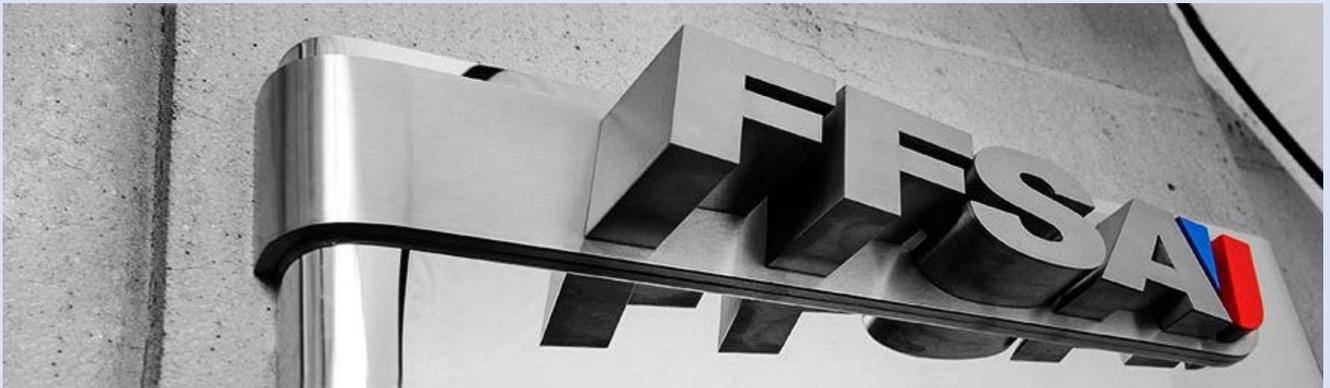


2024

MANUEL FORMATION COMMISSAIRE[®]

6-GESTION D'UN INCIDENT



SOMMAIRE

PREAMBULE	PAGE 03
ATTENTE D'UNE D.C.	PAGE 07
RESPECTER CERTAINES REGLES	PAGE 07
OU SE POSITIONNER EN SECURITE DANS UN POSTE	PAGE 08
LES ACCIDENTS	PAGE 09
QUELQUES INCIDENTS TYPES	PAGE 14



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, posée, 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 :

1. SPORTIF	2. MECANIQUE
3. HUMAIN	4. ACCIDENTEL

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 qualités requises pour gérer une bonne intervention sont :

- ⇒ **Respect des consignes en vigueur, (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 impératif aux signaleurs de demeurer attentifs tant que les autos évoluent, il en est de même pour les commissaires affectés aux interventions, même si ces derniers, en principe, entrent moins souvent en action que les préposés aux drapeaux.

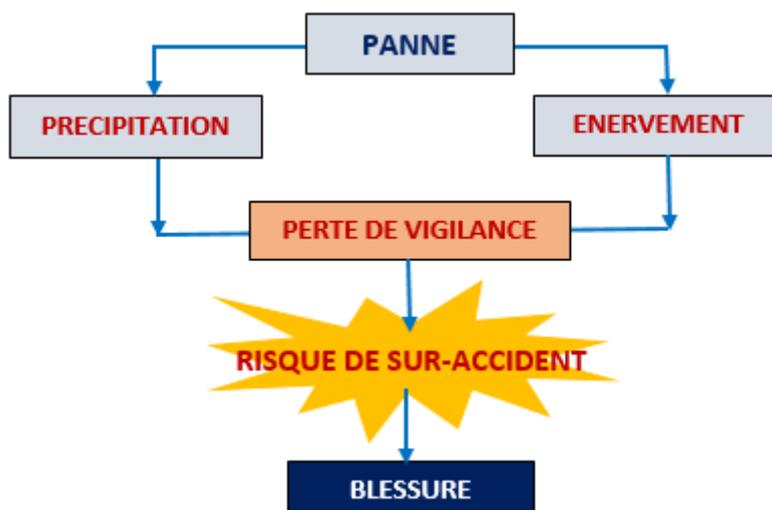
Il est possible qu'aucun incident ne se produise dans un secteur durant une bonne partie de la journée incitant les commissaires à relâcher un peu leur attention.

Cependant, lorsqu'un incident se produit, ils doivent se trouver en capacité d'effectuer dans les plus brefs délais la bonne intervention et de manière efficace.

Rappelons, hélas, que toutes sortes d'incidents peuvent se produire, n'importe quand, souvent à un moment, voire en des lieux où l'on s'y attend le moins ; Lors de tour de reconnaissance, de formation, durant les essais, avant et même parfois après le passage de la ligne d'arrivée... Il convient donc d'être vigilant aussitôt que les autos entrent en piste.

La gestion d'un incident doit systématiquement être 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 liée à un problème mécanique (Panne, crevaison...)

PRINCIPE

- Conserver son calme
- Demeurer courtois en toutes circonstances (Une bordée d'injures soulage peut-être, mais n'encourage pas les échanges)
- Ne traiter qu'avec le pilote
- Ne consacrer que le temps nécessaire à l'incident (Discussions inutiles...)
- Appliquer strictement la procédure
- Ne pas vous laissez influencer dans vos décisions par des éléments extérieurs (Public, assistance...)
- Ne prendre aucune décision qui ne serait pas de votre compétence

POSTE

- Mettre sous protection (Signalisation, déplacement...)
- Informer la D.C. de l'évènement
- Ne pas aider à la réparation
- Mais surveiller la réparation (L'assistance, si présente, a le droit de prodiguer des conseils, mais de ne pas intervenir)

DANS TOUS LES CAS

- Même pour une intervention bénigne, conservez une trace écrite de l'évènement (La mémoire est volatile) en indiquant l'heure, le lieu, l'épreuve.... Et bien entendu, la façon dont vous l'avez traité.

⇒ **D'où l'importance du carnet et du stylo.**

- Si la D.C. vous demande de rédiger un rapport écrit, soyez factuel dans sa rédaction

4. HUMAIN

- Difficile à aborder, car il s'agit là de relationnel avec les spectateurs... voir dans certains cas avec la presse.

GENERALITE

- Votre rôle envers les spectateurs (& presse) doit se limiter au domaine de l'information, de la sensibilisation face à un danger.
- Ne provoquez pas par une attitude non appropriée, ne répondez pas à la provocation
- Inutile de chercher l'affrontement verbal, voire physique. Vous pourriez être tenu pour responsable comme tout citoyen de vos paroles et surtout de vos actes.

Suivant RTS Rallye - Art 5.4. : Concernant le public éventuel, visible de la zone où se situe les commissaires, il sera de son devoir de veiller à leur bon emplacement, selon les spécificités mentionnées dans le dossier de sécurité.

Dans le cas où le public est situé dans une zone interdite et qu'il ne se déplacerait pas à la suite des conseils donné par le commissaire, ce dernier en avertira la direction de course qui pourra annuler l'épreuve spéciale concernée

- * Nous vous recommandons d'informer la direction de course qui prendra les (bonnes) mesures qui s'imposent.

Votre intervention dans ce domaine s'arrête là !!

✿ EN AUCUN CAS, VOUS N'ETES INVESTI D'UN POUVOIR DE POLICE

Votre fonction sportive ne vous accorde aucun droit, ni privilège, dans ce domaine.

PREVENTION

- Etudiez, visualisez les zones à risques
- Portez votre tenue, symbole de votre fonction (Combinaison, chasuble),
- Montrez-vous ; Ayez une démarche assurée. Par votre présence, prouvez que vous êtes maître de la situation
- Agissez dès la première personne en faute ; Ne vous laissez pas déborder et/ou envahir
- Ne criez pas,
- Bien entendu, n'oubliez l'aspect sécurité, restez attentif de l'arrivée des voitures
- Utilisez votre sifflet qu'à bon escient et en extrême limite (Sauf pour informer de l'arrivée d'une voiture)

ACTION

- Une fois encore, n'utilisez votre sifflet qu'à bon escient et en extrême limite. (Sauf pour informer de l'arrivée d'une voiture)
- Déplacez-vous vers la personne en infraction sans manifester aucun signe d'agressivité
- Préparez votre message explicatif (Risque, responsabilité...)
- Demeurez courtois, mais ferme (L'insulte n'a jamais rien résolu)
- Faites constater l'interdiction.
- Informez des risques encourus et leurs conséquences (sans exagération afin de rester crédible)
- Prévenez qu'en cas de non-obtempération, le contrevenant s'expose à une amende de 135€
- 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, sans tarder, n'attendez pas les complications
- 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

- Conservez son calme
- Demeurez courtois
- Isolez le pilote (Eviter l'effet de Groupe)
- Ne traitez qu'avec lui
- Ne consacrez que le temps nécessaire à l'incident (Discussion inutile...)
- Appliquez strictement la procédure
- Ne pas vous laissez influencer dans vos décisions par des éléments extérieurs (Public, assistance...)
- Ne prenez aucune décision qui ne serait pas de votre compétence
- Restez discret sur l'incident (Devoir de réserve)
- Rendez compte par radio à la D.C. de l'évènement.
- Rédigez un rapport écrit si nécessaire, sur demande de la D.C.

DEMANDE D'UN PILOTE

- Ecoutez sa demande (Ne pas hésiter à prendre des notes, la mémoire est volatile)
- Réfléchissez au problème en vous fondant sur vos connaissances dans la réglementation, votre savoir....
- Indiquez la réponse uniquement 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 « commissaire sportif en charge des relations avec les concurrents » (CRAC), si vous n'occupez pas cette fonction (Epreuve régionale)

UN PILOTE EN INFRACTION

- Signalez l'infraction à la direction de course
- Rédigez un rapport écrit circonstancié, si nécessaire, sur demande de la D.C.
Si le pilote est près de Vous, invitez-le à prendre contact avec le « commissaire sportif en charge des relations avec les concurrents (CRAC) si vous n'occupez pas cette fonction (Epreuve régionale)

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

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

- Conservez votre calme
- Recevez et écoutez la demande
- Demeurez courtois, s'énervé n'arrange rien (Bien au contraire)
- Constatez et vérifiez l'erreur, la reconnaître (Si tel est le cas)
- Rectifiez 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 » (CRAC), si toutefois vous n'occupez pas cette fonction (Epreuve régionale)

DANS TOUS LES CAS

- Conservez une trace écrite de l'évènement (La mémoire est volatile) en indiquant l'heure, le lieu, les circonstances....
Ainsi que, bien entendu, la façon dont vous l'avez 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 en général, lié à la sortie de piste d'un pilote 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 PERSONNES S'IMAGINANTS TOUT SAVOIR, TOUT CONNAITRE...**
- ⇒ **DANS CES MOMENTS, IL SERA NECESSAIRE DE PRENDRE SUR VOUS, DE MONTREZ QUE VOUS ETES EN MESURE DE CONTROLER LA SITUATION**
- ⇒ **VOTRE CALME ET SANG-FROID RASSURERONT TOUT LE MONDE**

ACTION

Beaucoup de tâches à effectuer dans un laps de temps restreint

- Par votre calme, montrez à tous que vous maîtrisez la situation
- Veillez que la signalisation adaptée est bien en place.
- Informez avec précision, la direction de course de la situation.
- Ne vous laissez pas influencer dans vos décisions par le public et/ou tout autre personne ne faisant pas partie de l'équipe.
- Installez un périmètre de sécurité (Epreuves routières)
- Attendez la venue du médical et facilitez-lui, l'accès
- Demeurez près du pilote (Ou du membre de l'équipage) pour le réconforter
- Extraction du pilote (Ou membre de l'équipage) uniquement en cas d'incendie ou d'immersion de la voiture

EN ATTENDANT L'ARRIVEE DU MEDICAL

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

- Ne vous laissez pas influencer dans vos décisions par le public et/ou tout autre personne ne faisant pas partie de l'équipe.
- Faites délimiter la zone la plus critique afin d'éviter l'envahissement par les « curieux »
- Surveillez la zone de manière que personne ne touche à rien
- Assurez-vous que les voies d'accès aux secours demeurent libres
- Ne laissez jamais un blessé seul, restez lui parler, le rassurer

A L'ARRIVEE DE L'EQUIPE MEDICALE

Votre action n'est pas terminée pour autant :

- Facilitez leur, l'accès
- Etablissez un rapport oral sur vos dernières constatations
- Laissez travailler l'équipe médicale (Ne vous transformez pas vous aussi, en curieux)
- Faites gérer la circulation des véhicules (Ambulance(s), Voiture « D.C. », véhicule(s) d'intervention, dépanneuse...Etc.)
- Dès que le médecin sur place, prend en charge le blessé, vous devez lui apporter votre concours, si besoin, en lui donnant l'espace de manœuvre nécessaire en écartant avec calme, sans agressivité, les photographes et autres badauds
- Prenez des notes afin de pouvoir rédiger comme il se doit votre rapport écrit.

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

- **DATE / HEURE**
- **LIEU (N° POSTE, N° E.S.)**
- **L'EPREUVE**
- **LES CIRCONSTANCES....**
ET BIEN ENTENDU, LA FACON DONT IL A ETE TRAITE

7. EQUIPEMENT

Les équipiers en position « d'intervenants » disposent de divers outils pour accomplir leur fonction :

- Extincteurs
- Produit absorbant (Sauf rallye)
- Balai(s) (Sauf rallye)
- Sangles, manilles, crochets....
- Gants cuir



A cette liste, il faut d'ajouter certains éléments essentiels à l'équipement du commissaire, motivés par l'apparition de voitures mues par des énergies nouvelles, tel que :

- A minima gants diélectriques ou composites

Ne sachant jamais à quel instant l'usage de ces équipements surviendra, aussi on prendra toujours soin de les conserver « à portée de main ».

Par exemple on emportera toujours en intervention, un extincteur.

N'installez pas de matériel dans une position pouvant se révéler critique. 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

ATTENTE D'UNE DIRECTION DE COURSE

Vous êtes les yeux et les oreilles de la direction de course, en particulier sur les épreuves routières

En tout premier lieu lorsqu'un incident/accident vient de se produire, elle attend de votre part, au travers de votre rapport oral rapide et précis, que vous lui indiquez :

- ⇒ Tout d'abord le numéro de la voiture
- ⇒ Etat du pilote ou de l'équipage :
 - Examen visuel (blesse) ou sort seul de la voiture. D'où intervention médicale possible
- ⇒ Position de la voiture (gêne ou pas, en trajectoire 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 situés à proximité de votre poste
- ⇒ Risques ou non de départ de feux

En fonction de votre analyse et de la qualité des messages que vous lui transmettez, la D.C. sera à même de se faire clairement une idée de la situation et de prendre la décision la plus adaptée à la situation

RESPECTER CERTAINES REGLES

- * 6 règles, au moins, doivent être rigoureusement respectées par les commissaires en charge des interventions :
- ✓ S'assurer que les signaleurs ont pris la mesure de la situation en présentant les drapeaux adéquats
- ✓ Ne pas s'exposer inutilement, se protéger
- ✓ Emporter un extincteur avec soi
- ✓ Ne traverser la piste qu'en cas d'absolue nécessité
- ✓ Ne pas toucher un pilote blessé
- ✓ Informer/rendre compte dans les plus brefs délais

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. L'EXTINCTEUR



- Un commissaire (en général préalablement désigné) 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 avec les conséquences que l'on connaît
- 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, cette situation n'arrive pas qu'aux autres !!

3.NE TRAVERSER LA PISTE QU'EN CAS DE NECESSITE ABSOLUE

Nous l'avons mainte fois évoqué, « ça va vite, très vite » !!

Avec des postes commissaires 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 gravissime sur une auto) pourrait justifier que traversiez la piste avec un extincteur, en renfort (mais toujours sous couvert de drapeaux **JAUNE** agités), avec vigilance et prudence.

4.NE PAS TOUCHER UN BLESSE

Bien entendu, nous avons toujours envie de bien faire et vouloir porter secours à autrui fait partie de nos gènes

Dans le cas d'un pilote blessé se trouvant à bord de sa voiture, Il n'est pas dans les attributions du commissaire, aujourd'hui, d'endosser un rôle de secouriste, (même si vous en avez les compétences dans votre vie professionnelle), encore moins celle du médecin,

✱ En cas d'erreur de jugement, vous risqueriez de devoir faire face à des ennuis d'ordre légal.

En revanche, il est de votre devoir d'informer aussi rapidement que possible, la D.C., tout en conservant votre calme, après examen **visuel** aussi précis que possible, de la situation que :

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

En fonction de votre rapport, cette dernière prendra immédiatement les mesures qui s'imposent et dépêchera, les moyens médicaux.

✱ **CES INFORMATIONS SERONT DE PREFERENCE A TRANSMETTRE PAR TELEPHONE**

DEUX EXCEPTIONS A CETTE REGLE, VOUS AUTORISENT A EXTRAIRE UN PILOTE INCONSCIENT OU BLESSE DE SA VOITURE :

- ⇒ **LA VOITURE S'EMBRASE ET VOUS NE DISEPOZ PAS DE MOYENS D'EXTINCTION SUFFISANTS POUR CIRCONCRIRE LE SINISTRE**
- ⇒ **LA VOITURE VIENT DE DEGRINCOLER DANS UNE MARE OU RIVIERE ET S'IMMERGE**

OU SE POSITIONNER EN SECURITE DANS UN POSTE

- Parce qu'une voiture en perdition peut partir dans 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 à la suite d'un choc antérieur peuvent se détacher de la voiture et voler

✱ Le temps de réaction pour dégager et vous placer en sécurité sera forcément 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 à la suite d'un freinage tardif ou mal évalué, manœuvre d'un concurrent sur un autre...etc.
- De ne pas tourner le dos à la piste et/ou de s'appuyer sur les glissières de protection,
Les glissières de sécurité offrent un sentiment de protection, mais 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.

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

De plus, tout comme le rail, il ne protégera pas contre une voiture qui s'envole, ni des pièces et autres débris, résultant d'un choc

- Evitez de rester groupés, de manière à ne pas être gênés si repli urgent.
- Ne pas se positionner dans des endroits où toute possibilité de s'échapper ou de se replier serait compromise en cas de visite involontaire d'une voiture en perdition

Ainsi, il vaudra mieux éviter d'avoir derrière soi, tout obstacle (Tronc d'arbre, fossé, mur, grillage...)

✱ **C'est au moment de votre prise de poste, qu'il vous faut étudier et envisager toutes ces possibilités.**

Cette observation fait partie de la science du commissaire

- Enfin pour votre sécurité, tant que les voitures évoluent, il est proscrit s'asseoir sur une chaise ou par terre, en bordure de piste. En cas de sortie, le temps de se relever, il sera trop tard...



LES ACCIDENTS

1. LES CAUSES

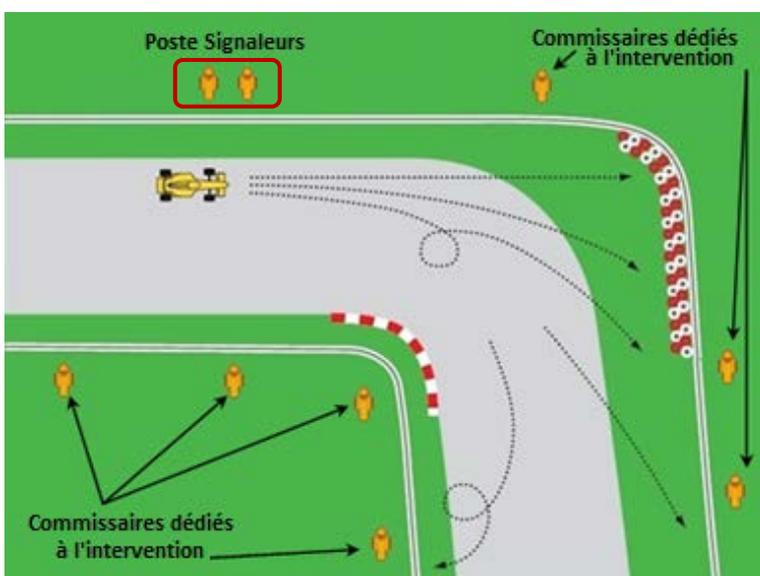
On peut dégager au moins deux grandes causes d'accidents durant les courses automobiles

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

De plus, certains facteurs extérieurs aggravants sont susceptibles de perturber le bon déroulement d'une épreuve

- Produits gras (Huile...)
- Gravier
- 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 du parcours, ou d'une E.S....
C'est pourquoi, il est nécessaire de pouvoir disposer de postes de signalisation et d'intervention à intervalles réguliers, mais principalement dans les zones à risques (virages), car les voitures doivent y ralentir énormément pour changer de direction, ensuite

NB : 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 pour une voiture, « plantée » dans un bac à gravier peuvent s'en approcher. Il est donc inutile de se déplacer 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 engin de manutention ou de levage.

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 du poste de signalisation, toujours attentifs, sont appelés à jouer un rôle primordial 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 pilotes le coté de piste à emprunter.
- ⇒ N'oublions pas qu'un « suraccident » 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 SUR LA NECESSITE D'INTERVENIR

Les commissaires intervenants voulant trop bien faire, ont tendance à se précipiter vers la piste, dès qu'une voiture dérape et s'immobilise. Ils oublient souvent qu'elle est peut-être en capacité de repartir d'elle-même.

Ils se retrouvent ainsi, inutilement exposés à des risques dans le bac à gravier ou sur le bord de la route de course.

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

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

3.2. LA VOITURE REPART AUSSITOT

Si le pilote est en mesure de repartir sans aide extérieure, un commissaire intervenant doit le prendre sous son contrôle, au moyen de signaux manuels, afin de le retenir et lui indiquer sans ambiguïté l'instant 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, à partir du moment que l'on sort du poste.

3.3. APPROCHE DE LA VOITURE

Une voiture ne repart pas ou est accidentée, il est nécessaire d'intervenir rapidement, toujours sans précipitation, en surveillant les autres voitures en approche.

- ⇒ Aussi, avant de s'élancer, il est essentiel de s'assurer que les pilotes arrivant dans votre zone, soient informés de l'incident, autrement dit, le drapeau **JAUNE** agité est-il bien présenté ?
- ⇒ Est-il vraiment nécessaire de partir d'une extrémité (éloignée) du poste vers la voiture, alors que des équipiers se trouvent plus près ? Le briefing du chef de poste trouve là, toute son importance.

1^{ère} Règle d'or : Avant de partir en intervention, emportez toujours un extincteur avec vous.

En cas de feu prenant rapidement de l'importance, tous les extincteurs devront alors être dirigés vers cette auto.

Pour votre sécurité :

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

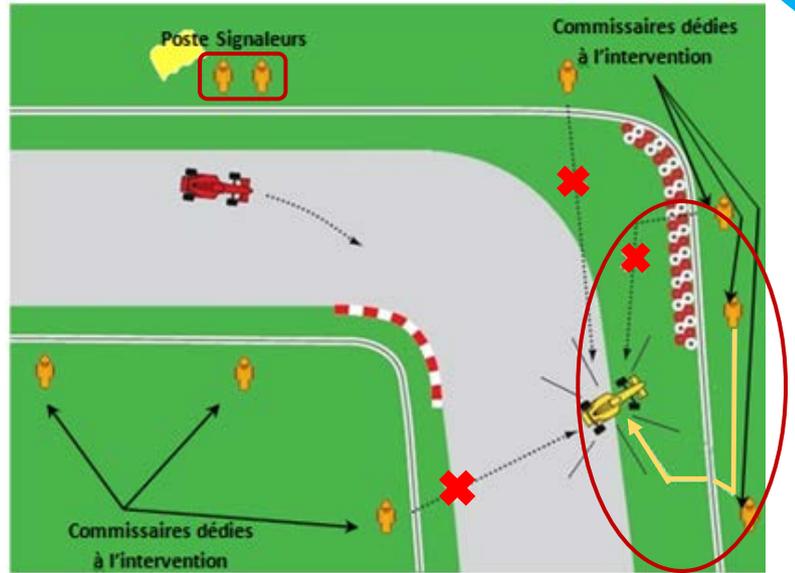
2^{ème} Règle d'or : Inutile de s'exposer.

- * Dirigez-vous vers la voiture tout en restant en sécurité le plus possible derrière les glissières 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 approcher, sans perdre de vue, les autres bolides continuant de rouler sur la route de course.
- * Vous interviendrez, autant que possible, de façon que la voiture immobilisée se trouvent entre vous et les autres autos circulant sur la piste (Elle fera bouclier et vous protégera, si une autre voiture dérape et vient vous rejoindre)



Le commissaire en intervention doit se protéger en s'approchant d'une voiture de façon qu'elle constitue une protection entre lui et les autres bolides circulant en piste.
Le déplacement indiqué par le cheminement JAUNE indique la bonne approche ;
Les autres lignes en pointillées sont à proscrire.

- Si la voiture est immobilisée sur la piste, vérifiez que les drapeaux JAUNES adéquats sont présentés, ainsi que les fleches 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 partez en intervention



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

3.4. DEPLACEMENT D'UNE VOITURE (Circuit)

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 qu'elle peut représenter.

Une voiture abandonnée doit être dégagée, rapidement, vers une position sécuritaire. Sur un circuit, des ouvertures (appelées sifflets) ont été pratiquées à cet effet, 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 placer le véhicule en sécurité.

Si vous disposez d'un engin de manutention et/ou de levage, dans la plupart des cas, deux commissaires seulement, (Hors conducteur de l'engin) seront utiles pour effectuer la manœuvre :

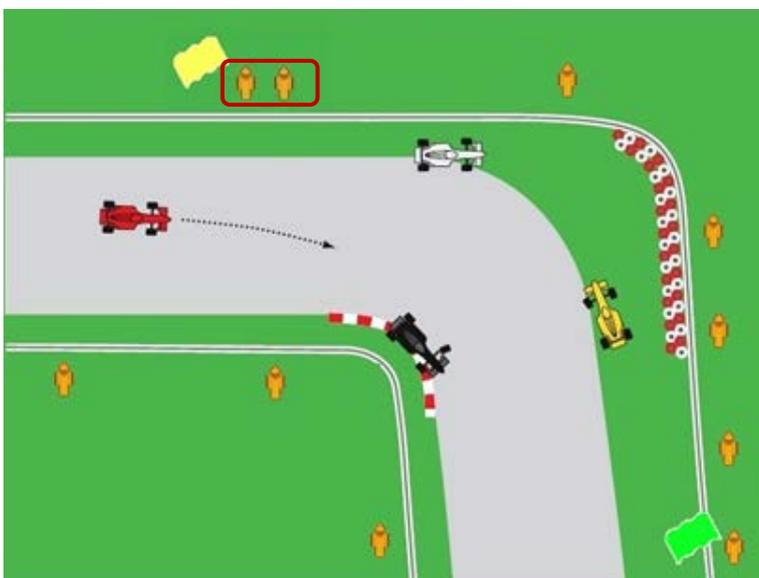
- Un passant les sangles et dirigeant la manœuvre avec le conducteur de l'engin
- L'autre équipé d'un extincteur, surveillant tout départ de feu possible.

Pour la sécurité de tous, il est interdit (et dangereux) de déplacer/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 sa garde au sol ne lui permette pas et que l'auto finisse « plantée » sur cet obstacle... ce qui serait particulièrement ennuyeux



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

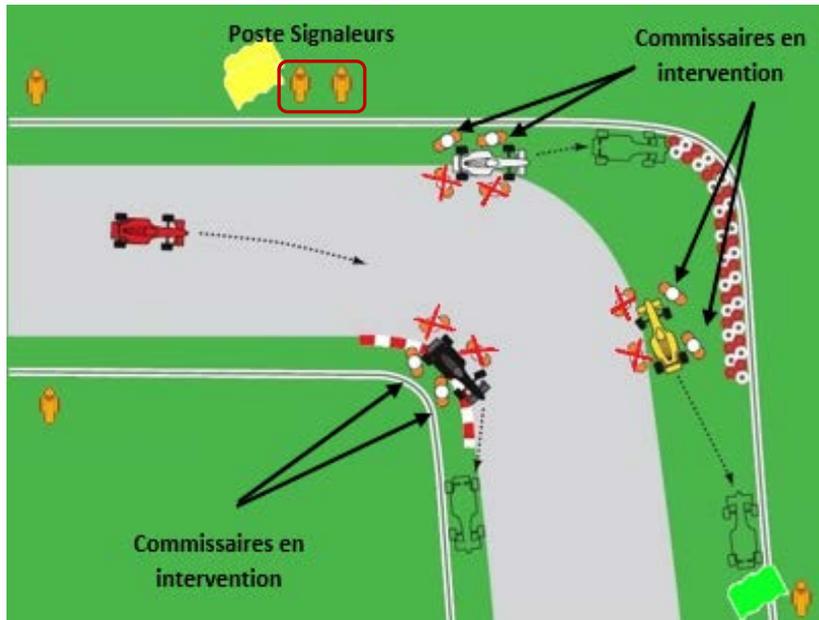


- Un véhicule ne se trouvant pas directement sur la piste peut, malgré tout présenter un danger.
- N'oublions pas qu'une autre voiture rencontrant un problème d'adhérence, de freinage, mécanique, voire plus simplement erreur de pilotage, peut soudainement partir en tête à queue et venir heurter une des voitures immobilisées, demeurée en position dangereuse (Sur-accident).
- 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.

- 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.**



- Si les berlines n'offrent pas trop de difficultés (on peut appuyer à peu près n'importe où sur la carrosserie, les monoplaces posent plus de problèmes.

- Eviter de se placer entre les roues avant et arrières, car elles pourraient vous heurter si la voiture redémarre brusquement.

- L'aileron 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'aileron (Pas pratique)
- De faire tourner les roues de la monoplace. Les gants sont bien entendu enfilés

⇒ Attention aux autres parties brûlantes du véhicule : moteur, tuyau d'échappement...



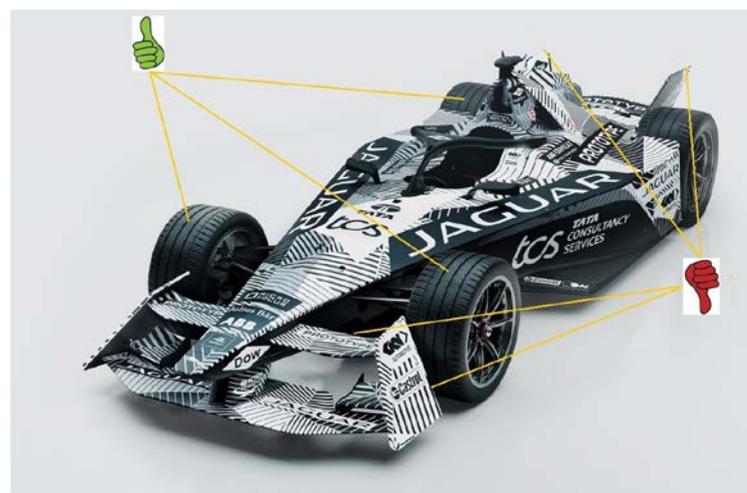
**Si vous devez déplacer une monoplace
PRENEZ GARDE AUX ROUES ARRIERES**



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

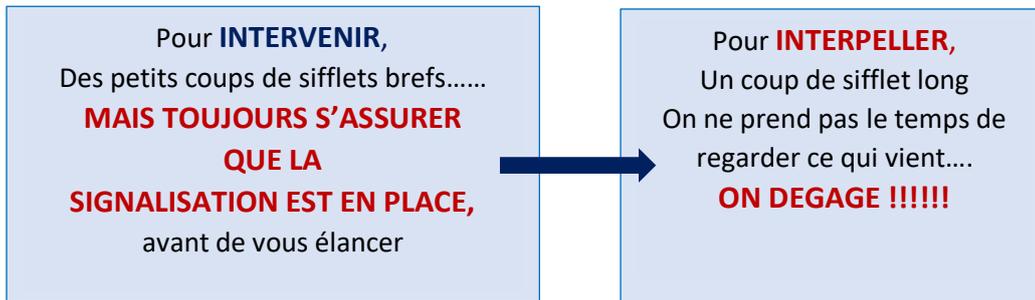
⇒ **Avant tout, assurez-vous que la boîte de vitesses se trouve au point neutre.**



Formules Electriques - Génération 3
Où toucher la voiture

3.5. REPLI VERS LE POSTE

3^{ème} 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 dans le cas où un autre véhicule sortirait de la piste.



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

- Parce qu'ils ne disposent plus de l'écran protecteur que constitue la voiture
- Pour être à nouveau parés pour intervenir à nouveau
- Parce que les drapeaux **JAUNES** agités doit disparaître au plus vite (pour être présenté à nouveau en cas de besoin) et autoriser les pilotes de concourir à nouveau

3.7. ETAT DU 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.

TOUJOURS EN RELATION AVEC LA « D.C.. », effectuez un diagnostic visuel aussi précis que possible sur 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)

- Evitez de le toucher, sauf peut-être ouvrir la visière de son casque et éventuellement dégrafer sa combinaison. Mais c'est tout !!
- 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, facilitez leur accès en leur indiquant le chemin le plus aisé pour accéder en sécurité à l'épave
- **N'ENDOSSEZ PAS LA FONCTION DE SECOURISTE, CE N'EST PAS VOTRE RÔLE, VOUS N'ETES PAS EQUIPE POUR CA, VOTRE RESPONSABILITE POURRA SE TROUVER ENGAGEE**

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 (Embrassement)**

* 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**

Toujours en relation avec le médecin

- La voiture doit être reposée sur ses roues avec beaucoup de précautions ; Jamais brutalement
- Intervenir aussitôt que possible sur le coupe-circuit, si cela n'a pas été possible avant
- Appréhender les liquides s'écoulant, qui lors de « la remise sur roue », peuvent entraîner d'autres risques (Incendie...)
- Faire appel aux moyens disponibles (Engin de levage, 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 :

Toujours avec accord du médecin et en relation

- Le soutenir afin qu'il puisse dégrafer ses harnais sans risquer de chuter lourdement et de s'occasionner des blessures.
- Bien entendu, agir avec tact et douceur.

QUELQUES ACCIDENTS TYPES

A CHAQUE FOIS, LA D.C. SERA INFORMEE DE L'ÉVÉNEMENT. LE N° DE LA VOITURE CONCERNÉE SERA IMMÉDIATEMENT COMMUNIQUÉE

1. ARRÊT AU POSTE SUR CAUSE MÉCANIQUE

- Avant toute chose, assurez-vous que la signalisation est en place (Triangle pour les rallyes, drapeau jaune)
- Informez la direction de course, de l'événement, par radio
- Renseignez-vous sur les causes possibles
- Renseignez-vous sur les intentions du pilote (Pourra repartir ou pas)
- Interdisez toutes interventions mécaniques extérieures, mais autorisez les aides verbales de la part de l'assistance (si présente)
Le pilote (ou l'équipage) est seul, autorisé à intervenir avec les moyens du bord.
- Il va de soit que tous les ravitaillements : Eau, carburant, huile ou fournitures de pièces mécaniques est formellement interdit
- Après réparation, veillez que le pilote (Ou l'équipage) repart bien, casqué, système « RFT » en place, ganté et harnaché....
- Ne pas laisser repartir la voiture au milieu d'un paquet de voitures

2. TÊTE A QUEUE HORS TRAJECTOIRE

- Vérifiez toujours que la signalisation soit en place
- Mettez le concurrent, immédiatement, sous contrôle afin d'éviter qu'il ne reparte imprudemment, 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. TÊTE 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 la trajectoire, le plus rapidement possible,
- 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 PRÉSENCE D'HUILE

- Bien sûr il est nécessaire d'observer régulièrement l'état de la route de course, particulièrement lorsqu'une voiture passe en fumant et dégageant une odeur de lubrifiant
- Ensuite, détecter la présence de tache(s) ou trainées. Prévenir en conséquence les signaleurs, sans tarder
- N'intervenez que sur des traces importantes... Toujours sous protection
Un simple brouillard sera absorbé par les pneumatiques modernes.
- Intervenez si possible en remontant face aux voitures (mieux vaut voir arriver les voitures)
- Inutile de rependre trop de produit. (Carbonate de calcium)
- Procédez en geste(s) rasant(s) pour envoyer de simples poignées d'absorbant
(Des systèmes d'épandage peuvent être mis à votre disposition sur certains circuits)
- Laissez agir quelques courts instants puis balayez le produit hors de la trajectoire



5. CHOC CONTRE UNE GLISSIÈRE (Ou autre obstacle)

- Avant intervention, contrôlez que la signalisation est en place
- En arrivant sur la voiture, agissez sur le coupe-circuit
Sans toucher à l'extincteur embarqué, dans l'immédiat, mais vous n'aurez pas oublié d'emporter un extincteur du poste
- Dégagez l'épave aussitôt que possible avec les moyens mis à disposition
un extincteur à proximité
- Si le pilote (ou équipage) n'est pas sorti seul de la voiture, effectuez un bilan visuel de son état, que vous communiquerez sans délai à la D.C. (Laquelle prendra les mesures qui s'imposent)



- S'il y a un blessé, ne le touchez pas, mais rester près de lui afin de le réconforter en attendant l'arrivée du médical
- Faites le point avec la D.C. concernant la remise en état des protections

6. TONNEAU

- Avant toute chose, avant de vous élaner, contrôlez que la signalisation est en place
- En arrivant sur la voiture, agissez sur le coupe-circuit, sans toucher dans l'immédiat à l'extincteur embarqué
- Emportez plutôt un extincteur du poste
- Contrôlez l'état du pilote (Ou de l'équipage)
- Si le pilote (ou équipage) n'est pas sorti seul de la voiture, effectuez un bilan visuel de son état, que vous communiquerez sans délai à la D.C. (Laquelle prendra les mesures qui s'imposent)
- Attendez les consignes du médical (Et sa venue) avant d'entamer toute(s) autre(s) action(s)

* AYEZ LE REFLEXE « EXTINCTEUR » DISPOSE 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, Mieux vaut prévoir, même le coupe-circuit a été actionné, un (ou plusieurs) extincteur(s) à proximité
- il serait impensable qu'un feu puisse éclore avec tant de personnes dans l'impossibilité de se dégager rapidement

7.VOITURES HYBRIDES / ELECTRIQUES

INTERVENTION - PRECAUTIONS ELEMENTAIRES

RAPPEL : Ces voitures disposent de sécurités permettant d'isoler les systèmes électriques à la moindre défaillance ...

Ceci ne vous autorise pas d'agir n'importe comment. !!!

- Aussi, en cas d'incident, **survenant sur ce type de voiture**, dans la zone d'action de votre poste, votre 1ere réflexe sera de :

PREVENIR, INFORMER LA D.C. DE L'EVENEMENT

Qui vous indiquera la marche à suivre en fonction de la gravité de l'évènement que vous aurez décrit, par radio

Ceci doit être une constante



- ✓ Avant toutes actions d'intervention sur ce type de voiture, accordez-vous un temps de réflexion Et d'observation
- ✓ Etudiez la couleur des voyants. Ces voyants sont normalisés suivant **Art. 253 Annexe J** (Voir explications ci-dessous)
- ✓ Les informations que vous transmettez par radio sont donc importantes et permettra sans perte de temps à la D.C. de prendre toutes les bonnes décisions qui s'imposent
- ✓ Pour votre sécurité, aucune intervention ne doit s'effectuer sans avoir enfilé les gants diélectriques

La plupart du temps, le pilote (ou l'équipage) sera plus en sécurité en restant à bord, sauf si embrasement du véhicule et/ou immersion

7.1.-Voyants d'état (Art. 253 - Annexe J)

Ces voyants doivent :

- Indiquer le niveau de sécurité de fonctionnement de la voiture
- Être disposés de façon à rester visibles quelle que soit la position de la voiture
- Être en état de fonctionner durant toute l'épreuve même si le système hydraulique pneumatique ou électrique de la voiture est en panne ;
- Rester allumés durant au moins 15 minutes après activation du coupe-circuit général.



GREEN LIGHT 	RED LIGHT 	NO LIGHT 	GREEN & BLUE LIGHT 	RED & BLUE LIGHT 
Fonctionnement normal La voiture est sécurisée	Le système n'est plus sécurisé. Certaines pièces peuvent être toujours sous tension	Le système n'est potentiellement plus sécurisé. Certaines pièces peuvent être toujours sous tension	Fourni aux équipes médicales des indications sur la gravité de l'accident	Fourni aux équipes médicales des indications sur la gravité d'un accident Le système n'est plus sécurisé. Certaines pièces peuvent être restées sous tension
Toutes les procédures d'intervention peuvent être appliquées Informez la DC avant actions qui communiquera ses instructions. Les interventions doivent être menées avec précautions 	Informez la DC avant toutes actions qui communiquera ses instructions et dépêchera le Rescue Team Les interventions doivent être menées avec précautions 	Informez la DC avant toutes actions qui communiquera ses instructions et dépêchera le Rescue Team Les interventions doivent être menées avec précautions 	Informez la DC avant toutes actions qui communiquera ses instructions et dépêchera le Médical (Et possiblement le Rescue Team) Les interventions doivent être menées avec précautions 	Informez la DC avant toutes actions qui communiquera ses instructions et dépêchera le Rescue Team & Médical Les interventions doivent être menées avec précautions 

✳ **RAPPEL : Les voyants d'état sont éteints ou plus en état de fonctionner
Le véhicule doit être traité selon la norme « Red Instructions »**

⇒ **DANS TOUS LES CAS DE FIGURE, NE PAS TOUCHER, COUPER, DEVISSER :
Tout ce qui est identifié par ce logo**



NB : Bien entendu, vous aurez pris soin d'informer la D.C. de la situation et de son évolution.

- En cas d'intervention, mieux vaut par mesure de précautions, chausser les gants, même si les LEDs sont VERTS,

⇒ **Pour plus d'informations sur ce sujet, nous vous invitons à consulter l'Art. 253 de l'Annexe J**

