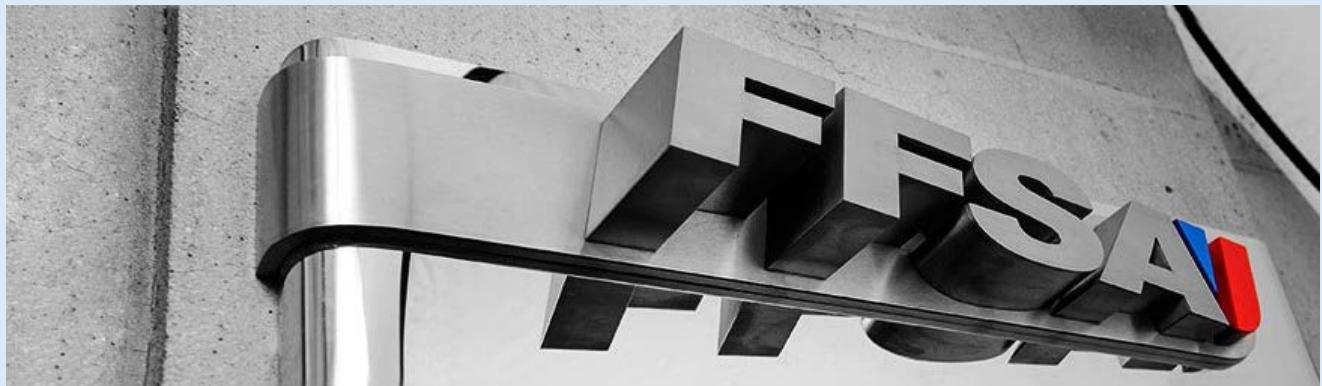


2025

MANUEL DE FORMATION COMMISSAIRE.[®]

COURSE DE COTE SLALOM



SOMMAIRE

• Terminologie	Page 3
• Mission du Commissaire	Page 4
• Prescriptions	Page 4
• Rôle/Devoirs du Commissaire	Page 4
• Dotation poste (P.K.)	Page 4
• Equipement « Idéal » Commissaire	Page 5
• Signalisation	Page 5
• Quelques procédures	Page 6
• Panneaux course & spectateurs	Page 8
• Mesures & dispositifs de sécurité	Page 9
• Briefing Commissaires	Page 9
• Implantation poste	Page 9
• Prescriptions générales	Page 10
• Zones spectateurs	Page 11
• Au terme de l'épreuve	Page 12

CREDIT PHOTOS

- Gilbert DAVID
- BPL Mag 2025
- FFSA
- Ch. DAMS



Commissaires « C » et/ou « B » - « A »

Les onglets **BLEUS** concernent en priorité les commissaires « C » débutants et/ou avertis que les Commissaires « B », ainsi que les « A »

Commissaires « A » - Chef de Poste

Considérant que les bases étant acquises, les onglets **ROUGES** concernent prioritairement les Commissaires « A » - Chefs de poste (ou futurs).

TERMINOLOGIE

COURSE DE COTE : Epreuve de vitesse se déclinant en une ou plusieurs manches, comportant des départs arrêtés individuels, séparés et disputés sur une voie en montée continue, interdite pour la circonstance à la circulation publique. La longueur y est libre sauf en course de côte régionale où la longueur est limitée à 2000 mètres. La largeur de la route de course y est libre.

La pente moyenne est de 2% au minimum. Le revêtement est de bitume

FILE DE DEPART : Zone précédent la ligne de départ ou les pilotes et leurs voitures doivent se présenter avant l'heure de départ, dans l'ordre prévu et se tenir à la disposition de la direction de course

PARC CONCURRENT : Zone mise à la disposition des concurrents pour garer leurs véhicules et effectuer leur assistance

PARC FERME FINAL : Le parc concurrent après l'arrivée de la dernière montée est un parc fermé. L'itinéraire par lequel depuis l'arrivée, les concurrents rejoignent le parc fermé est considéré sous régime du parc fermé

PARC PRE-COURSE : Les conducteurs et leurs voitures doivent se présenter au parc pré-course (prégrille) une heure avant leur heure de départ prévue et être à la disposition du Directeur de Course

P.K. : Point Kilométrique. Il s'agit du poste commissaire

TABLEAU D'AFFICHAGE : A partir du début de l'épreuve, des tableaux d'affichage se trouveront installés par l'organisateur à des endroits stratégiques, aux emplacements prévus par le règlement particulier de l'épreuve. Tous les documents, extraits de procès-verbaux, décisions, additifs ou autres, affichés sur ce tableau, seront opposables aux concurrents, soit immédiatement, soit à l'issue des délais prévus le C.S.I.

V.H.C. : Véhicule Historique et de Collection

ZONE DE DECELERATION : Zone succédant à la ligne d'arrivée où les pilotes doivent impérativement ralentir



MISSION DU COMMISSAIRE SUR LES COURSES DE COTE

Les commissaires de piste sont des officiels dont les missions sont décrites dans le code sportif international (C.S.I.) de la FIA.

Leurs missions consistent à :

- **SURVEILLER** la piste entre le poste en amont et le poste en aval ainsi que les abords du secteur.
- **SIGNALER** aux pilotes une situation qui risque d'exercer une influence sur leur conduite.
- **INTERVENIR** sur la piste lors d'un accident et/ou pour la remettre en état.
- **TRANSMETTRE** oralement à la « D.C. » (direction de course) des renseignements à propos d'accidents et de tout autre événement qui mérite d'être porté à la connaissance du directeur de course.
- **REDIGER** des rapports spontanément ou à la demande de la direction de course pour confirmer par écrit ce qui a été transmis antérieurement par oral

PREScriptions

Les postes de surveillance seront disposés de telle façon :

- ↳ Qu'aucune partie de la piste n'échappe à leur contrôle.

- ↳ Que chacun des postes puisse communiquer **A VUE** avec les postes situés en amont et en aval ;

Suivant les Règles Techniques et de Sécurité : La distance entre les postes qui se suivent ne devrait pas dépasser 300 m

Chaque poste devra être tenu par au moins deux commissaires de route, et être relié directement au directeur de course au moyen d'une liaison radio, VHF ou téléphonique filaire.

ROLE & DEVOIRS DU COMMISSAIRE EN POSTE

* Suivant l'Article 1.1.4 des R.T.S. (Règles Techniques de Sécurité) Course de Côte :

Les commissaires de route, occupent les postes qui leur sont désignés par le directeur de course conformément au plan attesté par l'organisateur technique. Dès l'ouverture du parcours, chaque chef de poste est sous les ordres du directeur de course auquel il doit rendre compte immédiatement par les moyens dont il dispose (téléphone, signaux, estafettes, etc.) de tous les incidents ou accidents qui peuvent se produire dans la section dont son poste a la surveillance.

Pendant la manifestation et sauf avis contraire du directeur de course, les commissaires de route devront, dans toute la mesure du possible, indiquer au PC course l'ordre de passage des participants devant leur poste de surveillance

- Chaque poste de commissaire se voit remettre par le Directeur de Course ou son représentant le plan de la zone dans lequel il se situe. Ce plan sera notamment conforme à l'ensemble des dispositifs liés à la sécurité mentionnés dans le dossier de sécurité. Toute modification devra être signalée au directeur de course qui en avisera l'organisateur technique
- Concernant le public éventuel, visible de la zone où se situent les commissaires et chefs de poste, il sera de leur devoir de veiller à leur bon emplacement, selon les spécifications mentionnées dans le dossier de sécurité. Dans le cas où le public est situé en zone interdite, et qu'il ne se déplace pas suite aux conseils donnés par les commissaires et chefs de poste, ces derniers en avertiront la direction de course, qui pourra annuler la montée concernée

NB: Les commissaires auront une connaissance appropriée des présentes règles techniques et des recommandations de la FFSA, en particulier sur l'identification des zones autorisées ou non au public.

- * Le positionnement du véhicule et du matériel du commissaire, devra être indiqué dans le Dossier de Sécurité, remis au commissaire, au moment de son passage au pointage

DOTATION MATERIEL D'UN POSTE

Pour mener à bien sa mission, chaque poste est équipé de :

↳ 1 JEU DE DRAPEAUX, étant composé de :	
<ul style="list-style-type: none">• 1 ou 2 Drapeau(x) JAUNE(S)• 1 Drapeau JAUNE à BANDES ROUGES• 1 Drapeau VERT	<ul style="list-style-type: none">• 1 Drapeau BLEU• 1 Drapeau BLANC• 1 Drapeau ROUGE

MATERIEL DE DOTATION :

- Extincteurs adaptés au type d'intervention (Eau+ additif, Poudre ABC). Des couvertures peuvent également être utilisées
- Matériel pour nettoyer et traiter la piste (Balai, souffleuse...), produits absorbants / dispersants,
- Moyens de transmission (Radio...)

En complément :

- Documents d'implantation du poste (RTS)/ Rapports d'incident
- Listes des concurrents engagés ou admis à prendre le départ.
- Documents techniques divers pour aider lors d'intervention (Facultatif)
- Au moins 1 sac poubelle



EQUIPEMENT IDEAL DU COMMISSAIRE

Auparavant, si je dois partir vers une épreuve, je prépare mon équipement

Tenue de pluie (en deux parties)	Une tenue de rechange	Mon équipement Commissaire	Les petits plus selon mes besoins		
 			 	 	Pour les petites faims

Bien entendu, d'autres éléments peuvent s'y ajouter à votre convenance, tel que :

- Tour de cou,
- Bonnet,
- ...Etc.

A vous de voir ce qui pourra vous être utile et améliorer votre confort en poste

SIGNALISATION EN VIGUEUR

Afin d'être parfaitement visibles, les drapeaux doivent avoir des dimensions au moins égales à : Drapeau : 60 x 80 cm

1. COMMISSAIRE

	DRAPEAU JAUNE Présenté AGITE au poste commissaire Un drapeau : <ul style="list-style-type: none"> • Réduisez votre vitesse. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la route de compétition.
--	--

	DRAPEAU ROUGE Présenté AGITE au poste commissaire de sa propre initiative <ul style="list-style-type: none"> • Lors de l'ouverture de piste par la D.C. pour signaler un problème au poste. • Durant les essais ou les montées de course, pour signaler aux concurrents qu'un accident grave vient d'avoir lieu ou qu'un danger obstrue totalement la route de course <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Les postes commissaires étant à vue, cette procédure s'applique en cascade depuis le poste où a eu lieu l'évènement jusqu'au départ. ⇒ Les pilotes doivent s'arrêter IMMEDIATEMENT où ils se trouvent et attendre les instructions. • Présenté depuis la voiture de D.C. lorsque celle-ci monte sur la côte lors d'une interruption d'essais ou de course, par suite d'accident, panne... etc. d'un concurrent
--	--

	DRAPEAU BLANC Présenté AGITE <ul style="list-style-type: none"> • Une voiture risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de la route de compétition contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné.
--	---

	DRAPEAU BLEU Présenté AGITE <ul style="list-style-type: none"> • Au Concurrent le moins rapide lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler
--	--

	<p>DRAPEAU VERT</p> <p>Présenté AGITE au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> Lors de l'ouverture de piste par la D.C. pour signaler que tout est OK au poste. Présenté depuis la voiture de D.C. lors de la redescente des concurrents en fin d'essais ou de montées depuis la ligne d'arrivée vers la ligne de départ. La voiture de D.C. agit en serre-file
--	---

	<p>DRAPEAU CHANGEMENT ADHERENCE</p> <p>Présenté FIXE au poste commissaire</p> <ul style="list-style-type: none"> Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence sur la piste dans la zone en aval du poste Est présenté accompagné d'une main levée vers le ciel pour indiquer le début d'une averse Il n'y a pas lieu de présenter un drapeau vert dans le secteur suivant de celui où ce drapeau est présenté.
--	--

2. DIRECTION DE COURSE

	<p>DRAPEAU NATIONAL</p> <p>Présenté depuis une voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve</p> <ul style="list-style-type: none"> Après le passage de la voiture tricolore, la route de course est réservée à la compétition
--	---

	<p>DRAPEAU A DAMIERS</p> <p>Présenté depuis une voiture officielle à la fin de toute partie d'une épreuve</p> <ul style="list-style-type: none"> Peut être apposé sur les portières de cette voiture officielle sous forme d'autocollants Le passage de cette voiture informe de la fin de la compétition mais pas de la fin de la privatisation de l'épreuve
--	--

3. PARTICULARITE DE LA PRESENTATION DU DRAPEAU ROUGE - QUELQUES EXPLICATIONS COMPLEMENTAIRES

Suivant l'Art.6.4.1. - Règlement Standard des Course de Côte : Particularité de la présentation du drapeau **ROUGE** pour les courses de côte À la suite d'une obstruction du parcours ou à un accident nécessitant la mise en œuvre des secours, la course sera arrêtée par la présentation d'un drapeau **ROUGE** aux concurrents suivants, par les Commissaires du poste concerné.

Les postes situés en aval devront également présenter le drapeau **ROUGE** et ce jusqu'à la ligne de départ.

Les concurrents devront alors s'arrêter à l'endroit où ils reçoivent le drapeau et attendre les instructions des officiels.

Le concurrent ayant fait l'objet de la présentation du drapeau **ROUGE** ne pourra prétendre à refaire sa montée.

Seuls les concurrents bloqués en aval seront autorisés à reprendre un départ.

QUELQUES PROCEDURES

1. DIRECTION DE COURSE - OUVERTURE DE PISTE

CONTROLE DES POSTES	La D.C. monte sans présenter de drapeau	Les commissaires ne présentent aucun drapeau, mais se préparent
OUVERTURE DE LA PISTE	La D.C. redescend en présentant le drapeau national	<p>Les P.K. commissaires présentent :</p> <ul style="list-style-type: none"> Un drapeau VERT Pour indiquer que tout est OK Dans la zone d'action du P.K. OU Un drapeau ROUGE si problème(s) Au poste

2. EN CAS DE PROBLEME(s)

DURANT LES ESSAIS NON CHRONOMETRES	<p>⇒ Si présentation du drapeau JAUNE :</p> <ul style="list-style-type: none"> La voiture est ralentie pour quelques motifs que ce soit, elle devra rejoindre l'arrivée du parcours La voiture a été arrêtée, elle devra rejoindre l'arrivée à vitesse réduite Dans les deux cas, aucun nouveau départ ne lui sera donné 	
DURANT LES ESSAIS CHRONO ET MONTEES DE COURSE	<p>⇒ Si présentation du drapeau JAUNE :</p> <ul style="list-style-type: none"> La voiture a dû ralentir et/ou s'arrêter par respect de la signalisation Celle-ci devra rejoindre l'arrivée sur ordre de la D.C. Après audition des commissaires, le D.C. pourra lui autoriser un nouveau départ 	



OBSTRUCTION TOTALE OU ACCIDENT GRAVE	<ul style="list-style-type: none"> ✿ Présentation du drapeau ROUGE : Les postes situés en aval devront également présenter le drapeau ROUGE et ce jusqu'à la ligne de départ • Les concurrents devront alors s'arrêter à l'endroit où ils reçoivent le drapeau et attendre les instructions des officiels. <p>NB: Dans les faits, ce drapeau ne devrait être présenté, sauf cas extrême :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sauf si piste TOTALEMENT obstruée • Si la voiture se trouve en trajectoire sur le bord de la piste et présente une menace pour la sécurité des autres concurrents • Si la voiture est en feu • Si l'intégrité du pilote est en cause et nécessite l'intervention des secours • Dans ce cas, la D.C. se déplacera vers le lieu de l'accident muni d'un drapeau ROUGE <p>La redescense des voitures arrêtées aux différents P.K. ne s'effectuera que sur son ordre</p>	
---	---	---

3. FIN DE MONTEE - RETOUR DES CONCURRENTS DU PARC ARRIVEE VERS LE DEPART

FIN D'UNE MONTEE	<ul style="list-style-type: none"> • La D.C. monte chercher les concurrents en présentant le drapeau ROUGE 		<ul style="list-style-type: none"> • Les commissaires ne présentent aucun drapeau mais profitent de l'instant pour vérifier l'état de la piste dans la zone d'action du poste
DESCENTE DES CONCURRENTS APRES UNE MONTEE D'ESSAI OU DE COURSE	<ul style="list-style-type: none"> • La voiture de direction de course redescend en serre file, après le dernier concurrent en présentant le drapeau VERT 		<ul style="list-style-type: none"> • Les commissaires le long du parcours pourront si nécessaire, présenter un drapeau JAUNE afin de ralentir les concurrents, si vitesse trop élevée ou bouchon

NB: Lors du retour de la zone de stationnement et/ou du parc fermé vers le parc, tous les pilotes sont dans l'obligation de porter leur ceinture de sécurité

- Le port du casque est obligatoire pour les pilotes de monoplaces et biplaces, et est recommandé aux pilotes de voitures de tourisme
- Il est strictement interdit de prendre qui que ce soit à bord pour les trajets aller et retour.

4. FIN DE L'EPREUVE

4.1. LE PARC FERME EST SITUÉ EN BAS DE LA COTE

FIN DE L'EPREUVE	PARC FERME SITUÉ EN BAS DE LA COTE	<ul style="list-style-type: none"> • La D.C. monte une dernière fois chercher, les concurrents en présentant le drapeau • La D.C. redescend en serre-file derrière la dernière voiture. • Le drapeau à damiers Indique la fin de toute partie de l'épreuve 	 	<ul style="list-style-type: none"> • Les P.K. commissaires ne présentent aucun drapeau • En aucun cas, les commissaires ne quittent leur poste avant le passage de la voiture à damiers ET seulement sur ordre de la D.C. • Les P.K. commissaires peuvent présenter TOUS les drapeaux AGITES lors du passage des concurrents
-------------------------	---	---	--	--

4.2. LE PARC FERME EST SITUÉ EN HAUT DE LA COTE

FIN DE L'EPREUVE	PARC FERME SITUÉ EN HAUT DE LA COTE	<ul style="list-style-type: none"> • La D.C. monte une dernière fois, en présentant le drapeau • Après le temps réglementaire de Parc Fermé, (30') La D.C. redescend en serre-file derrière la dernière voiture • Le drapeau indique la fin de toute partie de l'épreuve 	 	<ul style="list-style-type: none"> • Les P.K. commissaires ne présentent aucun drapeau • En aucun cas, les commissaires ne quittent leur poste avant le passage de la voiture à damiers ET seulement sur ordre de la D.C. • Les P.K. commissaires peuvent présenter TOUS les drapeaux AGITES lors du passage des concurrents
-------------------------	--	---	--	--

NB: L'itinéraire par lequel, depuis l'arrivée, les concurrents rejoignent le parc fermé est sous le régime du parc fermé

4.3. PROCEDURE DEPART

- L'organisateur devra préciser dans son règlement particulier quel type de procédure de départ, il utilisera :

❖ Classique : Le pilote a devant lui les 5 doigts de la main du chronométreur

❖ Au moyen de feux tricolores surmontés d'un gyrophare

NB : La procédure de départ aux feux tricolores est obligatoire pour toutes les épreuves des championnats de France et coupes de France de la montagne coefficient 3

Gyrophare en fonction :

- Arrêt temporaire de la course et par conséquent « **STOP MOTEUR** »

Feu **ROUGE** allumé :

- Attente départ

Feu **ORANGE** :

- Départ dans 5 Secondes

Feu **VERT** :

- Autorisation de départ durant 10 secondes
- Au-delà, départ refusé



PANNEAUX IMPLANTÉS SUR UNE COURSE DE COTE

L'implantation d'éléments de signalétiques, à l'égard des concurrents, des officiels et du public est une obligation

Panneau : « Poste Commissaire » indique chaque point kilométrique depuis le départ de l'E.S.	Panneau de Signalisation 20cm x 30 cm	
Panneau : « Positionnement véhicule Commissaire »	Panneau de Signalisation 20cm x 30 cm	
Panneau : « Pré-Signalisation » Radio indique qu'à 100m un poste intermédiaire est pourvu d'un moyen radio en liaison avec le PC Course	Panneau de Signalisation Environ 50cm	
Panneau : « Radio » est placé à l'endroit où le poste intermédiaire est détenteur d'un moyen radio	Panneau de Signalisation Environ 50cm	
Panneau : « Changement de Direction » mis en place de part et d'autre de la chaussée sur l'E.S. informant en amont, les concurrents d'un changement de direction	Panneau de signalisation 20 cm x 20 cm	
Panneau : « Zébra » Changement de Direction, utilisé en complément des flèches. Il est placé dans le carrefour ou à l'entrée d'une chicane, bien en vue du pilote	Panneau de signalisation : 80 cm x 200 cm	
Panneau : « Chicane » placé au moins 50 m avant la chicane. Il a pour fonction d'indiquer la présence d'une chicane et obligation de ralentir	Panneau de signalisation : 80 cm x 80 cm	
Panneau : « Itinéraire Evacuation Sanitaire » est positionné sur les routes conduisant hors de l'E.S. et définies par l'organisateur comme étant un axe prioritaire aux secours	Panneau de signalisation : 60 cm x 40 cm	
Panneau de décélération avant Point Stop marque l'arrivée d'une E.S. sur un point stop. Ils sont placés à 150 m (3 traits), 100 (2 traits), 50 m (1 trait) du point stop. Le panneau 150 m est doublé d'un feu clignotant orange	Panneau de signalisation 85 cm x 15 cm	

PANNEAUX ZONES SPECTATEURS

Panneau : Information Course Automobile	Panneau de signalisation 80 cm x 20 cm	
Panneau double : Est une information au public afin qu'il soit sensibilisé à la sécurité et à ne se placer que dans les zones autorisées. Il est positionné à l'entrée d'une zone autorisée, sur un cheminement y conduisant ou à la sortie d'un parking menant à une zone autorisée.	Panneau de signalisation 30 cm x 20 cm	
Panneau : « Zone interdite au public » est disposé en accès ou en limite d'une zone interdite Pour accentuer l'information sur les risques de passer au-delà	Panneau de signalisation 60 cm x 40 cm	
Panneau : Circulation interdite aux piétons	Panneau de signalisation 60 cm x 60 cm	
Rubalise ou grillage type chantier couleur ROUGE positionnée dans et aux limites des zones considérées comme particulièrement dangereuses Rubalise ou grillage type chantier couleur VERTE positionnée pour délimiter les zones autorisées au public		
Panneau : « Accès public » informe que le public de la direction à emprunter pour se rendre en toute sécurité dans une zone autorisée	Panneau de signalisation 80 cm x 25 cm	

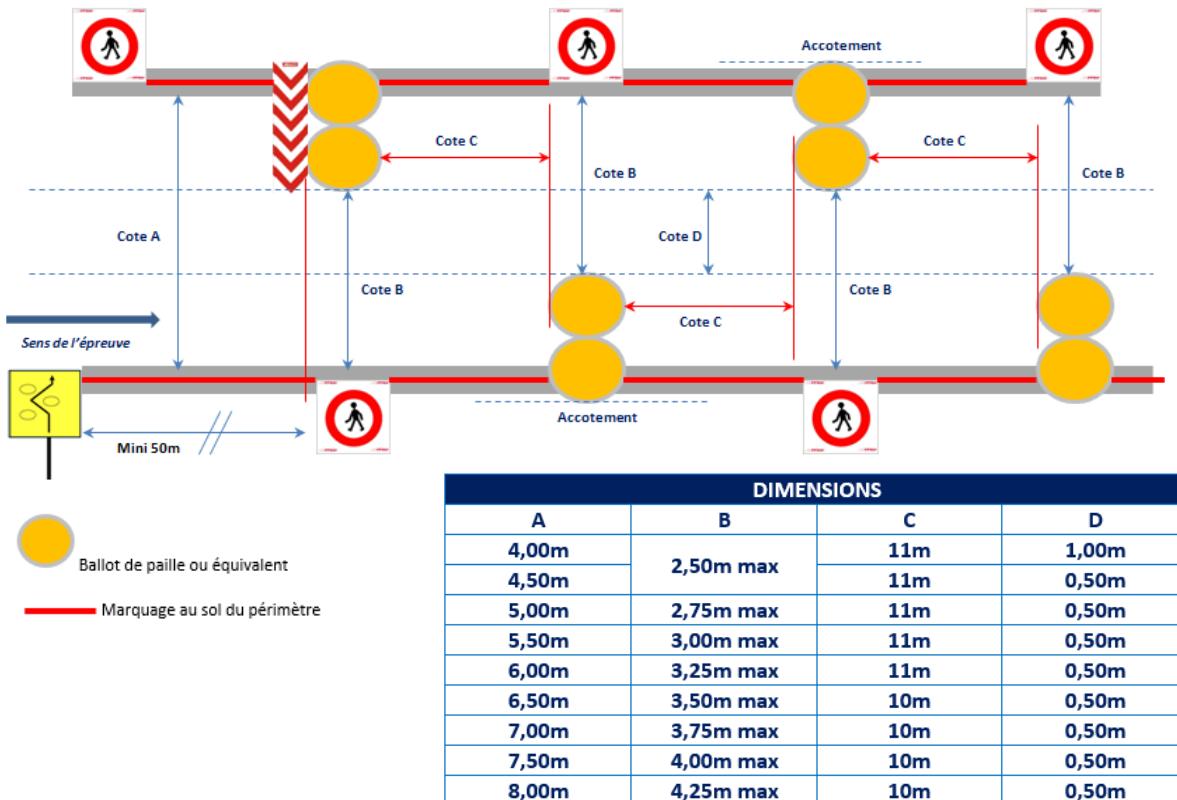
→ D'autres panneaux peuvent être disposés aux points stratégiques, pour plus de détails nous vous invitons à consulter :

« Les Règles Techniques et de Sécurité » sur le site www.ffsa.org

MESURE ET DISPOSITIFS DE SECURITE

Suivant les RTS Course de Côte : L'organisateur devra mettre en place un dispositif efficace, entre l'arrivée et le point STOP, pour obliger les concurrents à ralentir (Exemple : chicane, ralentisseurs, rétrécissement ou tout autre agencement de sécurité en fonction de la configuration de la route.), au plus tard 100m avant le point STOP.

Si des chicanes sont implantées sur le parcours, elles pourront suivre le schéma recommandé ci-dessous, avec un minimum 3 portes :



Les départs de glissières ou de murs qui partent du sol avec une élévation jusqu'à leur sommet, doivent être protégés, par exemple, par des bottes de paille fixées, pour éviter l'effet de tremplin.



BRIEFING COMMISSAIRES

Suivant Art. 7.2. - Règlement Standard Course de Côte : Un briefing pour les commissaires sera organisé avant le début des essais par le Directeur de Course.

Néanmoins, il est impératif que vous preniez connaissance auparavant, des différents documents qui vous ont été remis lors de votre arrivée au pointage :

- Dossier sécurité, intégrant votre n° de poste (P.K.)
- Consignes diverses dont certaines peuvent relever d'un règlement particulier

↳ Votre rôle est primordial pour le bon déroulement de l'épreuve. A ce titre, il convient de faire preuve de sérieux et compétence

IMPLANTATION DU POSTE (P.K.)

L'organisateur s'est engagé lors de la présentation de son dossier en préfecture, à ce que **TOUS LES POSTES** référencés soient couverts par des commissaires formés et titulaires d'une licence en cours de validité.

- L'organisateur s'engage donc, à vous remettre une fiche signalétique de l'implantation « sécurité » de votre poste, selon les Règles Techniques de Sécurité en vigueur.
- ↳ Cette obligation contraint entre autres, à affecter les postes **AVANT** le début de la course et d'indiquer
 - L'emplacement du poste (P.K.) commissaire
 - L'emplacement où le commissaire doit positionner son véhicule de façon sécuritaire.

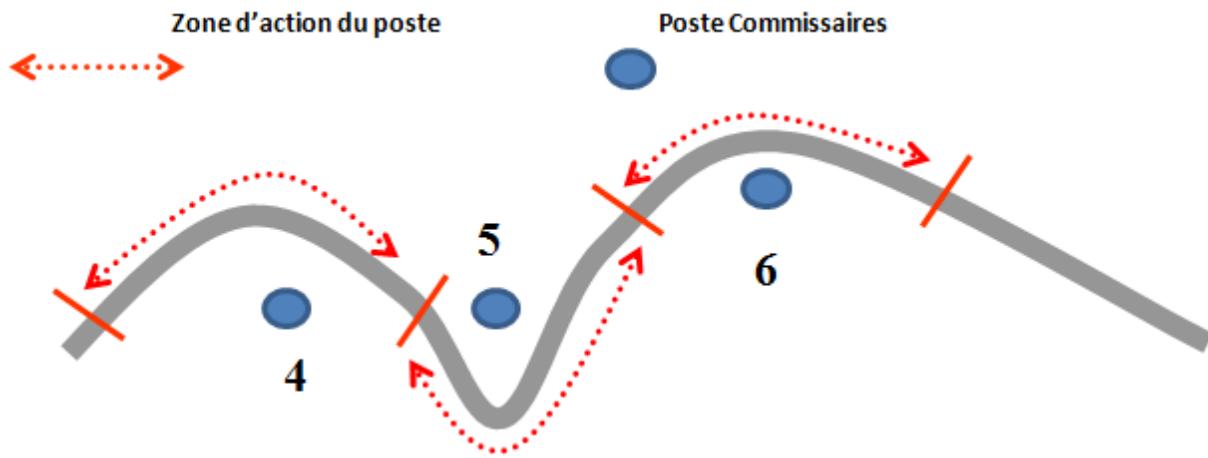
NOUS VOUS ENGAGONS A RESPECTER CES DISPOSITIONS

Bien que l'emplacement du poste comme précisé ci-dessus, soit du ressort de l'organisation, il est tout de même important de connaître les règles qui régissent son implantation

- * Le poste (P.K.) est placé sous la responsabilité d'un commissaire « A » - chef de poste ou d'un commissaire « B » désigné comme tel.

Dans ce cadre, les postes commissaires doivent être disposés en nombre suffisant de façon à :

- Être situés à un emplacement correctement sécurisé
- Couvrir une visibilité sur la totalité du tronçon de piste qu'ils contrôlent
- Donner aux concurrents, aux moyens de drapeaux, toute information nécessaire pendant les essais et les montées
- Être positionnés de manière à être « à vue » d'un poste à l'autre
- Être distinctement identifiés
- Être choisis de manière que les signaux donnés soient parfaitement visibles et perçus des concurrents



- Une fois votre équipement enfilé
 - Respectez l'emplacement déterminé par l'organisation (Instruction Commissaires, panneau, marquages au sol...)
 - Respectez le positionnement (estimé le plus sécuritaire) de votre véhicule, défini par l'organisateur, dans les R.T.S.
 - Déterminez les limites de la zone d'action de votre poste en relation avec les chefs de poste des postes amont & aval
 - Etudiez les trajectoires de course (**IMPORTANT**)

Vous en déduirez ainsi l'emplacement efficace de la signalisation.

L'équipier préposé à la signalisation est installé en sécurité dans un endroit **VISIBLE DU PILOTE**, avant la zone de freinage.

Dans le cas contraire, le pilote n'aura plus aucune possibilité de réagir

↳ Les essais permettent de régler et/ou de peaufiner, si nécessaire l'implantation

- En déduire les zones potentielles de sortie de route
- Etudier les possibilités d'évacuation rapides et de mise en sécurité des véhicules accidentés et/ou en panne

↳ Vérifiez l'état de la piste et de ses abords, sans hésiter à donner un coup de balai régulier, si besoin

↳ Prenez contact avec les « Moyens Complémentaires », (Secouristes, dépanneuse, plateau ...etc.) s'il y en a de prévu, au poste.

Définissez avec eux, l'emplacement le plus judicieux pour garer leurs véhicules tout en restant efficaces.

↳ Etudiez le (bon) fonctionnement des extincteurs, ainsi que du matériel mis à votre disposition

**CERTAINES VOITURES VONT VITE, TRES VITE SUR DES ROUTES SINUEUSES, SOUVENT ETROITES
RESTEZ PARTICULIEREMENT VIGILANT QUANT A LEUR PROGRESSION
LORSQU'ELLES ABORDENT LA ZONE DE VOTRE POSTE.**

PREScriptions GENERALES

1. ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES

Suivant Art. 7.4. – Règlement Standard Course de Cote : Il est interdit aux pilotes de chauffer mécaniquement leurs pneus, avant le départ, par déplacement de leur voiture, sauf si le règlement particulier précise un emplacement réservé à cet usage.

L'utilisation de couvertures chauffantes ou de tout système analogue est interdite en dehors des parcs concurrents officiels.

NB : Course de Cote Régionale & Finale : Tout moyen de chauffage des pneumatiques est interdit.

Course de Côte Nationale et Internationale : Les organisateurs ont la possibilité de prévoir un emplacement réservé à l'échauffement mécanique des pneus. Dans ce cas, ils devront l'indiquer dans le règlement particulier de la compétition, en précisant la situation de cet emplacement.

Dans le cas contraire, ils sont tenus de faire respecter l'interdiction d'échauffement des pneus par déplacement du véhicule.

2. PRE-GRILLE / PRESENTATION AU DEPART

Les conducteurs et leurs voitures devront se présenter au parc pré-course (prégrille) une heure avant leur heure de départ prévue et être à la disposition du directeur de course. Les conducteurs assumeront les conséquences de leur éventuelle ignorance de toutes dispositions ou changement d'horaires établis et annoncés qui pourraient être prévus durant l'heure précédant le départ de la course.

3. PARC CONCURRENTS

Seul le parc concurrents après l'arrivée, est obligatoirement un parc fermé.

Les autres parcs avant et pendant la course seront ou non sous le régime du parc fermé, au gré de l'organisateur qui aura également la possibilité de prévoir un parc pré-départ.

4. LES ESSAIS

Si lors d'une montée d'essais non chronométrés un concurrent est ralenti pour quelque raison que ce soit, il devra rejoindre l'arrivée du parcours. Aucun nouveau départ ne lui sera donné.

Dans le cas où il aura été arrêté, il devra rejoindre l'arrivée du parcours à vitesse modérée dès libéralisation de celui-ci. Aucun nouveau départ ne lui sera donné.



5. PARC ARRIVÉE FINAL

Le parc concurrents après l'arrivée de la dernière montée, est un parc fermé.

L'itinéraire par lequel, depuis l'arrivée, les concurrents rejoignent le parc fermé est sous le régime du parc fermé.

Après le contrôle d'arrivée, il pourra être procédé à la vérification des voitures.

Elles seront mises en parc fermé prévu au règlement particulier. Les concurrents ne se pliant pas à cette mesure seront disqualifiés.

ZONES SPECTATEURS

1. ZONES AUTORISEES AUX SPECTATEURS

Les zones autorisées sont délimitées à des distances de sécurité définies par l'organisateur technique.

- Elles doivent être adaptées à la topographie du site.
- Elles sont indiquées aux spectateurs dans les publications préalables au rallye (presse, programmes, ...) et localement par des panneaux informateurs situés entre les aires de stationnement et les zones autorisées au public.

⇒ **Elles sont délimitées par du rubalise VERT ou du filet VERT**

La délimitation de ces zones, tient notamment compte :

- De la position de chaque zone par rapport à la trajectoire prévisible des voitures de course,
- De leur vitesse à l'abord et tout au long de cette zone
- De la topographie du terrain sur lequel celle-ci sera établie

EX: Une zone spectateur ne sera pas installée en pleine trajectoire, en bordure de route et sur un terrain plat

Ces zones sont clairement identifiées et délimitées notamment le long de la route de course.

De plus ces zones doivent être facilement accessibles (pour ne pas faire renoncer), leur accès et emplacement clairement signalés

2. ZONES INTERDITES AU PUBLIC

L'organisateur technique de la manifestation doit mettre en œuvre les moyens humains et matériels nécessaires pour informer les spectateurs des zones qui leur sont réservées. L'accès à toute autre zone leur est strictement interdit.

L'organisateur technique pourra utiliser de la rubalise ROUGE ou du grillage ROUGE de manière à identifier des surfaces pour préciser les zones réputées particulièrement dangereuses :

- Les zones d'intersection
 - Les reliefs entraînant un saut ou un délestage des voitures - L'arrivée du parcours
 - Le départ du parcours
 - Les zones de freinage, et les zones extérieures aux courbes
-
- Ces zones seront de préférence indiquées au moyen de panneaux conformes (Voir annexe 1 des RTS Rallye, ainsi que le chapitre « panneaux de ce présent document), mis en évidence au niveau de chaque point d'accès.
 - Dans les sections du parcours présentant un danger particulier, ces panneaux seront également mis en place, même en l'absence de tout point d'accès et une signalisation renforcée pourra être mise en place.

AU TERME DE L'EPREUVE

- Bien sûr, on ne quitte pas son poste avant d'en avoir reçu l'autorisation de la direction de course et en toute état de cause, jamais avant le passage du drapeau à damiers, même si reconnaissons-le, parfois le temps paraît long, surtout en fin de journée
- C'est le moment de regrouper l'ensemble du matériel pour en faciliter le ramassage et/ou rangement
- « On » en profitera pour nettoyer le poste (Ou P.K.). C'est tout de même mieux de laisser un endroit propre.
- Vous profiterez également du passage en serre-file de la voiture de la D.C. fermant la route de course à la compétition pour lui remettre les éventuels rapports d'incident que vous n'aurez pas manqué de remplir.
- Ensuite si vous devez prendre la route de course pour repartir, il sera obligatoire de l'emprunter dans le sens de l'épreuve en respectant la vitesse en vigueur et en prêtant attention à toutes les personnes pouvant s'y trouver.



SLALOM

DEFINITION

- Epreuve de maniabilité chronométrée ou non, sur un parcours d'une longueur de 800 mètres minimum et 2000 mètres maximum devant comporter, pour réduire la vitesse, plusieurs portes ou chicanes (trois barres minimum ou quilles) matérialisées, dont le non-respect par les concurrents sera pénalisé. Ce type de slalom pourra se dérouler sur parking, route, ou circuit.
- On distingue 3 catégories de slaloms :
 - Slalom sur parking
 - Slalom sur route (en montée ou à plat)
 - Slalom sur circuit homologué
 - Automobile
 - Karting

TERMINOLOGIE

CHICANES : Une chicane est constituée de 3 barres ou plus (constituée de paille, pneus, séparateurs, etc...), obligatoirement délimitées par 3 quilles minimum (une dite d'entrée, une de ralentissement central et une de sortie). Des quilles pénalisantes doivent être positionnées à l'extérieur de chaque barre si la largeur de la route ou de la piste permet une largeur de porte supérieure à 6 m.

L'entrée dans une chicane ou une porte pourra se faire, soit par la droite, soit par la gauche, selon la configuration des abords du parcours.

PORTE : Les portes sont constituées d'une quille extérieure et d'une quille intérieure. Leur largeur ne doit pas excéder 6 mètres.

QUILLES PENALISANTES : Le renversement ou le déplacement d'une quille doit pénaliser le concurrent à l'issue du parcours.

QUILLE DE SECURITE : Après la ligne d'arrivée, à une distance comprise entre 20 m et 30 m, une quille sera placée dans l'axe de la piste, entre deux quilles formant une porte. Tout concurrent doit s'arrêter avant cette quille. Tout concurrent touchant, renversant ou dépassant cette quille doit être pénalisé.

ROUTE DE COURSE : La route de course est matérialisée soit par des bordures, soit par des bandes de peinture. À tout moment, les voitures doivent conserver les quatre roues entièrement sur la partie de la piste.

Pour cela, dans les zones pouvant donner lieu à un élargissement de la trajectoire définies par l'organisateur, des quilles pénalisantes doivent être mises en place. Elles figureront sur le plan au même titre que les chicanes.

Tout franchissement des bordures ou des bandes de peinture, par au moins 2 roues, sera pénalisé. L'usage des bas-côtés, même carrossables, est strictement interdit, hors cas de force majeure.

Type POURSUITE : sur laquelle deux concurrents prennent le départ au même moment en deux points de la piste, séparés par une longueur égale à la moitié du parcours. Deux ou plusieurs concurrents peuvent également s'élancer successivement de la même ligne de départ. Le nombre et l'espacement sont laissés à l'appréciation du Directeur de Course.

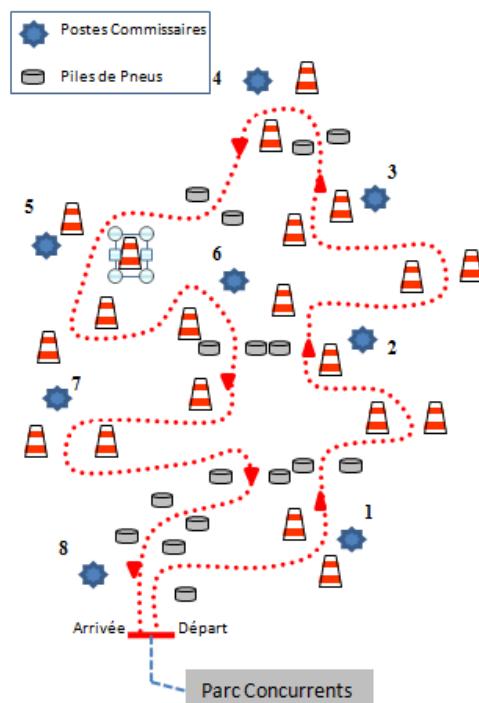


ROLE / DEVOIRS DU COMMISSAIRE EN POSTE

- Les commissaires de piste, occupent, le long du parcours, des postes qui leur sont désignés par le Directeur de Course ou le comité d'organisation. Dès l'ouverture d'un meeting, chaque chef de poste (ou commissaire faisant office de) est placé sous les ordres du directeur de course auquel il doit rendre compte immédiatement par les moyens dont il dispose (téléphone, signaux, estafettes, etc.) de tous les incidents ou accidents qui peuvent se produire dans la section dont son poste a la surveillance.
- Les commissaires de piste sont spécialement chargés de la manœuvre des drapeaux de signalisation pour indiquer aux pilotes tout danger ou toute difficulté qu'ils ne pourraient pas prévoir.
- Le commissaire de piste doit entretenir son secteur de piste pour qu'il reste propre et libre d'obstacles, en essayant d'éliminer l'huile qui s'y serait répandue, sauf s'il est formellement demandé de ne pas le faire, à l'aide de produit absorbant, de balais et de pelles.
- A la fin de chaque manche, chaque chef de poste doit remettre au directeur de course un rapport écrit sur les incidents ou accidents constatés par lui ou sur les pénalités attribuées à un concurrent lorsqu'une (ou plusieurs) quille(s) ont été touchées dans la zone d'action de son poste

1. AVANT LE DEBUT DE L'EPREUVE

- Respectez les emplacements déterminés par l'organisation (Instruction Commissaires, marquages au sol...)
- Vérifiez que les éléments constituant les chicanes (Pneus, bottes de pailles, cônes...etc.) Déterminant le parcours, ont été repérés au sol par des traits de peinture pour une remise en place au même endroit
- Visualisez le parcours que doivent effectuer les pilotes principalement à la hauteur de votre poste (Contrôle des erreurs)

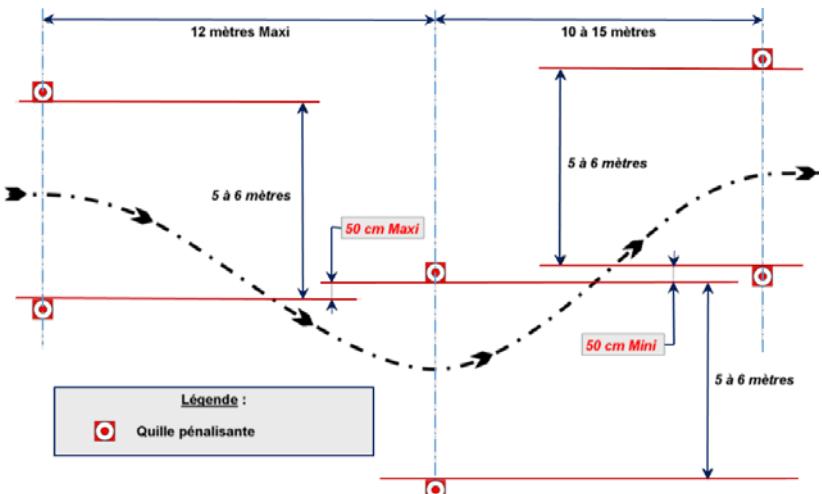


- Déterminez les limites de la zone d'action du poste en relation avec les autres postes (Amont, aval)
- Etudiez la trajectoire de course (Mettez à profit les essais)
 - En déduire l'emplacement le plus efficace pour la signalisation. (Sans vous exposer)
En effet le signal doit être perçu par le pilote **AVANT** la zone de freinage, après il est trop tard !!
 - En déduire les zones probables de sortie et d'intervention
- Déterminez la zone la plus pratique d'évacuation des véhicules (Panne...)
- Vérifiez le bon fonctionnement du matériel mis à disposition
- Organisez le poste et définissez l'action de chacun
- Testez les moyens de liaison (Radio) et rendez compte à la D.C. aussitôt que le poste est opérationnel



2. IMPLANTATION CHICANE SUR PARKING

- Des chicanes, matérialisées par 3 portes, devront être mises en place de telle sorte que la distance entre la dernière porte d'une chicane et la première porte de la chicane suivante n'excède pas 30 m. Quel que soit le nombre de portes, le positionnement des quilles intérieures devra respecter le décalage mentionné dans le schéma.
- Toutefois, selon la longueur du parcours, il pourra être autorisé de 1 à 4 portions (1 portion par 500 m de parcours) comportant une distance maximum de 80 m entre deux chicanes selon les conditions suivantes :
 - Dégagements importants et pas de public dans la zone concernée
 - Cette distance ne sera possible qu'une fois par tranche de 500 m sur le parcours, conformément au tableau ci-dessous :

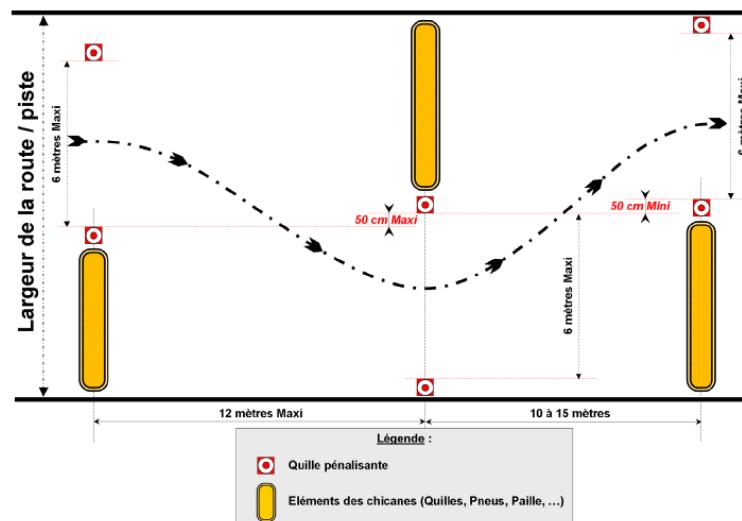


Longueur du parcours	Nombre de portion où deux chicanes sont distantes au maximum de 80 m
De 0 à 500 m	1
De 501 à 1000 m	2
De 1001 à 1500 m	3
1501 000 m	4

2.1. IMPLANTATION SUR ROUTE & CIRCUIT

Des chicanes devront être mises en place conformément au schéma 2 « des slaloms sur route et /ou circuit » de telle sorte que la distance entre la dernière porte d'une chicane et la première porte de la chicane suivante n'excède pas 90 m.

Les virages naturels du parcours, quelques soient leur angle et leur rayon, ne sont pas considérés comme des chicanes et ou portes.



2.2. IMPLANTATION SUR LES CIRCUITS HOMOLOGUÉS, AUTO ou KARTING

A. Sur les circuits homologués pour la pratique de l'automobile, des chicanes devront être mises en place conformément au croquis ci-dessus de telle sorte que la distance entre la dernière porte d'une chicane et la première porte de la chicane suivante n'excède pas 150 m.

Les virages naturels du parcours, quelques soient leur angle et leur rayon, ne sont pas considérés comme des chicanes et ou portes.

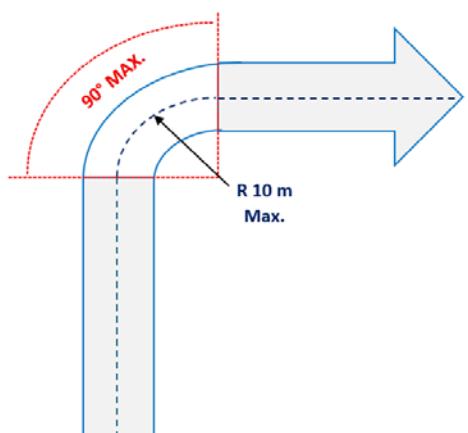
Tout virage ayant un rayon et/ou un changement de direction différent pourra être redessiné et délimité à l'aide de dispositifs tels que cônes, ballots de paille... afin de reproduire les caractéristiques exigées et être ainsi considéré comme chicane.

B. Sur les circuits homologués pour d'autres véhicules que l'automobile (karting), des chicanes devront être mises en place conformément au croquis ci-dessus, de telle sorte que la distance entre la dernière porte d'une chicane et la première porte de la chicane suivante n'excède pas 90 m.

Un virage pourra être considéré comme une chicane dès lors que celui-ci aura un rayon médian de 10 m maximum avec un changement de direction d'au moins 90°.

En ce cas, la distance entre la dernière porte de la chicane en amont

du virage et la première porte de la chicane qui sera placée après le virage ne pourra excéder 150 m.



PREScriptions GENERALES

Tout slalom comprendra (sauf cas de force majeure) :

- Au minimum 1 manche d'essais chronométrés
- 3 ou 4 manches de course (à préciser au règlement particulier)

Les concurrents ont obligation d'effectuer toutes les manches prévues, sauf cas de force majeure

1. PRESENTATION AU DEPART

Les conducteurs et leurs voitures devront se présenter en zone de pré-départ 10 mn avant leur heure de départ prévue dans l'ordre inverse des numéros et être à la disposition du directeur de course.

Il est interdit aux pilotes de chauffer mécaniquement leurs pneus, avant le départ.

L'utilisation de couvertures chauffantes ou de tout système analogue est interdite.

NB : Chaque voiture n'aura qu'une seule personne à bord.

2. SUR LE PARCOURS

Suivant l'Art. 6.2.1.- Règlement Standard Slalom : Tout pilote dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du parcours devra aussitôt la ranger de façon qu'elle ne puisse constituer une gêne pour les autres pilotes.

Les commissaires en poste pourront participer à cette opération uniquement sous la protection des drapeaux, mais leur intervention, sous peine de disqualification, ne pourra avoir pour effet la remise en marche du moteur.



Suivant l'Art.6.2.2. : Tout pilote momentanément arrêté sur le parcours pour une cause quelconque doit, pour repartir, utiliser son démarreur et ne quitter son emplacement que sur ordre des commissaires.

Suivant l'Art.6.2.3. : Les voitures accidentées et hors d'état de continuer sont rangées ou évacuées par les soins du pilote ou des commissaires les plus proches, sous la protection du ou des drapeaux JAUNES.

Le retour au parc concurrent de ces voitures ne pourra se faire qu'à la fin de la manche en cours, sauf avis contraire du directeur de course.

Suivant l'Art.2.4. : Les voitures pouvant constituer un danger pour les autres pilotes devront être dégagées le plus rapidement possible de la zone critique par les commissaires.

Ceux-ci ne pourront en aucun cas être rendus responsables des dégâts éventuellement causés à ces voitures lors de leur évacuation.

NB : Sur le parcours, tout concurrent gêné par un autre concurrent sera autorisé à reprendre le départ.

3. PENALITES SUR LE PARCOURS

Les commissaires devront être particulièrement vigilants au passage des voitures concernant le respect de la route de course, mais également concernant les quilles. Chaque quilles déplacées, renversées et/ou dépassées, chicane manquée et/ou erreur de tracé devra faire l'objet d'un rapport.

La direction de course appliquera alors des pénalités

• Quille renversée ou déplacée	• 2 secondes par quille
• Chicane manquée ou erreur de tracé	• Non prise en compte de la manche
• Quille STOP renversée, déplacée ou dépassée	• 10 secondes
• Non-respect des limites de la piste	• 2 secondes

4. APRES L'ARRIVEE

Lors du retour de la zone de stationnement et/ou du parc fermé vers le parc concurrents, tous les pilotes sont dans l'obligation de porter leur ceinture de sécurité.

Le port du casque est obligatoire pour tous les pilotes jusqu'à la quille « **STOP** » et les pilotes, devront retirer leur casque à cet endroit, sauf pour les voitures ouvertes.

RAPPEL : Ainsi que nous vu, précédemment, il est strictement interdit pour les concurrents d'embarquer qui que ce soit à bord, tant sur le trajet aller vers le départ, que sur le trajet retour vers le parc concurrents (et/ou fermé)

5. PARC FERME FINAL

Le parc concurrent après l'arrivée de la dernière manche, est un parc fermé.

Les voitures doivent rester à la disposition de la direction de course jusqu'au plus tôt à la publication définitive des résultats ou jusqu'à la fin des contrôles techniques en cours.

Les concurrents ne se pliant pas à cette mesure seront disqualifiés.



CES SUJETS VOUS INTERESSENT ET VOUS SOUHAITEZ EN CONNAITRE PLUS...

NOUS VOUS INVITONS A LIRE :

- ✓ **LE REGLEMENT STANDARD « COURSE DE COTE »**
- ✓ **LE REGLEMENT STANDARD « SLALOM »**
- ✓ **LES REGLES TECHNIQUES DE SECURITE « COURSE DE COTE »**
- ✓ **LES REGLES TECHNIQUES DE SECURITE « SLALOM »**

TELECHARGEABLE DEPUIS LE SITE :

www.ffsa.org

