

# LA FONCTION DU COMMISSAIRE

**Préambule :**

***L'objet de ces pages n'est pas de retranscrire tous les manuels (pour cela, il y a le site [ffsa.org](http://ffsa.org)), mais seulement de décrire ce que nous vivons au bord des pistes. Toutes les particularités ne figurent donc pas sur ce document.***



# Table des matières

<b>1 SIGNALER - COMMUNIQUER .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 Signaler aux pilotes .....</b>	<b>4</b>
1.1.1 Ce que voit un pilote.....	4
1.1.2 La manipulation des drapeaux.....	5
1.1.3 Quelques conseils / particularités.....	6
1.1.4 Rappels .....	7
1.1.5 Indications et panneaux complémentaires .....	8
<b>1.2 Le « MARSHALING » ; c'est quoi ?.....</b>	<b>9</b>
<b>1.3 COMMUNICATION VERS LA DC (Direction de Course).....</b>	<b>13</b>
1.3.1 UTILISATION DE LA RADIO.....	13
1.3.2 MESSAGES SPECIFIQUES AU MANS .....	14
<b>1.4 COMMUNICATION VERS LES COLLÈGUES.....</b>	<b>15</b>
1.4.1 LA GESTUELLE.....	15
1.4.2 USAGE DU SIFFLET.....	16
<b>2 INTERVENIR .....</b>	<b>17</b>
<b>2.1 REGLES DE SECURITE .....</b>	<b>17</b>
2.1.1 LE POSTE.....	17
2.1.2 <i>LES POSTURES</i> .....	20
<b>2.2 TRAITER LA PISTE.....</b>	<b>27</b>

<b>2.3 INTERVENIR SUR UN VEHICULE .....</b>	<b>30</b>
2.3.1 TIRER OU POUSSER UN VEHICULE .....	30
2.3.2 LEVER UNE AUTO.....	33
2.3.3 CHOC VIOLENT .....	36
2.3.4 SPECIFICITES .....	38
2.3.5 ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT.....	42
<b>3 POINTS DIVERS et CONCLUSION .....</b>	<b>54</b>
<b>3.1 QUELQUES INFORMATIONS TECHNIQUES.....</b>	<b>54</b>
3.1.1 LES DISPOSITIFS DU VEHICULE.....	54
<i>COUPE-CIRCUIT &amp; COMMANDE EXTERIEURE D'EXTINCTEUR.....</i>	<i>54</i>
<i>ANNEAUX DE TIRAGE.....</i>	<i>55</i>
<i>VOLANT.....</i>	<i>56</i>
<i>SANGLES DU PILOTE .....</i>	<i>57</i>
<i>SYSTEME « HANS » .....</i>	<i>58</i>
<b>3.2 L'ASPECT PERSONNEL DE LA FONCTION.....</b>	<b>59</b>
3.2.1 MES ATTENTES EN TANT QUE COMMISSAIRE .....	59
3.2.2 MON EQUIPEMENT.....	60
3.2.3 MA SANTE .....	63
<b>3.3 L'ASPECT ADMINISTRATIF .....</b>	<b>68</b>
3.3.1 L'INSCRIPTION AUX EPREUVES .....	68
3.3.2 LA DEDUCTION FISCALE .....	69
<b>3.4 CONCLUSION .....</b>	<b>70</b>

# 1 SIGNALER - COMMUNIQUER

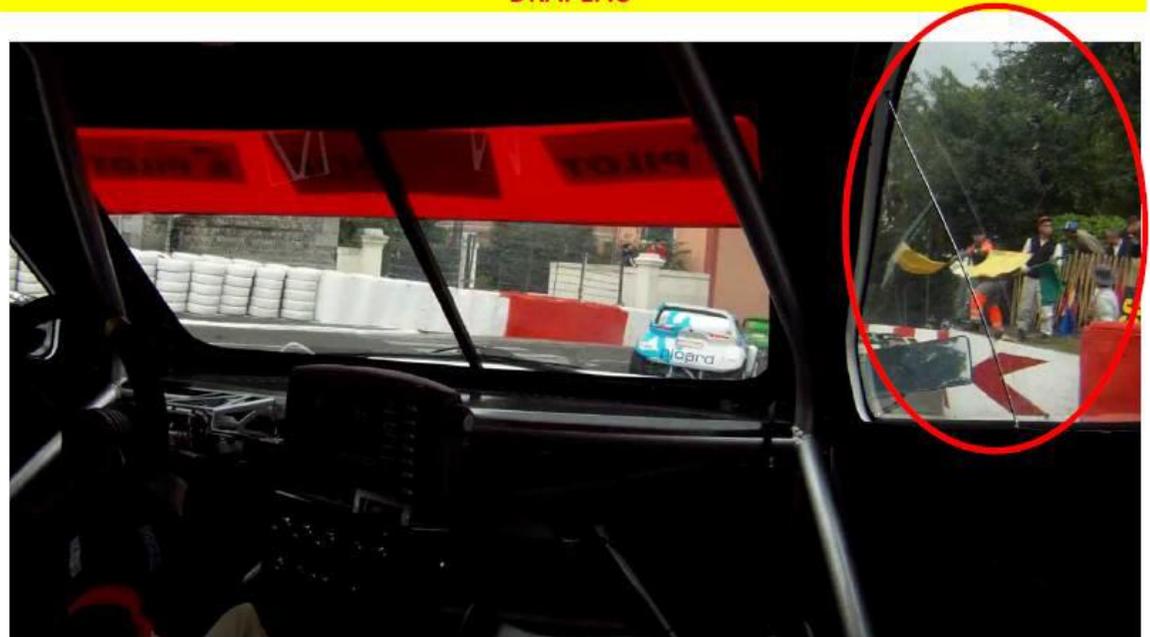
## 1.1 *Signaler aux pilotes*

### 1.1.1 Ce que voit un pilote

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

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

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



## 1.1.2 La manipulation des drapeaux

**Drapeaux immobiles** : Bien que ne représentant pas un signal de grande urgence c'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.

**Nota : Ne pas faire un vaste 8 vertical car le drapeau n'est pas visible lorsque le bras est à l'intérieur du rail (côté commissaire). Il est préférable de faire un 8 en agitant le drapeau avec le poignet**

**Retrouvez les drapeaux, leur signification et leur utilisation en cliquant sur l'onglet "Drapeaux" de ce site.**



### 1.1.3 Quelques conseils / particularités

- 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 manœuvre pour négocier le virage, il fixe l'intérieur de la courbe et ne vous voit plus.
- 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 AUTORISÉS A QUITTER LEUR POSTE. DE PAR LEUR POSITION RECONNUE PAR LES PILOTES, ILS ONT EN CHARGE LA SÉCURITÉ DE LEURS ÉQUIPIERS EN INTERVENTION**

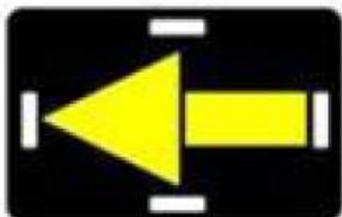
## 1.1.4 Rappels

- Ne pas hésiter à désigner du doigt, le concurrent concerné par votre drapeau BLEU
- Le JAUNE *est présenté au minimum 2 tours* (obstacle n'ayant pu être retiré).
- Le DOUBLE JAUNE : Présenté par le même Commissaire (si danger obstruant partiellement ou totalement la piste, ou bien des Commissaires travaillant sur le bord ou sur la piste)
- Le VERT : Durant 1 tour.
- Le ROUGE est délégué dans les postes de commissaires et ne peut être présenté **QUE** sur ordre de la D.C, et jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de voiture tournant sur la piste.
- Le changement d'adhérence est présenté **FIXE** au poste, au maximum durant 4 tours (accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le début d'une averse si besoin)



### 1.1.5 Indications et 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

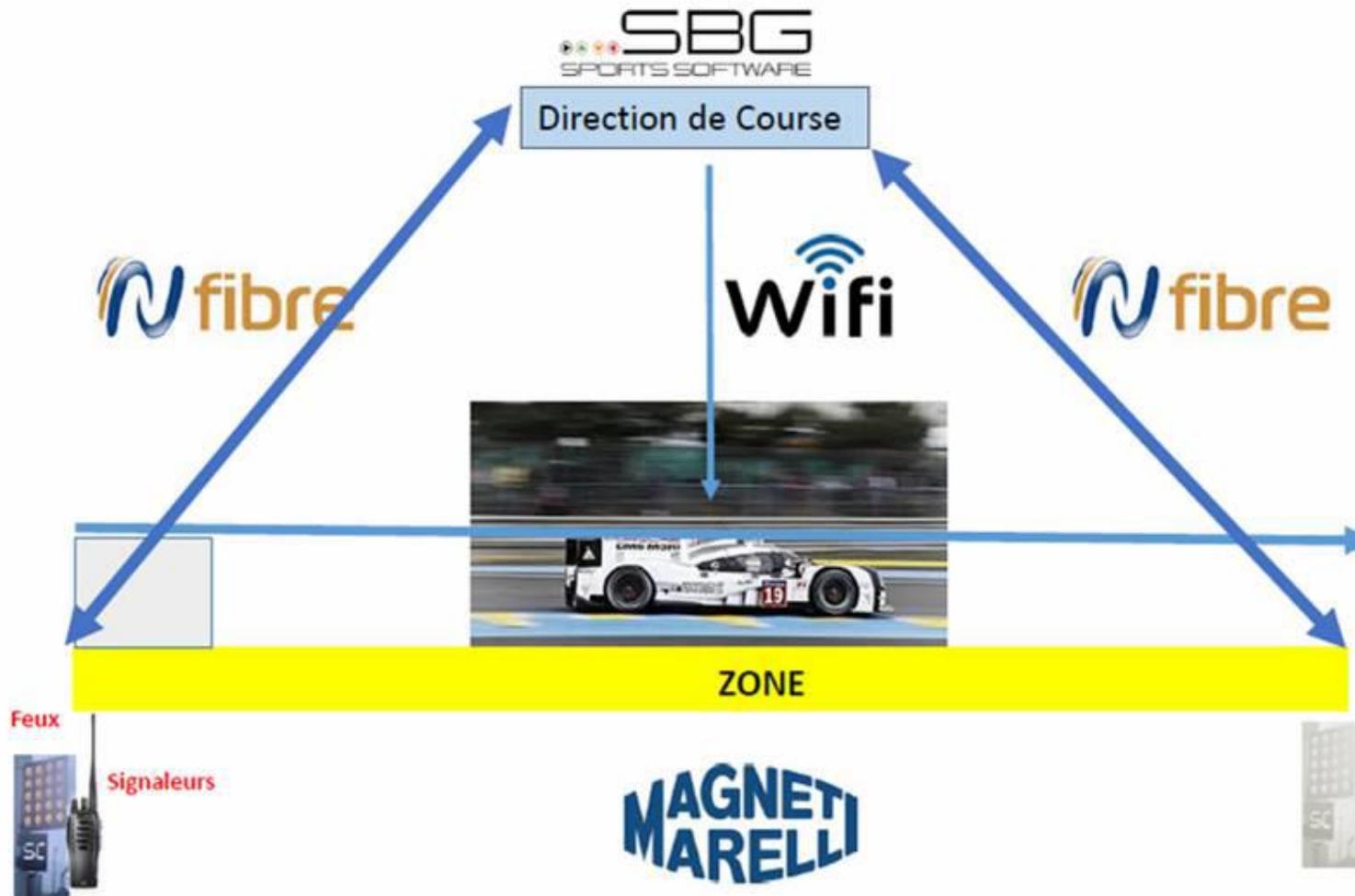


Panneau à la disposition des postes de signalisation commissaires pour les courses FFSA

Source FFSA  
Photos ACO

## 1.2 Le « MARSHALING » ; c'est quoi ?

### Schéma de Fonctionnement du Marshalling System



## 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

# Les Liens



Drapeaux + commande



Égale =



Égale =



Égale =



Source ACO

## Compléments :

la DC ou le système informatique gère : le ROUGE, le SAFETY CAR et le VERT en automatique dans la zone qui suit celle d'un drapeau jaune. Néanmoins le poste peut imposer un JAUNE sur ce VERT de la DC en cas de besoin, le repoussant ainsi au poste suivant.

# Marshalling System



Source ACO

## 1.3 COMMUNICATION VERS LA DC (Direction de Course)

### 1.3.1 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 maîtrisez la situation

### 1.3.2 M

## **ESSAGES SPECIFIQUES AU MANS**

*Les messages sont classifiés en 4 thèmes différents, avec plusieurs niveaux de gravité qui vont aider la Direction de Course à décider des moyens à mettre en œuvre.*

### **BAC :**

1. repart seul pas d'intervention
2. voiture bloquée ou intervention de nettoyage nécessaire

### **INCENDIE :**

1. la zone (poste) maîtrise seule
2. la zone devrait maîtriser, mais Pick-up en alerte préparation d'un Slow Zone suivant l'évolution de la situation
3. incendie non maîtrisable ou sur voiture HY

### **PLUIE :**

1. début de pluie fine, ne mouille pas ou peu la piste
2. pluie
3. grosse pluie avec beaucoup d'eau sur la piste

### **ACCIDENT / CRASH :**

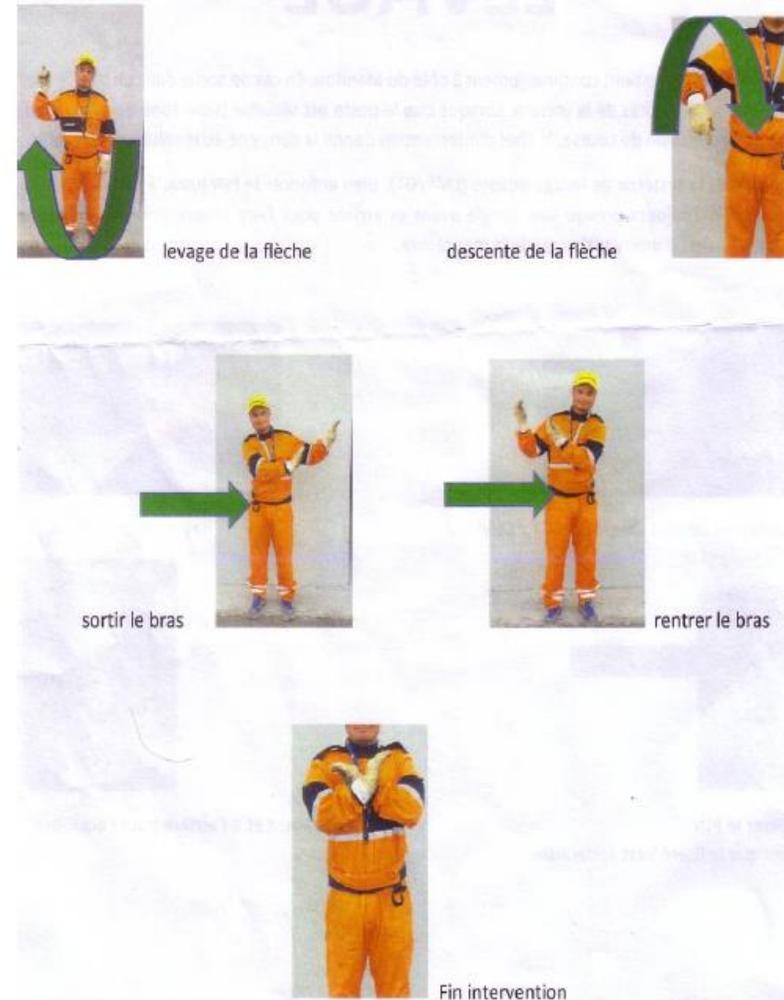
1. repart seule
2. voiture bloquée lumière médicale éteinte
3. voiture HS et /ou lumière médicale allumée
4. crash niveau 3 avec voiture hybride
5. utilisation par la DC quand plusieurs blessés

## 1.4 COMMUNICATION VERS LES COLLÈGUES

### 1.4.1 LA GESTUELLE

Il n'existe pas de codification de la gestuelle. Pourtant, lorsque nous sommes suffisamment éloignés les uns des autres pour que le bruit ambiant couvre nos voix, le geste est bien souvent la solution de communication. Il appartient donc à chaque chef de poste de définir, lors de son briefing, les codes visuels et sonores (deux ou trois gestes) qu'il attend de vous selon les circonstances.

Que veut-il ? .....  
Pas facile de deviner si on ne s'est pas mis d'accord avant !



Gestuelle mise en place en 2018 au Mans pour communiquer avec le chauffeur du Manitou (Source ACO)

## 1.4.2 USAGE DU SIFFLET

Là encore, le rôle du Chef de Poste est important

D'une façon générale, il définit 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 élaner



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

**ON DEGAGE !!!!!**

## **2 INTERVENIR**

### **2.1 REGLES DE SECURITE**

#### **2.1.1 LE POSTE**

*Bien que les choix du poste, et de son implantation, soient effectués en amont de l'arrivée d'un commissaire sur un site, il y a lieu de se souvenir qu'il existe quelques principes fondamentaux à observer*

##### **Implantation d'un poste de commissaires :**

**Tous les équipiers d'un poste doivent être disposés de telle sorte que l'ensemble de la zone de poste soit couverte par les Commissaires.**

**Les Commissaires doivent être le plus possible à l'abri des sorties de routes éventuelles.**

**Les interventions doivent pouvoir se faire dans le minimum de délai.**

**Les signaleurs devront être en vue des pilotes en toutes circonstances.**

**Lors d'un choc les glissières de sécurité amortissent le choc en reculant. Il y a donc intérêt à ne pas stationner trop près des glissières si on ne veut pas recevoir dans les tibias le plus beau coup de butoir de sa carrière de Commissaire. Il est donc évident que chaque poste présentera des aspects particuliers en fonction du profil de la route, des accidents de terrains, des zones d'ombre, des protections, des vitesses atteintes dans la zone du poste, et du nombre de commissaires affectés au poste.**

## Aménagement :

Tous les postes ne sont pas si bien aménagés que celui-ci, bien sûr ! Néanmoins, et sous réserve d'obtenir l'accord de la direction de course, se protéger de la pluie ou du soleil n'est pas honteux ... On veillera évidemment à s'assurer de la solidité et de l'arrimage de la structure utilisée : Un barnum qui s'envole et atterrit au beau milieu d'un peloton de furieux, ça ferait désordre ! Enfin, ces protections contre la pluie et le soleil ne doivent pas être de la couleur des drapeaux.



## **Respect des pneus de protection**

Les murs de pneus placés le long des rails, côté piste, sont destinés à renforcer la sécurité des voitures qui sortent de la piste. En cas de choc, ces pneus ont un rôle "amortisseur", et pour cela, il faut respecter l'espace vide en leur centre : Ne pas y entreposer du matériel, s'en servir comme poubelle, ou y dissimuler des gravats ou des déchets...!

## Matériel :

Pas d'inventaire exhaustif, bien sûr, mais se rappeler qu'un poste complet se doit de comporter des moyens de :

Communication (radio)

Signalisation (drapeaux au minimum\*)

Traitement de la piste (balai / poudre)

Lutte incendie

Déplacement véhicule

Et s'assurer que tout ce qui risque de servir dans la journée est déjà là lors de la prise de poste !

\*



(\* ) pour les épreuves « terre et « route », il faut généralement avoir son propre jeu de drapeaux

## 2.1.2 LES POSTURES

### 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 dégager rapidement pour se placer en sécurité.

Le préposé au « JAUNE » déployant son drapeau pour signaler un danger entraînant 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



## Les postures (2/7)

Source FFSA

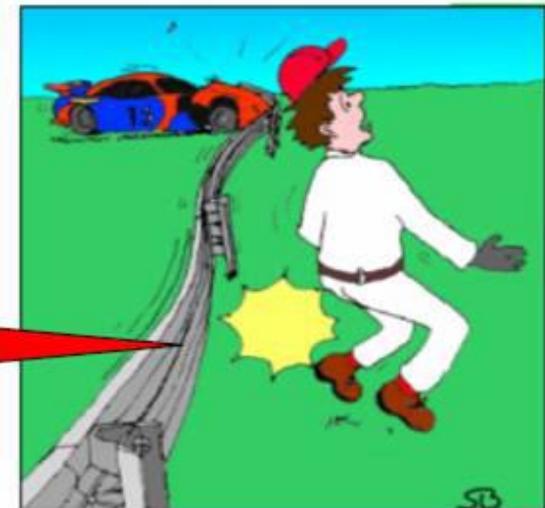
### Consignes de sécurité

En position d'intervention, le commissaire doit sans cesse être attentif à son environnement, en particulier à ce 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'asseoir 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 réglementation
- Ne vous pas exposez pas, surtout inutilement
- Ne traversez la piste qu'en cas d'extrême nécessité
- Ne restez pas groupés

## Les postures – L'intervention (3/7)

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.

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

## Les postures – L'intervention (4/7)

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.



## Les postures – L'intervention (5/7)

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

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

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

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

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

### OBSERVER CERTAINES REGLES

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

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

## Les postures – L'intervention (6/7)

*Les incontournables pages d'erreurs à ne pas commettre !*



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



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

Prise de risque : No comment .. !



Source AMCO

## Les postures – Le bêtisier (7/7)

### LE CHEF DE POSTE - BRIEFING AUX EQUIPIERS



C'est sûr, comme ça, il les voit de plus haut ...



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



## 2.2 TRAITER LA PISTE

### QUE DETECTER ?

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

## INTERVENTION SUR L'HUILE (1/2)

- 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 reprendre « une tonne » de produit absorbant
- Procédez en gestes rasants pour envoyer de simples poignées
- Balayez ensuite le produit en le poussant hors de la piste



Source FFSA & AMCO  
Photos Facebook & ACO

Astuce : plutôt que de soupoudrer à la main seule, utiliser un goulot de bouteille plastique pour vous aider à puiser dans le sceau et vous permettre de mieux doser l'épandage.

## INTERVENTION SUR L'HUILE (2/2)

**2.3 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 !!**



**AU  
CU  
NE  
INT  
ERV  
ENT  
ION  
SU**

**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

**R LA PISTE SANS UNE PROTECTION (drapeau, Safety Car, Full Yellow, Slow Zone, ordre de la DC ou du Chef de Poste) et toujours avec une paire de gants !!**

### 2.3.1 TIRER OU POUSSER UN VEHICULE

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.



Lorsque vous poussez une monoplace  
**PRENEZ GARDE A LA ROUE ARRIERE**

**CONSEILS** : 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'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.

Source FFSA

**TIRE**  
**R**  
**OU**  
**POU**  
**SSE**  
**R UN**  
**VEHI**  
**CUL**  
**E**

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

**TIRER**  
**OU**  
**POUSSER UN**  
**VEHICULE**

Mais le Manitou aussi, fait la force ...



**Restez toujours derrière ou à côté du véhicule, jamais entre lui et le Manitou**



**Si le pilote est toujours à bord, pensez à le diriger en cas de marche arrière, que ce soit à pieds ou avec le Manitou. Au besoin, prenez le volant (faites vous ce plaisir !)**

Source AMCO Photos ACO, CG, & JC Colombier

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 \*
  - 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

## LEVER UNE AUTO (2/3)

### 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.
- \* vérifier 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



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



Attention au contrepoids !

**LEV  
ER  
UNE  
AUT  
O  
(3/3)  
2.3.3  
HOC**



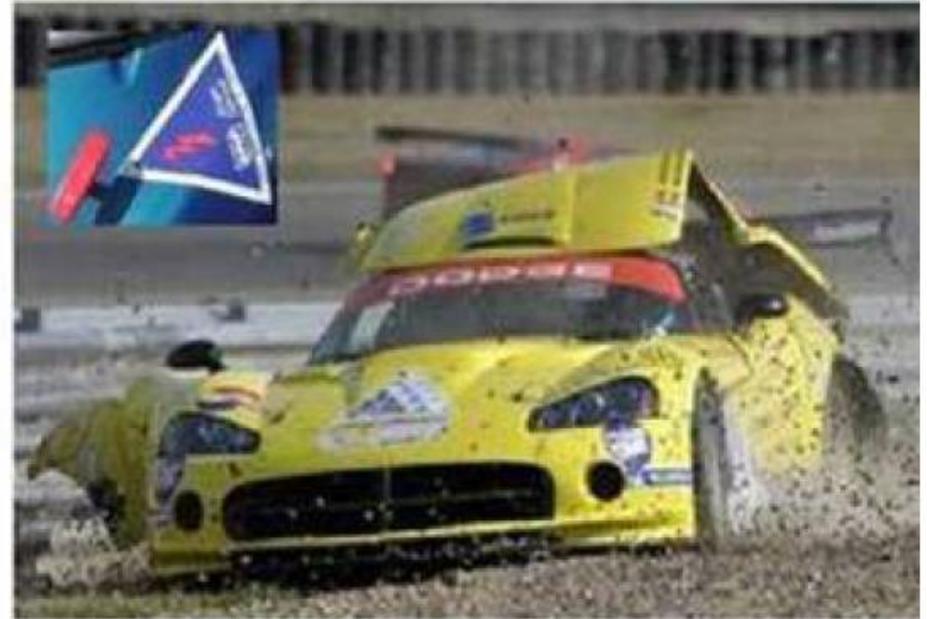
Le jeu des 3 erreurs .....



Source FFSA Photos ACO, FFSA

# VIOLENT

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



Il s'agit d'être certain du risque d'incendie : On ne peut pas prendre le risque d'un démarrage de feu avec autant de personnes dans l'impossibilité de s'échapper rapidement.

## NE PAS TOUCHER UN BLESSE

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

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

Par contre, après examen visuel de la situation :

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

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

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

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

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

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

## 2.3.4 SPECIFICITES

→ Un carré fond ROUGE avec lettres blanches **HY** est apposé sur la dérive longitudinale (aileron de requin)

Les véhicules hybrides (HY au Mans) ou électriques et leurs témoins lumineux



**Toujours informer la Direction de Course par radio sur la couleur des lampes du système hybride et/ou électrique**



Source FIA & ACO Photos ACO, FIA

## **SPECIFICITES (2/4)**

**Lors d'une intervention, quelle que soit la couleur des "Leds" de chaque côté de la voiture, vertes, rouges ou éteintes (à considérer comme rouges), la voiture sera systématiquement considérée à risques majeurs.**

**Aucun commissaire ne devra donc intervenir sans sa paire de gants de protection spéciale pour Hybride doublée avec les sur-gants en cuir**



**Si une voiture est en feu :**

**Avec les gants spéciaux, déclenchez l'extincteur de la voiture.  
Cette action met l'auto au point mort et coupe le système hybride.  
Ensuite combattez le feu avec les extincteurs CO2.  
Informez la Direction de Course de la couleur des lampes et de l'évolution de l'incendie.**



## SPECIFICITES (3/4)

**Si une voiture est immobilisée ou "abandonnée" :**

Demandez au pilote de couper le système

Ou, avec les gants spéciaux, poussez le bouton "Neutral Hybrid"

Après cette action la lampe passe au vert

Cela met aussi la voiture au point mort

**Prenez garde à ne pas toucher l'auto avec une autre partie de votre corps !**



## SPECIFICITES (4/4)

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 reconnaître leur auto.**

## 2.3.5 ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT

### 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

## ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT (2/12)

**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**

## ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT (3/12)

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

- "A" **Matériaux 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

## ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT (4/12)

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**

## ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT (5/12)

## Les différents types : Les extincteurs à CO<sup>2</sup>



### **Extincteur CO<sup>2</sup> (appelé aussi dioxyde de carbone ou neige carbonique) :**

Il est reconnaissable par :

- Son moulage noir marqué « CO<sup>2</sup> »
- 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

## ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT (6/12)

Les extincteurs sur roues et/ou transportés : On ne les trouve pratiquement qu'en circuit, généralement dans les postes de commissaires ou embarqués dans des pickups. Ils contiennent 50 Kg de poudre, ou d'eau avec additif



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

#### **Utilisation :**

- ⇒ Sur tous les feux :
- De classe A (Bois, papier, vêtements, tissus, caoutchouc, plastiques...)
  - De classe B (Hydrocarbures (essence, fioul, pétrole), acétone, alcools solvant, graisse, huile, peinture, matières plastiques...)
  - De classe C (propane, butane, gaz, etc...)

#### **Inconvénients :**

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

**Portée pratique :** Environ 8 mètres

**Autonomie :** Environ 60 secondes



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

#### **Utilisation :**

- ⇒ Sur tous les feux :
- De classe A (Bois, papier, vêtements, tissus, caoutchouc, plastiques...)
  - De classe B (Hydrocarbures (essence, fioul, pétrole), acétone, alcools solvant, graisse, huile, peinture, matières plastiques...)

**Portée pratique :** Entre 4 et 7 mètres

**Autonomie :** Environ 60 secondes

## ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT (7/12)

### 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

## ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT (8/12)

Ces produits et systèmes d'extinction font partis de listes approuvées par la FIA (liste n°6 et n°16). Ils sont à pression constante (reconnissable à leur manomètre) et « AFFF » (à mousse) ; ils sont enfin percutables depuis l'intérieur de l'habitacle.

Les extincteurs des véhicules



- 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

## ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT (9/12)

- ⇒ Informez de la situation par radio, la direction de course
  - Analysez la situation avec sérénité, calme.

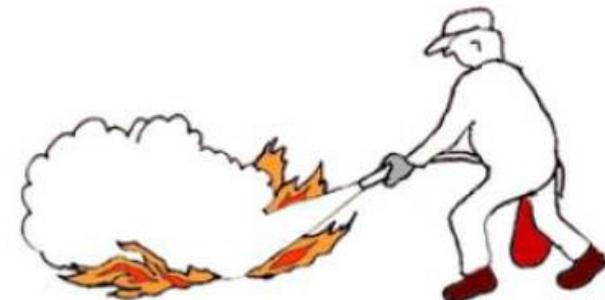


- Toutes les actions doivent être coordonnées
- Ne vous précipitez pas vers la voiture...surtout sans extincteur.
- Vérifiez avant d'intervenir que la couverture de protection (Drapeau JAUNE) est bien en place
  - ⇒ Cette consigne est **IMPERATIVE**, surtout en circuit
- Saisissez (Dans la mesure ou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

## ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT (10/12)

## 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



## **ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT (11/12) – Incendie suite à choc**

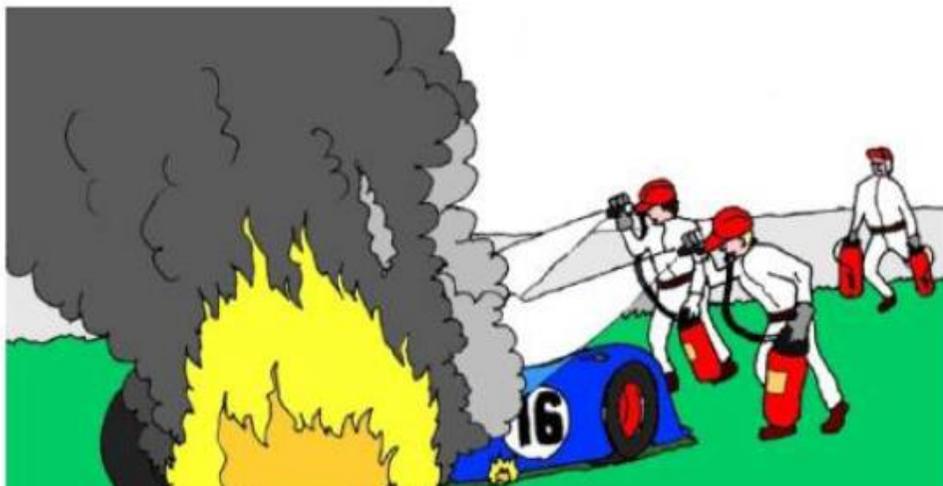
⇒ C'est l'incident le plus grave que peut rencontrer un Pilote ou un Equipage

- C'est également le plus impressionnant et le plus stressant pour le Commissaire.
- Un maître 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.

## ETEINDRE UN FEUX DEBUTANT (12/12)

⇒ 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 fraîcheur.
- 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

### **3 POINTS DIVERS et CONCLUSION**

#### **3.1 QUELQUES INFORMATIONS TECHNIQUES**

##### **3.1.1 LES DISPOSITIFS DU VEHICULE**

##### **COUPE-CIRCUIT & COMMANDE EXTERIEURE D'EXTINCTEUR**

Ils sont signalés par



Coupe-circuit :

Tourner (d'un quart ou d'un huitième de tour). Ou appuyer sur le bouton rouge .

Commande extérieure d'extincteur :

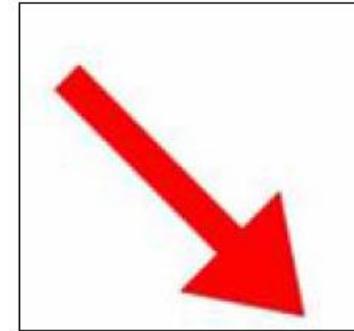
Tirer l'anneau

**ANNEAUX**

Source AMCO  
Photos diverses

## DE TIRAGE

Le dispositif (sangle, ou anneau métallique) est repéré avec une flèche, parfois accompagnée du mot "TOW" (remorquage).  
Il suffit de passer une manille dans ce dispositif pour pouvoir tracter un véhicule



Source AMCO  
Photos diverses

## VOLANT



Comment enlever un volant ? Faire coulisser la bague (jaune dans l'exemple) et tirer sur le volant. La remise en place se fait tout simplement en enfonçant le volant sur son axe (il se clipse).



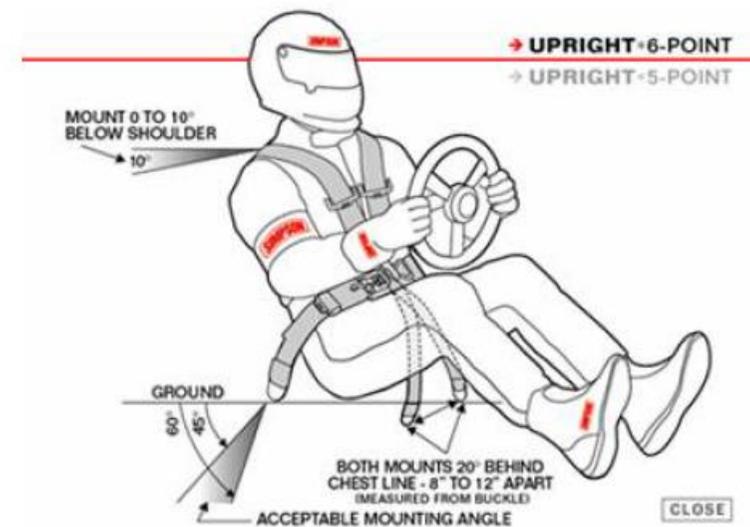
## SANGLES DU PILOTE

Lors d'une intervention, respecter la consigne :

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

Indépendamment de la marque du harnais, et du nombre de points d'attache, les membres du pilote doivent être passés sous les sangles, et la fermeture verrouillée. Il appartient au pilote de serrer son harnais à sa convenance

Attention sur un 4 ou 6 points, l'introduction de la partie métallique de chaque brin du harnais dans la boucle serrure centrale est très précise (présenter la boucle métallique bien en face de son logement).

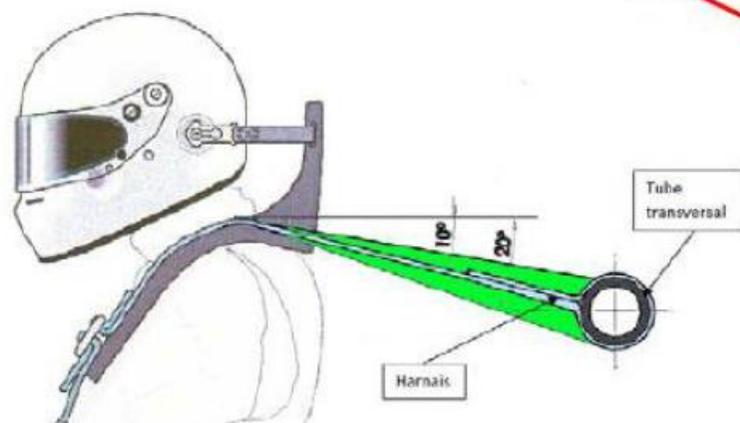
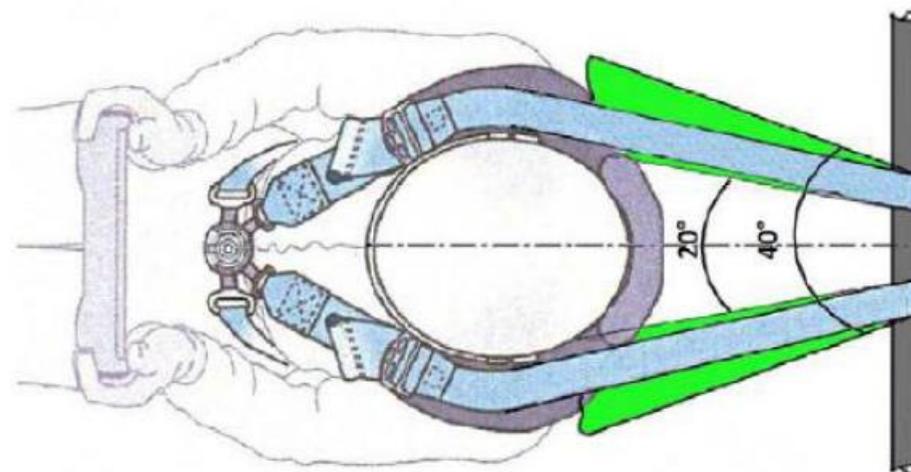


Source AMCO  
Photos diverses

## SYSTEME « HANS »



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



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

Source & photos FFSA

## **3.2 L'ASPECT PERSONNEL DE LA FONCTION**

### **3.2.1 MES ATTENTES EN TANT QUE COMMISSAIRE**

Le Sport Automobile développe de nombreuses qualités tant individuelles que collectives. Il est donc aussi une sorte "d'école de vie". La convivialité, l'entraide, la passion doivent être les moteurs de la fonction commissaire si on veut une bonne cohésion et un bon esprit d'équipe

#### **Pourquoi nous sommes commissaires, qu'est ce que nous venons y chercher ?**

Compte tenu qu'il faut se lever tôt, qu'il y a assez peu de reconnaissance, et qu'il s'agit de bénévolat, la motivation du commissaire doit être située ailleurs que dans un éventuel désir d'honneurs, de profits, .... ou de farniente !

Il n'est pas non plus en poste pour "regarder passer les voitures" en spectateur privilégié et doit, de plus, pour progresser, ACCEPTER D'APPRENDRE en permanence.

Mais quelle que soit la motivation qui nous pousse à être commissaire, il faut savoir trouver son compte dans l'accomplissement de cette fonction.

Il est donc important que chacun sache bien ce qui le pousse à officier, (envie de participer au sport auto ?, envie de vibrer au plus près de ce qui se passe sur la piste ?, besoin d'adrénaline ?, ou tout simplement besoin de donner ou d'occuper son temps, etc...), afin de vivre pleinement les journées données/dédiées au sport auto et d'en profiter au maximum.

⇒ Quelles que soient les raisons pour lesquelles vous avez choisi ce rôle actif, celui-ci implique l'acceptation d'une certaine discipline **LIBREMENT CONSENTIE** compte tenu des multiples obligations qu'elle impose.

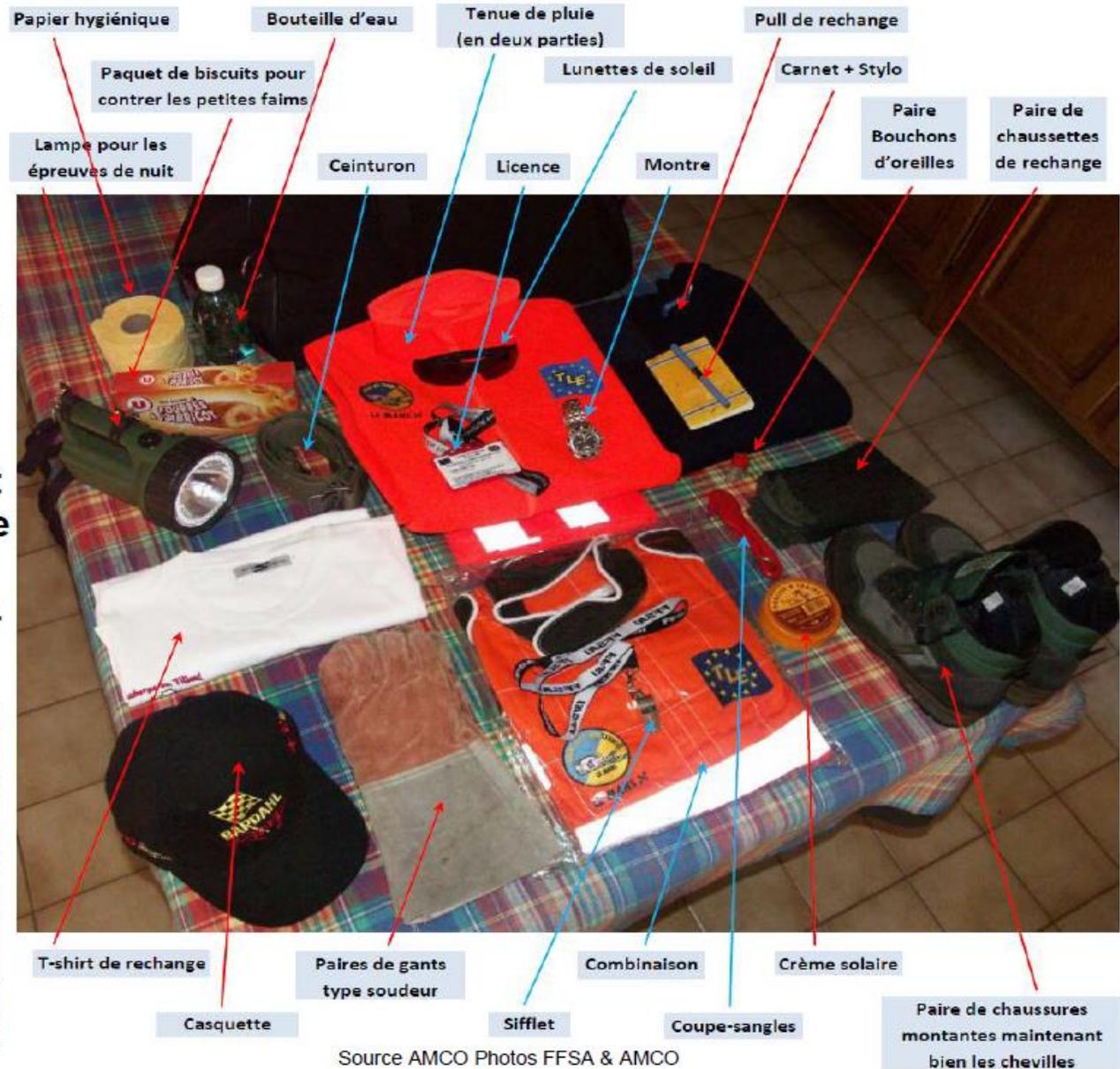
## 3.2.2 MON EQUIPEMENT

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.

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

(Merci Alain !)



Source AMCO Photos FFSA & AMCO

## MON EQUIPEMENT 2/3

Et bien sûr, 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.



## MON EQUIPEMENT 3/3

### 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 : ART & CREATION allée des Sports 01250 JASSERON**

Source AMCO  
Photos diverses



### 3.2.3 MA SANTE

Fatigue, absorption d'alcool, manque de condition physique ... autant d'aspects auxquels il convient de porter attention afin d'écarter les risques d'incident.

#### CONTROLE DE L'ALCOOLEMIE

Nous officions dans un milieu à risques, à ce titre, certaines règles de (bonne) conduite doivent donc être établies et respectées

Au cours d'une épreuve automobile ou de karting et à la demande des autorités sportives, tout licencié peut éventuellement faire l'objet, sur place, d'un examen médical motivé par son comportement, son état de santé, ou du fait d'éléments d'information portés à la connaissance des autorités sportives.

**NOTA : Les autorités administratives peuvent également demander cet examen**

Au terme de cet examen, qui le cas échéant peut s'accompagner d'un contrôle de l'imprégnation éthylique, les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent, après avis du médecin examinateur présent sur le terrain.

Dans le cadre de la pratique d'un contrôle d'imprégnation éthylique, celui-ci sera effectué à l'aide d'un éthylomètre homologué.

Après constatation par le médecin examinateur d'une inaptitude à officier (ou à prendre le départ dans le cas d'un licencié pratiquant) caractérisé par un taux d'imprégnation supérieur à **0,10 g/l de sang soit 0,05 mg/l** d'alcool dans l'air expiré, le médecin rédigera et transmettra un rapport à la direction de course.

Si le licencié le demande, et à titre de contre-expertise, il pourra être procédé, immédiatement après le premier contrôle, à une seconde lecture précédée de la remise à zéro et du test de l'appareil.

Chaque lecture du taux indiqué par l'éthylomètre devra être transcrite sur un document signé par le médecin et contresigné par la personne contrôlée.

Sur la base du rapport médical, le Directeur de Course (ou le Directeur d'Epreuve) prendra toute mesure utile.

## MA SANTE 2/5

### Gestion de la fatigue

De longues heures debout à piétiner, la nuit, le froid ou l'humidité, la chaleur, autant d'éléments à prendre en compte et à anticiper par une bonne hygiène de vie, et un bon équipement, et ... un bon sommeil !

### Le sommeil :

Il s'agit d'être le plus "en forme" possible lorsqu'on officie. Bien dormir dans les 2 jours qui précèdent une épreuve est donc important (on évitera les enterrements de vie de garçon la veille !).

Lorsque l'épreuve dure plusieurs jours, chaque nuit intercalaire est également importante ; on soignera donc, le plus possible, la qualité de son hébergement.



**Se préserver et pour éviter au maximum cette situation !**

## MA SANTE 3/5

### L'ALIMENTATION

Une fois en poste, et afin de garder votre vigilance, pensez à vous hydrater, et ayez toujours avec vous un "petit quelque chose à grignoter" en cas de fringale.

Essayez de sauvegarder une durée, et une composition, de repas "correctes" : Quoi de meilleur qu'un repas chaud et équilibré, pris assis, au calme et à l'abri, lorsqu'il pleut et qu'il ne fait que 5° ? !

La maladie :

Bien sûr, on restera également attentifs aux affections ponctuelles ou chroniques qui peuvent jouer sur l'aptitude physique, ainsi que le traitement des ces maladies.



A défaut d'un maître d'hôtel en poste, la thermos de café est aussi parfois une auxiliaire précieuse !



## MA SANTE 4/5

## LA LUTTE CONTRE L'ANKYLOSE

Rappelez vous combien les jambes font mal lorsqu'il faut sauter, ou courir, après avoir longuement piétiné ..... Si le poste le permet, n'hésitez pas à vous asseoir pendant les coupures, même si un objectif photo est dans les parages .... Lorsqu'il existe, le "camp de base" commun contribue aussi beaucoup au bien être de chacun.



De même, des mouvements d'assouplissement, ou des élongations vous aideront à rester en forme (Voir "Shaolin Marshal" 😊 : <https://www.youtube.com/watch?v=FQYAY4E7swo> )

... Le tout sans excès !!!



Source AMCO  
Photos ACO & diverses

## MA SANTE 5/5

## **UNE BONNE CONDITION PHYSIQUE**

Ce que nous sommes amenés à faire en intervention, sans relever d'une discipline Olympique, ne fait pas forcément partie du quotidien de tout le monde. D'autant plus que nous devons intervenir très vite, à froid, alors que nous venons de piétiner ...longtemps !

Alors, lorsque l'occasion se présente (à la prise de poste par exemple, ou à titre privé sur un stade, un parcours de santé, etc), ne pas hésiter à courir avec un poids (figurant l'extincteur), à sauter une barrière, un muret, à marcher sur les pneus (ou autre dispositif instable), à sprinter, etc ...

**S'entraîner de temps en temps ....**



**... pour arriver à ça !**



Source AMCO Photos Circuit P Ricard, ACO & diverses

## **3.3 L'ASPECT ADMINISTRATIF**

### **3.3.1 L'INSCRIPTION AUX EPREUVES**

**Pour les épreuves qui sont au calendrier AMCO :**

Les membres renvoient leur propre calendrier.

L'AMCO se charge de l'inscription auprès des organisateurs.

A chaque membre de s'assurer de sa prise en compte (courrier ou mail de l'organisateur, mise à jour des calendriers sur notre site, etc)

Au cours de la saison, chaque membre doit également prévenir en cas d'absence prévue)

**Deux exceptions :** Circuits de Spa-Francorchamps et du Mans.

Chacune de ces deux entités possède son propre système d'inscription et de suivi, et l'AMCO n'y a pas accès. Il appartient donc à chaque membre d'effectuer ses propres démarches.

Roulages	Michel ROMET
Circuit	Patrice Brisset
Karting	Alain AUBÉ
Rallyes et c. de côte	Patrick COFFIN

**Pour les épreuves qui ne sont pas au calendrier AMCO :**

Il appartient, là aussi, à chaque membre d'effectuer ses propres démarches les organisateurs peuvent prendre contact directement avec nos membres.

**Concernant le choix des épreuves sur une saison, c'est à chacun de trouver sa bonne quantité (il n'y a que 52 week-ends par an ...), sa bonne diversité (toutes les disciplines amènent quelque chose de différent), et sa bonne qualité (importance de l'épreuve, qualité des plateaux, conditions d'accueil réservées aux commissaires ...).**

### 3.3.2 LA DEDUCTION FISCALE

Le système fiscal français prévoit que les bénévoles des associations puissent bénéficier d'un abattement sur leurs impôts en prenant en compte les trajets effectués pour se rendre sur des manifestations. Le principe des "Dons aux œuvres" est simple :

**Distance parcourue X prix du kilomètre = Montant à déclarer**

Base "Mappy", ou autre pour les distances  
0,308 € du kilomètre en 2017

**66% de ce montant est déduit de l'impôt**

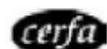
Concrètement, le "CERFA n°11580\*03" doit être :

**Préparé / documenté / édité par le commissaire**

**Envoyé avec une lettre d'accompagnement spécifique à l'organisateur**

**Signé et tamponné par l'organisateur qui le retourne au commissaire**

**L'ensemble de la procédure est disponible sur le site de la FFSA (Vie fédérale/encadrer/régime de déduction fiscale)**



N° 11580\*03  
DGFIP

Reçu au titre des dons

Numéro d'ordre du reçu

**à certains organismes d'intérêt général**

Articles 200, 238 bis et 885-0 V bis A du code général des impôts (CGI)

Bénéficiaire des versements

Nom ou dénomination :  
Automobile Club de l'Ouest

Adresse :  
N° ..... Rue Circuit des 24 Heures

Code postal 72019 ..... Commune Le Mans Cedex

Objet :  
Organiser et développer la pratique du sport automobile, sous l'égide et le contrôle de la Fédération

## 3.4 CONCLUSION

### *Rôle et devoirs du Commissaire...*

Le Commissaire est un des auxiliaires les plus précieux de la Direction de Course. C'est lui qui renseigne le Directeur de Course sur tous les événements et incidents susceptibles de se produire dans la zone dont il a la surveillance. La sécurité de l'ensemble des épreuves dépend de la rapidité de ses réactions, de son esprit de décision, de son sang-froid et ceci dans le respect d'une réglementation précise qu'il se doit de faire respecter en toutes circonstances.



## BONUS : LES BONS MOMENTS

