vous laissez influencer par l'environnement humain.
- * Le directeur de course d'après les données de vos messages (factuels) est seul à prendre une décision.
- * Rappelez-vous que vous n'êtes pas habilité à stopper une E.S. Il est préférable de laisser autant que possible passer vers l'arrivée, les concurrents déjà partis, afin de ne pas bloquer ou retarder la venue des secours.

⇒ A ce stade, le directeur de course vous demandera certainement de l'appeler sur le n° de portable qui vous a été communiqué lors du briefing, et de rester en liaison avec lui en attendant la venue du Médical

- Conservez votre calme et sang-froid.

3. JE FAIS

- **Panne d'un concurrent sur le bord de la route de course, ou accident léger sans conséquence**

Bien entendu, vous vous serez identifié comme au paragraphe 1 (JE SUIS)

Et décrit la situation comme au paragraphe 2 (JE VOIS)



Je m'assure que l'équipage a bien disposé le triangle de signalisation (Règlementairement)

**PK xx de Départ
Bien reçu
Tenez-nous informé de la situation**



- **Un départ de feu survient suite à un accident**



**Départ, de P.K. xx, départ de feu sur voiture n°xx
Je suis en mesure de maîtriser le sinistre**

**PK xx de Départ
Bien reçu. Tenez-nous informé de la situation**



- **Evolution de situation**



**Départ, de P.K. xx, Feu dans la voiture n° xx
Je ne suis pas en mesure de maîtriser le sinistre**

PK xx, Bien reçu, nous faisons partir les pompiers



- **Durant ce temps, vous devez tout mettre en œuvre pour faire passer les concurrents suivants arrivants dans la zone de votre P.K. afin de faciliter la venue des pompiers, jusqu'à vous**
- **Conservez à l'esprit qu'une E.S. de rallye ne doit pas être stoppée**



Je relève et indique les n° des concurrents gênés ou stoppés durant ce temps

4. JE DEMANDE

Les motifs peuvent être aussi nombreux que variés :



Vous pouvez réclamer une interruption de départ pour :

Pour demander à laisser circuler des professionnels dont la présence est requise, tel que :

- Médecin / vétérinaire
- Infirmier

Voire pour d'autres motifs d'urgence, n'ayant aucun lien avec l'épreuve

- Pompiers
- Ambulance

Ou dont le déplacement sur une partie de l'épreuve est planifié :

- Facteur
- Livreur

**TOUJOURS DANS LE SENS DE L'ÉPREUVE
Ou pour faire traverser une intersection**

**Dans tous les cas, vous n'autoriserez en
aucun cas, à quiconque de s'engager à
contre sens sur l'épreuve**

⇒ **N'oubliez pas, qu'entre le moment où le directeur de course, vous annoncera l'interruption de départ, il y aura encore des voitures en train de rouler sur E.S. entre vous et le départ.**

Ne laissez personne traverser ou emprunter la route de course passer durant ce temps

- **Bien souvent l'organisateur aura été prévenu de certains de ces mouvements avant l'épreuve et vous aura communiqué l'information lors du briefing.**

EN CAS DE GROS ÉVÈNEMENTS

Certains évènements importants à dramatiques, pouvant se dérouler dans la zone d'action de votre P.K., méritent plus de confidentialité

- Les informations que vous serez amenés à transmettre à la D.C. n'ont pas de nécessité d'être entendues par les spectateurs se trouvant à proximité
- Ni par des personnes éventuelles, « branchées » sur le même canal radio que vous (Assistance, presse...)

Il vous sera donc recommandé, **UNIQUEMENT** dans ce cas précis, de contacter la D.C. par téléphone (GSM)

A cette fin, des numéros d'appels vous ont été transmis avec votre dossier lors du pointage. Prenez en connaissance !!

DIVERS

Durant l'épreuve tenir :

Une feuille de pointage des voitures pour s'assurer que toutes les voitures annoncées par le départ sont bien passées à votre P.K.

RAPPORT ECRIT

- Si la rédaction d'un rapport circonstancié d'incident/accident reste sur circuit asphalté et/ou tout-terrain, de la responsabilité du chef de poste, il en va tout autrement en ce qui concerne les épreuves routières où vous ferez régulièrement office de « Chef de Poste » dans un P.K.. Il est donc important de savoir comment rédiger un rapport.
- Si évènement est survenu dans la zone d'action de votre P.K., dans le prolongement de votre rapport oral, il est probable que la direction de course vous demandera la rédaction d'un rapport écrit. (Les paroles sont volatiles).

- La rédaction du rapport :

Certains critères comme le nom de l'organisation, ASA, date... peuvent déjà avoir été imprimés. Si tel n'est pas le cas, ce sera à vous de le faire.

Il ne vous reste dans un premier temps qu'à compléter les champs proposés (Nom, prénom, n° licence, nom ou n° du P.K....)

Ensuite il vous faudra relater les faits, factuellement, par des phrases courtes (Peu importe les fautes d'orthographe) mais rédigé lisiblement Sans rature.

Notez la chronologie de l'accident :

- A quelle heure (h : mm) avez-vous vu le début de l'action. (ou à quelle heure vous a-t'on prévenu).
- Que s'est-il passé (h : mm), N° de la (ou des) voiture(s) impliquée(s), description factuelle de l'incident, état de l'équipage ou du pilote
On ne juge pas, on ne prend pas partie. (JE VOIS)
- A quelle heure (h : mm), vous avez informé le P.C. de l'incident
- A quelle heure (h : mm), avez-vous débuté votre intervention, quelles actions avez-vous mené (Drapeau, coupe-circuit, extincteur, canalisation des autres concurrents...) (JE FAIS)
- A quelle heure (h : mm), le P.C. vous a communiqué ses instructions. Qu'elles étaient-elles
- A quelle heure (h : mm), avez-vous demandé... (interruption temporaire des départs, des moyens d'intervention (Plateau, pompiers, médical)...) (JE DEMANDE)
- A quelle heure (h : mm), avez-vous prévenu le P.C. que la situation était redevenue « normale » à votre poste

Ne pas oublier de noter les dégâts intéressants au premier chef l'organisateur, liés à l'incident tel que mur défoncé, clôture arrachée, poteau téléphonique cassé...extincteur(s).

- Exécution du croquis :

Le croquis vient préciser votre description des faits. Songez que votre rapport sera lu et analysé par des personnes qui n'ont pas assisté à l'évènement et amenés à juger, prendre des décisions parfois lourdes de conséquences

- Il doit être dessiné d'une manière ample. Le cartouche réservé à cet effet vous offre suffisamment de place

- Le sens de l'épreuve doit y figurer ainsi que l'implantation de votre P.K., si l'incident s'est déroulé à proximité
- Doivent être reproduit bien entendu le tracé de la route, les obstacles heurtés, les éventuelles zones public
- Dans quelle position et où se trouvait la voiture au moment votre arrivée (à moins que vous ayez assisté à la totalité de l'incident)
Indiquez la position des autres concurrents si plusieurs sont impliqués

- Là également les ratures sont à éviter.
- Pour que votre rapport soit valide, n'oubliez pas de la signer

NB : Suivant les organisations, il peut y avoir plusieurs modèles de rapport. Néanmoins, les différences sont minimes. Vous vous y retrouverez vite.

☐ QUELQUES CONSEILS

- Avant le départ de l'épreuve, après avoir reconnu les limites de votre poste (Cas d'une Course de côte), après avoir installé votre matériel, rien ne vous interdit, au calme, de préremplir votre rapport et dessiner les contours du poste.
Ce sera toujours « ça » que vous n'aurez pas à traiter ensuite et sans le stress.
 - **Avant de coucher sur ce rapport, les circonstances de l'incident/accident :**
 - Rédigez sur un papier libre, ce que vous souhaitez décrire. Vous pourrez ainsi rayer, raturer, recommencer...etc. autant que vous voulez.
 - Une fois, le texte factuel qui vous convient est prêt, reportez-le sur votre rapport.
 - Idem en ce qui concerne le croquis.
- ⇒ Imaginez-vous quelques instants dans la « peau » d'une personne qui n'a pas vu ou subit l'évènement en direct, mais qui devra statuer, juger.
- ⇒ Facilitez-lui la compréhension sur les circonstances de l'incident/accident, voire de quelle façon, il a été traité, sans omettre la chronologie horaire (Heure de début de l'évènement, à quelle heure vous avez informé le départ, de vos actions menées D'où l'importance d'avoir une montre à l'heure
- ⇒ Vos explications écrites doivent donc se compléter par le croquis
- **RAPPEL :** N'oubliez pas que pour valider votre rapport, il est impératif de le signer.
 - Enfin, ne cherchez pas dans la rédaction de votre rapport, de difficulté(s) où il n'y en pas. Il vous est juste demandé de relater ce que vous avez vu et fait.

FFSA		RAPPORT INCIDENT		Logo ASA./ Ecurie	
Nom de l'épreuve :				Rapport n° :	
A.S.A. Organisatrice :					
NOM :		Prénom :		Signature :	
Licence n° :		Type :		ASA :	
N° E.S. :		Nom de l'E.S. :			
Rapport transmis à la Direction de Course le : à :					
- Conditions atmosphériques au moment des faits : Jour : <input type="checkbox"/> - Nuit : <input type="checkbox"/> (Cochez les cases correspondantes)					
Soleil : <input type="checkbox"/> - Pluie : <input type="checkbox"/> - Brouillard : <input type="checkbox"/> - Nuageux : <input type="checkbox"/> - Verglas : <input type="checkbox"/> - Autre :					
Etat de la route de course au moment des faits :					
Contrôle Horaire : <input type="checkbox"/> - Départ E.S. : <input type="checkbox"/> - Arrivée E.S. : <input type="checkbox"/> - Point Stop E.S. n° : <input type="checkbox"/> (Cochez la case correspondante)					
Parc Départ : <input type="checkbox"/> - Parc Arrivée : <input type="checkbox"/> - Parc regroupement n° : <input type="checkbox"/> - Parc Assistance : <input type="checkbox"/> - Contrôle Passage n° : <input type="checkbox"/>					
N° P.K. : <input type="checkbox"/> - Autre :					

- ✓ Renseignez le nom de l'épreuve
- ✓ Quelle est le nom de ASA organisatrice ?
- ✓ Si ce critère existe, renseignez le n° du rapport
- ✓ Inscrivez votre nom et prénom
- ✓ Inscrivez votre n° de licence ainsi que votre code ASA (Ou ASK)
- ✓ Sur quelle E.S. vous vous trouvez, renseigner le nom de cette E.S. le cas échéant (Facultatif)
- ✓ Pour que votre rapport soit valide, n'oubliez pas de le signer
- ✓ N'oubliez pas de dater votre rapport et de l'horodater
- ✓ Quelles étaient les conditions atmosphériques au moment de l'évènements ? Je coche en fonction
- ✓ Tout comme l'état de la route de course ?
- ✓ A quel poste (ou P.K.) étiez-vous affecté au moment de l'évènement ? Je coche en fonction

Heure Incident	N° Voiture(s) Impliquée(s)	Description factuelle des faits (Rédigez lisiblement)	Heure D.C. informée
		<p>✓ A quelle heure et minutes, l'évènement a débuté ?</p> <p>✓ Quel(s) est (sont) le(s) n° de voiture(s) impliquée(s) ?</p> <p>NB : Il peut s'agir d'un évènement autre, lié à l'épreuve, mais n'impliquant pas un incident de voiture</p> <p>✓ Description par des phrases courtes, des faits. Je reste factuel</p> <p>✓ Je détaille chronologiquement chaque action et ce qui se passe</p> <p>✓ A quelle heure et minutes ai-je informé la DC, de la chronologie de l'évènement par radio ?</p> <p>Suggestion : Afin d'éviter des ratures qui pourraient rendre mon rapport inexploitable, je m'essaie sur une feuille de papier libre avant de recopier mon texte sur ce présent rapport</p> <p>Afin de limiter ma description des faits et empêcher quelqu'un d'ajouter d'autres éléments qui pourrait rendre ce rapport invalide, je limite mon texte par :</p> <hr/>	

RAPPORT INCIDENT

Dégâts intéressants l'Organisateur :

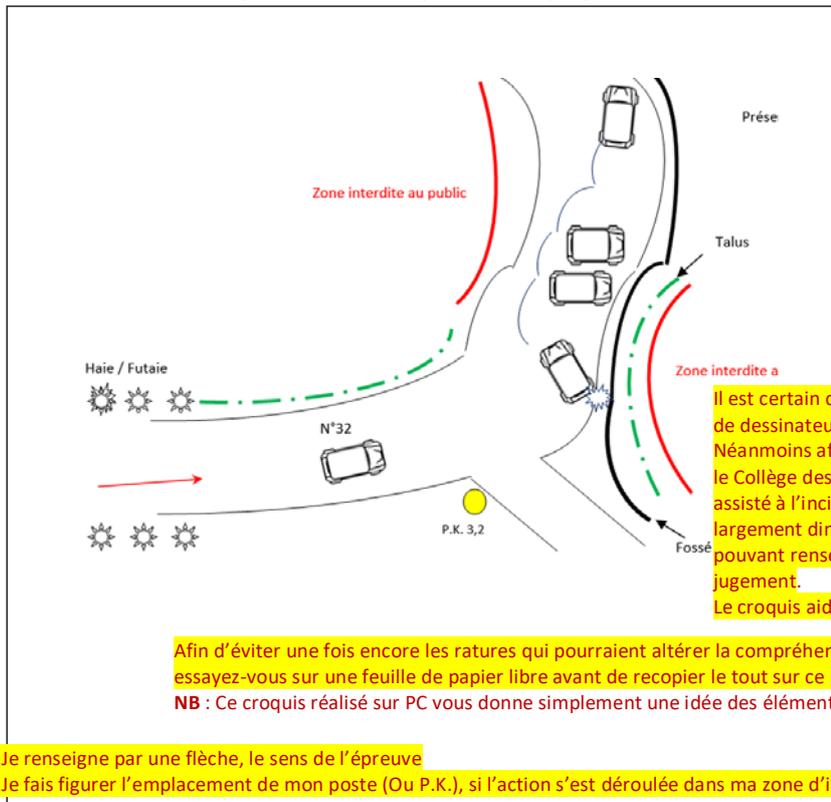
Murs / glissière / talus : (Indiquez NEANT si rien) <input type="text"/>	Extincteur : (Indiquez NEANT si pas d'utilisation) ⇒ Eau <input type="checkbox"/> - poudre <input type="checkbox"/> - CO ² <input type="checkbox"/> Nombre percuté / utilisé : <input type="text"/> <input type="text"/>
Autre(s) protection(s) : (Indiquez NEANT si Rien) <input type="text"/>	Produit dispersant : (Indiquez NEANT si pas d'utilisation) <input type="text"/>
Autres : <input type="text"/>	Divers : <input type="text"/>

Il est important de considérer ce chapitre, car il concerne l'organisateur et les assurances

✓ Si rien n'a été dégradé, cassé ou utilisé, notez « Néant » dans les champs non concernés

CROQUIS

(Doit être exécuté sans rature - Ne pas oublier le sens de l'épreuve)



Il est certain que tout de monde ne possède pas forcément un talent de dessinateur. Néanmoins afin d'être mieux appréhendé et exploité par la D.C. et le Collège des CS, qui ne se trouvaient pas sur place et n'ont par conséquent pas assisté à l'incident, pour une meilleure compréhension, votre croquis sera largement dimensionné afin de pouvoir y incorporer les éléments importants pouvant renseigner, aider ces personnes dans une prise de décision et/ou jugement.

Le croquis aide à préciser la description des faits que vous aurez rédigé ci-dessus.

Afin d'éviter une fois encore les ratures qui pourraient altérer la compréhension et rendre ce rapport inexploitable, essayez-vous sur une feuille de papier libre avant de recopier le tout sur ce présent rapport

NB : Ce croquis réalisé sur PC vous donne simplement une idée des éléments devant figurer sur votre rapport

- ✓ Je renseigne par une flèche, le sens de l'épreuve
- ✓ Je fais figurer l'emplacement de mon poste (Ou P.K.), si l'action s'est déroulée dans ma zone d'intervention

L'INCENDIE

La prévention incendie consiste à prévenir un risque d'incendie, soit en empêchant son existence ou en limitant par tous les moyens possibles sa propagation

C'est également donner une alerte rapide afin de permettre une intervention efficace tout aussi prompte.

Avec les matériaux modernes et les carburants, un feu se développe très (trop) vite. Plus il sera traité tôt, plus il aura une chance d'être circonscrit.

⇒ Un dicton dit :

Un VERRE D'EAU à la 1ère minute



1 verre d'eau

Un SEAU D'EAU à la 2ème minute



d'eau

Une TONNE D'EAU à la 3ème minute



1 citerne d'eau

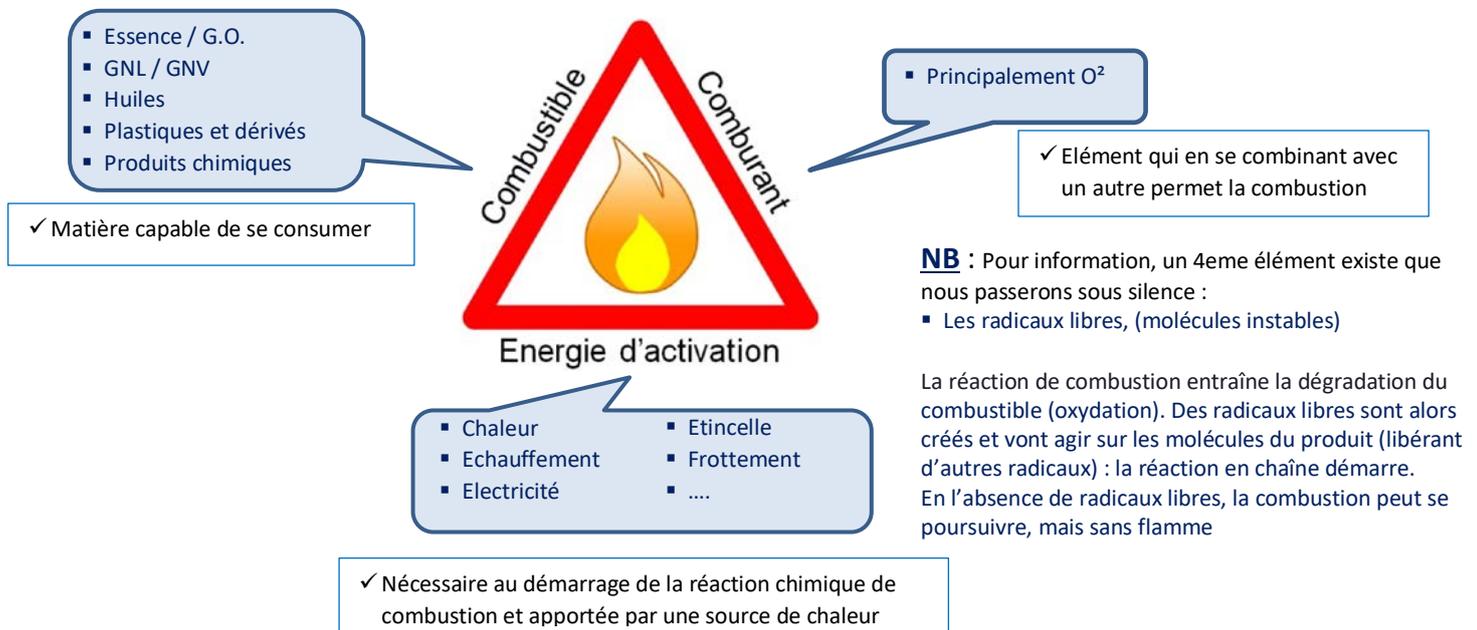
L'incendie se classe toujours parmi les premières causes dans l'accidentologie mondiale du sport auto

□ LE TRIANGLE DU FEU

- Le « **TRIANGLE DU FEU** » est une figure géométrique simple qui aide à comprendre le mécanisme de la combustion.
- Supprimer ou agir sur l'un des éléments du triangle du feu, favorise l'extinction de l'incendie ou tout du moins en atténue les effets.
 - ✓ Oter le combustible facilite l'extinction par manque de matières à brûler ;
 - ✓ Agir sur le comburant (l'oxygène de l'air) facilite l'extinction par étouffement ;
 - ✓ Retirer l'énergie d'activation stoppe le développement du feu par refroidissement.

Par exemple :

- Projeter de l'eau sur le combustible (bois) éteint le feu.
- Recouvrir une friteuse en feu avec une serpillière légèrement humidifiée étouffe le foyer d'incendie.
- Retirer l'allumette enflammée en contact avec la bûche de bois ne va peut-être pas éteindre le feu mais ce geste va contribuer à enrayer l'activation du feu et par voie de conséquence son développement.



LA SUPPRESSION DE L'UN DE CES 3 ELEMENTS ENTRAINE L'EXTINCTION

□ L'ÉVOLUTION D'UN FEU EN QUELQUES SECONDES... PROPAGATION CROISSANCE

ECLOSION : L'incendie est le résultat d'un développement dans le temps et dans l'espace d'un départ de feu

- Phase 1 : L'éclosion :** Sous l'action de sources de chaleur quelconque (étincelle, échauffement électrique ou mécanique...), il y a début de combustion.

Pas encore de flammes, mais de la fumée peut être produite.

L'élévation de température du local est quasiment nulle. La durée de cette phase est très variable.

- **Phase 2 : La croissance** : Le départ de feu est généralement localisé. Ex : un court-circuit dans un boîtier électrique situé dans le compartiment moteur
Le feu se limite au boîtier. La température dans le boîtier est très élevée.
Par le rayonnement les éléments combustibles voisins s'enflamment de proche en proche.
Le feu s'amplifie.
Les fumées envahissent progressivement l'espace.

- **Phase 3 : La propagation** : De part une combustion progressive ; Le foyer, par différents vecteurs de propagation, va s'étendre rapidement à l'intérieur du compartiment, puis en raison de son importance et sa virulence, sera susceptible de déborder et se communiquer au véhicule entier. **EN QUELQUES SECONDES...**

⇒ Un **incendie** est un **feu** non maîtrisé, ni dans le temps, ni dans l'espace. La caractéristique d'un incendie est de pouvoir s'étendre rapidement et occasionner des dégâts généralement importants. Ses conséquences sont destructrices tant sur l'environnement dans lequel il évolue que sur les êtres vivants qu'il rencontre.

☐ LA PROPAGATION DU FEU

- Il existe 4 grands types de propagation du feu :

LA CONDUCTION :	Il s'agit du mode de transmission de la chaleur dans la masse du matériau (Barre de fer) La transmission de chaleur se fait de proche en proche sans transfert de matière On diminue le phénomène de la conduction par des moyens de prévention (refroidissement)
LA PROJECTION :	C'est un transfert de chaleur par l'intermédiaire de particules incandescentes. Des objets enflammés ou incandescents voyagent dans l'air, portés par le vent s'ils sont légers, soit projetés par une explosion. Ils vont créer de nouveaux foyers distants
LA CONVECTION :	Il s'agit d'un transfert de chaleur par l'intermédiaire des gaz et des fumées produites par la combustion qui, chauds, vont s'élever et rencontrer des obstacles froids.
LE RAYONNEMENT :	Il s'agit d'un transfert de chaleur par l'intermédiaire d'ondes électromagnétiques. Lors de la combustion le corps chauffé émet de l'énergie, sous forme d'infrarouge elle peut être absorbée par un autre corps. Selon la température, la distance et la quantité de particules dans la fumée, elle peut être suffisante pour déclencher à distance une combustion.

☐ LES PROCÉDES D'EXTINCTION

L'extinction des incendies peut être obtenue par différents procédés.

Ces procédés peuvent être employés séparément ou en même temps. Ils agissent dans tous les cas sur au moins un des facteurs de la combustion (Voir une des branches du triangle du feu)

Ainsi l'extinction d'un feu peut être obtenue par :

ACTION SUR L'ÉNERGIE D'ACTIVATION (Température) ⇒ REFROIDISSEMENT	▪ En ramenant le combustible qui brûle au-dessous de sa température d'inflammation. Il s'agit du cas le plus classique d'extinction
ACTION SUR LE COMBURANT ⇒ ÉTOUFFEMENT	▪ L'oxygène étant indispensable à la combustion, il suffit de diminuer le % d'oxygène contenu dans l'air (<à 16%)
ACTION SUR LE COMBUSTIBLE ET LE COMBURANT ⇒ ISOLEMENT (Autre forme d'étouffement)	▪ En empêchant le mélange O ² - vapeurs inflammables de se constituer
ACTION SUR LA RÉACTION CHIMIQUE DE LA COMBUSTION ⇒ INHIBITION	La vitesse de réaction chimique de combustion est entretenue grâce à des porteurs de chaînes (Radicaux libres) L'inhibition consiste à réduire la vitesse de la réaction chimique de combustion par absorption des radicaux libres

LES CLASSES DES FEUX

- Les feux sont classés en 5 catégories d'après l'état du combustible

CLASSE DE FEUX	EXEMPLE	AGENTS EXTINCTEURS	PROCEDES EXTINCTION
CLASSE A (Feux Secs)	Bois Carton Coton Chiffons Certains plastiques 	Eau Eau + Additif (Produit mouillant)	Refroidissement Etouffement Inhibition
CLASSE B (Feux Gras)	Hydrocarbure Graisses Huiles Alcool Solvants 	Mousse CO ² Poudre polyvalente ABC Sable sec Gaz spéciaux (AG55...)	Etouffement Inhibition
CLASSE C (Gaz, Electricité)	Méthane Butane Propane Electricité 	Poudre polyvalente ABC CO ²	Refroidissement Etouffement Inhibition
CLASSE D (Métaux)	Aluminium Sodium Magnésium Phosphore 	Poudre spéciale Sable sec	Etouffement inhibition
CLASSE F (Feux Gras)	Huile végétale Huile animale (Auxiliaire de cuisson) Feu de batterie	Poudre (carbonate de potassium ou Acétate d'ammonium) Mousse à faible foisonnement (RC50)	Etouffement Inhibition

Nous ne considérerons que 3 premiers cas, dans le Sport Auto, en fait les plus courants

LES AGENTS EXTINCTEUR

- Pour chaque **CLASSE** de feu, correspond une catégorie spécifique d'extincteur contenant un « Agent Extincteur » approprié au feu à éteindre. (De faible importance)
- Dans la mesure où plusieurs types d'extincteurs sont à disposition, choisir l'extincteur le plus approprié pour combattre un départ de feu en fonction de son origine

LES EXTINCTEURS A EAU

	<p>Extincteur à eau (Avec ou sans additif)</p> <p>Il est reconnaissable par :</p> <ul style="list-style-type: none"> Sa poignée de couleur BLEU Ou un cerclage couleur BLEU Ou une goupille couleur BLEU <p>Utilisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> Feu de classe « A » Déconseillé sur feu électrique >1000v (Attention aux eaux de ruissellement) Ne pas utiliser sur un feu de magnésium <p>Portée pratique : Environ 2 mètres (Suivant modèle)</p> <p>Autonomie pour un 6 litres : Environ 40 secondes (Ne doit pas être utilisé à - de 0,50 cm de matériaux sous tension. Attention aux eaux de ruissellement)</p> <p>Autonomie pour un 9 litres : Environ 60 secondes (Données constructeur)</p>
---	--

- L'agent extincteur eau et son additif est pulvérisé en très fines gouttelettes grâce à une buse de brumisation.
- L'eau combinée à ses adjuvants anti-feu a une double action :
 - L'eau va d'abord agir en **REFROIDISSANT** le matériau en combustion et ainsi limiter l'effet thermique du feu.

- Ensuite d'autres additifs peuvent être ajoutés pour la rendre plus pénétrante et déposer sur le combustible une fine pellicule dite **AFFF** pour **Agents Formant Film Flottant**.

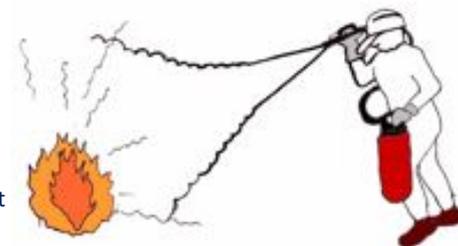
Cet adjuvant « **AFFF** » permet de rompre le triangle du feu en séparant le combustible du comburant, ce qui permet d'endiguer le feu en le privant d'oxygène.

- De plus pulvérisée de façon très diffuse sur la base des flammes, elle produit de la vapeur en rencontrant la chaleur du feu. Cette vapeur aura pour rôle d'éliminer l'air (action d'étouffement)

⇒ L'extincteur à eau + Additif sera employé sur :

- Des feux débutants et/ou de faible intensité.
- En complément d'un extincteur à poudre pour les feux de plus grande importance

- L'extincteur à eau peut être utilisé « en investigation » par les commissaires pour se protéger de la chaleur émise et d'accéder à l'habitacle en créant devant soi, un rideau d'eau rafraichissant et se montre particulièrement efficace lorsque le feu envahit l'habitacle, car la brumisation aura pour effet de diluer les fumées tout en abaissant la température

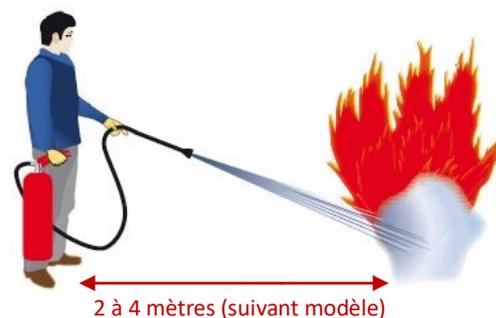


- L'eau + **Additif** reste l'un des moyens d'extinction mis à notre disposition pour traiter un départ de feu survenant sur un véhicule hybride ou électrique (Hors emballement thermique)
Il faut cependant prendre ses précautions au ruissellement de l'eau, car celle-ci reste conductrice.

NB : Cependant, éviter autant que possible, d'utiliser ce type d'extincteur sur un « Brulé ».

En effet, les additifs contenus dans l'eau, ne sont pas recommandés pour d'éventuelles greffes de peaux.

- Plaquez plutôt la victime au sol pour éviter qu'elle n'attise les flammes en courant
- Etouffez les flammes en couvrant la victime d'une veste ou mieux d'une couverture



☐ **EXTINCTEUR A POUVRE POLYVALENTE ABC**



Extincteur poudre polyvalente ABC

Il est reconnaissable par :

Sa poignée couleur **JAUNE**

Ou un cerclage couleur **JAUNE**

Ou une goupille couleur **JAUNE**

Utilisation :

En général la poudre polyvalente pourra être utilisée sur tous les type de feux

Doit être secoué avant utilisation de l'extincteur pour décompacter la poudre

NB : Cette poudre est corrosive, irritante et occasionne de sérieux dégâts aux parties non atteintes

Portée pratique : Environ 3 mètres (Suivant modèle)

Autonomie pour un 9 kg : Environ 40 secondes

- Les **extincteurs à poudre** contiennent une **poudre chimique** qui agit de plusieurs manières, principalement en étouffant le feu et en isolant le combustible.
- Elle est composée principalement (jusqu'à 95 %) de phosphate ou sulfate d'ammonium, de phosphate mono amonique ou de carbamate ou bicarbonate de sodium.

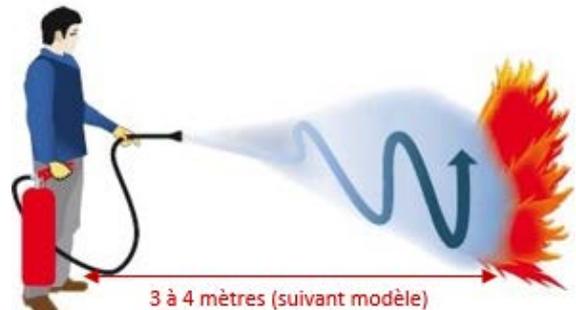
Les sels d'ammonium, outre de dégager du CO2 et d'être de bons inhibiteurs, ont la propriété de fondre sous l'effet de la chaleur et de former à la surface des solides, une couche imperméable vitreuse, les isolant ainsi de l'air

- C'est l'agent extincteur privilégié pour les risques à l'air libre, même s'il considéré aujourd'hui comme étant quelque peu polluant

- Cependant la poudre ABC est très fine et extrêmement corrosive, elle immisce partout et risque de détériorer les circuits électroniques et les mécanismes délicats.
 - ⇒ Elle n'est donc que peu appréciée, malgré son efficacité certaine, par les pilotes qui voient en elle, qu'une source de dégâts supplémentaires.
- Elle ne possède aucun pouvoir refroidissant ; Aussi, un extincteur à eau pourra être utilisé en complément pour refroidir Les masses

Ce type d'extincteur sera dans la mesure du possible, à privilégier lors d'interventions lorsque feu a déjà prend une certaine ampleur (Passage de feu à incendie)

Cette poudre généralement de couleur BLEU, est normalement fluide comme du talc, mais aura fortement tendance à se tasser au fond de la cuve en cas de stockage prolongée.



⇒ **AUSSI, AU MOMENT DE LA MISE EN PLACE DU MATERIEL
SECOUEZ L'EXTINCTEUR, AFIN DE DECOMPACTER LA POUDRE POLYVALENTE
ET LE RENDRE AINSI PLEINEMENT OPERATIONNEL**

☐ EXTINCTEUR CO²



Extincteur CO² (appelé aussi dioxyde de carbone ou neige carbonique) :

Il est reconnaissable par :

Son moulage noir marqué « CO² »

Ou une gouille ou marquage couleur **GRIS** (Ce n'est une règle générale)

Sa forme longiligne (2kg seulement)

Utilisation :

- Sur tous les tous feux d'origine électriques et feux de classe B

Avantage :

- N'occasionne aucun dégât supplémentaire
- Ne craint pas le gel

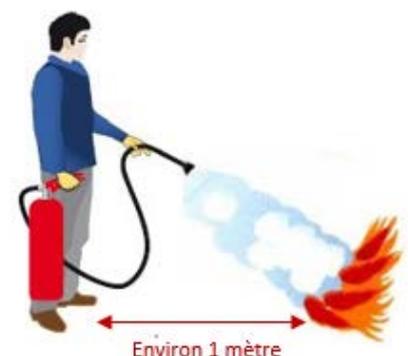
Inconvénient :

- Le gaz carbonique est solidifié par compression. Il est expulsé de l'extincteur à très basse température : - 78° C, ce qui implique une attention particulière lors de son utilisation
- L'extincteur est mal équilibré, ce qui rend son utilisation mal aisée

Portée pratique : Environ 1 mètre

Autonomie pour un 2 kg : Environ 45 secondes

- Un **extincteur CO²** à la forme d'une longue bouteille, avec un diffuseur en cône (le plus souvent) ou quelques fois, proposé muni d'un flexible et tromblon permettant de diriger le gaz. Ils sont le plus souvent proposés sous **format de 2 à 5 kg** mais ils existent également en version **10kg** (Plus rare) ou montés sur un chariot.
- Le **dioxyde de carbone CO₂** (Ou neige carbonique) est un gaz qui a pour action d'**étouffer les flammes** en s'infiltrant partout.
- Il agit **par effet mécanique du souffle** (200Bars) et en **refroidissant** instantanément le produit enflammé. La détente du gaz crée un froid intense (-78°)
 - ⇒ **Une mauvaise utilisation peut causer des brûlures sur la peau et les yeux.**
 - ⇒ Il est prudent d'enfiler ses gants et tenir par sa poignée pour éviter les gelures
- Très apprécié des pilotes, il ne laisse aucune trace et n'occasionne aucun dégât sur le matériel et sur l'environnement.
- Il est le moyen d'extinction le plus efficace sur les feux d'origine électrique
- Cet extincteur commence à équiper les circuits

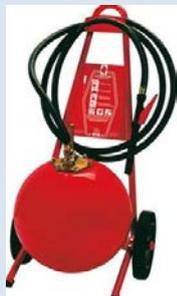


☐ **LES EXTINCTEURS SUR ROUES ET/OU TRANSPORTES**

Ces extincteurs « Grosse capacité » ne se trouvent pratiquement qu'en circuit.

Ils sont généralement mis à disposition dans les postes commissaire ou embarqués dans des pick-up

Ils contiennent 50 Kg de poudre polyvalente « ABC » ou d'eau avec additif



Extincteur 50 kg à poudre polyvalente A.B.C.

Utilisation :

Sur tous les feux

Inconvénients :

- La poudre est très corrosive
- Le nuage de poudre réduit considérablement la visibilité du sinistre.
- La poudre est irritante.
- Elle occasionne de sérieux dégâts sur des parties non atteintes

Portée pratique : Environ 8 mètres

Autonomie : Environ 60 secondes



Extincteur 50 kg à Eau + Additif « AFFF » (Agent Formant un Film Flottant)

Utilisation :

Sur tous les feux :

Portée pratique : Entre 4 et 7 mètres

Autonomie : Environ 60 secondes

⇒ **Principe de la mise en pression au moment de l'emploi :**

- L'ouverture du robinet de la bouteille auxiliaire extérieure libère le gaz propulseur (CO₂), met le réservoir sous pression et permet ainsi l'évacuation du produit.
- Toujours déployer le tuyau avant de mettre sous pression.
Cette dernière a tendance à rigidifier le tuyau sur son support le rendant ainsi difficile à dérouler.
- Attendre quelques instants que l'extincteur monte en pression avant de faire usage de la lance pulvérisatrice.



CES SUJETS VOUS INTERESSENT ET VOUS DESIREZ EN APPRENDRE PLUS, NOUS VOUS INVITONS A CONSULTER ET/OU TELECHARGER :

⇒ **LE SITE www.ffsa.org, onglet « Vie Fédérale » ; « Manuels des Officiels » ;
« Manuel de formation des commissaires »**