

# MANUEL DU COMMISSAIRE DE PISTE

## INTRODUCTION

Quelles que soient les raisons pour lesquelles vous avez choisi ce rôle actif, vous êtes un auxiliaire indispensable de votre sport de prédilection.

Ce choix implique l'acceptation d'une discipline librement consentie compte tenu des multiples obligations qu'elle impose.

Il faut que vous ayez conscience que sans vous, les pilotes ne pourraient défendre pleinement leur chance.

Vos guides constants seront :

- La connaissance du règlement ;
- L'application stricte et intelligence des consignes de la Direction de Course.

## SOMMAIRE

### Introduction

- I. Rôles et devoirs du commissaire ;
- II. Les éléments constitutifs du sport automobile ;
  1. Organisation ;
  2. Officiels ;
  3. Les pilotes ;
  4. La presse ;
  5. Les services annexes ;
- III. Épreuves en circuits ;
  1. Avant l'épreuve ;
  2. Pendant l'épreuve ;
  3. Après l'épreuve ;
- IV. Les postes de commissaires.
  1. Implantation d'un poste
  2. Matériel aux postes des commissaires
  3. Transmission des informations
  4. Ce qu'il faut signaler

## I. RÔLES ET DEVOIRS DU COMMISSAIRE DE PISTE

Le commissaire de piste est appelé à intervenir sur toute épreuve de sport mécanique automobile en circuit organisée par sa fédération : l'UFOLEP.

Les différents textes réglementaires obligent tous les officiels de sport mécanique automobile à être licencié et à avoir réussi un stage correspondant à leur spécialité.

Donc le commissaire a OBLIGATION :

- d'être licencié dans un club affilié à l'UFOLEP ;
- de s'inscrire et de réussir le stage de commissaire.

À l'issue d'un stage de formation obligatoire et indispensable pour lui permettre de remplir efficacement sa mission, il obtient une carte provisoire d'OFFICIEL attestant sa réussite à la partie théorique du stage. Il fera tamponner cette carte sur au moins 4 épreuves sur une durée maximale de 2 ans. Le cadre responsable du stage et la commission de formation lui délivreront une carte d'officiel commissaire de piste (carte numérotée d'une validité de quatre ans). Cet officiel peut intervenir sur tout type d'épreuves : départementales, régionales, nationales.

Le commissaire de piste 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.

Il ne doit NULLEMENT se substituer à la direction de course.

Il doit :

- se positionner au poste qui lui est confié ;
- veiller au respect des zones interdites au public, en toute circonstance ;
- gérer la zone qui lui est définie par le Directeur de Course ;
- prévenir les autres pilotes que la piste est encombrée afin d'éviter un enchaînement d'accident ;
- présenter le drapeau, adéquat à la situation, tendu ou agité en huit horizontal, faire de grands gestes et être autoritaire, siffler en cas de non respect ;
- demander de l'aide pour former une chaîne de commissaire, lorsque la situation l'exige ;
- faciliter l'accès des secours, protéger leur intervention, leur assurer un espace nécessaire, protéger leur déplacement ;
- couper le coupe-circuit su véhicule si celui-ci est sur le toit, se mettre en action de façon à être le plus efficace possible et mettre fin à une situation périlleuse ;
- noter sur son carnet toutes les anomalies constatées pour pouvoir les transmettre au Directeur de Course à l'issue de chaque manche.

Le commissaire NE DOIT PAS aider le pilote ni pousser son véhicule ou le dépanner.

## II. LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU SPORT AUTOMOBILE

### 1. Organisation

Tous les membres de l'organisation doivent être licenciés UFOLEP.

L'organisateur a la responsabilité des manifestations dont il assume la gestion sportive et administrative.

Il s'assure des autorisations nécessaires auprès des pouvoirs publics et des autorités sportives UFOLEP.

Il assume également la liaison avec les organismes de presse et les moyens audio-visuels.

## 2. Officiels

Tous les officiels doivent **IMPÉRATIVEMENT** être détenteurs d'une licence UFOLEP (R3 ou D) en cours de validité et avoir suivi une formation.

Différentes catégories d'officiels :

- Directeur de course
- Adjoint au directeur de course
- Responsable technique
- Responsable table de pointage
- Chef de poste
- Commissaires de piste
- Commissaires technique
- Commissaires chronomètres
- Commissaires pointeurs
- Commissaires pré-grille
- Commissaires parc fermé

Un seul officiel a la responsabilité **INTÉGRALE** sur tous les autres et sur tout le déroulement sportif de la manifestation : **LE DIRECTEUR DE COURSE.**

## 3. Les Pilotes

Tous les pilotes doivent **IMPÉRATIVEMENT** être détenteurs d'une licence R3 UFOLEP en cours de validité.

Les pilotes se répartissent en 12 catégories suivant leurs véhicules :

- Tourisme :
  - promotion
  - T1 : 0 à 1200 cm<sup>3</sup>
  - T2 : 1201 à 1400 cm<sup>3</sup>
  - T3 : 1401 à 1700 cm<sup>3</sup>
  - T4 : 1700 à 2000 cm<sup>3</sup>
- Monoplaces :
  - M1 : 0 à 1200 cm<sup>3</sup>
  - M2 : 1201 à 1400 cm<sup>3</sup>
  - M3 : 14001 à 1700 cm<sup>3</sup>
  - M4 : 1701 à 2000 cm<sup>3</sup>
- Karts :
  - Classe 602 : 2 CV d'origine (602 cm<sup>3</sup>)
  - Classe 652 : de provenance automobile (652 cm<sup>3</sup>)
  - Classe 500 : jusqu'à 500 cm<sup>3</sup>
  - OPEN 600 : de 501 à 600 cm<sup>3</sup>

Une seule cylindrée et un seul type de véhicule pour les jeunes de 16/18 ans : 602 cm<sup>3</sup> (moteur de 2 CV) véhicule à châssis tubulaire non soumis à carte grise (monoplace M1, Top Cross, Buggy de Trial ou kart en 602 cm<sup>3</sup>).

Le jeune doit passer et réussir son Certificat d'Aptitude à la Conduite Automobile (CAA) et être licencié UFOLEP, licence R3.

## 4. La presse

La presse écrite, parlée ou télévisée est présente bien souvent sur les épreuves sportives. Les journalistes ou photographes (en possession d'une carte de presse et/ou d'une licence) doivent se procurer un badge auprès de l'organisateur et un laissez-passer auprès de la

Directeur de course (seule personne habilitée à les autoriser à pénétrer dans l'enceinte de sécurité).

Si ces personnes ne sont pas en possession de ce laissez-passer et/ou du badge, demandez-leur de regagner les enceintes publiques.

Dans tous les cas, restez courtois et diplomate.

La presse se limite parfois aux « on dit », « il paraît » et peut ainsi donner une version inexacte de l'incident ou accident auquel elle n'a pu assister.

Dans ce cas, même si vous êtes concerné, ce sera le Directeur de course qui donnera la version officielle des faits.

## 5. Les Sécurités Annexes

Il n'est pas concevable d'envisager une compétition automobile sans l'implantation d'un service médical adapté et conforme aux autorités préfectorales. Ce service médical comprend au minimum :

- Un médecin
- Une ambulance minimum
- Une équipe de Secouristes

### a) Secours aux pilotes :

Les postes sont implantés pour un secours rapide, ils sont prévus dans l'arrêté préfectoral.

Les secours n'interviennent que sur ordre et sous la protection du Directeur de course qui les fait accompagner sur les lieux.

Dés qu'ils pénètrent sur la piste, ils sont sous votre protection.

Selon la gravité des informations qui lui sont transmises, le Directeur de course agit en sa qualité de responsable.

En cas d'accrochage entre plusieurs véhicules, vous êtes tenu de faire une chaîne de commissaires afin de faciliter l'accès des secours, de les protéger, d'interdire l'entrée de la piste à toute personne non licenciée ou non officielle et étrangère à l'organisation.

### b) Secours au public

L'organisateur est seul responsable du public hors piste et ses limites.

## III. DÉROULEMENT DES ÉPREUVES EN CIRCUIT

### 1. Avant l'épreuve

Avant toute chose, tenez vos engagements. En cas d'empêchement, vous devez avertir dès que possible l'organisateur et le directeur de course pour qu'ils puissent prendre leurs dispositions : votre absence pouvant remettre en question la bonne organisation générale.

L'organisation des postes dans une épreuve n'est pas chose aisée : il faut comptabiliser les effectifs probables, assurer les équipes dans les différents emplacements en fonction des secteurs clés, des défections de dernières heures, etc.

Afin de faciliter la tâche du responsable, il convient :

- de confirmer votre tenue
- de prévenir en cas d'empêchement
- d'assister aux briefings prévus par le règlement sportif UFOLEP
- de prévoir, pour vous rendre sur place, les possibles incidents du trajet afin d'arriver à l'heure.

Les horaires de convocation doivent être respectés. Ils sont calculés pour permettre de palier des défections tardives en réorganisant les postes, ce qui ne peut se faire qu'au dernier moment.

Même si l'heure de convocation est bien matinale, il faut s'y conformer.

Afin d'être efficace vous devrez faire face à toutes les situations climatiques.

En poste, la pluie ou la chaleur pendant 6 ou 7 heures deviennent rapidement une épreuve pénible pour qui ne s'y est pas préparé. Prévoir donc des vêtements chauds, se changeant

rapidement sans difficultés. Prévoir également imperméable, casquette, etc. Prévoir également des vêtements légers en cas de chaleur... Les variations climatiques sont parfois déroutantes.

Il est prudent également de prévoir des boissons chaudes ou/et froides ainsi que quelques nourritures légères mais énergétiques.

Enfin, si vous ne disposez pas de combinaisons spéciales, il est recommandé :

- De porter des vêtements résistants et voyants, ne gênant pas les mouvements, difficilement combustibles (proscrire le Nylon®) et ne présentant pas de couleurs proches des signaux de sécurité. Il est souhaitable que ces vêtements recouvrent le cou le plus haut possible afin d'être bien protecteur en cas d'intervention sur incendie.
- De porter des chaussures fermées à semelles antidérapantes ; autant pour évoluer sur tout terrain accidenté, sous toutes conditions climatiques que pour intervenir sur des traînées d'essence enflammée ou des flaques d'huile. Les modèles « PATAUGAS » font parfaitement l'affaire.
- Les pneus d'un véhicule en tête-à-queue sont chauds, une boîte vitesse est brûlante, l'échappement aussi. Le « plastique » cassé est coupant, le verre aussi. Il est donc nécessaire de se munir de gants traités « ANTI-CHALEUR », montant le plus haut possible et tenant bien en main (proscrire type moufle). Ne pas oublier qu'il peut être nécessaire d'aller dégrafer un harnais dans un véhicule où tout est CHAUD... CHAUD !!!...
- L'impact du feu sur toutes les surfaces découvertes de la peau est un phénomène que trop peu de gens imaginent. Il limite pratiquement l'approche du feu à 20 m, visage découvert. Une casquette à large visière, protégeant le visage dès qu'on baisse la tête permet de gagner des mètres précieux dans la lutte contre le feu.
- Éviter les lunettes en verre « minéral » trop fragiles en cas de projection de pierres
- Il est nécessaire d'être en possession d'un sifflet puissant et d'une montre en état de marche. Un commissaire en activité doit éviter d'être débrillé. L'esthétique n'est pas spécialement en cause, mais en cas d'intervention sur le feu ces surfaces découvertes peuvent être un frein à la progression vers le sinistre. Le temps de se « rhabiller » le pilote peut trouver le temps long et l'inévitable peut se produire.
- Dès votre arrivée sur place, prendre contact avec le Directeur de course.
- Suivre impérativement les consignes qui vous auront été données lors du briefing.
- Vérifier les limites exactes de votre zone d'action et vos contacts avec les postes en amont et en aval.
- Vérifier de suite le matériel qui vous est indispensable.
  - Drapeaux au nombre de 7 (1 vert, 2 jaunes, 1 rouge, 1 bleu, 1 blanc, 1 jaune et rouge)
  - Extincteurs
  - Carnet et crayon
  - Sifflet
  - Canif, couteau
- Vérifier la présence et l'implantation des moyens techniques de secours.
- Noter les d'alerte en cas d'accident, de dépannage, d'arrosage ; consignes données lors du briefing.
- Etudier le poste mis sous votre contrôle :
  - virage lent, moyen, rapide ;
  - ligne droite
  - zones de freinage
  - zones probables de sorties de piste
  - trajectoires type
- En déduire les zones d'évacuation. Ne pas attendre le pépin pour y penser ; cela fait perdre des instants précieux à vous,... et aux pilotes. Pensez « au mal que se donne un pilote pour gagner le mètre » que vous lui faites perdre par une hésitation.

- Vérifier le bon état des moyens de transmission avec la Direction de course.
- Vérifier le bon état de la piste et la nettoyer au besoin.
- Signaler au Directeur de course que votre poste est opérationnel lors qu'il le demandera en levant le drapeau vert.

De nombreux commissaires veulent être trop perfectionnistes et perdent de vue un postulat portant fondamental :

- Les pilotes sont là pour aller le plus vite possible vis à vis des autres concurrents. Ils luttent durement et prennent parfois des risques importants pour gagner quelques mètres ou pour doubler, il faut donc que toute action de votre part, que ce soit par les drapeaux ou en intervention, visent à leur faire perdre le minimum de temps. Eviter de prolonger une intervention au-delà du nécessaire, pour cela, la préparer dans les limites du prévisible.
- Ne conserver pas un signal ralentissant plus que le temps strictement nécessaire, sous peine de voir l'obéissance des pilotes d'émousser rapidement.
- Il est donc indispensable d'être rapide, précis et au courant de ce qui doit se faire afin de l'accomplir dans les délais les plus brefs.

Vous voilà donc en poste...

## 2. Pendant l'épreuve

Tout incident ou accident doit faire l'objet d'une information précise, par écrit (sur votre carnet), par oral (talkie-walkie, radio), en précisant le poste, la nature exacte de l'incident et si besoin la nécessité d'intervention : dépannage et/ou médicale.

- Si c'est par écrit en avertir la direction de course dès que la manche est terminée
- Si c'est par talkie-walkie ou radio
  - Poste « X » (son n°) appelle direction de course
  - Le véhicule n° Y plaque (couleur) vient de ...
  - Pilote indemne
  - Besoin de secours
  - Besoin du dépannage
  - Message terminé

Toute détérioration d'éléments de sécurité (pneus, panneaux...) doit être également signalé sans délai à la direction de course.

Il y a lieu également de signaler à la direction de course toute anomalie que vous auriez pu constater à bord d'un véhicule (fuite d'huile, perte d'éléments de carrosserie, début d'incendie...) dont le pilote aurait pu ne pas s'apercevoir. Abstenez-vous cependant si un autre poste a déjà signalé cette anomalie sur le réseau radio.

Il faut informer la direction de course d'une conduite dangereuse ou d'infraction sérieuses commises par des pilotes dans la zone de son poste.

À la suite de vos informations, la direction de course prendra les dispositions adaptées pour éviter le retour d'une conduite dangereuse.

## 3. Après l'épreuve

Attendre le signal de la direction de course pour libérer votre poste ;

Remettre le poste en état ;

Rendre le matériel mis à disposition tel qu'il vous a été prêté, signaler les anomalies.

Rejoindre le lieu du dé-briefing.

Votre journée est terminée.

## V. LES POSTES DE COMMISSAIRES

### 1. Implantation d'un poste

Les postes de commissaires sont implantés au début des zones de freinage et à l'intérieur des trajectoires. Quelques principes fondamentaux sont à observer :

- Être 2 commissaires de piste minimum par poste. Ils se positionnent pour couvrir l'ensemble de la zone, le premier se trouvant dans la zone de début de freinage des véhicules.
- Ne jamais être dans la trajectoire des véhicules et être à l'abri des sorties de piste éventuelles.
- Les interventions devront pouvoir se faire en un minimum de temps.
- Les commissaires doivent être vu des pilotes en toutes circonstances.
- Les commissaires ne doivent en aucune façon descendre sur la piste sans être protégé par une chaîne.

### 2. Matériel aux postes des commissaires

- Un jeu de 7 drapeaux ;
- Au moins un extincteur ;
- Canif, couteau : pour les harnais, les filets, entre autre ;
- Un moyen de communication (talkie-walkie, radio) ;
- Un sifflet en bon état de fonctionnement.

### 3. Transmission des informations

Elles sont très importantes pour le déroulement de l'épreuve car elles renseignent la direction de course de tous incidents ou accidents survenant sur le circuit. Ainsi renseignée, elle peut alors faire intervenir les services nécessaires.

Tout le monde entend tout le monde, et moyennant une certaine discipline la surveillance est totale.

La direction de course peut donner un ordre à un poste ou à tous les postes à la fois. Un poste où se situe un accident peut appeler à la fois la direction de course et prévenir les postes en amont et en aval du sien.

Il est possible dès lors de surveiller poste après poste un véhicule perdant de l'huile ou une pièce mécanique ou tout simplement un pilote dangereux.

### 4. Ce qu'il faut signaler

Il y a toujours intérêt à nommer son poste, par son nom ou son N°.

Parler lentement en articulant, inutile de crier : vous saturez la capsule vibrante sans amélioration.

Signaler les sorties de piste, tête-à-queue dangereux, etc., en donnant le N° et la couleur de la plaque du véhicule.

Spécifier si cette sortie nécessite la remise en état de la sécurité ou s'il faut une dépanneuse.

En course, signaler un abandon par une sortie de course.

Demander l'ambulance ou le médecin si l'incident est sérieux.

S'efforcer d'être très concis, votre conversation, si elle est sans intérêt, peut en masquer une qui soit primordiale.

Sachant que votre intervention est en écoute constante, vous devez sélectionner très précisément vos interventions, celles de sécurité qui sont prioritaires absolues et celles qui sont des renseignements sur le déroulement sportif de l'épreuve.