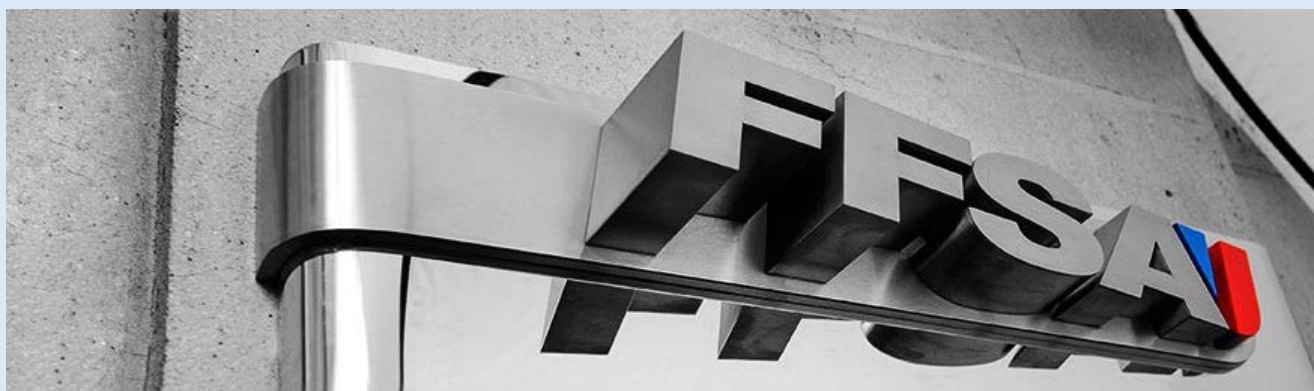


**2025**

# **MANUEL FORMATION COMMISSAIRE<sup>®</sup> GESTION D'UN INCIDENT ELEMENTS DE SECURITE**



## SOMMAIRE

• PREAMBULE	PAGE 3
• LES INCIDENTS	PAGE 3
• ATTENTE D'UNE D.C.	PAGE 7
• RESPECTER CERTAINES REGLES	PAGE 7
• OU SE POSITIONNER EN SECURITE DANS UN POSTE	PAGE 8
• LES ACCIDENTS	PAGE 9
• QUELQUES INCIDENTS TYPES	PAGE 13
• VOITURES HYBRIDES/ELECTRIQUES – INTERVENTIONS...	PAGE 15



**Commissaires « C » et/ou « B » - « A »**

Les onglets **BLEUS** concernent en priorité les commissaires « C » débutants et/ou avertis que les Commissaires « B », ainsi que les « A »



**Commissaires « A » - Chef de Poste**

Considérant que les bases étant acquises, les onglets **ROUGES** concernent prioritairement les Commissaires « A » - Chefs de poste (ou futurs).

## 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

## LES INCIDENTS

### 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.

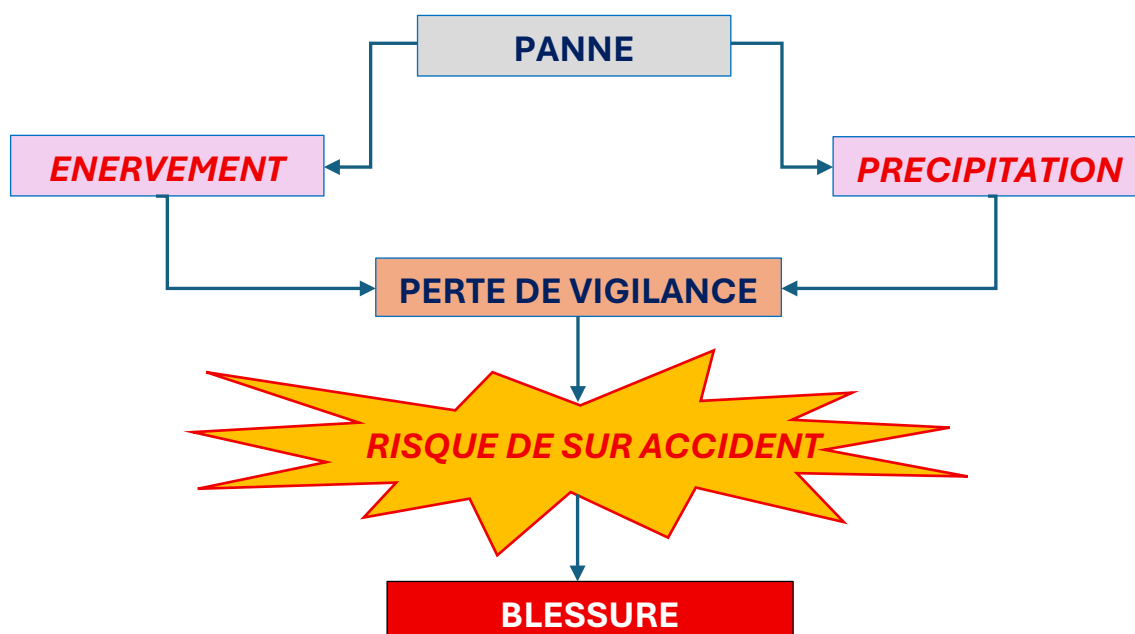
Cependant, lorsque l'incident se produit, ils doivent se trouver en capacité d'effectuer dans les plus brefs délais la bonne intervention et de manière efficace.

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, dans la zone d'action du 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, également, 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.
  - Vous devez simplement informer, dissuader toujours avec courtoisie (même si souvent cette tâche s'avère compliquée), le public récalcitrant
- 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.

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

**Suivant Art. 5.4. - RTS Rallye :** 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 donnés par le commissaire, ce dernier en avertira la direction de course qui pourra annuler l'épreuve spéciale concernée

#### 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,
- Utilisez votre sifflet qu'à bon escient et en extrême limite (Sauf pour informer de l'arrivée d'une voiture)
- Bien entendu, n'oubliez pas l'aspect sécurité, restez attentif de l'arrivée des voitures

#### 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 (Evitez les discussions inutiles...)
- 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, surtout si la D.C. vous le demande.

### 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 avez la certitude de la connaître.

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), sauf si vous occupez cette fonction (Possible en épreuve régionale)

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

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

- 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), sauf si vous occupez cette fonction (Possible en épreuve 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 DE CE 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 MONTRER QUE VOUS ETES EN MESURE DE CONTROLER LA SITUATION**
- ⇒ **VOTRE CALME ET SANG-FROID CALMERONT 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 la pression du 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, aussi 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 de la vacuité des voies d'accès aux secours
- 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 toujours avec calme, sans agressivité, photographes et autres badauds
- Prenez des notes afin de pouvoir rédiger ultérieurement un 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 MANIERE 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 pourra survenir, aussi prendra-t-on toujours soin de les conserver à proximité.

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 afin qu'il soit remplacé dans les meilleurs délais

## ATTENTE D'UNE DIRECTION DE COURSE

Est-il vraiment nécessaire de rappeler que 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 indiquiez :

- ⇒ Tout d'abord le numéro de la voiture
- ⇒ Etat du pilote ou de l'équipage :
  - Examen visuel (blessé) d'où intervention médicale possible ou sort seul de la voiture.
- ⇒ 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
- ⇒ Enfin état du « mobilier urbain » (Glissières endommagées, murs cassés, poteaux sectionnés...) nécessitant une intervention notamment en circuit

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 (bonne) décision la plus adaptée

## 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 le dégager ou d'éteindre un départ de feu, le commissaire doit s'assurer avant tout qu'il « travaille » de la façon la plus sécuritaire et en coordination avec ses équipiers

### 2. L'EXTINCTEUR



- Un commissaire (en général préalablement désigné) partant en intervention, doit emporter avec lui un extincteur.  
Il est toujours frustrant d'arriver sur une voiture et de s'apercevoir alors que des flammes apparaissent dans le compartiment moteur avec toutes les conséquences que l'on imagine
- 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 attentif, 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 sans cesse envie de bien faire et vouloir porter secours à autrui fait partie de nos gênes

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 de prévenir rapidement 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... Cette liste n'est malheureusement pas exhaustive

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

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

- **LA VOITURE S'EMBRASE ET VOUS NE DISEPOSEZ PAS DE MOYENS D'EXTINCTION SUFFISANTS POUR CIRCONSCRIRE 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 tout comme une glissière de sécurité ne vous 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 toujours pour votre propre sécurité, tant que les voitures évoluent, même s'il est parfois tentant, surtout en fin de journée de s'asseoir, ce ne fut que quelques instants, sur le sol ou sur une chaise même en surveillant la piste, Une pièce qui se détache, une voiture qui sort, le temps de réagir et de se relever, il sera trop tard...



- En revanche, rien n'interdit lorsque les voitures ne tournent plus, de s'octroyer un peu de repos et de s'asseoir



## LES ACCIDENTS

### 1. LES CAUSES

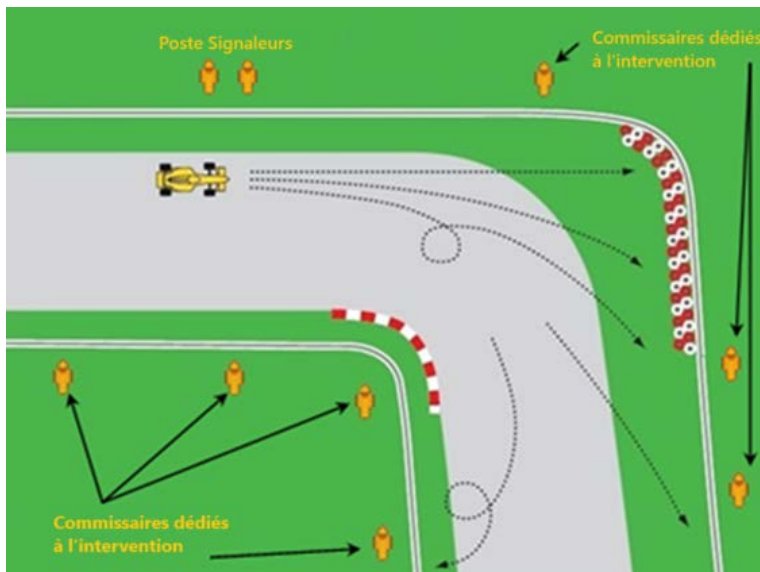
On peut dégager au moins deux grandes causes d'accidents durant les courses automobiles

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

De plus, certains facteurs extérieurs aggravants 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 d'un parcours  
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 ensuite pour changer de direction,

**NB :** Les accidents en ligne droite (On les appelle « effet billard ») 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 d'une voiture, « plantée » dans un bac à gravier peuvent s'en approcher.

Il est donc inutile de se déplacer en nombre.

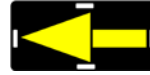
La plupart du temps, deux commissaires sont amplement suffisants, sauf en cas d'incendie prenant une certaine ampleur, d'autant qu'ils sont soutenus par un engin de manutention ou de levage.

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.

Chercher à d'éviter pour un maximum de sécurité de se positionner dos à la piste,



- ⇒ 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 côté de piste à emprunter.



- ⇒ Partons du principe que « Rien n'arrive jamais » €, aussi un suraccident est toujours susceptible de survenir, (même si les statistiques sur le sujet restent faibles), au moment où l'on ne s'y attend le moins, les autres intervenants disponibles, sur le « qui-vive », doivent être en mesure 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 (trop vite) vers la piste, dès qu'une voiture dérape et s'immobilise. Ils oublient souvent qu'elle a peut-être la 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 très vite savoir !

### 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, avant de sortir hors du poste

### 3.3. APPROCHE D'UNE VOITURE

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

Aussi, avant de s'élancer, il est essentiel de s'assurer que les pilotes arrivant dans votre secteur, soient informés de l'incident, autrement dit, le drapeau **JAUNE** agité est-il bien présenté ?

- ⇒ **1<sup>ère</sup> Règle d'or** : Avant de partir en intervention, n'oubliez pas d'emporter un extincteur, surtout si vous avez été désigné pour cette tâche  
En cas de feu prenant rapidement de l'importance, tous les extincteurs devront alors être dirigés vers cette auto.

- ⇒ Pour votre sécurité :

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

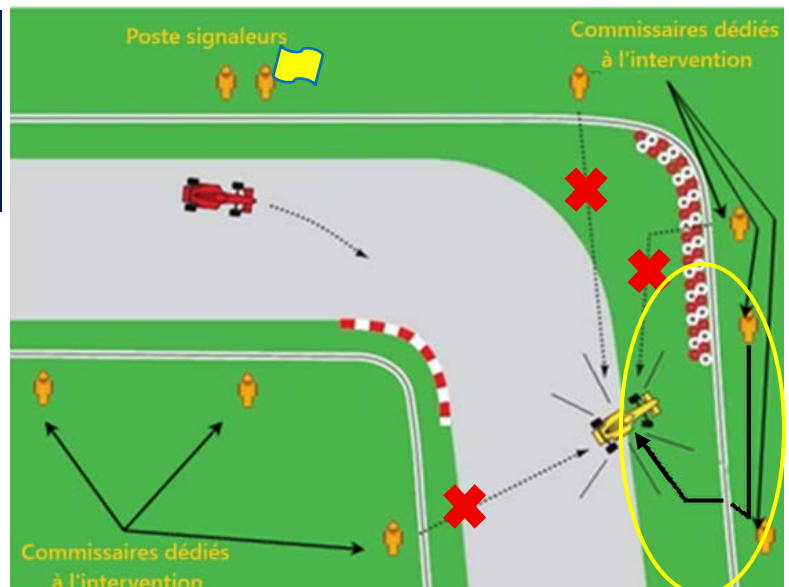


- ⇒ **2<sup>ème</sup> Règle d'or** : Inutile de s'exposer sans véritable motif

- Aussi, dirigez-vous vers la voiture tout en restant en sécurité le plus possible derrière les glissières ou mur de protection (ou sommet d'un talus).
- Une fois rendu à la hauteur de la voiture, vous pourrez franchir les protections et vous approcher, sans jamais 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 écran et vous protégera, si une autre voiture vient à déraiper et vous rejoindre)

**Le commissaire en intervention doit se protéger en s'approchant d'une voiture de façon qu'elle constitue un écran 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 flèches avant d'y mettre le pied et que les autos sont bien dirigées vers le côté dégagé de la piste.
- Avant de partir, assurez-vous que le pilote n'est pas sur le point de repartir
- 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



### 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 arrêtée 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.

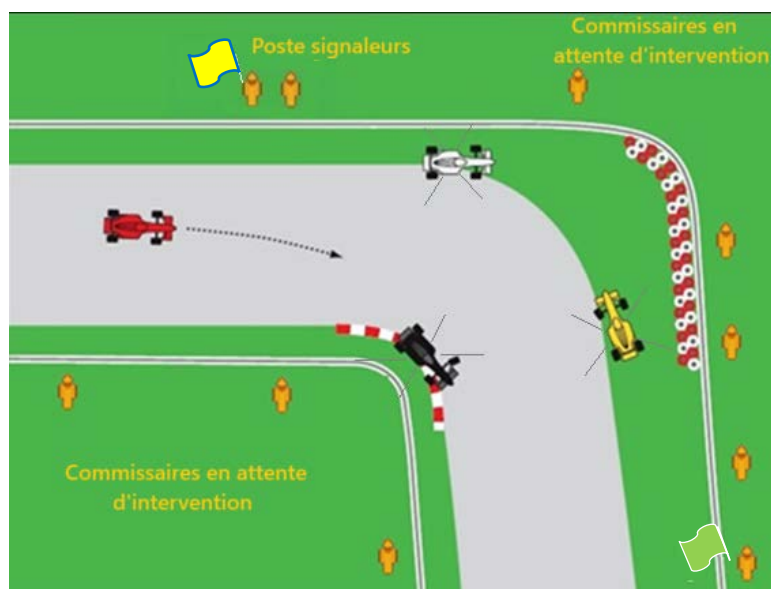
Si vous disposez d'un engin de manutention et/ou de levage, dans la plupart des cas, deux commissaires seulement, (Hors conducteur de l'engin) seront utiles pour effectuer la manœuvre :

- Un passant les sangles et dirigeant la manœuvre en concertation 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

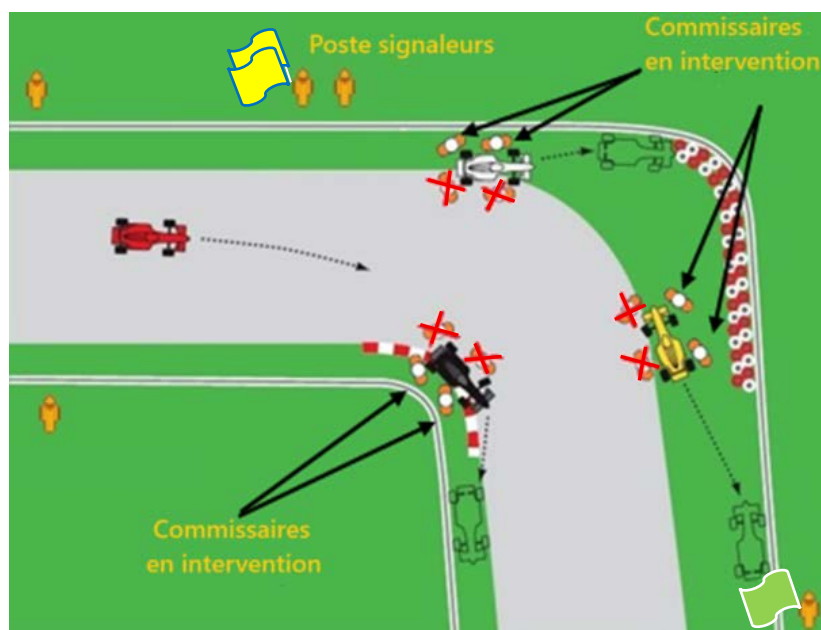
En l'absence de moyens de manutention, ne tentez pas de faire passer une voiture par-dessus un vibreur ou bordure, il est plus que probable que sa garde au sol ne lui permette pas et que l'auto finisse « empalée » sur cet obstacle... ce qui serait particulièrement ennuyeux

**NB :** Si aucun sifflet n'est présent dans le secteur de votre poste, alors essayez de ranger la voiture le plus loin possible du bord de la piste, toujours hors trajectoire des autres voitures



- 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. Ce sera un 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 êtes amené à déplacer une monoplace  
PRENEZ GARDE AUX ROUES ARRIERES**



Pour information - Un autre exemple :

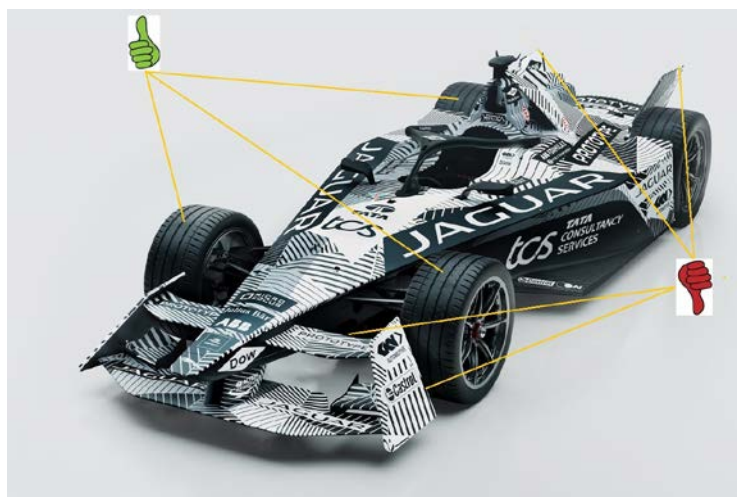
- Formules Electriques - Génération 3  
Où toucher la voiture



**CONSEILS :** Si la voiture n'est plus roulante, à cause d'un bris de suspension ou d'une crevaisson, 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.**



### 3.5. REPLI VERS LE POSTE

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

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



Pour **INTERVENIR**, avant de s'élancer  
**3** petits coups de sifflets brefs...



**TOUJOURS S'ASSURER QUE LA  
SIGNALISATION EST BIEN EN PLACE,**



Pour **INTERPELLER**,  
**1** coup de sifflet long



On ne s'attarde pas à regarder ce qui arrive...  
**ON DEGAGE !!!**

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 doivent disparaître au plus vite (pour être présenté à nouveau en cas de besoin) et autoriser les pilotes de concourir à nouveau



### 3.6. 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 le col de 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 l'accès en leur indiquant le chemin le plus aisé pour accéder en sécurité à l'épave

**MEME SI VOUS DISPOSEZ DE CONNAISSANCES SUFFISANTES, N'ENDOSSEZ PAS LA FONCTION DE SECOURISTE, CE RELEVE PAS DE VOTRE ROLE/MISSION, VOUS N'ETES PAS EQUIPE POUR CA, VOTRE RESPONSABILITE POURRAIT SE TROUVER ENGAGEE**

**RAPPEL :** Par contre, 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 se trouve sur le toit : **ON NE LA RETOURNE PAS SANS PRESENCE ET AUTORISATION DU MEDECIN, SAUF SI DANGER IMMEDIAT (Embrassement/immersion)**

Extraction du pilote avant ou après remise sur les roues : **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 A PRENDRE**

Toujours en relation avec le médecin

- La voiture doit être reposée sur ses roues avec beaucoup de précautions ; en tout état de cause, jamais brutalement
- Intervenir aussitôt que possible sur le coupe-circuit, si cela n'a pas été possible auparavant
- 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 de drapeau(x) **JAUNE(s)** 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 sous sa responsabilité

- 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 INCIDENTS TYPES

**LA D.C. DEVRA ETRE RAPIDEMENT INFORMEE DE L'EVENEMENT. LE N° DE LA VOITURE CONCERNEE SERA IMMEDIATEMENT COMMUNIQUEE**

### 1. ARRET AU POSTE SUR CAUSE MECANIQUE

- Avant toute chose, assurez vous que la signalisation est en place (Triangle pour les rallyes, drapeau jaune)
- Informez la direction de course, de l'évènement, par radio
- Renseignez vous sur les causes possibles
- Renseignez-vous sur les intentions du pilote (Repartira ou pas)
- Surveillez et interdisez toutes interventions mécaniques extérieures, en revanche vous pouvez autoriser 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 toutes formes de 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 » (correctement) en place, ganté et harnaché....
- Ne pas laisser repartir la voiture au milieu d'un paquet de voitures

### 2. TETE A QUEUE HORS TRAJECTOIRE

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

### 3. TETE A QUEUE EN TRAJECTOIRE

- Vérifiez toujours que la signalisation adaptée est en place
- Canalisez autant que possible, les concurrents du côté le plus dégagé. (Utilisation de flèches en circuit)
- Faites dégager la trajectoire, le plus rapidement possible,
- Si le moteur a calé, dégagez 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 PRESENCE D'HUILE

- Bien sur 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 (il est plus sécurisant de voir arriver les voitures)
- Inutile de reprendre trop de produit. (Carbonate de calcium)
- Procédez en geste(s) rasant(s) pour envoyer de simples poignées d'absorbant  
(Des systèmes d'épandage sont parfois disponibles sur certains circuits)
- Laissez agir quelques courts instants, puis balayez le produit hors de la trajectoire



**NB :** Certains des événements suivants peuvent, hélas, se combiner entre eux

#### 5. CHOC CONTRE UNE GLISSIERE (Ou autre obstacle)

- Avant intervention, assurez-vous que la signalisation adaptée est en place
- En arrivant sur la voiture, agissez sur le coupe-circuit
- Vous n'aurez pas oublié d'emporter un extincteur, que vous maintiendrez à proximité durant l'intervention, voire jusqu'à son enlèvement dans le poste sur un camion plateau  
On ne touche pas dans l'immédiat à l'extincteur embarqué dans le véhicule, sauf si embrasement.
- Dégagez l'épave aussitôt que possible avec les moyens mis à disposition, votre extincteur toujours positionné 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 reconforter en attendant l'arrivée du médical
- Autant que possible, positionnez vous de façon que la voiture accidentée fasse écran entre celles qui arrivent et vous
- Faites le point avec la D.C. concernant la remise en état des protections



#### 6. TONNEAU

- Avant toute chose, avant de vous élancer, assurez-vous 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 autour de la voiture,
- Afin d'éviter tous problèmes à venir, le coupe-circuit aura été actionné
- Un extincteur sera positionné à proximité, paré à fonctionner. En effet, il serait impensable qu'un feu puisse éclore avec tant de personnes, dans l'impossibilité de se dégager rapidement

## VOITURES HYBRIDES / ELECTRIQUES - INTERVENTION - PRECAUTIONS ELEMENTAIRES

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

- Aussi, en cas d'incident, **survenant sur ce type de voiture**, dans la zone d'action de votre poste, votre 1er 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 petit temps de réflexion et d'observation
- ✓ Etudiez la couleur des voyants. La couleur normalisée de ces voyants communique une information sur l'état du système électrique du véhicule, ainsi que sur l'état du pilote (Voir **Art.253 - Annexe J**)  
Ces informations que vous allez transmettre par radio, sont donc importantes pour la direction de course qui sera alors en mesure de prendre les bonnes décisions qui s'imposent
- ✚ Pour votre sécurité, aucune intervention ne devrait s'effectuer sans avoir enfilé une paire de gants diélectriques

### 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 se trouver sous tension Ce voyant clignote à 3hz	Le système par manque d'information n'est potentiellement plus sécurisé. Certaines pièces peuvent se trouver sous tension	Fourni à l'Equipe Médicale, des indications sur la gravité de l'accident	Fourni à l'Equipe Médicale, des indications sur la gravité de l'accident ; Le système n'est plus sécurisé. Certaines pièces peuvent se trouver sous tension
Toutes procédures d'intervention peuvent être appliquées. Informez la DC avant toutes actions qui communiqueront ses instructions Les interventions doivent être menées avec précaution 	Informez avant toutes actions, la DC qui communiquera ses instructions et dépêchera le Rescue Team  Les interventions doivent être menées avec précautions 	Informez avant toutes actions, la DC qui communiquera ses instructions et dépêchera le Rescue Team  Les interventions doivent être menées avec précautions 	Informez avant toutes actions, la DC qui communiquera ses instructions et dépêchera l'Equipe Médicale  Les interventions doivent être menées avec précautions 	Informez avant toutes actions, la DC qui communiquera ses instructions et dépêchera l'Equipe Médicale & le Rescue Team Les interventions doivent être menées avec précautions 

✚ **Si 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, TIRER SUR... :**  
**Tout ce qui est identifié par ce logo**

