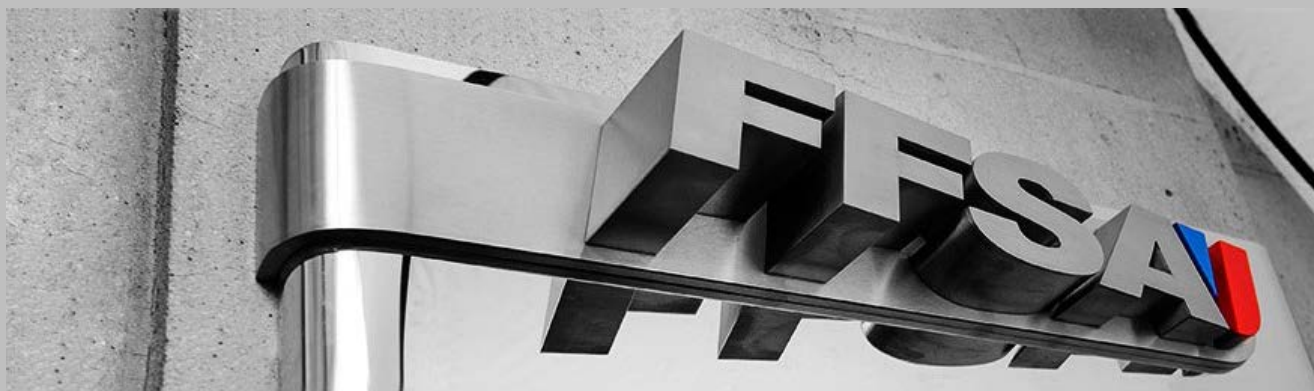


MANUEL DE FORMATION COMMISSAIRE.

MODULE 5 COURSE DE COTE SLALOM



COURSE DE COTE / SLALOM

LE VOCABULAIRE	PAGE 03
RAPPEL DE SIGNALISATION	PAGE 04
BRIEFING AUX COMMISSAIRES	PAGE 05
IMPLANTATION DU POSTE (P.K.)	PAGE 07
SECURITE SUR COURSE DE COTE	PAGE 08
PANNEAUX IMPLANTES SUR COURSE DE COTE	PAGE 09
PANNEAUX SPECTATEURS	PAGE 10
USAGE DES DRAPEAUX	PAGE 11
PRESCRIPTIONS GENERALES	PAGE 13
DEFINITION SLALOM	PAGE 16
VOCABULAIRE	PAGE 16
PRESCRIPTIONS GENERALES	PAGE 18



A DAVID GILBERT

LE VOCABULAIRE

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 précédant la ligne de départ où 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

SLALOM : Epreuve de vitesse et de maniabilité chronométrée, de démarrage et de freinage sur un parcours d'une longueur de 800 mètres au minimum et de 2000 mètres au maximum, devant comporter pour réduire la vitesse, tous les 80/90 mètres, un virage ou une chicane matérialisée. Le non-respect de cette chicane par les concurrents est pénalisé. Les concurrents doivent marquer un arrêt à l'arrivée sous peine d'exclusion de la manche

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 (pré-grille) 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

SLALOM : Epreuve d'adresse et de maniabilité chronométrée, de démarrage et freinage sur un parcours fermé d'une longueur de 800 mètres minimum et 2000 mètres maximum devant comporter, pour réduire la vitesse, tous les 80/90 mètres une chicane (trois barres minimum ou quilles) matérialisée dont le non-respect par les concurrents sera pénalisé

SLALOM PARALLELE : Epreuve d'adresse et de maniabilité chronométrée répondant aux conditions d'organisation d'un slalom ordinaire, mais mettant simultanément en compétition deux voitures circulant sur deux pistes dont les bords les plus proches ne doivent pas être distants de moins de 10 mètres, cet intervalle étant occupé par deux rangées de bottes de paille placées à 5 mètres l'une de l'autre et à 2,50 mètres du bord de chaque piste.

SLALOM POURSUITE : Epreuve de 2000 mètres maximum organisée sur une boucle d'un développement minimum de 400 mètres sur laquelle deux concurrents prennent le départ au même moment en deux points de la piste séparés par une longueur égale à la moitié de la boucle. Deux ou plusieurs concurrents peuvent également s'élancer successivement de la même ligne de départ mais espacés de 10 à 20 secondes. Le nombre et l'espacement sont laissés à l'appréciation du Directeur de Course.

La ligne de départ de chaque concurrent constituant après trois tours maximum sa ligne d'arrivée.

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



RAPPEL DE SIGNALISATION



DRAPEAU NATIONAL

- ✓ Présenté depuis une voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve
- ✓ Après son passage, la piste est réservée à la compétition.



DRAPEAU A DAMIERS

- ✓ Présenté depuis une voiture officielle après la fin de toute partie d'une épreuve



DRAPEAU ROUGE

Présenté **AGITE** au poste commissaire par le chef de poste (ou faisant office de.) :

- ✓ 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
- ⇒ 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 cote lors d'une interruption d'essais ou de course, suite à accident, panne... etc. d'un concurrent

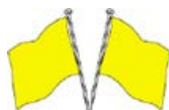


DRAPEAU JAUNE

Présenté **AGITE** au poste commissaire,

Un drapeau :

- ✓ Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste
- ✓ Lors de la redescente des concurrents après une montée d'essais et/ou de course vers la ligne de départ



DOUBLE DRAPEAUX JAUNES

Présentés **AGITES** par un même commissaire au poste

Deux drapeaux :

- ✓ Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue partiellement ou totalement la piste.
- ✓ Ces drapeaux sont présentés par le même commissaire qu'au poste se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux



DRAPEAU BLEU

Présenté **AGITE** au poste commissaire

- ✓ Au Concurrent le moins rapide lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler



DRAPEAU CHANGEMENT ADHERENCE

Présenté **FIXE** au poste commissaire

- ✓ 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.



DRAPEAU VERT

Présenté **AGITE** au poste commissaire

- ✓ 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



DRAPEAU BLANC

Présenté **AGITE**

- ✓ Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste et être sérieusement gêné.

LE BRIEFING

Le briefing pour les commissaires sera organisé avant le début des essais par le Directeur de Course.

Nous vous demandons de bien vouloir prendre connaissance des consignes qui suivent
Votre rôle est primordial pour le bon déroulement de l'épreuve. A ce titre, il convient de faire preuve de sérieux et compétence

1. LES CONSIGNES GENERALES

1.1. L'AFFECTATION DES POSTES

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

⇒ Cette obligation contraint à affecter les postes **AVANT** le début de l'épreuve et d'indiquer où le commissaire doit positionner son véhicule de façon sécuritaire.

1.2. LES HORAIRES

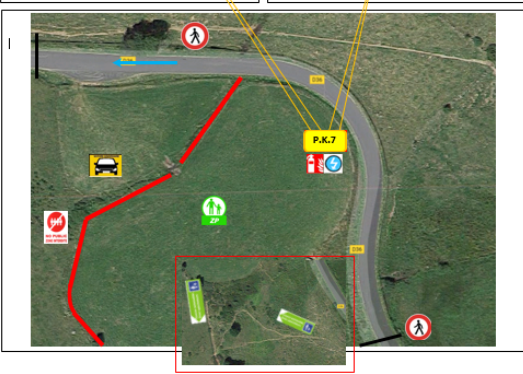
Il est indispensable que vous soyez à l'heure.

- ⇒ Votre mission débute à l'heure de convocation pour se terminer après le passage de la voiture de « D.C. » avec le drapeau à damiers
- ⇒ Prévenez l'organisateur ou le responsable commissaire, le plus tôt possible, si vous vous trouvez dans l'impossibilité de venir sur l'épreuve



Poste / P.K.	Nbre. Commissaires	Radio UHF	Extincteurs à disposition	Balis / Poudre	Zone Spectateurs	Parking Spectateurs
7	5	1	2 (Poudre + Eau)	Oui	Oui	Non

Commentaires :
Assure la couverture et la sécurité dans la zone d'action du poste (P.K.)
Zone d'action importante : Regarder l'effort!
Des sorties sont à envisager notamment en entrée poste côté droit de la route de compétition. Si la voiture ne peut repartir, elle doit être rangée au mieux. En conséquence, la signalisation doit être persuasive et suffisamment explicite, car les pilotes suivants apercevront l'obstacle au dernier moment, se trouvent surpris et sont susceptibles d'occasionner un sin-accident.
Viens en support au P.K. 6, en cas d'intervention d'importance et/ou arrêt de course
Peut assurer la protection du poste 8, si besoin
Intéresse les éventuelles personnes circulant dans le champ cote droit de la route de course, de s'approcher du grillage en particulier dans les parties situées en trajectoire.
Conformément aux RT5, les voitures des commissaires doivent être garées à l'emplacement indiqué



- L'organisateur s'engage à vous remettre une fiche signalétique de l'implantation « sécurité » de votre poste, selon les Règles Techniques de Sécurité en vigueur.
- Lorsque vous arriverez sur les lieux, votre mission est de vérifier qu'il n'y a pas d'incohérence entre l'implantation générale de votre zone et celle représentée sur votre fiche
- Il ne vous appartient en aucun cas, de modifier l'implantation « sécurité » de votre propre initiative.
- Si vous constatez une anomalie, vous devez en informer immédiatement le PC course qui prendra les dispositions nécessaires en concertation avec l'organisateur technique
- Repérez rapidement votre emplacement.
Vous devez **OBLIGATOIREMENT** tenir votre poste à l'endroit indiqué dans le dossier sécurité en excluant toute autre initiative

En cas de problème(s), d'hésitation, rien ne vous empêche d'aviser la direction de course

LES COMMISSAIRES AURONT UNE CONNAISSANCE APPROPRIÉE :

- ⇒ **DES REGLES TECHNIQUES DE SECURITE**
- ⇒ **DES RECOMMANDATIONS DE LA FFSA, EN PARTICULIER SUR L'IDENTIFICATION DES ZONES PUBLIC AUTORISEES OU NON**

1.3. LA RADIO

Si votre poste (PK : Point Kilométrique) est pourvu d'une radio.

Elle vous met en liaison directe avec le D.C.

⇒ Avant de vous rendre à votre poste, assurez-vous du n° de canal utilisé

Quelques règles impératives :

- Pour émettre, appuyez sur la pédale, attendre une ou deux secondes et parlez
- Parlez calmement, lentement et sans crier. Soyez clair, précis et concis
- Toujours commencer par vous identifier :

On débutera toujours le message par : « **DEPART POUR P.K. ...** » et non l'inverse



- Patienter que le PC réponde avant d'engager la conversation
- En quelques phrases courtes, décrivez précisément la situation. Allez immédiatement à l'essentiel !!
- N'occupez les ondes que pour un événement important
- Précisez la fin du message
- Evitez d'interrompre un message en cours (sauf cas d'urgence)
Parler en même temps rend les messages inaudibles
De par votre calme, votre interlocuteur percevra que vous maitrisez la situation

IMPORTANT : Depuis l'appel des postes fait le matin par la D.C. jusqu'à la fin des essais et/ou des montées, vous devez être constamment à l'écoute de votre radio et être en mesure de répondre aux appels.

Un message concerne peut-être plus particulièrement votre poste, il faut être en mesure d'y répondre.

1.3. RAPPEL DE QUELQUES CONSIGNES DE SECURITE

- Il faut rappeler, une fois encore, que le Sport Auto est un sport à risques.
Par conséquent, accordez une extrême vigilance à ce qui se passe sur la route de course
- Etudiez votre P.K. et positionnez-vous dans un endroit où les moyens de s'échapper existent.
- Ne vous appuyez pas sur les glissières de sécurité, (Si elles existent), round-ballers (ou autres moyens de protection), pour votre sécurité.
- Toujours suivre des yeux, la progression des autos. Une voiture peut aborder votre poste, tout à fait normalement...
et se sortir juste après
- Ne tournez jamais le dos à la route de course
- Vous serez particulièrement attentif à tous les échanges radio de manière à vous montrer réactif à chaque sollicitation
- Conservez votre sang froid en toutes circonstances, ne vous précipitez pas. Montrez à tous que vous maitrisez la situation
- En cas d'évènement survenant à votre P.K., parlez distinctement dans la radio, mais sans crier.
Cela ne contribuera en rien à mieux vous faire comprendre, pire cette façon de faire pourra faire monter la pression auprès de la P.C., alors que la situation ne le justifie peut-être pas
- Au moment de votre prise de poste, étudiez le fonctionnement de vos extincteurs.
- Veillez au nettoyage du poste en fin d'épreuve.

1.4. L'INTERVENTION - RAPPEL DE QUELQUES NOTIONS

- Avant toutes interventions sur la route de course, informez par radio, La D.C. de vos intentions et assurez-vous avant tout début d'action :
 - ⇒ Que la D.C. a bien perçu votre message (Il y a parfois, beaucoup de bruit environnant et bien souvent des parasites)
- Définissez avant le début des montées avec vos coéquipiers et/ou Commissaires du poste précédents, les codes visuels et sonores lors des interventions ne nécessitant pas d'interruption de montée
- Montrez-vous persuasif dans la présentation de vos drapeaux
- N'intervenez sur la route de course qu'en **TOUTE SECURITE**
- Assurez-vous que la signalisation adaptée est bien en place et/ou qu'il n'y a plus de voiture en cours de montée
- Rappelez-vous lors d'une intervention :
 - ⇒ Qu'il est préférable d'intervenir face aux voitures
 - ⇒ Qu'il est toujours préférable de se situer de façon que la voiture arrêtée ou accidentée fasse écran.
- N'intervenez jamais sur une voiture en difficulté sans emporter un extincteur
- Jetez un œil sur la piste, à intervalles réguliers, afin de contrôler qu'il n'y a pas d'huile, du gravier....
- Enfin, ne vous laissez pas influencer dans vos décisions par les récriminations des spectateurs, vous êtes « maitre à bord »



IMPLANTATION DU POSTE (P.K.)

1. LE P.K. COMMISSAIRES

Bien que son implantation soit du ressort de l'organisation ou de la direction de course, il est tout de même important de connaître les règles qui régissent son implantation

Le P.K. est placé sous la responsabilité du chef de poste ou du commissaire désigné comme tel.

Dans ce cadre, les P.K. commissaires doivent être implantés en nombre suffisant de façon à :

- Etre 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
- Etre positionnés de manière à être « à vue » d'un poste à l'autre
- Etre distinctement identifié
- Etre choisis de manière à ce que les signaux donnés soient parfaitement visibles des concurrents

NB : Certains postes pourront être remplacés par de puissants feux à éclats de couleurs ROUGE et JAUNE, pour les zones les plus risquées (1^{er} virage au bout de la ligne droite de départ). Ces feux seront alors commandés par un commissaire situé à proximité de la zone

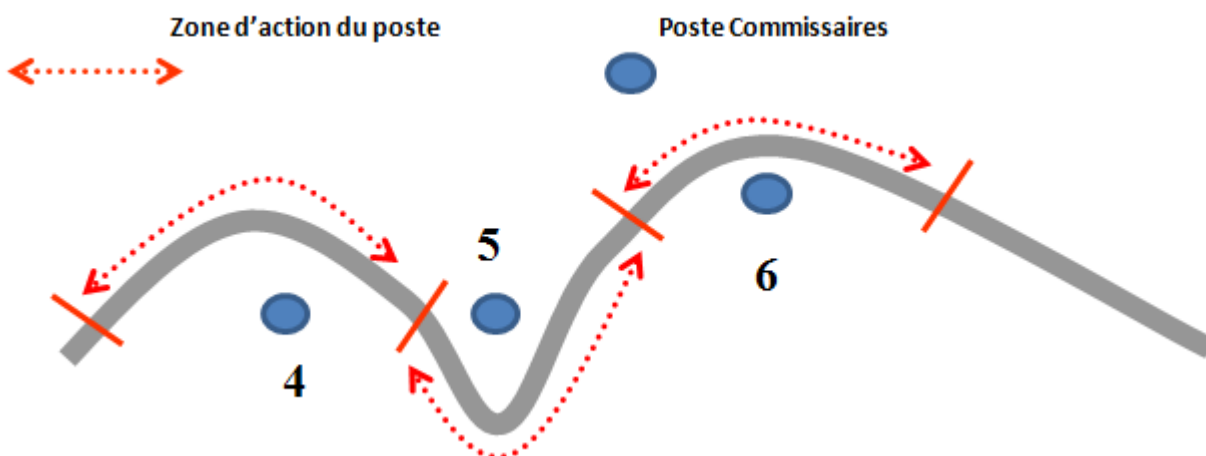


En plus des moyens de transmission évoqués ci-dessus, le P.K. est doté de :

- 2 drapeaux JAUNES
- 1 drapeau Changement d'adhérence
- 1 drapeau BLEU
- 1 drapeau VERT
- 1 drapeau BLANC
- 1 drapeau ROUGE
- 1 balai à poils durs
- 2 extincteurs portatifs (Eau et/ou poudre, voire CO²)
- 1 récipient de 15 litres contenant du produit absorbant (Carbonate de calcium)
- Au moins 1 sac poubelle

Chaque P.K. est tenu par un minimum de 2 commissaires (idéalement au moins est titulaire de la licence de chef de poste) et est relié directement au D.C. au moyen d'une liaison radio ou téléphonique

2. AVANT LE DEBUT DE L'EPREUVE



- 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 P.K. en relation avec les Chefs de poste des P.K. 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 pannes
- 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 », s'il y en a au poste. (Pompiers, secouristes, dépanneuse ...etc.)
Définissez avec eux, l'emplacement le plus judicieux pour garer les véhicules des « Moyens Complémentaires »
- Etudiez le (bon) fonctionnement des extincteurs, ainsi que du matériel mis à votre disposition
- Tout comme en rallye, visualisez-la ou les zone(s) « **PUBLIC & INTERDIT AU PUBLIC** »
- Que les chemins, routes et autres accès sont bien fermés par de la rubalise **ROUGE** (La remettre en place si celle-ci a été placée en attente, mal fixée ou malencontreusement arrachée)
- Que votre zone correspond en termes de signalétique à ce qui est mentionné dans le dossier sécurité, dont un extrait vous a été remis ;
- Que les zones autorisées au public sont bien matérialisées conformément au dossier sécurité

ATTENTION :

⇒ Votre rôle se limite qu'aux points cités ci-dessus,

**Il ne vous appartient pas d'implanter une nouvelle zone et/ou de modifier l'existant,
Ce n'est pas votre rôle**

Par contre, il est de votre responsabilité d'en aviser immédiatement la D.C., si la zone d'action de votre P.K. ne serait pas conforme par rapport à ce qui a été défini sur le plan qui vous a été remis, ou si le matériel de sécurité (Rubalise, grillage, panneaux...etc.) a été détérioré ou serait manquant

- Une fois toutes ces opérations réalisées, que tout est en place et conforme aux Règles Techniques et de Sécurité, vous pourrez effectuer un essai radio, si un appel des postes n'a pas été effectué antérieurement



AFIN DE CONSERVER UN ANGLE DE SURVEILLANCE PLUS EFFICACE, DANS LA MESURE DU POSSIBLE, LE CHEF DE POSTE SE PLACERA A L'EXTERIEUR DU VIRAGE. IL POURRA CONTROLER SON SECTEUR D'UN SEUL COUP D'ŒIL

REGLES DE SECURITE SUR LES COURSES DE COTE



**POUR VOTRE SECURITE,
EN REGLE GENERALE, LES VOITURE VONT VITE, TRES VITE ET PASSENT AU PLUS PRES DE VOUS
IL CONVIENT DONC D'ÊTRE PARTICULIEREMENT VIGILANT A TOUT EVENEMENT POUVANT
SE DEROUER DANS LA ZONE D'ACTION DE VOTRE P.K.**

1. ZONES AUTORISEES AUX SPECTATEURS

Les zones autorisées sont délimitées à des distances de sécurité à définir 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 de la 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 jamais 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 emplacement clairement signalé

2. ZONES INTERDITES AUX SPECTATEURS

L'organisateur technique utilise de la rubalise **ROUGE** ou du grillage **ROUGE** pour :

⇒ **IDENTIFIER ET PRECISER LES ZONES REPUTEES PARTICULIEREMENT DANGEREUSE**

Plus particulièrement, il s'agit des :

- Des zones de freinage et des zones extérieures aux courbes
- Des zones de départ et/ou d'arrivée, ainsi que file de départ

Dans les sections du parcours présentant un danger particulier :








- Des panneaux sont également mis en place, même en l'absence de tout point d'accès
- Une signalisation renforcée doit être mise en place.

⇒ **LE BALISAGE DOIT ÊTRE CONFORME A LA CHARTE DES ELEMENTS DE SECURITE RALLYE**

PANNEAUX IMPLANTES SUR UNE COURSE DE COTE




⇒ Les éléments de signalétiques, à l'égard des concurrents, des officiels et du public sont désormais une obligation depuis 2015

Pour plus de détails, nous vous invitons à consulter les R.T.S. Rallye (www.ffsa.org, réglementation et sécurité, sites et infrastructures)

Panneau : « Poste Commissaire » indique chaque point kilométrique depuis le départ	Panneau de Signalisation 20cm x 30 cm	
Panneau : « Positionnement véhicule Commissaire »	Panneau de Signalisation 20cm x 30 cm	
Panneau : « Pré-Signalisation » Radio indique qu'un poste intermédiaire est pourvue 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 50 cm	
Panneau : « Changement de Direction » mis en place de part et d'autre de la chaussée, informant en amont, les concurrents d'un changement de direction	Panneau de signalisation : 20 cm x 20 cm	
Panneau : « Itinéraire Evacuation Sanitaire » est positionné sur les routes conduisant hors du parcours et définies par l'organisateur comme étant un axe prioritaire aux secours	Panneau de signalisation : 60 cm x 40 cm	
Panneau de décélération avant l'entrée dans le parc concurrents d'arrivée. Ils sont placés à 50 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 : 80 cm x 15 cm	

⇒ **Le balisage ainsi que les éléments de signalétique devront être conformes à la charte de sécurité « rallye » (Annexe 1 des R.T.S. Rallye)**

PANNEAUX ZONES SPECTATEURS

Panneau : Information Course Automobile	Panneau de signalisation : 20 cm x 30 cm	
Panneau double : Zones Interdite ou Autorisée au Public	Panneau de signalisation : 20cm x 30 cm	
Panneau : « Zone interdite au public » est disposé en en accès ou en limite d'une zone interdite Pour accentuer l'information sur les risques de passer au-delà	Panneau de signalisation : 60cm x 40 cm	
Panneau : Circulation interdite aux piétons	Panneau de signalisation : 60cm x 60 cm	
Rubalise ou grillage type chantier délimitant les zones Interdites ou 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	

⇒ Retrouvez l'ensemble des « Règles Techniques et de Sécurité » sur le site www.ffsa.org,

[FFSA](#) / [VIE FÉDÉRALE](#) / [COUPES & CHAMPIONNATS](#) / **[RÈGLEMENTATION & SÉCURITÉ](#)** / [HAUT NIVEAU](#) / [ACTUALITÉS](#) / [BOUTIQUE OFF](#)




RÈGLEMENTATION & SÉCURITÉ

- RÈGLEMENTATION SPORTIVE
- RÈGLEMENTATION TECHNIQUE
- HOMOLOGATION VÉHICULES
- SITES ET INFRASTRUCTURES**
- LIEUX DE PRATIQUE
- SÉCURITÉ



- TEXTES RÉGLEMENTAIRES
- RÈGLES TECHNIQUES ET DE SÉCURITÉ**
- NATURA 2000
- IDENTIFICATION VÉHICULES DE RALLYE
- AFNOR
- FORMULAIRES CERFA
- BOÎTE À OUTILS




TOUTES LES ZONES, AUTRES QUE LES ZONES AUTORISÉES, DOIVENT ÊTRE CONSIDÉRÉES COMME INTERDITES

USAGE DES DRAPEAUX





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 	Les P.K. commissaires présentent le drapeau VERT - Si tout est OK OU Le drapeau ROUGE si poste - NON OK  

1. EN CAS DE PROBLEME...




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 <p>⇒ Dans les deux cas, aucun nouveau départ ne lui sera donné</p>	
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	<p>⇒ Présentation du « double drapeaux » JAUNE</p> <ul style="list-style-type: none"> Avant l'endroit dangereux si obstruction partielle ou totale de la piste 	<p>Sur une Course de Côte</p> <p>Dans les faits, le drapeau ROUGE ne devrait jamais être présenté, sauf cas extrême :</p> <ul style="list-style-type: none"> Si la piste est TOTALEMENT obstruée Que la voiture se trouve en trajectoire et /ou en feu. Qu'elle présente une menace pour la sécurité des autres concurrents Que le pilote est blessé et nécessite l'intervention des secours
OBSTRUCTION TOTALE OU ACCIDENT GRAVE	<p>⇒ Présentation du drapeau ROUGE :</p> <ul style="list-style-type: none"> Lors la présentation de ce drapeau, les postes étant à vue doivent présenter Cette procédure s'applique depuis le poste où se situe l'accident jusqu'à la ligne de départ 	
DEPASSEMENT D'UN CONCURRENT	<p>⇒ Présentation du drapeau BLEU : Signifie au concurrent le moins rapide qu'il doit se laisser doubler</p>	
CHANGEMENT ADHERENCE	<p>⇒ Présentation du drapeau « Chgt Adhérence » pour une surface glissante quel qu'en soit la cause</p> <ul style="list-style-type: none"> Tenir informé la D.C. 	

2. INTERVENTION DE LA DIRECTION DE COURSE



MONTE EN PRESENTANT UN DRAPEAU 	<p>⇒ Si obstruction TOTALE de la piste, ou accident grave</p> <ul style="list-style-type: none"> Le drapeau ROUGE doit être présenté depuis le poste où se situe l'accident jusqu'à la ligne de départ 	
REDESCEND EN PRESENTANT UN DRAPEAU 	<p>⇒ Les postes ne présentent aucun drapeau,</p> <ul style="list-style-type: none"> Sauf si problème dans un P.K., dans ce cas présentation du drapeau ROUGE 	

3.FIN D'UNE MONTEE ET DESCENTE DES CONCURRENTS VERS LA LIGNE DE DEPART



FIN D'UNE MONTEE	La D.C. monte chercher les concurrents en présentant le drapeau ROUGE 	Les P.K. commissaires ne présentent aucun drapeau - En profitent pour vérifier l'état de la piste dans la zone d'action du P.K.
REDESCENTE DES CONCURRENTS APRES UNE MONTEE D'ESSAI OU DE COURSE	La D.C. redescend après le dernier concurrent en Présentant le drapeau VERT La D.C. ferme la marche 	Les P.K. présentent le drapeau JAUNE 

4.FIN DE L'EPREUVE

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

FIN DE L'EPREUVE	PARC FERME SITUE EN BAS DE LA COTE	La D.C. monte une dernière fois chercher, les concurrents en présentant le drapeau  La D.C. redescend derrière le dernier concurrent. Le drapeau à damiers Indique la fin de toute partie de l'épreuve La D.C. ferme la marche 	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 SITUE EN HAUT DE LA COTE

FIN DE L'EPREUVE	PARC FERME SITUE EN HAUT DE LA COTE	La D.C. monte une dernière fois. en présentant le drapeau ROUGE  Après le temps réglementaire de Parc Fermé, le D.C. redescend derrière le dernier concurrent ⇒ Ce drapeau indique la fin de toute partie de l'épreuve 	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
------------------	-------------------------------------	--	--

5.APRES LA COURSE

- Bien sûr, on ne quitte pas son poste avant le passage du drapeau à damiers, même si reconnaissons-le, parfois le temps paraît long, notamment dans le cas d'un parc fermé situé en haut de la Côte alors que le parc concurrent se situe près de la ligne de départ
- On rassemble l'ensemble du matériel pour en faciliter le ramassage ou le rangement
- On nettoie le P.K. (C'est tout de même mieux de laisser l'endroit propre et surtout écolo)
- On remet « la feuille de poste » **complétée (N° licence, N°ASA, présence aux essais, à la course), signée**, ainsi que les éventuels rapports d'incident

PRESCRIPTIONS GENERALES

1. PRE-GRILLE / PRESENTATION AU DEPART

Les conducteurs et leurs voitures devront se présenter au parc pré-course (pré-grille) 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.

2. PRE-GRILLE

Les conducteurs et leurs voitures devront se présenter au parc pré-course (pré-grille) **1** heure avant leur heure de départ prévue et être à la disposition du directeur de course.

3. FILE DE DEPART



- Les voitures devront être à la disposition de la direction de course et devront se ranger en file de départ au **MINIMUM 10 mn** avant l'heure de départ prévue.
- Les commissaires affectés à la file de départ devront faire ranger les concurrents dans l'ordre des numéros prévu par la direction de course
- Surveillez que les concurrents ne procèdent pas l'échauffement de leurs pneumatiques par déplacement de la voiture
- Informez-la « D.C. » de tout retard et incident sans oublier de rédiger les rapports circonstanciés

Les organisateurs doivent permettre aux pilotes inscrits dans une épreuve de circuler sur l'ensemble du site, excepté en pré-grille, dans la zone de départ, dans les zones de stationnement des services de surveillance, chronométrage, secours, d'intervention, et sur le circuit proprement dit.

Les mécaniciens dûment identifiés seront autorisés à accompagner leur pilote en pré-grille, mais pas dans la zone des départs et ce uniquement pendant la phase précédant le départ de leur pilote. Ils devront ensuite rejoindre les enceintes réservées aux spectateurs.

4. PROCEDURE DE 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



▪ Les organisateurs doivent permettre aux pilotes inscrits dans une épreuve de circuler sur l'ensemble du site, excepté en pré-grille, dans la zone de départ, dans les zones de stationnement des services de surveillance, chronométrage, secours, d'intervention, et sur le circuit proprement dit.

▪ Les mécaniciens dûment identifiés seront autorisés à accompagner leur pilote en pré-grille, mais pas dans la zone des départs et ce uniquement pendant la phase précédant le départ de leur pilote. Ils devront ensuite rejoindre les enceintes réservées aux spectateurs.

5. VOITURES OUVREUSES

Il pourra être admis le passage de voitures ouvrees officielles :

- 1 Voiture 000
- 1 Voiture 00
- 1 Voiture 0

...Avant le départ des montées d'essais et de course.

Les horaires de départ de ces voitures seront donnés par le Directeur de Course.

Les pilotes de ces voitures devront être en possession d'une licence en cours de validité.

Les voitures **000**, **00** et **0** devront être en configuration course.

Les voitures et les pilotes devront être équipés suivant les règles définies au tableau "équipements de sécurité courses de côte".

Les **0**, **00** et **000** présentes sur une course de côte seront obligatoirement d'un groupe et d'une classe autorisés dans ladite course de côte.

6. LES PILOTES

Vous devrez veiller que le pilote soit **SEUL** à bord de sa voiture :

⇒ Lors des déplacements pour se rendre au départ ou aux parcs
⇒ Durant les montées d'essais
⇒ Pendant les montées de course
⇒ Lors des redescentes des voitures de l'arrivée vers le départ

Vous devrez être particulièrement vigilant en ce qui concerne :

⇒ Voitures Fermées	Pilote OBLIGATOIREM ENT sanglé - Port du casque recommandé
⇒ Voitures Ouvertes	Pilote OBLIGATOIREM ENT sanglé - Port du casque obligatoire



7.ZONE DE DECELERATION

- Si aucun feu flash n'a été installé sur le panneau de décélération, il vous appartiendra de signaler au concurrent au moyen d'un drapeau **JAUNE** Agité, une fois la ligne d'arrivée franchie, qu'il a terminé le parcours chronométré et qu'il doit **A TOUT PRIX** ralentir avant de pénétrer dans le parc concurrent
- Vous devrez surveiller qu'aucun concurrent ne s'arrête avant son entrée dans le parc concurrent
- Informez la direction de course de tout incident pouvant survenir dans cette zone

8.PARC CONCURRENTE

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.

Lorsque l'organisateur a prévu un ou plusieurs parcs "concurrents", ces derniers doivent respecter ces parcs sous peine de sanction.

Pour information : Dans chaque parc concurrent, il est demandé aux concurrents :

- De tenir à proximité immédiate de l'emplacement de chaque voiture de course un extincteur pour foyers A, B et C d'une capacité minimale de 5 kg, ayant fait l'objet d'un contrôle depuis moins de 2 ans,
- De disposer sous chaque voiture de course une bâche étanche (3 m x 5 m minimum) et résistante aux hydrocarbures.
- De prendre en charge l'enlèvement de leurs déchets au plus tard lorsqu'ils quittent le parc d'assistance.
 - ⇒ La pénalité pour défaut d'extincteur et/ou de bâche dans les parcs est de 200 €.

9.PARC FERME

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



CE SUJET VOUS INTERESSE OU VOUS PASSIONNE ET VOUS SOUHAITEZ EN CONNAITRE PLUS NOUS VOUS INVITONS A CONSULTER :

- ⇒ **LE REGLEMENT STANDARD COURSES DE COTE**
- ⇒ **LES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE COURSE DE COTE**

Téléchargeable depuis le site : www.ffsa.org

DEFINITION DU SLALOM

- Epreuve d'adresse et de maniabilité chronométrée ou non, de démarrage et freinage 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 (voir plans ci-dessous). Ce type de slalom pourra se dérouler sur parking, route ou circuit.
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

LE VOCABULAIRE

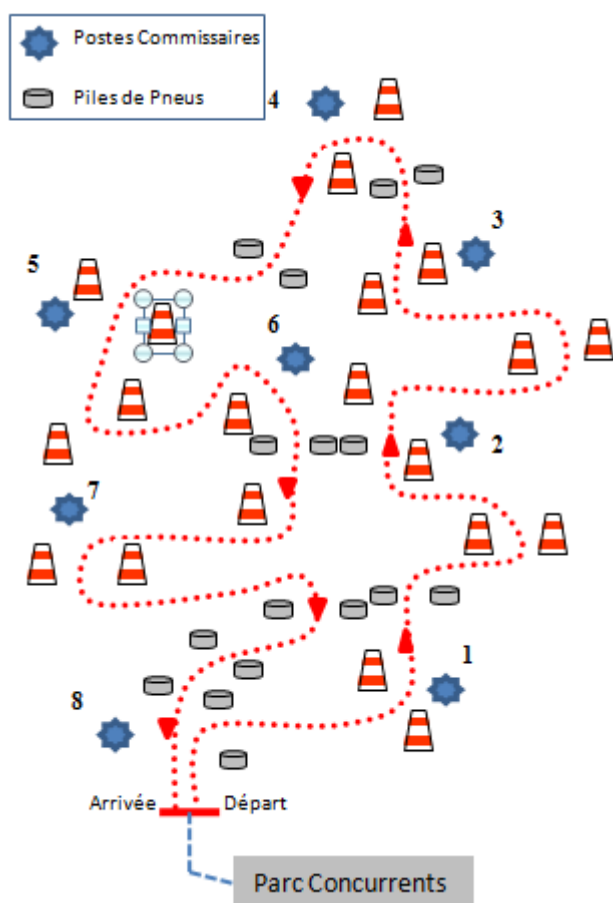
PORTES : Les portes sont constituées d'une quille extérieure et d'une quille intérieure

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

QUILLES 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

CHICANES : Une chicane est constituée de 3 barres ou plus (constituée de bottes de paille, pneus, séparateurs, Etc...) obligatoirement délimitées par 3 quilles minimum (Une dite d'entrée, une de ralentissement centrale 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

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.



1.ROLE DU COMMISSAIRE

- Sur ce type d'épreuve, il doit assurer la sécurité de concurrents ne maîtrisant pas toujours parfaitement toutes les règles régissant notre sport (Cas des licences Loisirs ou initiation)
- Vous êtes amené à assurer la sécurité de plusieurs concurrents en même temps (Slalom poursuite ou parallèle)
- Les éléments (Pneus, cônes...) servant à matérialiser le parcours peuvent se transformer en projectiles lorsqu'ils sont heurtés par une voiture

2.AVANT L'EPREUVE / BRIEFING

- 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
- Etudiez la trajectoire de course (Mettez à profit les essais)
 - ⇒ En déduire l'emplacement le plus efficace pour la signalisation. 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 d'intervention
- Déterminez la zone la plus pratique d'évacuation des véhicules (Panne...)
- Vérifiez le bon fonctionnement du matériel mis à disposition
- Organisez les postes et définissez l'action de chacun
- Testez les moyens de liaison (Téléphones, radio) et rendez compte à la D.C. dès que le poste est opérationnel

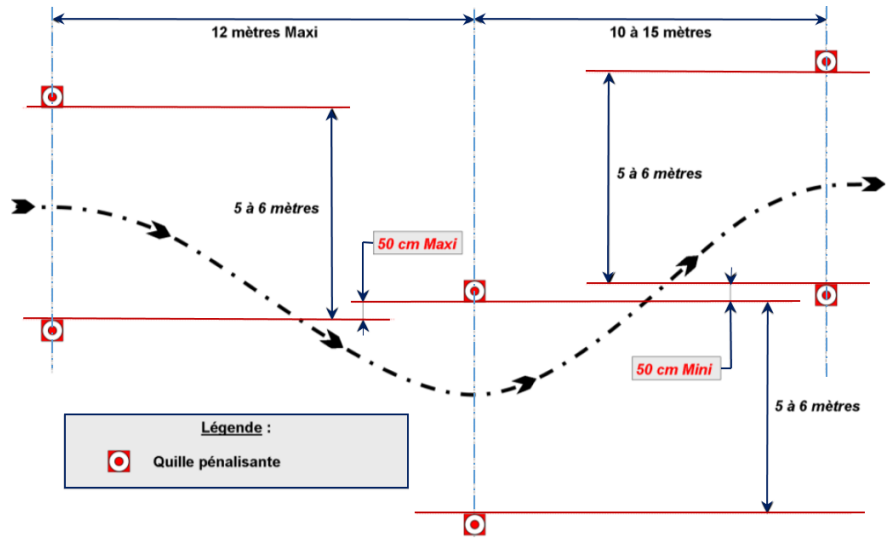


3. LES CHICANES

3.1. 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 :

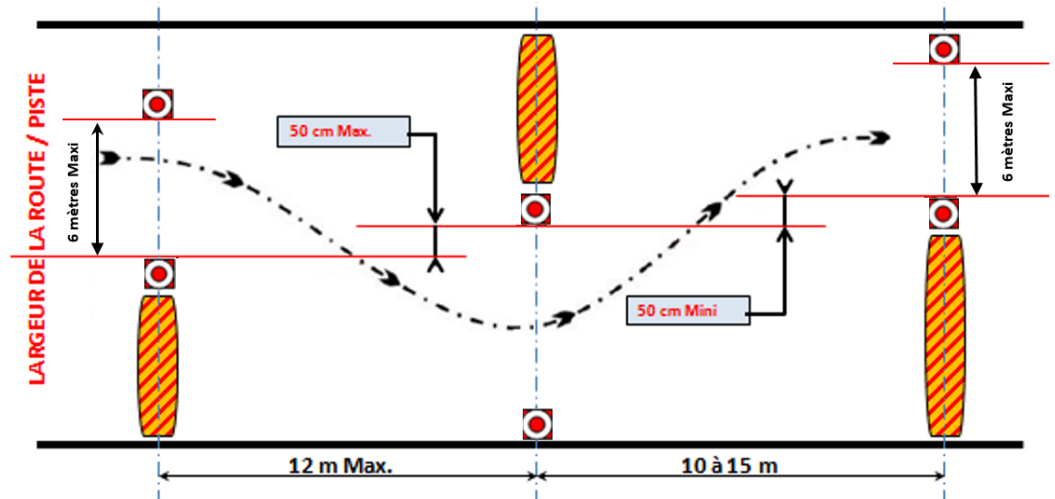
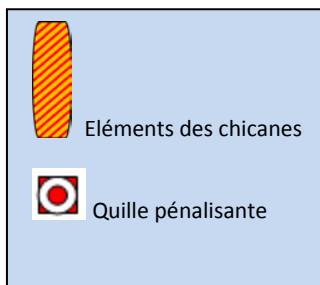
- ⇒ Dégagements importants et pas de public dans la zone concernée.
- ⇒ Cette distance ne sera possible qu'une fois par tranche de 500 m sur le parcours, conformément au tableau ci-dessous :



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 à 2000 m	4

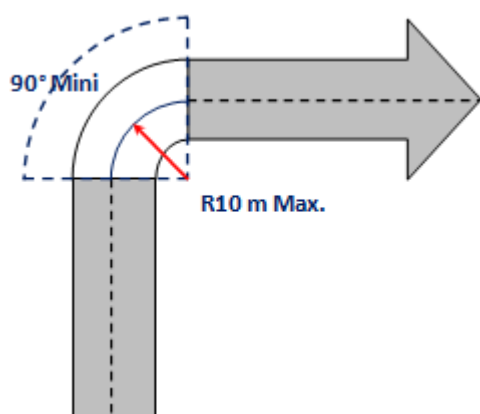
3.2. SUR ROUTE

- Des chicanes 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 90 m. Les virages naturels du parcours, quelques soient leur angle et leur rayon, ne sont pas considérés comme des chicanes et ou portes.



3.4. SUR LES CIRCUITS HOMOLOGUES, AUTO ou KARTING :

- Sur les circuits homologués pour la pratique de l'automobile, des chicanes 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 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.



3.5. SUR LES CIRCUITS HOMOLOGUES POUR D'AUTRES VEHICULES QUE L'AUTOMOBILE, des chicanes devront être mises en place conformément au schéma ci-dessus, 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 90m. 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 150m.**

PRESCRIPTIONS GENERALES

1. ESSAIS LIBRES

L'organisateur peut prévoir des essais non chronométrés, mais ces essais ne sont pas obligatoires pour les concurrents. Cependant, l'organisateur doit réserver un temps suffisant pour effectuer des reconnaissances pédestres (vélo non autorisé)
Le concurrent doit, pour les essais, utiliser la voiture avec laquelle il participera à la course

2. PRESENTATION AU DEPART

Les pilotes et leurs voitures doivent 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.

3. DURANT L'EPREUVE

- La signalisation des incidents s'effectue à l'aide des drapeaux
- Remettez le plus rapidement possible, avec prudence, les moyens délimitant le parcours si cela s'avèrent indispensables
- Constatez les erreurs de parcours ou fautes (Cônes renversés), les signaler à la direction de course
- Tout concurrent gêné par un autre concurrent sera autorisé à reprendre le départ.
- 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.



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. De plus, il est strictement interdit de prendre qui que ce soit à bord pour le trajet de retour.

5. PARC CONCURRENTS

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

Lorsque l'organisateur aura prévu un ou plusieurs parcs "concurrents", ces derniers devront respecter ces parcs sous peine de sanction.

Pour information : Dans chaque parc concurrent, il est demandé aux concurrents :

- De tenir à proximité immédiate de l'emplacement de chaque voiture de course un extincteur pour foyers A, B et C d'une capacité minimale de 5 kg, ayant fait l'objet d'un contrôle depuis moins de 2 ans,
- De disposer sous chaque voiture de course une bâche étanche (3 m x 5 m minimum) et résistante aux hydrocarbures.
- De prendre en charge l'enlèvement de leurs déchets au plus tard lorsqu'ils quittent le parc d'assistance.
 - ⇒ La pénalité pour défaut d'extincteur et/ou de bâche dans les parcs est de 200 €.

6. 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.



CE SUJET VOUS INTERESSE OU VOUS PASSIONNE ET VOUS SOUHAITEZ EN CONNAITRE PLUS NOUS VOUS INVITONS A CONSULTER :

- ⇒ **LE REGLEMENT STANDARD SLALOM**
- ⇒ **LES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE SLALOM**

Téléchargeable depuis le site : www.ffsa.org