

Portfolio

Commissaire de piste



Vue sur piste - Virage 5 du Circuit Bugatti

Sommaire

1. Présentation de l'activité.....	3
2. Compétences acquises.....	4
a. La signalisation.....	4
b. L'intervention.....	6
3. Analyse et autoévaluation.....	8
4. Perspectives.....	8

1.Présentation de l'activité

Utiliser des véhicules dans des conditions difficiles requiert un certain niveau de sécurité. En effet, lors d'une course, les capacités des véhicules sont poussées à leur maximum, tout comme les pilotes qui les utilisent. Que ce soit sur un circuit de type asphalte, terre ou tout-terrain, il faut garantir une sécurité irréprochable pour les pilotes en cas d'incident. Les risques sont multiples : incendie, perte d'adhérence, collision de deux véhicules, panne technique, crevaison... Tous les facteurs doivent être pris en compte lors de la compétition. Cependant, malgré toutes les précautions prises, des imprévus peuvent survenir. En effet, les conditions de roulage peuvent varier, mais l'humain reste le principal facteur de danger : fatigue, inattention, mauvaise manœuvre... Cela peut engendrer des incidents de course.

Afin de limiter ces risques, il faut pouvoir accompagner les pilotes dans leur évolution sur la piste en leur fournissant des indications sur des éléments dont ils n'ont pas toujours conscience. Aussi, en cas d'incident, il faut déployer rapidement des moyens d'assistance.

Pour cela, les circuits font appel aux commissaires de piste. Ces personnes, sur le bord de la piste à intervalles réguliers, garantissent la sécurité des pilotes. Ils permettent de transmettre des informations aux pilotes mais aussi à la direction de course, et peuvent déployer rapidement des moyens d'intervention lors des incidents qui surviennent. Ils sont en première ligne en cas de crash ou d'incendie, situations où il faut agir vite pour éviter le sur-accident, et pour maintenir tout le monde en sécurité.

2.Compétences acquises

a. La signalisation

Grâce à la formation initiale pour exercer l'activité, j'ai appris les règlements pour pouvoir signaler à la direction de course les comportements inadaptés des pilotes. J'ai également appris à utiliser à bon escient le matériel de signalisation pour communiquer avec les pilotes. Grâce aux différents drapeaux et panneaux lumineux, je peux communiquer rapidement des informations aux pilotes sur l'état de la piste en aval, les concurrents qui pourraient essayer de les dépasser, les pénalités infligées, et les restrictions de roulage en cas d'incident. Par exemple, le drapeau bleu permet (dans certains types de course) de prévenir un pilote qu'un concurrent va le dépasser, et qu'il doit obligatoirement se déporter de la trajectoire principale. Aussi, le drapeau jaune permet d'indiquer un incident sur la piste à une distance proche, et que les pilotes ne peuvent pas se dépasser.

Cela permet de faire respecter le règlement de course aux participants, il convient donc de bien le maîtriser. J'ai acquis cette compétence grâce à la formation initiale, mais surtout avec les différentes courses auxquelles j'ai pu participer. En participant à différentes courses (endurance de voitures de différentes catégories, sprint de camions, essais de karting), je peux maintenant m'adapter à n'importe quel type de circuit.



Collègues en procédure "slow zone"

Cependant, les pilotes ne respectent pas toujours ce règlement. Il faut donc le signaler à la direction de course, qui prendra les mesures nécessaires pour avertir ou pénaliser le pilote. Ce signalement est effectué via la radio, commune à tous les postes répartis sur la piste. Lorsque je constate une erreur d'un pilote, je contacte donc la direction en précisant les informations de manière concise : le numéro de poste, le numéro de voiture, l'erreur commise sont les informations primordiales pour se faire comprendre facilement et rapidement pour éviter d'encombrer les lignes de communication. J'améliore cette compétence lorsque le chef de poste me permet d'utiliser la radio de signalisation (communément appelée "flag" à l'international).

b. L'intervention

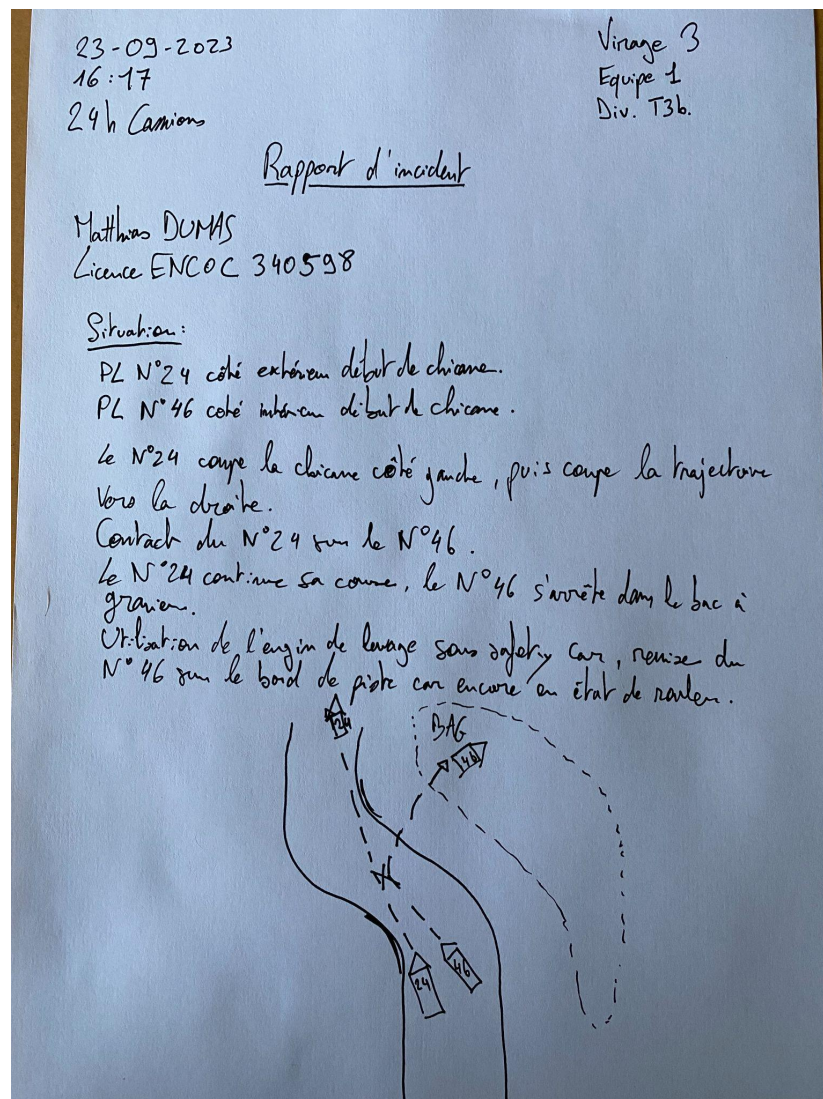
Cette communication avec les pilotes constitue la majorité de ma mission, mais lorsqu'un accident survient je dois pouvoir réagir rapidement pour intervenir au mieux avec mes collègues. Il y a donc deux divisions de poste, qui se nomment "signaleur" et "intervention". Le premier type a été traité à la page précédente, nous allons donc nous attarder sur le deuxième. Là où le poste signaleur comporte des drapeaux, un panneau lumineux et une radio "flag", le poste d'intervention utilise un tout autre matériel. Sur ce poste, j'utilise des extincteurs, des drapeaux jaunes, un outil de levage (le Manitou), et une radio "track" (pour piste, en français).



Intervention sur une Cadillac - 24h du Mans 2023

La mission est donc totalement différente puisqu'elle ne requiert pas une attention permanente, mais elle demande de l'instinct pour intervenir au mieux : je n'interviens pas de la même manière sur un incendie où j'utiliserai les extincteurs (et les pick-up incendie s'ils sont à proximité), ou sur une panne technique ou une sortie de piste où j'emploierai plutôt l'engin de levage. Cependant, je dois pouvoir choisir rapidement le moyen d'intervention que je dois employer pour limiter les risques pour le pilote, les autres concurrents, le public, mes collègues et moi-même. Ainsi, je dois connaître par cœur les procédures d'intervention en fonction des types de véhicules, mais aussi savoir improviser en fonction de la situation.

Seulement après l'intervention, il faut élaborer un rapport d'incident complété par les commissaires qui ont dû intervenir, et contrôlé par le chef d'intervention et le chef de poste. Malgré les dizaines de caméras braquées sur la piste, la direction de course ne peut pas connaître toute la situation. Ce rapport d'incident est nécessaire pour connaître le responsable de l'incident, ainsi que les circonstances. Je sais donc restituer sur papier toutes les données importantes concernant l'incident, avec des explications et des heures précises, ainsi qu'un schéma détaillé de l'intervention.



LMP2 dans la chicane Daytona - 24h du mans 2023

3. Analyse et autoévaluation

Grâce à la formation et mon expérience acquise au cours de l'année, j'ai maintenant la capacité d'occuper les postes de signalisation sans difficulté. J'ai pu assimiler les règlements pour pouvoir analyser la conduite des pilotes, et adapter les informations à transmettre en conséquence. Cependant, la maîtrise de la radio est encore imparfaite, car j'ai encore du mal à dégager les idées les plus importantes à transmettre à la direction de course, bien que j'arrive toujours à me faire comprendre.

Au fil du temps, mes différentes interventions aux côtés du chef d'intervention me permettent de sous-diriger une gestion d'incident moi-même, grâce à mes connaissances acquises concernant le matériel à disposition ainsi que la manière d'intervenir de manière sécuritaire sur la piste. Il y a un an, il m'aurait été impossible d'intervenir seul sur la piste, ce n'est maintenant plus un problème. La connaissance de mon circuit de rattachement me permet d'anticiper le comportement des pilotes, et d'adapter ma méthode d'intervention en conséquence.

4. Perspectives

D'ici l'année prochaine, je souhaiterais évoluer vers la formation de commissaire type B qui me permettrait d'exercer mon activité sur les circuits à l'international (ma formation actuelle de type C me limite au niveau national). Cela me permettra de connaître d'autres types de circuits pour améliorer ma capacité d'adaptation. Quelques années plus tard, je pourrai envisager la formation de chef de poste, qui me permettra de diriger une équipe complète de commissaires (généralement de 30 à 80 personnes).

Cependant, il me faut encore améliorer mes capacités de réactivité pour les appels radio, car ils sont beaucoup plus importants pour le grade de chef de poste. J'aimerais également exercer sur plusieurs circuits différents et pouvoir varier les types de piste, afin de gagner en polyvalence.



Bord de piste sur le circuit des 24h du Mans