Formation des nouveaux commissaires

Objectif :

Faire pratiquer aux nouveau commissaires les gestes qu'ils auront à effectuer pour 75%, environ, de leur temps d'action.

3 parties:

Confort-Sécurité (30 à 40mn)

Signalisation (40mn)

Intervention (40mn)

Peu de théorie

Le plus de pratique possible !

Contenu

- 1) **L'équipement personnel (confort)**

- **2) La sécurité**
  - **Les postures**
  - **Le positionnement**

- **3) Signaler**
  - **Le drapeaux et leur maniement**
  - **Le double jaune**
  - **Quand et comment lancer un drapeau (vision du pilote)**
  - **Accompagner un "bleu" avec le doigt**

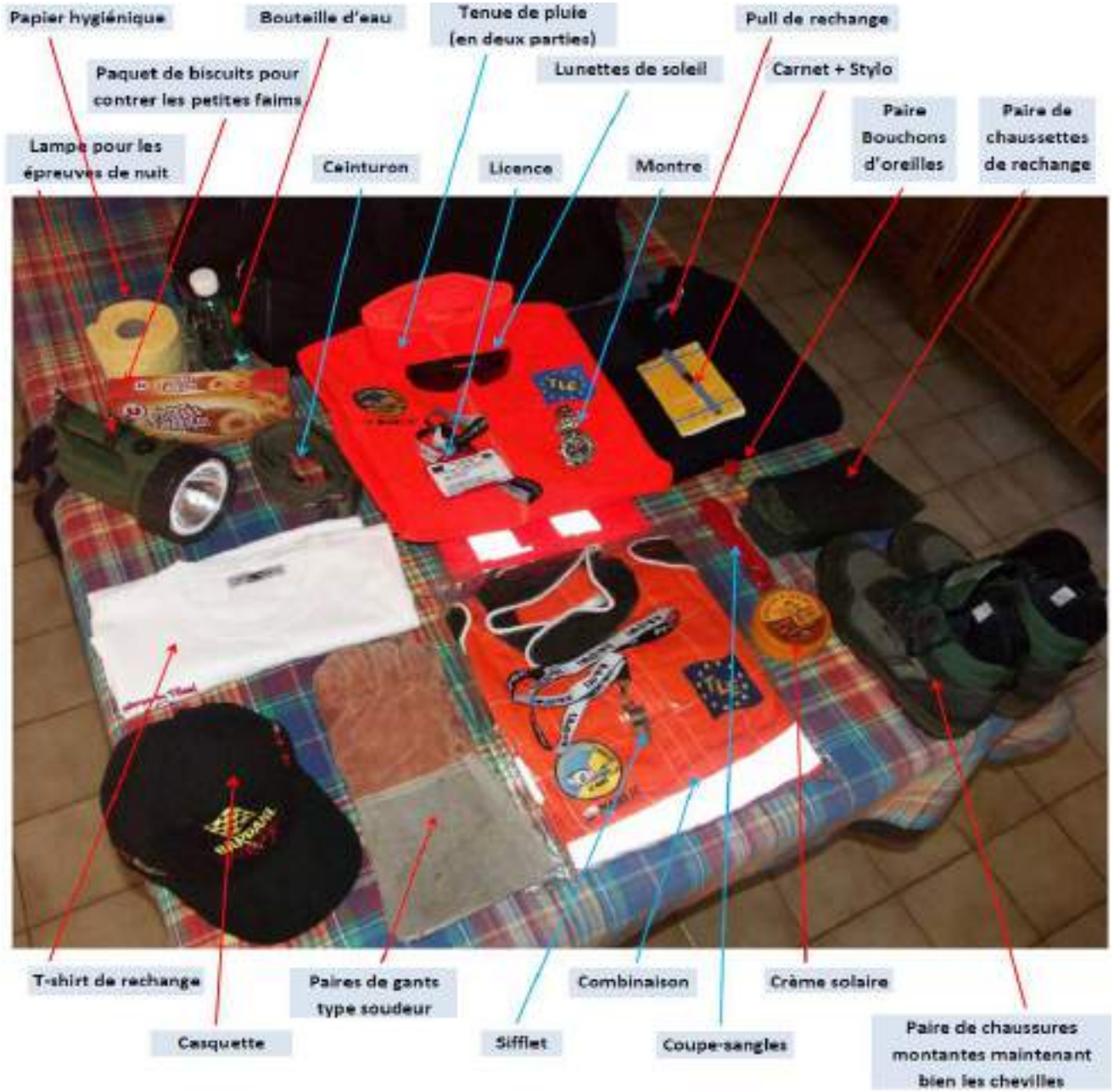
- **4) Intervenir**
  - **Jeu de rôles sur une intervention simple (Simulation d'une sortie de piste/bac nécessitant de tirer le véhicule et nettoyer la piste)**
  - **Traiter la piste**
    - Epandage d'absorbant
    - Balayer en escalier

1) L'équipement personnel

- Le sac de piste

De nombreuses publications décrivent l'équipement du commissaire, et nous n'allons pas ici de nouveau tout passer en revue.

Un simple conseil : Ne négligez aucun équipement qui puisse vous apporter de la sécurité ou du confort lorsque vous êtes en poste.



<u>Le petit plus</u> : La sangle munie d'un crochet permettant de manipuler un kart sans se casser le dos



(Merci Alain !)

1) L'équipement personnel



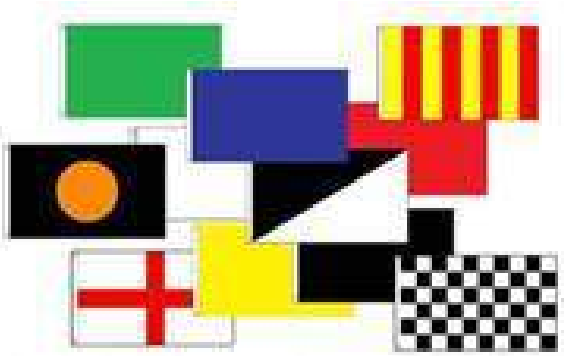
- Les vêtements

L'AMCO propose à ses commissaires une gamme d'équipements : Combinaison, blouson/parka 4 en 1, pantalon de pluie, blouson d'été, tour de coup.



1) L'équipement personnel

- Les drapeaux



Comment obtenir mon jeu de drapeaux ?

1) Si vous êtes courageux et que vous souhaitez un prix de revient modique : Magasin de bricolage pour les manches, du tissu au mètre (marché St Pierre, Dreyfus, Toto, etc..), et à vous de jouer !
   Dimensions : 80cm x 60cm sauf le rouge (100cm x 80cm)

2) Si vous n'êtes pas courageux : la même chose que précédemment mais sous traité par belle maman ou beau papa !

3) Sinon plusieurs fournisseurs existent sur Internet :
http://www.colibri-sport.fr/80-rubalise-et-drapeaux
https://www.drapeaux-flags.com/fr/srv/article/-142/1873-drapeaux-commissaire-course-article
http://www.az-flag.com/fr/sports-loisirs/drapeau-course-automobile.html
https://fr.doublet.com/drapeaux-course-automobile-karting

Etc, etc ….
Dernier fournisseur de l'AMCO : AZ flag

2) La sécurité

- **2.1) Règles de sécurité : les postures**
- **2.2) Règles de sécurité : le positionnement**

Rappelez vous : Le danger est constant … !



2.1) Règles de sécurité : les postures

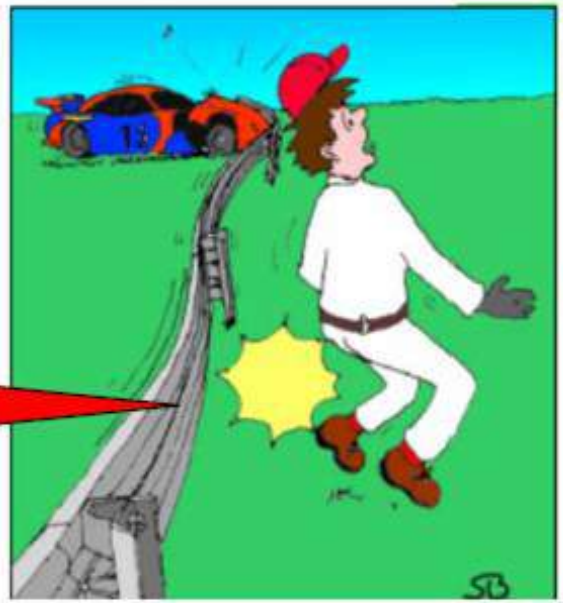
Consignes de sécurité

En position d'intervention, le commissaire doit sans cesse être attentif à son environnement, en particulier à ce se qui se passe sur la piste.

- Toujours regarder les autos 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 interdit de tourner le dos à la piste, de s'assoir alors que les autos tournent
- De même, vous éviterez de vous appuyer sur un rail



DANGER



- Ou de vous installer dans un endroit qui pourrait, si une auto venait à sortir, se révéler devenir un piège ou vous nuire, si vous tentiez de vous échapper, comme vous placer devant un arbre, un ruisseau, un mur….etc.
- 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 règlementation
- Ne vous pas exposez pas, surtout inutilement
- Ne traversez la piste qu'en cas d'extrême nécessité
- Ne restez pas groupés

Source FFSA

2.1) Règles de sécurité, les postures

Les incontournables pages d'erreurs à ne pas commettre !



Se pas se servir des seaux de poudre pour s'asseoir, ou pour être plus haut (pour les ouvrir après çà … !)

Attention à l'image donnée (sans compter qu'il va tomber en dormant …)



Prise de risque : No comment .. !







Source AMCO
Photos Facebook sauf indication contraire

2.1) Règles de sécurité, les postures

Le bêtisier, suite …



C'est sûr, comme çà, il les voit de plus haut …



On ne les voit pas sur le circuit, non-non, …. mais sur internet, … si …





Source AMCO
Photos ACO & Facebook

2.2) Règles de sécurité : le positionnement

Positions des commissaires en signalisation

POSITION IDEALE AU POSTE SIGNALEUR



Les préposés aux drapeaux JAUNE et BLEU doivent s'entraider pour assurer leur sécurité, **EN SE TENANT FACE-A-FACE**

En effet le signaleur au drapeau BLEU regardant les autos qui s'approchent, avertira immédiatement le signaleur au drapeau JAUNE qu'un danger se présente et lui permettra de dégage rapidement pour se placer en sécurité.

Le préposé au « JAUNE » déployant son drapeau pour signaler un danger entrainant ainsi une interdiction de dépasser, informera immédiatement de son équipier de ce fait.

Bien entendu, il conviendra de rester debout, en regardant les autos arriver. Vous ne pouvez vous permettre de perdre des secondes sécuritaires à vous relevez, alors qu'une pièce, voire une auto « vole » dans votre direction.



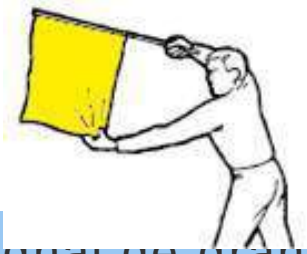
Le "Jaune" s'en remet entièrement à la vue, et à l'attention du "Bleu"

Source FFSA
Photo ACO

3) Signaler

- **3.1) Les drapeaux et leur maniement**
- **3.2) Le double jaune**
- **3.3) La vision du pilote : Quand et comment lancer un drapeau**
- **3.4) Accompagner un "bleu" avec le doigt**

3.1) Le maniement des drapeaux



- **Drapeaux**
  - La manipulation

Drapeaux immobiles : Bien que ne représentant pas un signal de grande urgence un drapeau fixe est un drapeau qui doit être bien perçu. Il faut donc le manier en se méfiant du vent qui règne toujours sur les circuits. Le plus sûr est de le maintenir avec la main gauche afin de le tendre.

Drapeaux agités : Il faut éviter 2 écueils :
• Tout d'abord que le drapeau, dans son déplacement, soit parallèle au sol,
• Ou qu'il s'enroule autour du manche en quelques voltes.
La technique la plus sûre consiste à faire décrire un vaste 8 vertical ce qui donne un signal ample, propre à attirer l'attention.



Source FFSA

3.1) Le maniement des drapeaux

- **Drapeaux**
  - Quelques conseils/particularités
    - Le signaleur doit-être en mesure de présenter un drapeau en quelques fractions de secondes. Il ne doit donc pas être posé au sol. Vous perdriez du temps pour le ramasser.
    - Un drapeau ne doit pas flotter au vent. Un pilote pourrait interpréter une situation qui n'a pas lieu d'être.
    - Un extincteur peut-être présenté ostensiblement à un pilote afin de l'informer qu'un feu s'est déclaré à bord, sans que ce dernier ne s'en soit rendu compte.

EN CAS D'INCIDENT SUR LA PISTE, LES SIGNALEURS NE SONT PAS AUTORISES A QUITTER LEUR POSTE. DE PAR LEUR POSITION RECONNUE PAR LES PILOTES, ILS ONT EN CHARGE LA SECURITE DE LEURS EQUIPIERS EN INTERVENTION

Source FFSA

3.2) Le double jaune

- **Le DOUBLE JAUNE est présenté par le même commissaire si :**
  - **Un danger obstrue partiellement ou totalement la piste,**
  - **Ou bien des commissaires travaillent sur le bord, ou sur la piste**



Attention à la "verticalité vs horizontalité" des drapeaux



Photos ACO

3.3) La vision du pilote : Quand et comment lancer un drapeau

Casqués et sanglés, engoncés dans leurs sièges, assis très bas, pensez que les pilotes ont souvent une vue plutôt réduite à cette hauteur

….

Donc pour être bien perçus par les pilotes, adaptez une signalisation en fonction du type de voiture, et intégrez la différence de hauteur, vous debout ; lui assis.

Haut de loin, bas de près …

Dans tous les cas, il est nécessaire que le drapeau "sorte" à point, pour tomber dans le champ de vision du pilote.

Lorsqu'il entame sa manoeuvre pour négocier le virage, il fixe l'intérieur de la courbe et ne vous voit plus.

3.3) Quand lancer un drapeau (vision du pilote)

– Ce que voit un pilote

EN COURSE, TOUT COMME LORS DES ESSAIS, CA VA VITE, TRES VITE !!
GLOBALEMENT, VOICI CE QU'APERCOIT UN PILOTE DEPUIS SON POSTE DE CONDUITE
SACHEZ-VOUS MONTRER PERSUASIF LORSQUE VOUS DEVEZ LUI PRESENTER UN DRAPEAU



Source FFSA

3.4) Accompagner un "bleu" avec le doigt

- **Ne pas hésiter à désigner du doigt, le concurrent concerné par votre drapeau BLEU**

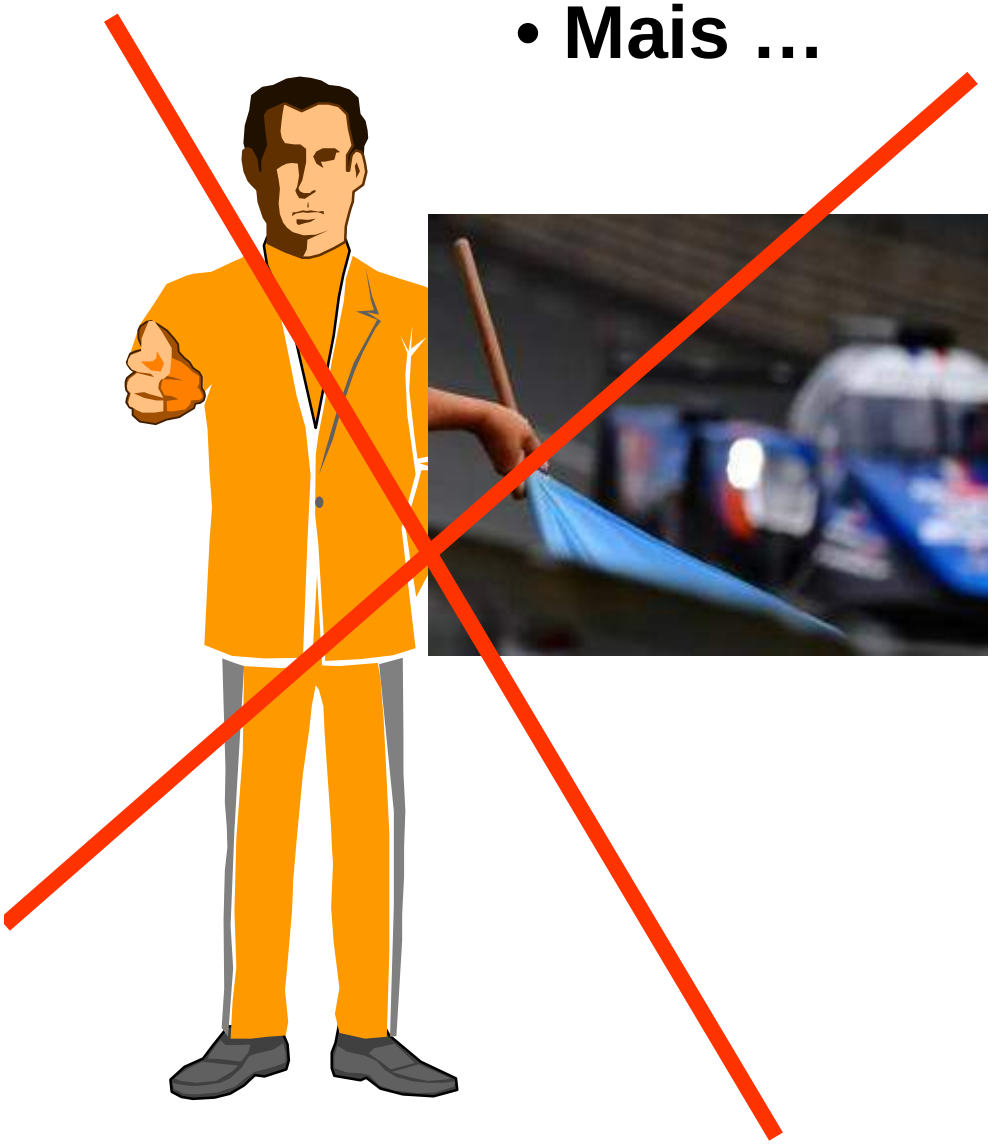


- **Mais …**

Photos ACO

3.4) Accompagner un "bleu" avec le doigt

- **Mais …**



Pas d'horizontalité de drapeau

Pas le doigt de face

Rappelez vous du peu de temps que le pilote consacre à la contemplation de votre drapeau et de votre geste !!

Au mieux, il vous aperçoit fugitivement.

Si votre geste est "noyé" dans le décor, il ne le verra pas.

3.4) Accompagner un "bleu" avec le doigt

Indiquer le côté de la piste qui est concerné par votre "bleu"



Et toujours le drapeau le plus "vertical" possible par rapport au champs de vision du pilote



4) Intervenir

- **4.1) Positionnement dans le poste**
  - **Equipe de signalisation**
  - **Equipe d'intervention**

- **4.2) Traiter la piste**
  - **Balayer en escalier**
  - **Epandage d'absorbant**

4.1) Positionnement

- **Langage du sifflet : Là encore, le rôle du chef de poste est important. Mais d'une façon générale :**

▪ Il défini les codes visuels et sonores lors des interventions



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



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

Source FFSA

4.1) Positionnement

Notre fonction de commissaire requiert d'agir toujours dans le calme, vigilance et jugement. Un «intervenant» stressé, énervé sera inefficace, dangereux pour lui et ses équipiers car il oubliera les principes les plus élémentaires de sécurité.

L'INTERVENTION

Toute intervention se fait sur ordre et sous la direction du chef de poste et en tout état de cause, jamais sans avoir vérifié au préalable que la signalisation est bien en place

Nécessité absolue de n'intervenir sur la piste qu'**EN TOUTE SECURITE**

En intervention, il est préférable de se situer de façon que la voiture fasse écran

Le chef de poste doit définir les codes visuels et sonores lors des interventions

MAIS TOUJOURS SOUS LA PROTECTION DES SIGNALEURS ET DE LEURS DRAPEAUX JAUNES

Penser à se placer entre le véhicule et rail (muret, etc…) et non pas entre l'auto et la piste …



Bien entendu, on enfile ses gants pour intervenir … !

Source FFSA
Photo ACO

4.1) Positionnement

Même si un incident peut sembler bénin (bac à gravier). une durite d'huile ou d'essence crevée en passant sur des vibreurs, coulant sur un pot d'échappement ou sur des freins surchauffés peuvent entrainer un incendie.

POUR EVITER CE TYPE DE RISQUES, UN COMMISSAIRE PARTIRA TOUJOURS EN INTERVENTION EN EMPORTANT UN EXTINCTEUR AU CAS OU….



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

NE RESTEZ PAS GROUPES

Pourquoi toutes ces recommandations ?

Parce que nous œuvrons au sein d'un sport à risques et qu'un accident peut survenir très rapidement.

⇨ Ne perdez pas de vue qu'un véhicule roulant à près de 200km parcourt 55,5 mètres/seconde.
Votre temps de réaction pour déguerpir et vous placer en sécurité doit être très court.

Source FFSA

4.2) Intervenir : Traiter la piste

- Que détecter ?

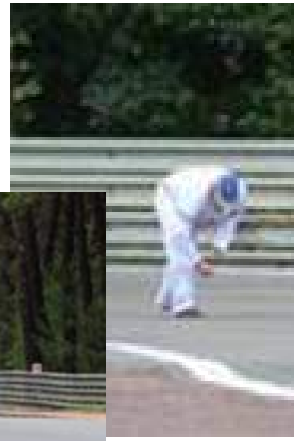
  Ramasser une grosse pièce, balayer du gravier, ou remettre une quille en place, c'est facilement visible, donc simple.





Repérer de l'huile, ou un autre liquide, est plus difficile, il convient donc d'être vigilant :

- **Chaque fois qu'une voiture émet une fumée suspecte, ou des bruits inquiétants**
- **Chaque fois que plusieurs « tête-à-queue » successifs se produisent alors que les concurrents semblent rouler à une allure "raisonnable"**
- **Chaque fois que de l'huile s'échappe d'un véhicule**
- **Chaque fois qu'une odeur inhabituelle se dégage**



ET AU MINIMUM, EFFECTUER UN CONTRÔLE VISUEL DE LA PISTE A INTERVALLES REGULIERS



Source AMCO
Photos CG & ACO

4.2) Intervenir : Traiter la piste

INTERVENTION SUR L'HUILE

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







Astuce : Plutôt que de saupoudrer à la main seule, utiliser plutôt un goulot de bouteille plastique (cela aide pour puiser dans le sac ou dans le sceau, et permet de mieux doser l'épandage)

Source FFSA & AMCO
Photos Facebook & ACO

4.2) Intervenir : Traiter la piste

Grande longueur à traiter : Utiliser le distributeur (épandeur, ou épandeuse, à débit réglable), et ne pas oublier de demander aux collègues de l'approvisionner, et aussi de contribuer au balayage !!











Nota : Dans certaines catégories de compétition (F1 par exemple) il ne faut pas épandre de produit. Il suffit de signaler la présence d'huile aux pilotes

Source AMCO Photos AMCO & ACO

4.3) Intervenir sur un véhicule



AUCUNE INTERVENTION SUR PISTE SANS UNE PROTECTION (drapeau, Safety Car, Full Yellow, Slow Zone, ordre de la DC ou du chef de poste)

De même qu'on n'intervient pas sans ses gants !!

Tirer ou pousser un véhicule

Aujourd'hui, les engins de levage ou de traction assurent une bonne partie des interventions, du moins en circuit, et ne nécessitent donc plus la présence d'un grand nombre de commissaires dans les bacs à graviers. (deux suffisent, en général).
Néanmoins il est toujours intéressant de savoir comment pousser une voiture. Si les berlines n'offrent pas trop de difficultés (on peut appuyer à peu près n'importe où sur la carrosserie, en ayant soin de ne pas défoncer celles en fibre de verre), les monoplaces posent plus de problèmes.

Eviter de se placer entre les roues, car elles peuvent vous heurter. L'aileron arrière est en apparence l'endroit idéal pour assurer une pression, mais il est très fragile. Pour éviter de l'endommager, on aura intérêt soit :
- De pousser à la base du mat de l'aileron (mais pas pratique)
- De faire tourner les roues de la monoplace. Les gants sont bien entendu enfilés (la température d'un pneu est supérieure à 80°)
Attention aux autres parties brûlantes d'un véhicule : moteur, tuyau d'échappement, etc.



<u>CONSEILS</u> : Si la voiture n'est plus roulante, (bris de suspension, 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'emploie 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.

Source FFSA

4.3) Intervenir sur un véhicule

Tirer ou pousser un véhicule

Vouloir pousser seul une auto en panne, sur l'asphalte, et à plat, c'est possible ; mais assurez vous bien d'être couvert par un drapeau jaune.





Dans tous les autres cas, un seul réflexe : L'union fait la force !









Source AMCO Photos CG, FFSA & AMCO

4.3) Intervenir sur un véhicule

Lever une auto

Aujourd'hui la plupart des circuits, sont dotés de moyens de levage pour œuvrer dans les bacs à graviers.

L'outil idéal reste l'élévateur, capable d'évoluer dans un bac sans s'enliser et de soulever une épave pour l'évacuer vers une zone sécurisée

- **C'est bien évidemment le conducteur du Manitou qui lèvera l'auto, mais :**
  - **Après que vous ayez attaché correctement l'auto**
  - **Sur votre ordre (ou celui du responsable d'intervention)**
  - **Avec un langage ou une gestuelle convenus entre vous * (cf chapitre "1.4 Signaler aux collègues")**
  - **Après que vous vous soyez mis en sécurité**







* Dans tous les cas, se renseigner lors du briefing et auprès du personnel en charge, afin de se mettre en accord sur les méthodes d'interventions

Source FFSA & AMCO Photos ACO, FFSA

4.3) Intervenir sur un véhicule

Lever une auto

Quelques règles :

Vos gants sont systématiquement enfilés.

Utiliser des manilles.

Les sangles seront tendues à la main avant le levage pour

* être certain de l'efficacité du point d'attache.
* verifier de ne pas engendrer de casse supplémentaire sur l'auto.

Vous ne serez jamais placé entre l'auto et le Manitou.

Vous ferez monter doucement pour vérifier l'équilibrage, et guiderez en retenant l'auto dans son balancement.

Vous guiderez et ferez contrepoids, si nécessaire, et en utilisant des sangles si possible





Source FFSA & AMCO Photo motorsport

4.3) Intervenir sur un véhicule

Lever une auto

Utilisation des sangles, à l'AV & à l'AR





Attention au contrepoids !



Le jeu des 3 erreurs …….



Source FFSA Photos ACO, FFSA

Intervenir sur un véhicule

Spécificités

Lumière médicale



Dans les catégories les plus élevées de notre sport, les voitures sont désormais dotées de lumière dites "lumières médicales", de couleur bleue (installées à la base du pare prise de part et d'autre sur les protos).
Les lumières sont normalement éteintes mais s'allument en cas de forte décélération (lors d'un impact important).

Dans tous les cas, vous devez avertir la direction de course de la couleur de la lumière.

Attention : Ne pas confondre avec les lumières "Hybride" et / ou les lumières que les teams, ayant plusieurs voitures, installent pour reconnaitre leur auto.

Source FFSA & AMCO Photo ACO, FIA

4.4) Eteindre un feu débutant

LES ACTIONS A MENER EN FONCTION DU TYPE D'INCENDIE

RAPPEL : VOTRE FONCTION EN POSTE REQUIERT UNE ATTENTION DE CHAQUE INSTANT
TOUS LES EVENEMENTS POUVANT SE DEROULER SUR LA ROUTE DE COURSE, SERONT TRAITES SANS PERTE DE TEMPS.
VOTRE VIGILANCE PERMETTRA DE SAUVEGARDER VOTRE VIE ET POURRA EN PROTEGER D'AUTRES

Une voiture est en piste, quelques flammes sont apparentes, et le pilote ne semble pas s'être aperçu de la situation :

* Depuis votre poste, efforcez vous d'attirer son attention en agitant un extincteur à hauteur de votre visage

* Informez la Direction de Course de la situation

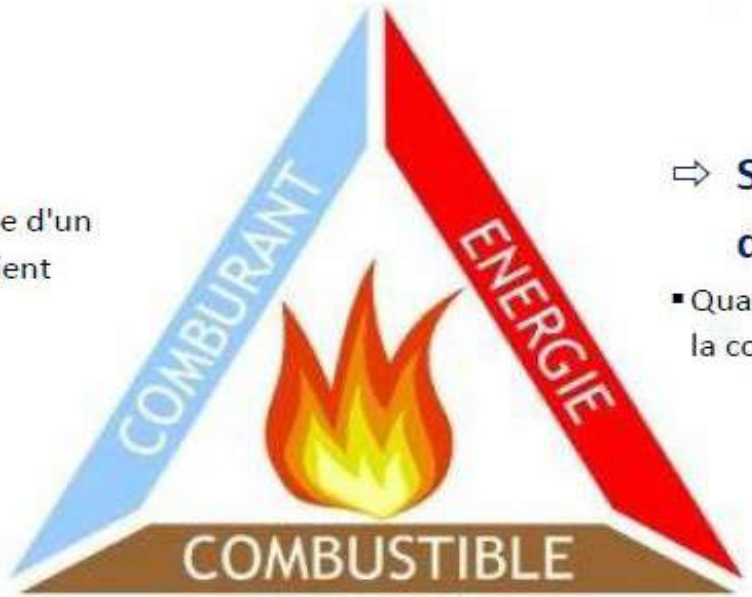
Source FFSA

4.4) Eteindre un feu débutant

Rappel : Le mécanisme du feu est schématiquement représenté par le "TRIANGLE DU FEU" dont la présence simultanée des 3 éléments suivants est indispensable :

⇨ Comburant :

- Corps simple qui, mis en présence d'un combustible, permet puis entretient la combustion.
- Le plus répandu est l'oxygène.



⇨ Source d'énergie ou énergie d'activation :

- Quantité de chaleur nécessaire pour démarrer la combustion

⇨ Combustible ou carburant :

- Corps qui a la particularité de brûler, ce sont généralement des composés du carbone et de l'hydrogène.

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

Source FFSA

4.4) Eteindre un feu débutant

3 classes de feu en fonction de la nature du combustible :

- "A" **M**atériaux dits "solides" ou "secs" et "braisants" (bois, papier, tissus,)
- "B" Liquides (ou solides liquéfiables), ou "feux gras" (hydrocarbures, paraffine,)
  Les feux électriques rentrent dans cette catégorie
- "C" Gaz (tels que propane, butane, acétylène, gaz naturel)

Bien observer et bien lire les sérigraphies des différents types d'extincteur :



Les extincteurs à eau



Extincteur à eau (Avec ou sans additif)

Il est reconnaissable par :

- Sa poignée de couleur BLEU
- Ou un cerclage couleur BLEU
- Ou une goupille couleur BLEU

Utilisation :

- Feu de classe « A »
- Déconseillé sur feu électrique >1000v (Attention aux eaux de ruissellement)
- Ne pas utiliser sur un feu de magnésium

Portée pratique : Environ 2 mètres (Suivant modèle)

Autonomie pour un 6 litres : Environ 60 secondes (Ne doit pas être utilisé à - de 0,50 m de matériaux sous tension. Attention aux eaux de ruissellement)

Source & photos FFSA

4.4) Eteindre un feu débutant

Les différents types : Les extincteurs à poudre



Extincteur poudre polyvalente ABC

Il est reconnaissable par :

- Sa poignée couleur JAUNE
- Ou un cerclage couleur JAUNE
- Ou une goupille couleur JAUNE

Utilisation :

- Sur tous les feux dérivés du pétrole
- 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 atteinte

Portée pratique : Environ 2 mètres (Suivant modèle)

Autonomie pour un 9 kg : Environ 60 secondes

Source & photos FFSA

4.4) Eteindre un feu débutant

Les différents types : Les extincteurs à CO^2



Extincteur CO^2 (appelé aussi dioxyde de carbone ou neige carbonique) :

Il est reconnaissable par :

- Son moulage noir marqué « CO^2 »
- Ou une gouille 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

Source & photos FFSA

4.4) Eteindre un feu débutant

Mise en œuvre d'un extincteur

⇨ S'il s'agit d'un extincteur à poudre, agitez avant mise en œuvre pour décompacter la poudre



Vos gants enfilés...

- Retirez la goupille de sécurité.
- Posez un genou à terre, l'extincteur en face de vous : cette position vous permet de retirer la goupille sans risquer de laisser une partie de votre corps (l'épaule ou la tête en général) juste au-dessus de l'engin lors de l'opération.
- Ainsi, s'il est trop vieux ou mal entretenu et que la partie supérieure de la bonbonne saute sous la pression, vous ne serez pas blessé.

- Avant de vous présenter au danger, testez votre extincteur (en gaspillant le moins possible !) par une brève pression sur la lance, Il serait regrettable de se retrouver face au feu avec un extincteur hors service...
- Visez à la base du feu.
- Appuyez sur la poignée et réalisez un mouvement qui balaye de gauche à droite pour essayer d'éteindre le feu.

ATTENTION : Dans le cas d'un extincteur « 50Kg »

- Prendre soin de dérouler le tuyau avant mise en œuvre
  La pression rigidifie le tuyau et le rend par conséquent difficile à manier.
- Une fois percuté, attendre 2 à 3 secondes, le temps que l'extincteur monte en pression.



Source & photos FFSA

4.4) Eteindre un feu débutant

Les extincteurs des véhicules

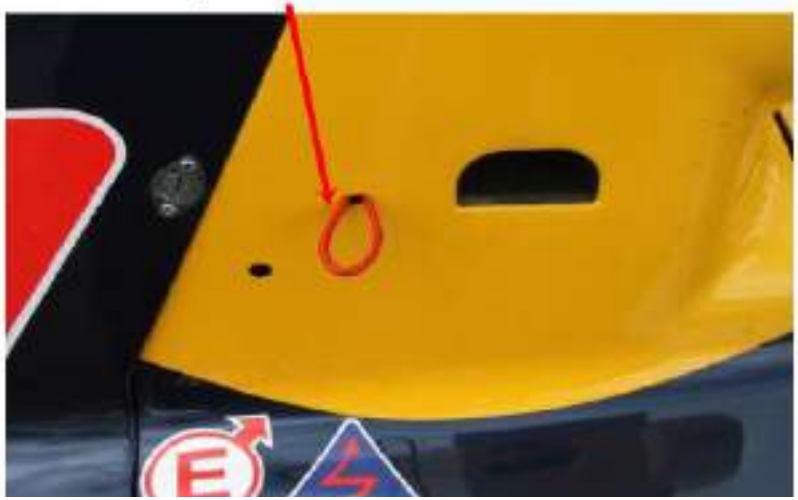
⇨ Ces produits et systèmes d'extinction font partis de listes approuvées par la FIA. (Listes n° 6 et n° 16)

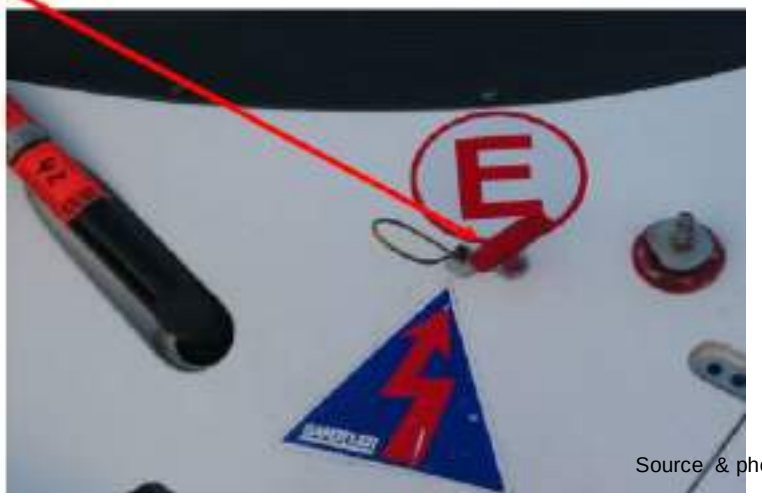
- Ils sont à pression constante (Reconnaissable à leur manomètre) et « AFFF » (A mousse)
- Ils sont percutables :
  - Depuis l'intérieur de l'habitacle





- Ou depuis la base du pare-brise cote pilote sur une berline
- Ou depuis la base de l'arceau sur une formule.





Source & photos FFSA

4.4) Eteindre un feu débutant

⇨ Informez de la situation par radio, la direction de course

- Analysez la situation avec sérénité, calme.



- Toutes les actions doivent être coordonnées
- Ne vous précipitez pas vers la voiture…surtout sans extincteur.
- Vérifiez avant d'intervenir que la couverture de protection (Drapeau JAUNE) est bien en place
  - ⇨ Cette consigne est **IMPERATIVE**, surtout en circuit

- Saisissez (Dans la mesure ou le choix existe) le type d'extincteur le plus approprié à la situation.
- Portez **IMMEDIATEMENT** votre attention sur le pilote ou l'équipage.
  - ⇨ Est-Il (Sont-ils) sorti(s) du véhicule ?

⇨ Prendre en compte lors de votre intervention, la direction du vent.

- Vous éviterez ainsi de vous trouver environné de fumée, de tousser, de suffoquer

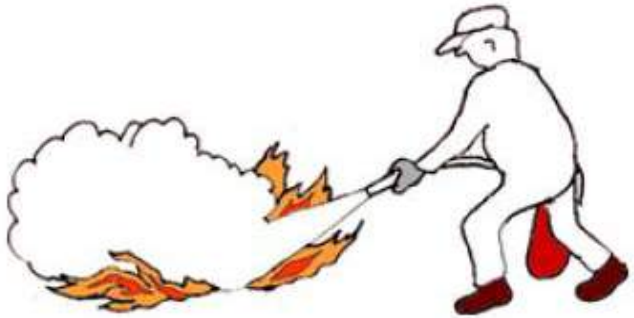
⇨ Visualisez le sens d'une éventuelle pente.

- Ceci vous permettra de voir les coulées enflammées potentielles et d'envisager les conséquences qui peuvent en résulter.

⇨ N'intervenez qu'avec un maximum de confort en cherchant à se protéger le plus possible de la chaleur, des flammes.

Attention, ça chauffe !!!!

- Votre combinaison doit être fermée jusqu'au cou
- Les gants enfilés
- La casquette vissée sur la tête, visière baissée pour protéger votre visage
- Convergez et actionnez le coupe-circuit du véhicule, ainsi que l'extincteur embarqué, mais uniquement si la situation le commande.
- Savoir perdre une à deux secondes pour attaquer à deux de front, si le feu est important, pour plus d'efficacité
- Assurez-vous qu'un équipier vous approvisionne avec des extincteurs pleins



Source & photos FFSA

4.4) Eteindre un feu débutant

Cas de feu parmi les plus fréquents : Feu de compartiment moteur

L'ouverture du capot est la partie la plus délicate : L'appel d'air provoqué alors peut attiser les flammes. On passe instantanément d'un incendie latent à une combustion rapide.
Méfiez-vous ! Accroupissez-vous devant la calandre, repérez bien où se trouve la sécurité de capot (normalement déjà déverrouillé). Ouvrez-le doucement pour essayer de limiter l'appel d'air.
Se positionner dos au vent (sens opposé de la fumée) si possible
Attaquez la base des flammes.
Le jet doit faire office de bouclier entre vous et la chaleur



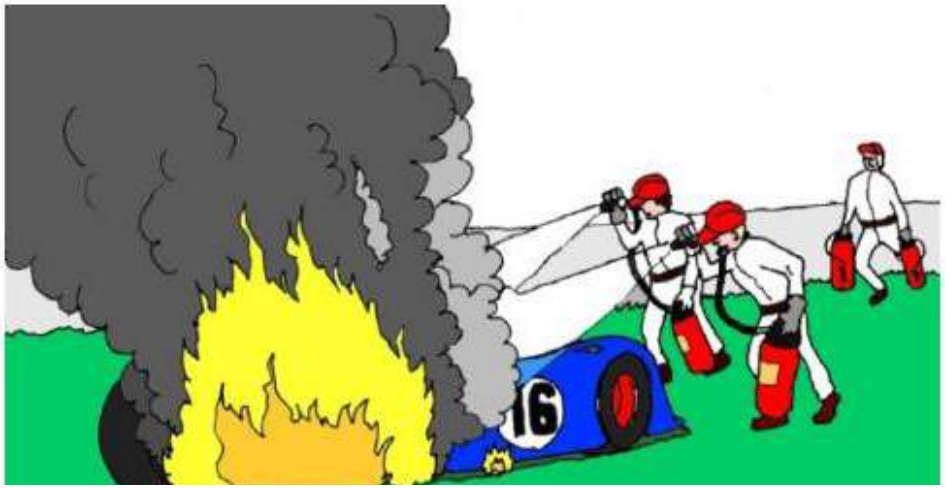
Source & photos FFSA

4.4) Eteindre un feu débutant

INCENDIE SUITE A CHOC :

⇨ C'est l'incident le plus grave que peut rencontrer un Pilote ou un Equipage

- C'est également le plus impressionnant et le plus stressant pour le Commissaire.
- Un maitre mot : **VITE** …. Mais pas n'importe comment !!!!
  Si le pilote ou un membre d'Equipage est resté à bord, assommé et/ou blessé, le laps de temps pour intervenir est très court :
  30 Secondes en moyenne
- Informez tout de suite, par radio, la direction de course, de l'événement
- Analysez la situation avec sérénité, calme.
- Toutes les actions doivent être coordonnées
- Ne vous précipitez pas vers la voiture…surtout sans extincteur.
- Vérifiez avant d'intervenir que la couverture de protection (Drapeau JAUNE) est bien en place
- Cette consigne est **IMPERATIVE**, surtout en circuit
- Saisissez (Dans la mesure où le choix existe) le type d'extincteur le plus approprié à la situation.
- Portez **IMMEDIATEMENT** votre attention sur le pilote ou l'équipage.
- Est-Il (Sont-ils) sorti(s) du véhicule ?



⇨ Visualisez le sens d'une éventuelle pente.

- Ceci vous permettra de voir les coulées enflammées potentielles et d'envisager les conséquences pouvant en résulter.

Source & photos FFSA

4.4) Eteindre un feu débutant

⇨ N'intervenez qu'avec un maximum de confort en cherchant à se protéger le plus possible de la chaleur, des flammes.

Attention, ça chauffe !!!!

- Votre combinaison doit être fermée jusqu'au cou
- Les gants enfilés
- La casquette vissée sur la tête, visière baissée pour protéger votre visage
- Portez le diffuseur de votre extincteur au niveau du front afin de créer un cône de fraicheur.
- Convergez et actionnez le coupe-circuit du véhicule, ainsi que l'extincteur embarqué
- Savoir perdre une à deux secondes pour attaquer à deux de front si le feu est important, ceci pour plus d'efficacité
- Assurez-vous qu'un équipier vous approvisionne rapidement avec des extincteurs pleins



DANS CETTE CIRCONSTANCE ET SEULEMENT, VOUS ETES AUTORISES A EXTRAIRE LE PILOTE (OU L'EQUIPAGE) BLESSE ET/OU INCONSCIENT DE L'HABITACLE, PAR TOUS LES MOYENS

⇨ Les extincteurs ayant servis seront systématiquement couchés

⇨ Vous réclamerez à la direction de course, leur remplacement



Une surveillance attentive du véhicule est à effectuer jusqu'à son évacuation du poste

Source FFSA photos FFSA & JP Hatrival

COMPLEMENTS

Signaler : Complément
Communiquer avec la DC

- Règles d'utilisation de la radio
  - **Avant de vous rendre à votre poste, assurez vous du n° de canal utilisé.**
  - **Attention, veillez régulièrement la charge de votre radio**
  - **Testez votre radio afin d'informer la D.C. que votre poste est opérationnel (appel radio)**
  - **Pour émettre, appuyez sur la pédale, attendre une ou deux secondes et parlez (temps technique de connexion)**
  - **Parlez calmement, lentement et sans crier. Soyez clair, précis et concis**
  - **Toujours commencer par vous identifier :**
  - **On débutera toujours le message par : « *DC POUR POSTE …* » et non l'inverse**
  - **Attendre que le PC réponde pour engager la conversation**
  - **En quelques phrases courtes, décrivez précisément la situation. Allez à l'essentiel !!**
  - **N'occupez les ondes que pour un événement important**
  - **Précisez la fin du message**
  - **Evitez d'interrompre un message en cours (sauf cas d'urgence)**



De par votre calme, votre interlocuteur saura que vous maitrisez la situation

Source FFSA

Signaler : Complément
Communiquer avec la DC

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

Vous êtes les yeux et les doigts de la direction de course, principalement sur les épreuves sur route
En tout premier lieu lorsqu'une voiture a eu un incident/accident, afin de prendre la bonne décision, elle attend de vous, au travers de votre rapport oral que vous lui communiquiez rapidement :

- En premier lieu que vous lui indiquiez le numéro de la voiture
- Etat du pilote ou de l'équipage :
  - Examen visuel (blesse) ou sort seul de la voiture.
- Position de la voiture (Gêne ou pas)
- Etat de la voiture, (Roulante ou pas)

  Ce dernier point sous-entend beaucoup de paramètres :
  - Possibilités de la dégager par vos propres moyens et de la placer en sécurité
  - Ou par des moyens mécaniques de levage (Manitou) dans votre poste
- Risques ou non de départ de feux

C'est en fonction de votre analyse, et de la qualité des messages que vous transmettez, que la direction de course est à même de prendre ses décisions

OBSERVER CERTAINES REGLES

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

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

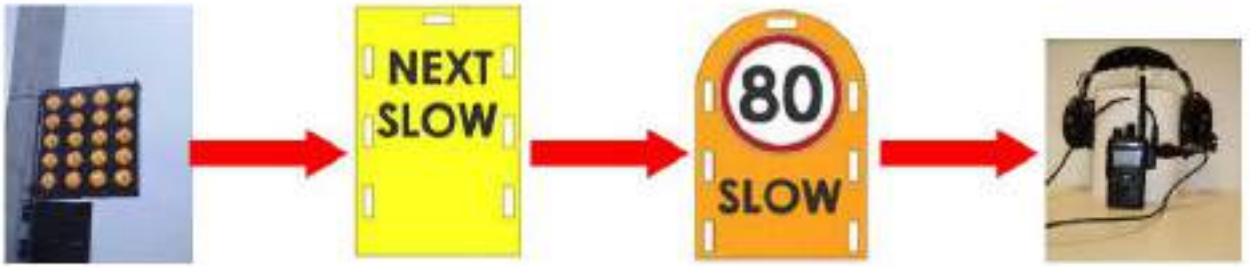
Après une sortie de route, ne pas toucher un pilote qu'il soit blessé ou pas

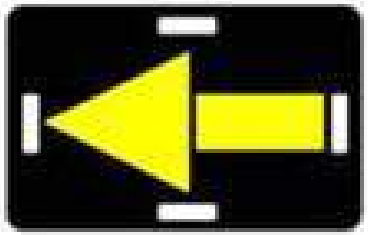
Source FFSA

Signaler : Complément

Indications & panneaux complémentaires

L’usage d’un panneau «Flèche» indiquant le passage libre va renseigner les pilotes sur le côté de la piste à emprunter





Neutralisation de l'ensemble du circuit : «JAUNE TOTAL» ou «FULL YELLOW»





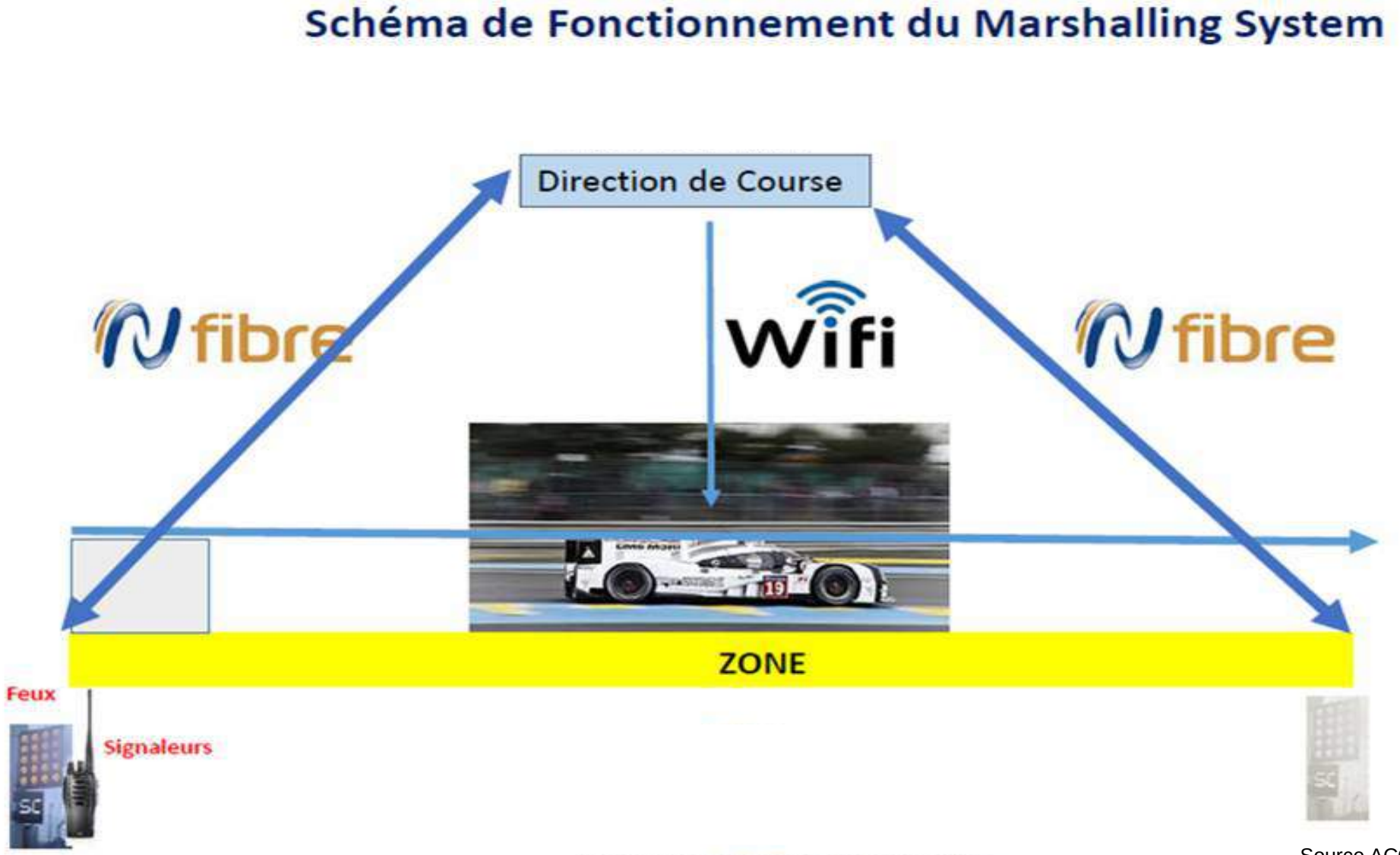
La procédure "Slow Zone" au Mans permet de ne neutraliser qu'une portion du circuit, le temps de l'intervention des commissaires, et d'éviter ainsi l'utilisation d'un Safety Car



Panneau à la disposition des postes de signalisation commissaires pour les courses FFSA

Source FFSA
Photos ACO

Signaler : Complément
Le "marshaling", c'est quoi ?



Source ACO

Signaler : Complément
Le "marshaling", c'est quoi ?

B) Les feux et leur commande



Lien filaire entre feux et commande





* Ils font tous les drapeaux
* La commande est reliée au feu par un fil

Source ACO

Signaler : Complément

Le "marshaling", c'est quoi ?

C) Les liens



Drapeaux + commande



Égale =



Égale =



Égale =



Source ACO

Fin


CE SONT LES YEUX ET LES MAINS
DE LA DIRECTION DE COURSE.


COMMISSAIRES
ANGES-GARDIENS DE LA PISTE
LONG FORMAT

55


SC