



## COMITE DE FORMATION DES DIRIGEANTS ET DES OFFICIELS

### COMMISSAIRE DE ZONE 1<sup>er</sup> DEGRE

### **DOSSIER CANDIDAT**

Madame, Mademoiselle, Monsieur

Vous avez souhaité vous investir dans le Sport Motocycliste à travers une formation de commissaire de zone, nous vous en remercions.

Vous trouverez ci-après un document de préparation, lisez le attentivement, il vous sera utile lors de votre formation.

BONNE FORMATION

PARTENAIRE  
OFFICIEL



Sur une épreuve, plusieurs officiels sont présents pour assurer le bon fonctionnement de celle-ci :

### LES COMMISSAIRES SPORTIFS

Au minimum 3 :

- Ils forment le jury de l'épreuve
- Ils veillent à l'application des règlements
- Ils jugent les éventuelles
- Ils veillent à l'application des règlements

### L'ARBITRE

Dans certaines disciplines, il peut remplacer le jury des commissaires sportifs tout en conservant le même rôle.

### LE DIRECTEUR DE COURSE

- Il est responsable de l'épreuve
- Il est aidé dans sa tâche par les commissaires de zone, les commissaires de piste, les commissaires techniques, les chronométreurs sur lesquels il a autorité
- Il donne les départs
- Il signale les fins des courses avec le drapeau à damiers
- Il est le seul à pouvoir empêcher un pilote de partir ou de l'arrêter pendant la compétition.
- Il est le seul à décider l'arrêt prématuré de la course pour des raisons de sécurité à l'aide du drapeau rouge.
- Il doit faire appliquer les décisions du jury.

### LES COMMISSAIRES TECHNIQUES

Ils sont chargés de vérifier les machines et l'équipement des pilotes

### LES CHRONOMETREURS

Ils sont chargés d'établir le classement de l'épreuve

### LES COMMISSAIRES DE PISTE

Ils assurent la sécurité des pilotes, veillent à ce que ceux-ci respectent le règlement assurent la protection des blessés.

## LES COMMISSAIRES DE ZONE

Le commissaire de zone est un officiel **INDISPENSABLE** au bon déroulement d'une compétition motocyclisme. Il doit être titulaire d'une licence OFF (Officiel). Cette licence le couvre en cas d'accident ainsi qu'une qualification « Commissaire de Zone ».

Il est placé sous les ordres du directeur de course.

Le commissaire de zone n'est pas habilité à recevoir une réclamation. Seul le directeur de course est habilité à la recevoir.

## CONSIGNES GENERALES

Pour officier sur une épreuve le commissaire de zone doit entrer en contact suffisamment tôt avant l'épreuve soit avec l'organisateur soit avec le responsable des commissaires, pour s'inscrire et connaître l'heure du rendez-vous.

Le jour « J » vous vous présentez au lieu et heure indiquée sur la convocation de manière à entendre les consignes du directeur de course sur les spécificités du parcours ou du poste que vous aurez à gérer pendant toute la durée du meeting.

Si vous vous engagez sur une épreuve et que pour une raison ou une autre vous ne pouvez pas vous rendre au rendez-vous fixé par l'organisateur, prévenez le plus tôt possible celui-ci ou le responsable des commissaires de façon à palier à votre absence.

Le commissaire de zone doit penser à se munir de vêtement de pluie, de chaussures étanches, pour qu'il puisse assurer sa mission dans les meilleures conditions par tous, les temps.

Il doit contrôler les extincteurs (lire attentivement le mode d'emploi) mis à sa disposition.

## LE TRIAL

Un pilote de Trial doit suivre un parcours jalonné de zones qu'il doit franchir sans pénalités pour réussir.

Chaque concurrent est muni d'un carton de pointage qu'il devra présenter à la sortie chaque zone. Ce carton de pointage comporte autant de cases qu'il y a de zones prévues, et dans chaque case sont indiqués toutes les pénalités qu'il est possible d'encourir dans une zone.

### **Un concurrent qui a perdu son carton de pointage est disqualifié**

Le Commissaire de zone est chargé de noter sur le carton de pointage de chaque concurrent les fautes commises lors du franchissement d'une zone.

Pour ce faire, il dispose d'une pince à perforer spéciale avec laquelle il fera un trou dans la partie correspondant à la pénalité encourue.

S'il commet une erreur, il fera un deuxième trou dans la partie erronée, et une nouvelle perforation dans la partie correspondant à la pénalité réelle.

Le Commissaire de zone devra reconnaître le ou les différents tracés.

Il devra vérifier la présence des panneaux d'entrée et de fin de zone.

S'il constate une anomalie dans le tracé de zone, il doit immédiatement avertir le Directeur de Course (*il n'est pas habilité à modifier le tracé de la zone*)

### **Zone :**

Le tracé de zone ne doit pas se recouper.

Les zones doivent être signalées par deux panneaux, placés au début (*avec le N° de zone*) et deux autres barrés à la fin de chaque section.

Une zone doit avoir une entrée et une sortie bien dégagée.

➤ Nota : une couleur de flèche est attribuée à chaque catégorie de concurrents :

- Rouge pour les Experts
- Bleues pour les Seniors 1
- Vertes pour les Seniors 2 et Vétérans
- Jaunes pour les Seniors 3
- Noires pour les seniors 4 ou loisirs

Le tracé d'une zone ne doit pas se recouper.

Les zones ne peuvent être franchies que par un seul pilote à la fois.

Le pilote ne peut s'y engager qu'après avoir reçu le signal d'accord du Commissaire de zone. S'il commence le franchissement d'une zone sans cette autorisation, il devra sortir et recommencer.

### Pilote

La reconnaissance à pied est autorisée, mais **interdite en moto**.

Pendant cette reconnaissance, un pilote n'a pas le droit de modifier la difficulté de la zone.

Les zones doivent être franchies dans l'ordre numérique prévu par l'organisateur.

Il est interdit de franchir après coup une zone oubliée.

### Assistant

L'assistant ne pourra pénétrer dans la zone que lorsque son pilote franchit celle-ci et après avoir demandé préalablement l'autorisation au commissaire.

Le port du casque et des gants est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote.

Si l'assistant a un contact physique avec le pilote ou la machine, un échec doit être sifflé.

### Pénalités encourues sur une zone

Un concurrent est considéré entré dans la zone quand l'axe de la roue avant de la moto a dépassé la ligne formée par les deux panneaux indiquant le début de la zone.

Il est considéré sorti de la zone quand l'axe de la roue avant de la moto a dépassé la ligne formée par les deux panneaux barrés indiquant la fin de zone.

Les pénalités encourues par un concurrent lors du franchissement d'une zone sont les suivantes :

- Réussite ..... = 0 point
- Un pied à terre ou appui = une faute ..... = 1 point
- Deux fautes ..... = 2 points
- Trois fautes et plus ..... = 3 points
- Échec ..... = 5 points

- Nota : **Il n'est tenu compte que de la plus forte pénalité encourue par chaque pilote dans chaque zone.**

En cas de gêne constatée par les contrôleurs, le pilote doit recommencer toute la zone.

**Seules les pénalités du 2ème passage sont prises en compte.**

### Définitions des fautes:

#### Pied à terre ou appui :

- Appui volontaire du pied pour reprendre l'équilibre ou aider à la progression de la moto
- La partie du corps du pilote ou du motorcycle (*autre que pneus, repose-pied, bloc et protection moteur*) touche le sol ou prene volontairement appui sur un obstacle.

Nota : Un pied « glissant » doit être noté par une pénalité de 1 point.

#### Echec:

- recul de la moto avec le pied à terre,
- chute,
- guidon touchant le sol,
- avoir deux pieds du même côté de la moto, ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto,
- arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote,
- aide extérieure sur le pilote ou la moto,
- traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,
- enlever, renverser ou briser un piquet ou une signalisation avant que l'axe de la roue avant n'ait franchi la fin de section,
- franchir les limites latérales d'une zone (*rouler de l'autre côté du ruban*),
- passer du mauvais côté d'une marque de délimitation (*toutefois, le fait de passer la roue avant au-dessus d'une marque de délimitation, sans appui du pilote ou de la machine, n'est pas considéré comme sortie des limites de la zone*),
- passer en sens inverse dans les portes formées par les flèches d'une autre catégorie,
- assistant qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
- rester plus de 1'30" dans une zone,
- effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
- entrée de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
- refuser de franchir une zone.

## **TOUT CONSTAT D'ECHEC SERA SIGNALE INSTANTANEMENT PAR UN COUP DE SIFFLET**

#### N'est pas considéré comme faute :

- Mettre un pied en dehors de la zone est considéré comme simple pied à terre,
- Toucher un piquet n'est pas considéré comme une faute s'il ne tombe pas,
- Rouler sur ruban n'est pas considéré comme une faute.

### Neutralisation d'une zone :

Si un accident grave se produit dans la zone, nécessitant l'évacuation du blessé par secours spécialisé, vous devez neutraliser la zone :

- Fermer physiquement la zone à l'entrée,
- Noter l'heure de l'accident
- Noter l'ordre d'attente des pilotes qui étaient déjà là et qui attendaient leur tour de passage
- Noter l'heure à laquelle arrive chaque nouveau pilote.
  - *Nota :* Pendant ce temps-là, les pilotes peuvent continuer à reconnaître la zone.
- Quand la zone est devenue à nouveau accessible, vous « ouvrez » la zone et vous faites entrer les pilotes dans l'ordre dans lequel ils sont arrivés et vous notez l'heure d'entrée de chacun d'eux.
- Vous donnez ensuite votre rapport au Directeur de Course.