

**Le Code Sportif International, annexe H et L §4 (C.S.I.) [www.fia.com](http://www.fia.com) ,  
Le Code Sportif Français [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org) et le manuel “ Guide des  
commissaires “ édité par la F.F.S.A. sont les ouvrages de base. (vous pouvez  
les relire quelques fois, car ce qui suit, est une simple idée pour une réflexion **que vous  
devrez développer**)**

Une règle d’or : ne jamais surestimer ses compétences.

Le sujet étant très vaste, j’aimerais vous faire partager le fruit de mon expérience et quelques recettes circuit.

### **\* Avant le meeting :**

C’est bien de répondre aux convocations, mais en cas d’empêchement ou retard, par politesse, un petit coup de téléphone au circuit :

Votre devoir de Chef de Poste vis-à-vis des organisateurs implique de tenir vos engagements, de prévenir si vous ne pouvez pas les tenir, d’être exact au rendez vous et d’être irréprochable dans votre tenue et votre comportement. Vis-à-vis de la Direction de Course, on exécute l’ordre du Directeur de Course même si celui-ci ne vous convient pas et aucun commentaire désobligeant à la radio. Les mises au point se font dans la discrétion, le soir.

### **\* Avant le début des épreuves :**

Faire l’appel des équipiers, vérification licence, tenue et équipement.

Emargement feuille de présence.

Vérification du matériel (drapeaux, balai, produit absorbant)

Etat, manipulation et fonctionnement des extincteurs.

Vérification de la piste, de ses abords et nettoyer si nécessaire.

La direction de course demande, chronologiquement, à chaque poste la qualité de la réception radio, l’effectif du poste et l’état de la piste afin de pouvoir débiter la mise en opération.

Parfois un poste voisin tarde un peu pour la réponse radio. Intervenez à votre convenance pour le règlement de ce problème : coup de sifflet, estafette, allez voir sur place, etc. ...

Et informez-en la direction de course.

### **\* Problème en arrivant au poste :**

En arrivant à votre poste, il peut apparaître un problème majeur (absence de commissaires, matériel, public, piste en mauvais état, timing du meeting, pompiers, docteurs, ambulances, etc. ...)

Le réseau radio est en écoute permanente .....par de nombreuses personnes dont certaines ont un esprit de libre examen et sont hiérarchiquement très importantes (directeur de course, collègue des commissaires sportifs, délégué de ligue, observateurs de la F.F.S.A ou F.I.A., etc. ...)

Si vous demandez du matériel manquant après l’ouverture de la piste du meeting c’est :

- Soit : parce que vous n’avez pas fait votre travail à la mise en place et vous êtes fautif.

- Soit : le matériel n’a pas été distribué correctement et là, le circuit est fautif.

N’aggravez pas la situation, demandez par le réseau radio à un responsable, nominativement, de venir vous rejoindre à votre poste ou par le portable... Et le problème, dans **la discrétion**, sans le signaler, sans l’ébruiter, sera réglé rapidement.

## **\* Organisation du poste :**

Pour placer les commissaires aux drapeaux et ceux d'interventions, prenez-en compte :

- ce que voit le pilote dans sa voiture surbaissée,
- son temps de réaction au volant,
- votre temps de réaction,
- l'étude du virage

Pour une voiture à 220 Km/h, 1 seconde représente 61 mètres avant que le pilote ne réagisse.

Sur certains circuits, la position des signaleurs est définie par l'organisateur :

- Plot, nacelle, marquage au sol.

Sur les autres, elle est à l'initiative du chef de poste.

Dans la mesure du possible, le Chef de Poste sera à l'extérieur du virage pour avoir un meilleur angle de surveillance et tout surveiller d'un seul regard.

Une seule règle : ne jamais changer l'emplacement des signaleurs au cours du meeting. Les pilotes ont enregistrés instinctivement votre position et dans l'urgence, devront interpréter votre signalisation. De plus ils auront la certitude que la piste est bien surveillée.

*Ne vous a t - on jamais déplacé provisoirement un feu tricolore sur votre parcours quotidien ?*

### Emplacement des signaleurs :

Les deux commissaires face à face, le bleu regarde en amont pour voir arriver les concurrents, et le jaune regarde en aval pour une signalisation immédiate à l'amorce d'un incident, tête-à-queue, accrochage, etc. ...

Le signaleur au bleu voit instantanément la mise en action du drapeau jaune, ce qui annule automatiquement l'utilisation du drapeau bleu et le signaleur au drapeau bleu, face à l'arrivée des voitures, prévient celui au drapeau jaune, dos à l'arrivée des voitures, d'un éventuel danger. Le signaleur au drapeau bleu doit éviter de quitter son poste lors de l'intervention. Il perdrait le fil de l'épreuve, ce qui entrainerait une diminution de son efficacité pendant plusieurs tours.

La signalisation est dans une zone claire.

Malgré la chaleur du soleil, ne vous installez pas à l'ombre, (pour Lédénon pas de problème, mais pensez aux circuits extérieurs, Pau, Charade, Le Mans, Magny-Cours etc...). On ne distingue rien ou peu, sous un pont ou dans une zone d'ombre lorsque les concurrents sont eux, en pleine lumière solaire. Les pilotes ne pourraient pas interpréter rapidement votre signalisation.

Il y a toujours un commissaire expérimenté accompagnant un stagiaire ou un commissaire débutant.

Le signaleur au drapeau jaune est toujours en amont de l'incident, jamais en aval, ni en face.

## **\* Ce que vous pouvez faire :**

Même si vous n'êtes pas encore le chef de poste (avec de la patience et beaucoup de travail cela viendra), notez sur un carnet de manipulation facile :

- le nom du meeting,
- la date du meeting,

- le nom des essais ou de la course,
- le numéro du poste,
- le temps (pluie, soleil, piste seiche, piste humide)
- la durée des essais,
- le nombre de tours de course ;
- le nombre de voitures ; ( pendant le tour en formation )
- l'heure de départ des essais ou de la course ;
- votre N° de licence ;

Ces renseignements sont demandés pour la rédaction du rapport d'incident ou d'accident .

Prenez l'habitude, lors d'un accrochage, accident, de relever immédiatement :

- les numéros des voitures en cause,
- l'heure officielle qui a pu vous être communiquée avant le briefing. Je confirme l'heure officielle est celle de l'horloge parlante au 3699 et aucune autre.
- le tour
- faire un petit croquis sur les circonstances de l'accident.

Ces informations peuvent servir votre chef de poste pour son rapport à la direction de course et pour vous, cela sera un entraînement mental et un test d'aptitude. Remémorez-vous l'action, les faits et les n° impliqués après la fin de l'intervention.

Faites aussi votre classement avec le tour par tour avec un petit papier, même si le chef de poste ne vous demande rien. C'est bon pour vous et pour votre futur.

Nous sommes une équipe et nous travaillons dans le même sens. Efficacité, efficacité.

### \* **Ce que vous devez faire :**

Si vous êtes le chef de poste, je suis persuadé que vous savez faire tout cela, cependant apportez un soin particulier à vos rapports écrits, les plus complets et les plus détaillés possibles. Pas d'opinion, mais des affirmations réfléchies et intangibles. Il n'y a rien de plus pénible qu'un Chef de Poste qui se rétracte alors qu'une action est entreprise à l'encontre d'un concurrent. Il en va de notre crédibilité.

Une feuille vierge pour chaque rapport. (voir le nouveau document)

Pour un blessé, notez l'heure de la demande de l'ambulance avec le médecin, l'heure d'arrivée de celle-ci sur site et l'heure de départ après accord de la direction de course.

Toujours un rapport écrit après une évacuation de blessé en ambulance ou sur un fait d'ordre sportif pouvant entraîner une réclamation. Le transmettre le plus rapidement possible à la direction de course.

Gardez chez vous en archives une trace écrite, toutes les informations ou minutes ayant servies à la rédaction d'un rapport. Un complément d'information peut vous être demandé quelques jours, voire quelques mois après et toujours pour une raison essentielle (handicap ou décès).

### \* **Suivi de la course**

Prenez l'habitude de compter les voitures pendant le tour en formation. S'il en manque une au 1<sup>er</sup> tour de course (elle a pu avoir un problème sur la grille), en cas d'intervention vous ne serez pas surpris.

Il n'y a pas de petite ou de grande course, mais des pilotes qui comptent sur votre vigilance et l'inattention de 1 seconde peut coûter très cher à un concurrent (médicale ou matérielle).

### \* **1<sup>er</sup> tour d'essai, de reconnaissance et de formation**

Après le 1<sup>er</sup> tour d'essai, de reconnaissance et de formation, vérifiez l'état de la piste.

A la sortie du stand "mécanique", un outil (tournevis, pince, clés, etc. ...), peut avoir été oublié sur ou dans la voiture. Vous le retrouverez sur la piste.

Un raccord d'huile mal serré.....

Les véhicules subissent de nombreuses vibrations, certaines pièces (écrous, boulon, vis, rivet) n'y résistent pas.

Après le tour de décélération une visite s'impose aussi.

### \* **Surveillance de la piste :**

Une bonne paire de jumelles, vous évitera une promenade sur les voies de sécurité, bac à gravier et vous renseignera rapidement, sans fatigue, sur l'état de la piste.

Un pilote peut se dépanner lui-même uniquement avec les moyens du bord, sans aide extérieure. L'aide verbale de mécanicien n'est permise qu'à 10 mètres minimum.

### \* **Commissaire radio et poste sécurité :**

Lorsqu'un accident grave survient, étant en écoute permanente radio, vous devez être à même de savoir si la direction de course prévoit ou non une interruption.

Et si vous êtes dans un poste sécurité, (pompiers, ambulance, médecin) soyez davantage attentif. Vous devez connaître tous les postes que vous couvrez médicalement.

Si vous entendez une information signalant un accident dans cette zone, avant que la direction de course vous appelle, faites préparer tout votre personnel médical avec moteur en marche pour une éventuelle intervention. Mieux vaut être prêt pour rien que le contraire.

Le commissaire radio doit avoir à portée de la main le drapeau rouge déplié pour une présentation immédiate.

Et silence radio pour une bonne coordination des secours

### \* **Sécurité incendie :**

Quelque soit l'incident ou accident dans votre zone, le commissaire chargé de la manipulation de l'extincteur doit se trouver toujours à proximité immédiate du véhicule pendant toute l'intervention.

Un incendie peut démarrer à retardement ou redémarrer si vous n'avez pas pris la précaution de refroidir les masses ou les pneus avec un extincteur à eau.

Je répète, mais vérifiez l'état et le fonctionnement de vos extincteurs en début de meeting et demandez son remplacement après usage.

Si lors d'une intervention sur un incendie, vous constatez une déficience technique de l'extincteur, vous n'avez rien à gagner à diffuser l'information aux médias. Vous avez un devoir de réserve. Vous discréditez le circuit et vous-même qui en êtes un membre actif.

### \* **Signalisation d'un accident au 1<sup>er</sup> tour de course :**

Présentez la signalisation à toutes les voitures en amont, même la toute dernière (V I R) qui est le véhicule d'intervention rapide avec le médecin réanimateur à bord .Ils ne sont pas là pour faire du tourisme, mais pour être sur le lieu d'intervention le plus rapidement possible. C'est désagréable d'arriver rapidement sur un obstacle sans avoir été prévenu.

### \* **Canalisation des concurrents lors d'un accident :**

Suite au tragique accident du meeting de Dijon 2009, la Direction de Course nous demande de ne plus intervenir directement sur la piste, sauf sous Safety-Cars, lorsque les concurrents sont tous regroupés, en convoi et à allure modérée.

Nous étions là pour éviter un sur-accident, pour canaliser ou signaler plus précisément et permettre une reprise de la compétition en cours plus rapidement.

Certains pilotes ne respectent pas notre signalisation malgré les sanctions infligées par les commissaires sportifs. Les interventions seront beaucoup plus longues. Les lésés seront les pilotes et nous, les commissaires, nous conserverons notre effectif.

Canaliser sous conditions, uniquement avec **le bras fixe, tendu horizontalement en extension et être bien visible des pilotes**. Tous les autres modes de signalisation sont sujets à confusion.

### \* **Blessé :**

**Ne jamais toucher ou laisser toucher un pilote blessé ou inconscient**, sauf cas d'extrême urgence (incendie ou immersion du véhicule). Mais on doit l'assister en attendant le service médical.

### \* **Evacuation d'un véhicule :**

A Lédénon, nous avons un service d'intervention rapide et efficace, 4 x 4 ou élévateur. Si vous devez aider à l'évacuation ou en sécurité feu avec l'extincteur, restez toujours en protection à l'abri derrière un des véhicules et toujours face à l'arrivée des concurrents. Ne jamais quitter des yeux la piste et l'arrivée des concurrents sachant qu'être Commissaire est une activité à risques.

**Se mettre en avant de l'incident et gesticuler pour faire ralentir les concurrents est une attitude suicidaire et irresponsable.**

Dans la mesure du possible, ne jamais laisser une épave devant un mur ou dans le bac à gravier. Un autre véhicule en perdition peut venir la percuter.

Les commentateurs ne vous feront pas de cadeau.

### \* **Incident ou accident**

En cas d'incident ou d'accident auquel vous venez d'assister, vous ne devez communiquer aucune information verbale ou opinion à quiconque, à la presse en particulier. Vous avez **un devoir de réserve**. C'est à l'organisateur de le faire, sachant que vos propos peuvent être déformés ou mal interprétés.

La presse, parlons en. Les journalistes vous observent, donc avoir soin de sa tenue et de son comportement, ne pas se laisser distraire, les refouler s'ils ne sont pas en possession de l'accréditation adéquate, qu'ils ne vous gênent pas pour la signalisation et bien sûr rester courtois.

Faites un rapport écrit, complet et remettez-le à la voiture de direction de course lors de son tour d'inspection : **Point final** sur l'accident.

Avant de signaler à la direction de course une faute de pilote (exemple : double sous le régime du drapeau jaune), assurez-vous du respect scrupuleux de la réglementation des drapeaux par les commissaires dans vos zones amonts, et aval. Si celle-ci n'a pas été respectée, votre rapport après étude du collège des commissaires sportif par vidéo surveillance sera irrecevable et entraînera le discrédit du corps des commissaires du circuit de Lédenon.

### \* **Après un accident :**

Après un accident, les commissaires d'intervention ont tendance à commenter l'événement. Faites-le, mais derrière le rail. Votre copain, à 100 ou 200 mètres de vous, au drapeau jaune, maintiendra celui-ci tant que vous serez en bord de piste et fera perdre exagérément de temps aux concurrents. En résumé, après l'évacuation, on se met au plus vite en sécurité derrière les rails.

### \* **Arrivée :**

**Rappel :** aucun ravitaillement en eau, huile ou carburant sur la piste pendant la course.

Si un concurrent s'arrête pendant le tour de décélération, après le passage sous le drapeau à damiers, aucune intervention, il est considéré en parc fermé.

### \* **Fin des essais ou d'une course**

A la fin des essais ou d'une course, l'équipe d'intervention est amenée à intervenir sur la piste pour sa vérification ou remise en état (huile, gravillons, terre, herbe, outillage, vis, etc.) Mettez une signalisation drapeau jaune en amont.

Bien souvent, un ou plusieurs véhicules de la Direction de Course font le tour du circuit pour inspection.

Un petit rappel très important à remémorer à chaque briefing du chef de poste :

Accès piste : 2 coups de sifflet bref.

Evacuation immédiate de la piste : 1 coup de sifflet prolongé très fort.

### \* **Drapeau rouge**

**Rappel :** Seul le Directeur de Course a autorité pour arrêter la course au moyen du drapeau et / ou du feu rouge

Dans le doute, un petit coup de jumelle vers le portique d'arrivée à la direction de course. Elle est visible depuis de nombreux postes. (La réciproque est vraie aussi, vous êtes doublement surveillés, par la vidéo et depuis le portique).

Si dans votre secteur de surveillance survient un incident ou un accident que vous jugez très grave : demandez par la radio l'interruption de la course en indiquant clairement les raisons. Ne prononcez jamais les mots “ **drapeau rouge** ” dans votre message.

Votre conversation a pu être coupée, brouillée ou couverte par le passage des concurrents.

Par manque de chance, le préposé à la radio d'un autre poste risque de ne comprendre que ces deux mots majeurs.

Pendant les essais, les concurrents sont dirigés vers les stands.

Pendant la course, les concurrents sont dirigés et stoppés sur la grille de départ.

### \* **Autres drapeaux**

Enfin l'homogénéité. Tous sont agités.

(sauf) Le changement d'adhérence sera toujours présenté **fixe** quelque soit l'importance de la mare d'huile, pendant au moins (en fonction des circonstances) 4 tours à moins que le revêtement ne redevienne normal ; il n'y a pas lieu de présenter le drapeau vert en aval et ce drapeau changement d'adhérence n'interdit pas les dépassements.

Si la voiture n'a pas pu être dégagée après l'évacuation de l'équipe d'intervention, on présentera le drapeau jaune encore 2 tours.

Le drapeau vert sera présenté le plus près possible en aval de l'incident afin de limiter la zone de neutralisation.

Le drapeau blanc ne doit pas être vu par le concurrent roulant au ralenti, mais immédiatement par le concurrent suivant en amont.

### \* **Comportement et tenue vis-à-vis du public :**

Ayez une tenue correcte, esthétique et efficace. Votre comportement doit être irréprochable. Si un maintien correct n'a jamais été gage de qualité, il est bien rare qu'une tenue négligée soit la preuve de grandes qualités morales et techniques. C'est autant se respecter soi-même que le public que d'être correctement habillé. Le public, derrière les grillages, vous regarde et vous juge. Bannir l'utilisation des appareils photo, caméscopes, téléphones portable et consommation d'alcool. En cas d'intervention passable, personne ne vous fera de cadeau ! Une seule erreur, même minime, peut gâcher tout le travail d'une journée et vous serez jugés plus facilement sur vos erreurs que sur vos heureuses initiatives.

### \* **Les étrangers dans les voies de sécurité :**

Pour les “étrangers” dans les voies de sécurité, faites respecter les consignes de sécurité ; mais soyez toujours **très très très courtois et polis**. Vous pouvez être en présence d'une personne influente dans les instances nationales.

Attention au photographe, vous ne connaissez pas le sujet des reportages et restez conscients du fait que la presse “ professionnelle ” joue un rôle important pour la manifestation.

### \* **Le chef de poste :**

Il faut avoir une expérience suffisante pour être présenté à cet examen assez spécifique. Sans une expérience que l'on assimile avec quelques années de présence assidue sur les circuits, cela risque de conduire à un échec qui mal ressenti par l'intéressé peut écarter définitivement un futur

excellent chef de poste. Il faut rappeler que les réponses à cet examen sont celles d'un Chef de Poste et non plus d'un équipier.

Sa mission comporte de nombreuses pages dans le manuel "guide des commissaires" et n'est pas de tout repos.

Conclusion : Sa nomination n'est pas un hasard. Lorsqu'il donne un ordre (rotation des équipiers, ne pas rester en groupe, être plus vigilant, etc.), on ne discute pas. D'autres problèmes plus importants restent sûrement à régler.

Si problème il y a, on en discute calmement, le dimanche soir, avec nos responsables commissaires. Il en sera toujours tenu compte pour le prochain week-end de course. On ne peut pas être d'accord tout le temps avec tout le monde. La vie serait bien triste.

En cas d'incompatibilité d'humeur entre équipiers, équipiers et Chef de Poste, nous effectuerons une rotation de poste jusqu'à satisfaction.

Le responsable du poste doit tenir sa mission : ce n'est pas à lui d'intervenir sur la piste, de pousser une voiture, de balayer etc... (sauf petit effectif) mais de coordonner la manoeuvre et d'apporter une " correction" s'il y a lieu.

Notre but est d'avoir le poste, puis l'ensemble des postes homogènes. Cela donnera un corps des commissaires sport mécanique de Lédenon fort, compétent et efficace.

Suite à une intervention et étant là en observateur, les responsables peuvent être obligés de temps à autre à corriger le tir avec un commissaire ou une équipe.

Nous ne sommes pas là pour faire une démonstration de force au détriment des fautifs. L'important est de ne pas lui dire qu'il est c... d'avoir fait cette erreur, c'est fait et il n'y a plus à y revenir. L'important est de savoir pourquoi cette erreur a été faite et surtout comment éviter qu'elle ne se reproduise.

Nous pouvons en discuter, calmement... Notre but n'est pas la recherche de responsabilité ou de culpabilité, mais une recherche d'information.

Cette expérience va nous servir éventuellement pour les autres postes et surtout pour la formation des commissaires stagiaires.

### **\* Les postes de commissaires**

En poste, nous trouvons les stagiaires, les commissaires, les adjoints et les Chefs de Poste.

Pour les commissaires, avec beaucoup de travail, de sérieux et de patience, vous serez un jour Chef de Poste pour prendre des responsabilités. Ce fut sûrement le but de votre motivation pour l'examen. Dans un meeting, il n'en faut qu'un par poste . Votre tour viendra, soyez patient.

Le responsable, fin psychologue, du planning effectif doit faire un choix bien difficile entre chacun de vous pour allier la compétence, l'affinité de caractère, la camaraderie et ne pas froisser la susceptibilité de certains. N'aggravez pas sa tâche.

Votre motivation première est, nous le pensons, le sport mécanique. Vous n'êtes pas au circuit pour faire un concours individuel de commissaires. Mais vous devez, toujours, essayer d'améliorer le niveau général. Les petits ruisseaux donnent une grande rivière

Aidons-nous les uns les autres. Notre regard doit aller dans la même direction : l'efficacité, toujours l'efficacité. Il n'est pas beaucoup plus difficile de faire les choses bien que mal ; nous avons envisagé d'être sur le circuit, non plus en spectateur actif mais comme une partie dynamique de l'organisation. Dans le doute, demandez le complément d'information à vos responsables ou à un ancien ayant le sens de l'humain et de la communication. De part mon ancienne activité dans l'Education Nationale, j'avais interdit fermement à mes élèves toute moquerie, ricanement ou intention moqueuse après une question de camarade, fut-elle banale.

### \* Après les épreuves

Au début ou à la fin du meeting, nettoyez les abords des détritrus, même si ce sont ceux du personnel de piste de la semaine. Il est plus agréable de travailler dans un environnement propre. Si vous aimez les papiers gras, bouteilles vides et autres détritrus et déchets, libre à vous.

Un signe d'amitié à toute l'équipe du poste, un remerciement à chacun pour sa collaboration et au plaisir de se revoir.

La résistance d'une chaîne est la résistance du plus faible maillon ; et le bénévolat n'est pas une excuse d'incompétence.

Je n'ai pas la prétention de tout savoir, ni un sentiment de supériorité affirmée, mais simplement la volonté de partager mon savoir avec des amis qui ont la même passion du sport automobile.

Si vous avez des idées ou des suggestions, parlez-en, vous ferez avancer le schmilblick et toujours dans le même sens.

Un ami des commissaires

Mise à jour le : 14 septembre 2009