

Grand respect des sides pour les commissaires de pistes qui assurent leur sécurité, parfois sous la canicule ou sous des torrents d'eau.

Petites explications pour mieux se connaître...



**Le side-car : un engin improbable qui a tendance à rouler en crabe...
Quelques conseils pour agir avec un maximum de sécurité et d'efficacité.**

Nelly

Side-cars Classic

Side-cars Modernes

"Sortie Avant" le passager sort devant la roue



Basset : Petites roues en 10 "



Basset : Grandes roues en 16"
ou "Kneeler" car le pilote conduit à genoux



Sitter : Grande roue
Pilote assis... enfin...normalement...

Les pilotes sont quasiment tous à genoux

F2 : Châssis tubulaire

F1 & F600 : châssis "poutre"

F1 & F600 ont une carène enveloppant le pilote,
Les nouveaux F2 ont adopté cette carène enveloppante

"Sortie Arrière"



Châssis long : le moteur est derrière le pilote, en prise directe sur la roue arrière.
Le singe se trouve relativement éloigné

F1
Châssis long
Motorisation 1000cc

F600
Châssis long
Motorisation 600cc



Chassis court : le singe en contact avec le pilote et sort derrière la roue du panier

F2
Châssis courts
Motorisation 600cc

Châssis long, sous la carène, des éléments très fragiles...

Biellettes

Poutres



Le B A BA pour intervenir en piste

Les sides sont tous des prototypes.

Il n'y a pas 2 sides pareils : s'il faut intervenir, les pilote/passager sont les mieux placés pour dire "que faire et comment le faire".

Pour sortir un side d'un bac à gravier, il faut le tirer en marche arrière mais :
1^{ère} chose, enlever la carène sinon elle va se remplir de gravier et bloquer la manœuvre



En châssis long, beaucoup de "zeus" à défaire et la carène se sort par le haut.

En F2, après avoir dégoupillé les zeus, il faut enlever les goupilles β , déboîter la carène et la glisser vers l'avant. Même procédure en Classic.



Le bon outil est le décapsuleur ou un petit tournevis à lame large.



Les Alertes : Nous comptons sur vous...

Un bruit de carène qui frotte par terre ou une carène qui flotte :
Si la carène se détache et passe sous la roue, l'effet "ski" retire tout contrôle au pilote

→ Appel **immédiat** à la Dir. de course qui décidera de faire arrêter le side car.

Un side qui ralentit, grands gestes du passager / Pilote :

- "Présomption d'huile"
- Appel immédiat à la Dir. de course

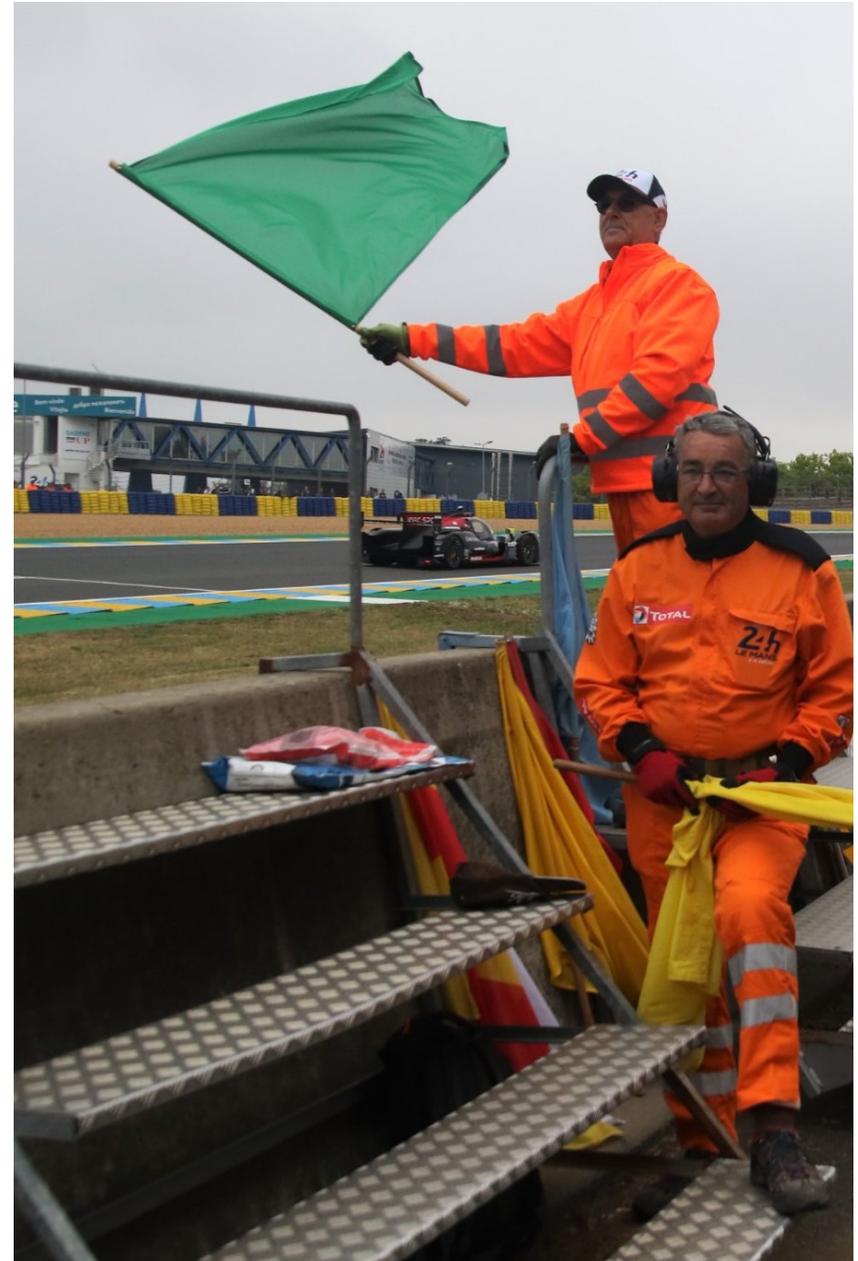
ET

Aux postes concernés :

- Observation de la piste et tenir informer

En Direction de course :

- Zoom sur la partie concernée
- Décisions



Histoire bien connue...

1 - ça dérape



2 - ça raccroche



3 - ça bascule



4 – Le passager est éjecté.
Si la carène est enveloppante,
le pilote est souvent coincé sous le side



Comment bien finir l'Histoire...

1 – Le pilote est dessous, coincé dans sa carène



2 – Les sides sont équipés de clapets anti retour sur l'évent du réservoir mais **le risque d'incendie existe** si le réservoir est endommagé ou si de l'huile coule sur les échappements... Il faut pouvoir intervenir très vite.



3 – Le pilote peut rarement s'en sortir seul. Il est coincé, supportant sur la poitrine et sur le casque, le poids du side



Les bons gestes :

- Soulever légèrement le nez de la carène en prenant appui sur l'arrière (là où est le poids du moteur) et levez de 15 cm.
- Le pilote qui avait la poitrine et le visage coincés peut enfin respirer librement.
- Lui demander s'il peut bouger les doigts et les pieds.. Si oui soulever un peu plus pour qu'il se dégage. Sinon attendre les secours en maintenant le side levé.

Et le side-car ? : 15 secondes et il est sur ses roues

<http://sidefrance.fr/FSCC%202021/Video/extrait%20crash%20.mp4>

- 1 – Pilotes et passagers connaissent leur machine : laissez les proposer la manœuvre
- 2 – Le pilote fait faire un ½ tour à son side pour le remettre dans le sens de la piste



- 3 – Pour le remettre à l'endroit, le point d'attaque est le coin extérieur du panier.
- 4 – Lors du pivotement, le panier est toujours tenu par le coin pour avoir une bonne prise



Ne jamais pivoter le side sur la roue du panier : poutre fragile. Cela immobiliserait le side



- 5 - Redescendre le panier DOUCEMENT.

Les bons gestes : Accompagner la descente jusqu'au bout (ne pas laisser tomber le side) pour ne pas fausser les biellettes et les poutres

Les freins sont bloqués?

Pour ramener le side au paddock : un petit coup de clef à œil pour purger l'étrier qui coince (1sec). Sinon, en général, après refroidissement, le side repart...

Si rien ne permet le déblocage, c'est le retour en plateau!

Ne prenez pas peur, un side c'est 200Kg, à 4 ou 6 cela ne pèse pas lourd.

Usage des extincteurs ?

Sur l'huile et l'essence, bien sur la poudre est à utiliser mais il faut la localiser au maximum. Le nettoyage de la poudre est très difficile et elle corrode les châssis.

L'extincteur à CO2 fait beaucoup moins de dégâts.



Nota : Les châssis ne sont généralement pas protégés (absence de peinture) pour pouvoir vérifier sa fatigue : criques, fissures.

Evacuation

Pour ramener un side en panne, en fin de course, le plus simple et le plus rapide c'est la "poussette" par un side comme ici ou par un véhicule de piste.
Pour tirer le side du bac à graviers, le crochet de remorquage est derrière, mais il est plus simple d'utiliser les solides poignées du passager. **Ne JAMAIS tirer par les biellettes.**



Dépannage par camion : Voila pourquoi il faut **IMPERATIVEMENT** enlever la carène.

Grand merci et très bon week-end



Pensez y...