

# MANUEL DE FORMATION COMMISSAIRE CHAPITRE 5 : COURSE DE COTE/SLALOM

## COURSE DE COTE / SLALOM

UN PEU DE VOCABULAIRE	PAGE 03
RAPPEL DE SIGNALISATION	PAGE 04
LE COMPORTEMENT / LA TENUE	PAGE 05
CONTROLE DES POSTE S / OUVERTURE DE PISTE PAR LA D.C.	PAGE 06
LE BRIEFING	PAGE 08
IMPLANTATION DU POSTE	PAGE 09
PRESCRIPTIONS GENERALES	PAGE 11
LE SLALOM	PAGE 14



## UN PEU DE 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** : Pré-grille

**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



## LA 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

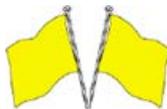


### DRAPEAU JAUNE

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 COMPORTEMENT / LA TENUE

- Ne perdez jamais de vue que la réputation du commissaire se bâtit sur le sérieux de son comportement et ce, durant toute la durée de la compétition.
- Le commissaire revêt sa tenue.  
Cette dernière n'est en aucun cas d'une couleur pouvant être confondue avec celles des principaux drapeaux.
- Bien entendu, la combinaison doit être correcte, pour votre sécurité, les manches sont baissées, la combinaison est fermée jusqu'au cou
- Les gants peuvent être placés à la ceinture, tant que l'épreuve n'a pas débuté. Ils seront enfilés durant le temps que les voitures évoluent.
- Sifflet autour du cou, coiffé d'une casquette.... Sans oublier carnet et stylo
- Bien sûr, vous aurez pris soin de conserver votre licence avec Vous
- Afin de demeurer crédible vis-à-vis du Public, vous aurez banni l'utilisation d'appareils photos, caméscope.
- Le téléphone portable sera lui aussi éteint tant que les autos occuperont la route de course
- Vous imposerez le respect entre toutes les personnes, commissaires, photographes, autres....
- Ne laissez pas les spectateurs s'approcher de la route de course, s'installer dans des zones dangereuses ou envahir votre espace vitale.
- Demandez-leur fermement de partir.... **Mais toujours avec courtoisie**
- Conservez votre sang froid en toutes circonstances, ne vous précipitez pas, ne criez pas dans la radio,
- Montrez à tous que vous maîtrisez la situation
- Veillez au nettoyage du poste en fin d'épreuve.



**N'OUBLIEZ JAMAIS QU'À TOUT MOMENT, VOUS POUVEZ VOUS TROUVER  
SOUS LE REGARD DES SPECTATEURS, DE LA PRESSE,  
QUE VOUS POUVEZ RECEVOIR LA VISITE D'UN OBSERVATEUR....  
ET ETRE JUGE.**



## CONTROLE DES P.K. / OUVERTURE DE PISTE PAR LA D.C.

<b>CONTROLE DES POSTES</b>	La D.C. monte sans présenter de drapeau	Les commissaires ne présentent aucun drapeau, mais se préparent
<b>OUVERTURE DE LA PISTE</b>	La D.C. redescend en présentant le drapeau national 	Les P.K. commissaires présentent un drapeau - Si tout est <b>OK</b>  <b>OU</b> Un drapeau si poste - <b>NON OK</b>  

### 1. EN CAS DE PROBLEME...

<b>GENE PARTIELLE</b>	⇒ Présentation du drapeau : ▪ Le Concurrent doit <b>impérativement</b> rejoindre la ligne d'arrivée ▪ Si arrêt du Concurrent attendre l'ordre de la D.C. pour le laisser repartir. 	<p><b>Sur une Course de Côte</b> </p> <p>Dans les faits, le drapeau ne devrait jamais être présenté, sauf cas extrême :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Si la piste est <b>TOTALEMENT</b> obstruée</li> <li>▪ Que la voiture se trouve en trajectoire et /ou en feu.</li> <li>▪ Qu'elle présente une menace pour la sécurité des autres concurrents</li> <li>▪ Que le pilote est blessé et nécessite l'intervention des secours</li> </ul>
<b>OBSTRUCTION TOTALE</b>	⇒ Présentation des drapeaux : ▪ Avant l'endroit dangereux si obstruction partielle ou totale de la piste 	
<b>OBSTRUCTION TOTALE OU ACCIDENT GRAVE</b>	⇒ Présentation du drapeau : ▪ 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 	

<b>DEPASSEMENT D'UN CONCURRENT</b>	⇒ Présentation du drapeau : Signifiant au concurrent le moins rapide qu'il doit se laisser doubler 
<b>CHANGEMENT ADHERENCE</b>	⇒ Présentation du drapeau : Pour une surface glissante quel qu'en soit la cause - Tenir informé la D.C. 

### 2. INTERVENTION DE LA DIRECTION DE COURSE

<b>MONTE EN PRESENTANT UN DRAPEAU</b> 	⇒ Si obstruction <b>TOTALE</b> de la piste, le drapeau doit être présenté depuis le poste où se situe l'accident jusqu'à la ligne de départ 
<b>REDESCEND EN PRESENTANT UN DRAPEAU</b> 	⇒ <b>Ne présente aucun drapeau,</b> - Sauf si problème au P.K. dans ce cas présentation du drapeau 

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

<p><b>FIN D'UNE MONTEE</b></p>	<p>La D.C. monte chercher les concurrents en présentant un drapeau</p> 	<p>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.</p>
<p><b>REDESCENTE DES CONCURRENTS APRES UNE MONTEE D'ESSAI OU DE COURSE</b></p>	<p>La D.C. redescend après le dernier concurrent en Présentant un drapeau La D.C. ferme la marche</p> 	<p>Les P.K. présentent un drapeau</p> 

### 4.FIN DE L'EPREUVE

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

<p><b>FIN DE L'EPREUVE</b></p>	<p><b>PARC FERME SITUE EN BAS DE LA COTE</b></p>	<p>La D.C. monte chercher une dernière fois, les concurrents en présentant un drapeau</p>  <p>La D.C. redescend derrière le dernier concurrent. Le drapeau à damiers indique la fin de toute partie de l'épreuve</p>  <p>La D.C. ferme la marche</p>	<p>Les P.K. commissaires ne présentent aucun drapeau</p> <p>En aucun cas, les commissaires ne quittent leur poste avant le passage de la voiture à damiers <b>ET</b> seulement sur ordre de la D.C.</p> <p>Les P.K. commissaires peuvent présenter <b>TOUS</b> les drapeaux <b>AGITES</b> lors du passage des concurrents</p>
--------------------------------	--	--	---

#### 4.2. LE PARC FERME EST SITUE EN HAUT DE LA COTE

<p><b>FIN DE L'EPREUVE</b></p>	<p><b>PARC FERME SITUE EN HAUT DE LA COTE</b></p>	<p>La D.C. monte une dernière fois, les concurrents en présentant un drapeau</p>  <p>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</p> 	<p>Les P.K. commissaires ne présentent aucun drapeau</p> <p>En aucun cas, les commissaires ne quittent leur poste avant le passage de la voiture à damiers <b>ET</b> seulement sur ordre de la D.C.</p> <p>Les P.K. commissaires peuvent présenter <b>TOUS</b> les drapeaux <b>AGITES</b> lors du passage des concurrents</p>
--------------------------------	---	---	---

### 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**, et éventuellement les rapports d'incident

## LE BRIEFING

Prévu par le directeur de course ou par le responsable des commissaires, il est **IMPERATIF** que vous y assistiez afin de prendre connaissance de toutes les informations nécessaires au bon déroulement de l'épreuve :

- Points de règlement particulier
- Horaires des montées
- Rôle du Commissaire
- Rappel des consignes de sécurité
- L'intervention
- Le comportement

### 1.ROLE DU COMMISSAIRE

- Veillez au strict respect des consignes et à l'application de la réglementation
- Assurez la sécurité des pilotes
- Surveillez la zone d'action du P.K. et l'état de la piste
- Informer la direction de course de toutes anomalies constatées, par les moyens de transmission mis à votre disposition

### 2.RAPPEL DES CONSIGNES ELEMENTAIRES DE SECURITE



**SUR UNE COURSE DE COTE, CERTAINES VOITURES VONT VITE...TRES VITE  
POUR VOTRE SECURITE, RESTEZ VIGILANTS, SUIVEZ LA PROGRESSION DES  
VOITURES DANS LA ZONE D'ACTION DE VOTRE P.K.  
NE TOURNEZ PAS LE DOS A LA ROUTE DE COURSE**

- Il convient de rappeler que le Sport Auto est un sport à risques. La vigilance doit être de chaque instant
- La règle élémentaire étant de ne pas installer votre poste en trajectoire
- 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
- Il conviendra d'être particulièrement attentif à tous les échanges radio de manière à vous montrer réactif à chaque sollicitation

### 3.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 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....



# IMPLANTATION DU P.K.

## 1. LES 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 en conformité avec les « Critères d'approbation des circuits » (Voir RTS circuit asphalte)
- Couvrir une visibilité sur la totalité du tronçon de piste qu'ils contrôlent
- Donner aux concurrents, aux moyens de drapeaux, toute l'information nécessaire pendant les essais et les montées
- Etre positionnés de manière à être « à vue » d'un poste à l'autre
- Etre distinctement indiqués
- 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<sup>er</sup> 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 :

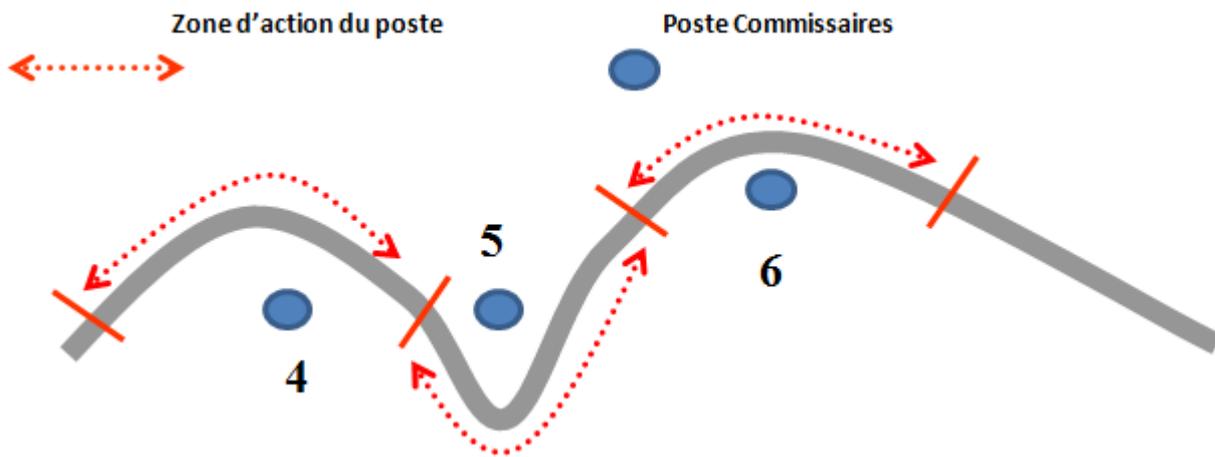
- 2 drapeaux JAUNES
- 1 drapeau Changement d'adhérence
- 1 drapeau BLEU
- 1 drapeau VERT
- 1 drapeau BLANC
- 1 drapeau ROUGE
- 1 balai à poils durs
- 2 extincteurs portatifs (Eau et/ou poudre, voire CO<sup>2</sup>)
- 1 récipient de 15 litres contenant du produit absorbant (Carbonate de calcium)
- Au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

## AVANT LE DEBUT DE L'EPREUVE

- Respectez l'emplacement déterminé par l'Organisation (Instruction Commissaires, marquages au sol...)
- **NOUVEAUTE 2017**, 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 du P.K. en relation avec P.K. amont & aval
- Etudiez la trajectoire de course : Pour cela, mettre à profit les essais
  - En déduire l'emplacement de la signalisation (Le signal doit être aperçu par le pilote **AVANT** le début de la zone freinage)
  - En déduire les zones potentielles de sortie de route
- Déterminez la zone d'évacuation des véhicules (Panne...)
- Tout comme en rallye, visualisez la ou les zone(s) « **PUBLIC & INTERDIT AU PUBLIC** »
- Etudiez le (bon) fonctionnement des extincteurs, ainsi que du matériel mis à votre disposition

**CES POINTS SONT PRIMORDIAUX : CE N'EST PAS LORSQU'UN PROBLEME SURVIENT A VOTRE P.K., QU'IL FAUT S'APERCEVOIR QUE LE MATERIEL NORMALEMENT MIS A DISPOSITION NE POURRA PAS FONCTIONNER (OU EST MANQUANT)**

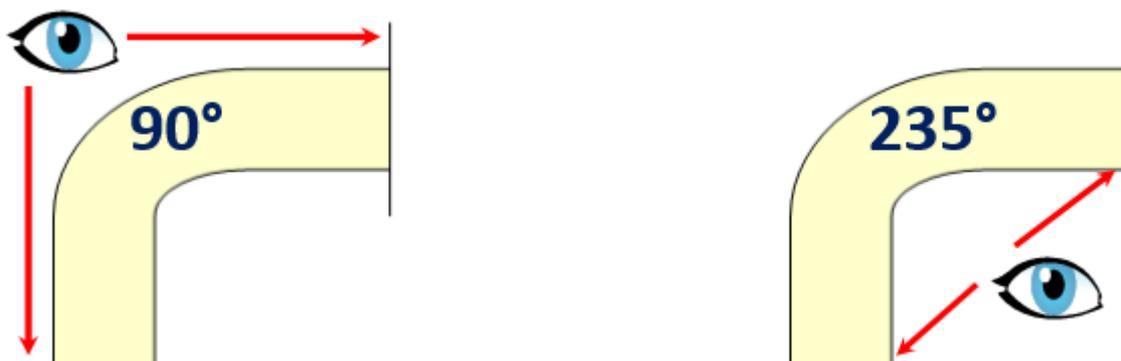


- Organisez le P.K., définissez les actions de chacun
- Déterminez les limites du P.K. conjointement avec les chefs de poste (ou commissaires désignés comme tel) situés en amont et aval du votre P.K.
- Etudiez les trajectoires de course (**IMPORTANT**)
- Vous en déduirez ainsi l'emplacement efficace de la signalisation.
- Le signaleur 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 d'améliorer, si nécessaire l'implantation
- Vous en déduisez les zones probables de sortie de piste
- Vous en déduisez les zones d'évacuation des épaves
- 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.)

**LES MOYENS COMPLEMENTAIRES (Contrairement au circuit) NE DEPENDENT PAS DU POSTE, MAIS DIRECTEMENT DE LA D.C.**

**VOUS N'ETES DONC PAS AUTORISES A LEUR DEMANDER D'INTERVENIR SANS L'ACCORD ET/OU LA PRESENCE DU DIRECTEUR DE COURSE**

- Définissez l'emplacement le plus judicieux pour garer les véhicules des « Moyens Complémentaires »
- Testez les moyens de communication (Téléphone, radio...)
- Dès que le P.K. est opérationnel, rendez compte à la direction de course



**AFIN DE CONSERVER UN ANGLE DE SURVEILLANCE PLUS EFFICACE, LE CHEF DE POSTE PREFERERA SE PLACER A L'EXTERIEUR DU VIRAGE. IL POURRA AINSI D'UN SEUL COUP D'ŒIL, CONTROLER LA ZONE D'ACTION DE SON P.K.**

# PRESCRIPTIONS GENERALES

## 1. 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 chronométrateur
  - ⇒ 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



## 2. 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 <b>OBLIGATOIREMENT</b> ganté & sanglé
⇒ Voitures Ouvertes	Pilote <b>OBLIGATOIREMENT</b> ganté, sanglé, casqué



### 3. 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.

### 4. 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.

### 5. 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.

### 6. PARC CONCURRENTS

Seul le parc concurrent après l'arrivée, est obligatoirement un parc fermé. Les autres parcs avant et pendant la course sont ou non sous le régime du parc fermé, au gré de l'organisateur qui a également la possibilité de prévoir un parc pré-départ.

L'organisateur communique toutes précisions dans son règlement particulier.

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

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 2ans,
- ⇒ 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.

### 7. PARC FERME FINAL - A L'ARRIVEE

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

## 8.DIVERS

	Internationale / National	Course de Côte Régionale
Longueur :	⇒ Minimum 2000m	✓ Limité à 2000m Sans tolérance
Largeur :	⇒ Libre	✓ Libre
Pente Moyenne :	⇒ 2% Enrobé bitume obligatoire	✓ 2% Enrobé bitume obligatoire

✓ Toutes les Courses de Côtes : 4 Montées / Manches max.

## 9.DURANT L'EPREUVE / ROUTE DE COURSE

- Tout pilote dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du parcours doit aussitôt la ranger de telle sorte qu'elle ne puisse constituer une gêne (voire un obstacle) pour les autres pilotes.
- Les commissaires en poste peuvent participer à cette opération uniquement sous la protection des drapeaux **JAUNES** agités. Leur intervention ne peut avoir pour effet la remise en marche du moteur (Sous peine d'exclusion)
- Tout pilote momentanément arrêté sur la côte pour une cause quelconque doit pour repartir n'utiliser que son démarreur et ne quitter son emplacement que sur **ORDRE DES COMMISSAIRES**
- Les voitures accidentées ou en panne, pouvant créer un danger potentiel pour les autres concurrents doivent être dégagées le plus rapidement possible de la zone critique par les commissaires, **SOUS LA PROTECTION DU OU DES DRAPEAU(X) JAUNE(S) AGITE(S)**.

⇒ **LES COMMISSAIRES NE SONT EN AUCUN CAS TENUS POUR RESPONSABLE DES DEGATS COMPLEMENTAIRES POUVANT SURVENIR LORS DU DEGAGEMENT D'UNE VOITURE ACCIDENTEE**  
**Toutefois, il ne s'agit pas de faire n'importe quoi. !!!**

- La direction de course doit toujours informée, par radio, de vos mouvements
- Le drapeau **ROUGE** Agité n'est présenté que dans des **CAS EXTREME**, pilote blessé par exemple, et nécessitant l'intervention du médical et la venue de la direction de course.
- Rédigez en fonction des événements, les rapports appropriés à la direction de course



## 10.ZONE DE DECELERATION

- Vous devez 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 **CONSIDERABLEMENT** avant de pénétrer dans le parc concurrents
- Vous devez surveiller qu'aucun concurrent ne s'arrête avant son entrée dans le parc concurrent
- Informez tout incident à la direction de course
- Rédigez les rapports en conséquence



## 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

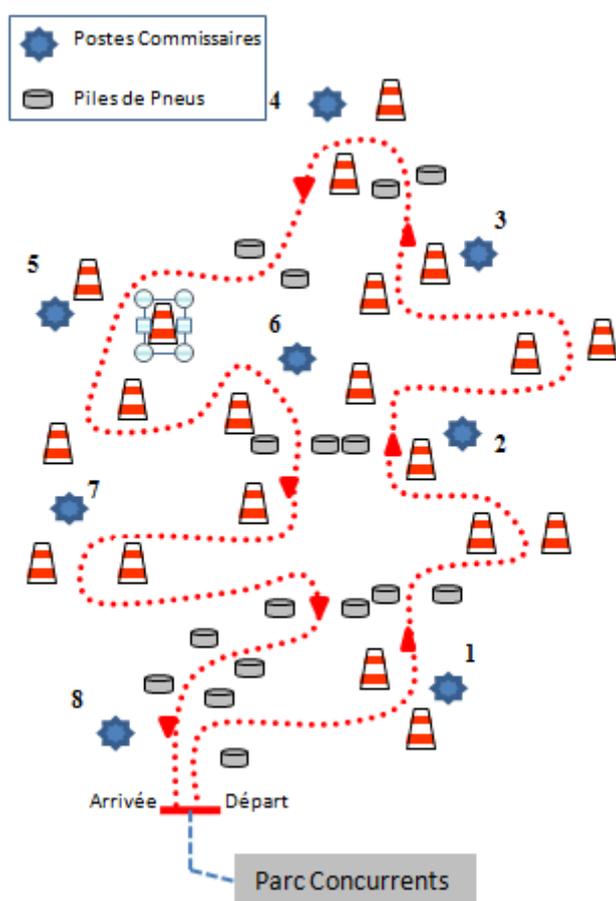
### 1. UN PEU DE VOCABULAIRE D'APRES LES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE DES SLALOMS

**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



### 2. VOTRE ROLE

- Sur ce type d'épreuve, il convient d'assurer la sécurité des concurrents ne connaissant 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

### 3. 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 bien été repérés au sol par des traits de peinture pour une remise en place au même endroit
- Visualisez le parcours que doivent effectuer les pilote 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



#### **4.PENDANT L'ÉPREUVE**

- 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

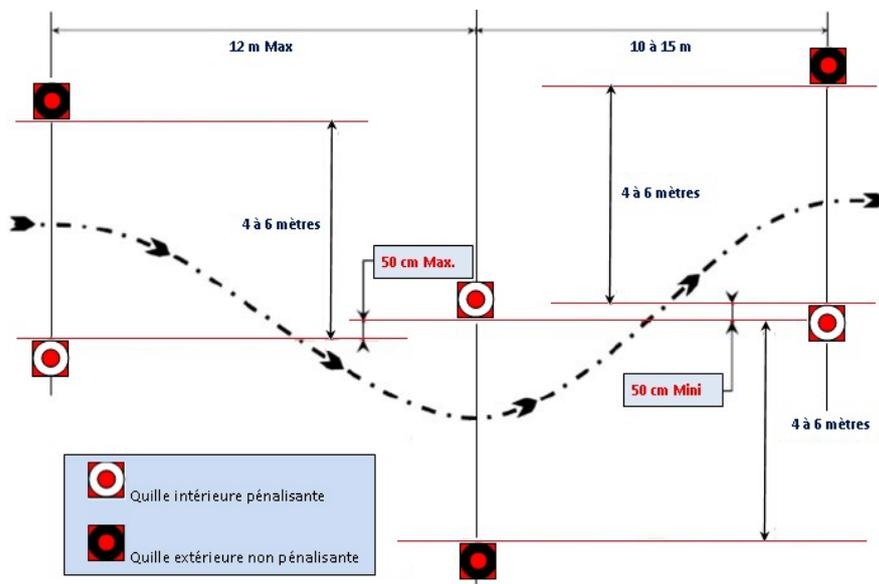


- Surveillez l'état de la piste (Huile, gravillons...)
- Surveillez les réactions des autres postes
- Pour votre sécurité, ne tournez jamais le dos aux voitures
- Suivez du regard la progression des autos
- Soyez prêt à dégager en cas de problèmes
  
- Tenez-vous prêt à intervenir en cas d'incident sans oublier d'emporter un extincteur... on ne sait jamais
- A chaque événement prévenez la direction de course
- Rédigez si besoin les rapports d'incident

## 5. LES CHICANES

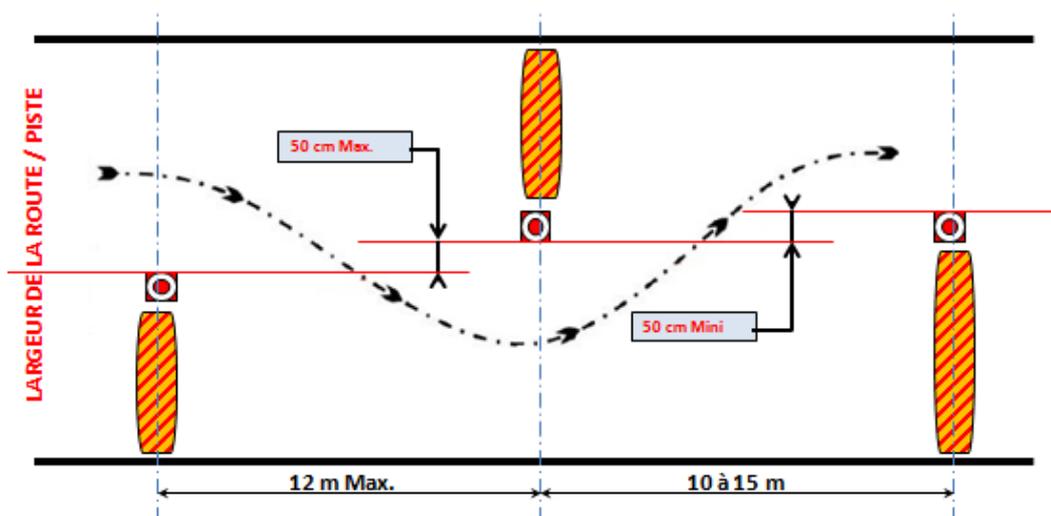
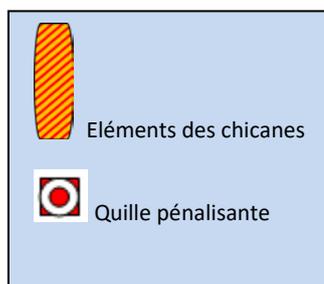
### 5.1. SUR PARKING

⇒ Les chicanes devront être mises en place conformément au schéma ci-contre de telle sorte que la distance entre la dernière porte de la chicane et la première porte de la chicane suivante n'excède pas 80 mètres

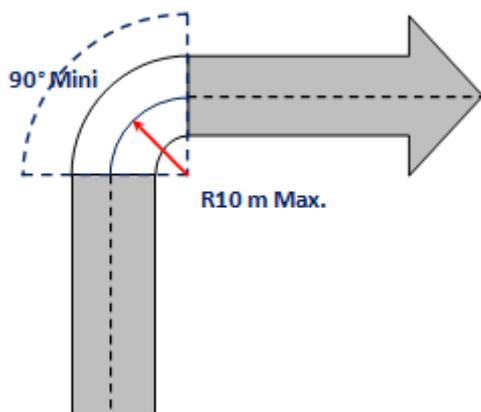


### 5.2. SUR ROUTE

⇒ Les chicanes devront être mises en place conformément au schéma ci-dessous de telle sorte que la distance entre la dernière porte de la chicane et la première porte de la chicane suivante n'excède pas 90 mètres



### 5.3. SUR CIRCUIT



**1) 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° (Schéma 3). 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.**

**2) SUR LES CIRCUITS HOMOLOGUES POUR LA PRATIQUE DE 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 de la chicane en amont du virage et la première porte de la chicane qui sera placée après le **virage ne pourra excéder pas 150m.**

### 6.DIVERS

#### 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.

