



## Travail du Commissaire en Rallye

<http://jf.hautetfort.com>

Cette épreuve se déroule par Epreuves Spéciales (ES) sur les routes/chemins fermés à toute circulation (piétons inclus !) environ 1 à 2 heures avant le départ de la 1ère voiture de course. Les voitures prennent le départ toutes les 60 secondes, voire 120 pour les concurrents prioritaires des grands championnats internationaux. La route n'est rouverte qu'au moment où la voiture balai est arrivée au STOP (fin/sortie de l'ES), ceci afin de la garder libre pour les secours en cas de problème.

Notre principale tâche sur un poste de sécurité, est de **pointer les voitures** qui passent devant nous. Par ce contrôle, si une voiture est annoncée manquante à la radio, on peut rapidement savoir dans quel secteur elle se trouve. Sur ordre de la Direction de Course (DC), les deux postes concernés vont donc envoyer un commissaire l'un en direction de l'autre. La distance peut varier de 1 à 2 km. Le premier qui trouve le véhicule, l'annonce à la radio et il devra **prendre l'incident en charge**. Cela peut-être une panne, une crevaison ou une sortie de route. Si le véhicule obstrue et bloque entièrement le passage, il faut demander à stopper les départs, et le signaler aux suivants par un drapeau rouge (**nouveau dès 2017**) agité, mais nous n'avons pas le droit de stopper un véhicule, c'est à eux de respecter la signalisation, en continuant au ralenti. Dans tous les autres cas, l'équipage devra poser son triangle de panne, afin de ne plus utiliser le drapeau si le passage est possible, même au ralenti (**nouveau dès 2012**). Selon la gêne, les véhicules suivants pourront demander un temps forfaitaire. Si une aide mécanique (véhicule non déplaçable) ou médicale est nécessaire, les départs vont être stoppés, et le commissaire devra effectuer les 1ères mesures en attendant les renforts. Les véhicules sont maintenant équipés de GPS, pour améliorer leur suivi, et leur servir de balise de détresse, pour autant que le signal passe selon l'endroit, et que quelqu'un puisse la déclencher... Ce système ne remplace donc pas un commissaire.

A côté de cela, il y a toute la **gestion du public**. Et malheureusement, c'est la plus contraignante et la plus ingrate du job, car il y a régulièrement des inconscients sur les bords de route, qui se fichent totalement de l'intégrité des gens qui les accompagnent (enfants inclus !), de celle des officielles, voire de celle des concurrents. Comme je le dis souvent, REAGIR APRES L'ACCIDENT, C'EST TROP TARD ! Rester zen devant de tels comportements est parfois difficile, mais au jour d'aujourd'hui, en dernier recours, il vaut mieux menacer de tout annuler et si besoin le faire, que de devoir passer des années devant les tribunaux.

Les commissaires sont également en fonction pour la **gestion des carnets des équipages** au départ et à la fin des ES, ainsi qu'à l'entrée et la sortie des parcs fermés ou d'assistance. Il s'agit du carnet où les temps sont indiqués, aussi bien celui de l'ES, que celui du secteur (secteur = en gros, parcours d'un départ à un autre - ce temps est défini par l'organisateur). Si l'équipage pointe en retard au départ d'une ES, il obtiendra une pénalité de temps. S'il pointe en avance, la pénalité est bien plus lourde. Tous ces pointages seront ensuite ramassés par la voiture balai, et transmis à la DC pour effectuer les classements.

Pour un **Chef d'épreuve et ses adjoints**, en résumé, il y a la participation aux séances, la visite des lieux sur l'ES, la tournée des riverains, la préparation de la liste matériel selon le plan de sécurité, des dossiers pour les commissaires, des reconnaissances ainsi que leur surveillance, le montage de l'ES, et le jour J, l'accueil et l'orientation des commissaires, et la fermeture des routes. Ensuite, il faut gérer le départ ou le STOP de l'ES. Puis, démontage de l'ES, et retour du matériel. Il ne faut pas avoir peur de commencer très tôt, et de finir très tard...

Sur mon bandeau (titre du blog), vous retrouvez les panneaux présents sur une ES :

Horloge : **CH** (Contrôle Horaire)  
Drapeau : **DES** (Départ ES)  
Eclair : **SARA** (poste sécurité avec radio)  
Damier : **AES** (Arrivée ES)  
**STOP** (arrêt pour notification du temps)

Jaune : entrée de zone (panneau avancé).  
Rouge : emplacement du poste (arrêt obligatoire, sauf au damier).  
Jaune/brun barré : fin de zone.

Seuls les équipages et les officiels de la zone en question, ont le droit d'accès dans une zone (si non l'équipage risque des sanctions). L'assistance y est interdite.

La zone entre le CH et de DES n'est accessible au public, **uniquement** si un balisage en retrait le permet !

La zone entre l'AES et le STOP est **formellement interdite** au public ! (zone de décélération).

En tant que spectateur vers un commissaire, n'intervenez pas (sauf s'il le demande).

**Aucun** endroit n'est sûr à moins de 50m du tracé, et encore...

Si vous désirez nous rejoindre, pour un essai ou pour la vie, je suis à votre entière disposition. Voir le principe de formation dans la colonne de droite du blog, dans « Documents Course ».

Pour plus d'info, laissez un commentaire sur le blog. Merci pour votre engagement, et au plaisir de vous rencontrer !

\*\*\* \*\*

*Si ce texte vous intéresse, merci de respecter son auteur en ne le copiant pas, mais en utilisant le lien du fichier. Avantage, vous aurez ainsi les mises à jour.*

\*\*\* \*\*