



COMMISSION NATIONALE DE TRIAL

FORMATION DES COMMISSAIRES DE ZONE

(LICENCIES O.Z.T.)

SUPPORT PEDAGOGIQUE

I - LES OFFICIELS D'UNE EPREUVE MOTOCYCLISTE

LES COMMISSAIRES SPORTIFS (au moins **DEUX** ou **TROIS**) ou l'arbitre (1 seul commissaire sportif) qui forment le Jury de l'épreuve : Ils veillent à l'application des règlements.

Ils jugent les éventuelles réclamations.

LE DIRECTEUR DE COURSE :

Il est le Responsable de l'épreuve. Il a sous ses ordres les Commissaires de route, de piste ou de zone, les Commissaires techniques, les Chronomètres.

Il donne les départs.

Il est le SEUL à décider l'arrêt prématuré de la course pour raison de sécurité.

Il doit suivre les instructions de Jury.

LES COMMISSAIRES TECHNIQUES, chargés de vérifier les machines et l'équipement des pilotes et des assistants.

LES CHRONOMETREURS, chargés d'établir les classements de l'épreuve.

LES COMMISSAIRES DE ROUTE, DE PISTE OU DE ZONE qui assurent la sécurité des pilotes et du public et qui veillent à ce que les pilotes et leurs accompagnateurs en course respectent bien le règlement.

LE DELEGUE :

Il représente la Commission de sa discipline. Il n'a aucun pouvoir d'exécution.

En Championnat de ligue ou en Championnat de France, il est Président du Jury.

II - LES COMMISSAIRES DE ROUTE, DE PISTE OU DE ZONE

A. GENERALITES

Le Commissaire est un Officiel **INDISPENSABLE** au déroulement d'une compétition motocycliste.

Il doit être titulaire de la qualification Commissaire de Piste (OCP) ou, pour le Trial, de la qualification Commissaire de Zone (OZT) accompagnée d'une licence Officielle (OFF). Cette licence le couvre en cas d'accident.

Il est placé sous les ordres du Directeur de course.

Il assure le respect des règlements de course en renseignant la Direction de course :
- sur le déroulement de la manifestation,

- sur les infractions commises par les pilotes ou leurs accompagnateurs.

Avec le matériel mis à sa disposition, il assure la sécurité des pilotes et éventuellement du public et la protection immédiate d'éventuels blessés.

Le Commissaire de Route ou de zone n'est pas habilité à recevoir une réclamation. (Seul le Directeur de Course est habilité à recevoir une réclamation).

REMARQUE : Un Officiel licencié ayant une qualification de Commissaire Sportif ou de Directeur de Course peut remplir le rôle de Commissaire de route, de piste ou de zone. **Dans ce cas il ne peut pas participer au jury ni assurer la direction de course.**

B. CONSIGNES GENERALES :

1. Avant la compétition

- Le Commissaire doit se présenter à l'heure de sa convocation, au lieu de rendez-vous fixé par cette convocation, pour recevoir du Directeur de course les consignes générales et particulières, et recevoir de l'organisateur le matériel nécessaire à sa fonction (stylo, papier, etc....)

Il vérifiera notamment s'il saura faire fonctionner l'extincteur qui lui sera éventuellement confié.

- Le Commissaire doit se munir de vêtements imperméables et de bottes pour qu'il puisse assurer sa mission quelles que soient les conditions atmosphériques.
- A son arrivée à la zone qui lui a été désignée, le Commissaire doit rechercher sur la zone dont il a la responsabilité tous les éléments matériels qui pourraient être une cause de gêne ou d'accident.
- Le Commissaire chef de zone définira le cas échéant le rôle et la fonction de ses adjoints.
- Si un poste de secours avec ambulance est affecté à proximité, le Commissaire chef de zone prendra contact avec le personnel médical affecté à ce poste.

2. Pendant la compétition

- Le Commissaire doit interdire toute aide extérieure à un concurrent en difficulté, en application du règlement de la discipline.
- Il ne doit accepter aucune personne non autorisée dans les limites de la zone.
- Il doit noter les infractions ou les imprudences commises par les pilotes afin de les signaler dans l'heure qui suit au Directeur de course.
- En cas d'accident, il doit :
 - assurer la protection immédiate du blessé,
 - neutraliser la zone si le blessé s'y trouve

- prévenir le poste de secours le plus proche,
- prévenir la Direction de Course.

3. Après la compétition

- Le Commissaire ne doit quitter son poste que sur l'ordre du Directeur de course ou à un de ses délégués.
- Il doit rassembler son matériel pour le restituer à l'organisateur et remettre son rapport au Directeur de course.

III - LE COMMISSAIRE DE ZONE EN TRIAL

Le Commissaire de zone est chargé de noter les fautes commises par les concurrents lors du franchissement d'une zone.

SES GRANDS PRINCIPES :

- connaître parfaitement le règlement,
- savoir garder son calme et rester toujours courtois aussi bien vis-à-vis des pilotes, des assistants que des spectateurs,
- se faire respecter et ne pas hésiter à sanctionner d'un carton jaune les pilotes ou assistants qui l'auraient insulté ou menacé et adresser le carton jaune au Directeur de course dans l'heure,
- maintenir l'équité dans son jugement des pénalités du début jusqu'à la fin de l'épreuve,
- appliquer, dans le doute, la pénalité à l'avantage du concurrent,
- être et rester seul juge.

IV - LE « MATERIEL » DU COMMISSAIRE

En règle générale, une grande partie du matériel indispensable à la fonction de Commissaire de zone est fournie par l'organisateur (exemple : pinces, sifflet...). Toutefois, il est conseillé au Commissaire de se munir de certains "outils" personnels tels que crayon papier, calepin, sifflet, etc...

Vous trouverez, ci-dessous, une liste non-exhaustive des « outils » (fournis ou non par l'organisateur) indispensables ou susceptibles d'être utilisés par le Commissaire de zone lors d'une épreuve :

- connaître les différentes modalités de la course (ex : couleurs des flèches et numéros par catégorie),

- matériel de pointage : Il est rappelé que matériel de pointage est personnalisé et exclusivement fournie par l'organisateur.
- **chronomètre**
- **2 sifflets (indispensable) 1 au chef de zone pour les échecs et 1 pour le temps**
- crayon papier,
- bloc-notes, calepin, ...
- Carton jaune de format A 6 comportant sur une face le numéro de la zone, **indispensable**,
- Les fiches de notification de pénalisation à utiliser pour informer le Directeur de Course
- avoir avec soi :
 - flèches de rechange de différentes couleurs,
 - piquets,
 - ruban de zone (rubalise),
 - extincteur,
 - matériel adéquat pour le remplacement d'une flèche ou piquet (exemple : agrafeuse, marteau, élastique, ficelle, etc.),
 - panneaux de signalisation de la pénalisation pilote,
 - sac poubelle.

V - LA MISE EN PLACE DU COMMISSAIRE

En prenant possession de sa zone, le Commissaire est tenu de :

Reconnaître la zone

Il devra étudier le ou les différents tracés. Cette étude lui permettra de découvrir les passages délicats sur le plan du pointage. Il choisira en conséquence son emplacement.

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

Il appartient au Commissaire « Responsable de zone » de définir l'emplacement le mieux adapté pour une vision « idéale » de la zone ou de la portion dont il est responsable.

Il placera le commissaire chargé du chronomètre à l'entrée de la zone.

Il devra également définir la portion de zone à surveiller pour chaque autre commissaire, le mode de communication et s'assurer de la bonne coordination.

Il est d'ailleurs souhaitable que chaque portion de zone à surveiller débute et se termine par une partie jugée facile pour le pilote et ce, pour éviter toute « confusion » dans le pointage entre les commissaires.

En cas d'anomalie de fléchage ou de délimitation, si cette dernière ne modifie pas le tracé de la zone, le commissaire doit procéder à la correction avant le passage du 1^{er} concurrent (exemple : ruban de zone posé sur le sol au lieu d'être placé au moins à 10 cm, au plus à 30 cm du sol).

Si le Commissaire constate une anomalie dont la correction risque de modifier le tracé de la zone, il doit avertir immédiatement le directeur de course.

Il est rappelé que le Commissaire de zone n'est pas habilité à modifier le tracé de la zone.

En cas de danger corporel pour le pilote, le Commissaire doit avertir le Directeur de course et, si nécessaire, prendre la décision de supprimer la cause du danger à condition que celle-ci ne modifie pas le tracé de la zone (exemple : branche coupée en biseau à proximité du passage des pilotes).

Dossards

Etant donné le caractère de la discipline, le dossard fourni par la commission Trial de la FFM, ou le flocage du maillot est obligatoire.

Si un pilote se présente, à une zone, avec un vêtement recouvrant le dossard, le Commissaire doit lui faire remettre le dossard en position visible (par-dessus le vêtement).

VI – ZONES

Avant-propos :

Le Trial est défini par la Fédération Française de Motocyclisme dans les « Règles Techniques et de Sécurité de la discipline trial ainsi que dans les règles générales ».

1) DELIMITATION

Les zones sont délimitées autant que possible par des obstacles naturels. Néanmoins, la délimitation d'une zone est matérialisée par de la rubalise

Un parcours pourra être réduit artificiellement par endroits, par des portes laissant une ouverture minimum de 1,20 mètre. Ces portes seront équipées de piquets sur lesquels seront fixées des flèches de couleurs différentes correspondant au niveau de difficulté des différentes catégories.

Les flèches doivent être placées pointe à pointe, de couleur identique, et former des portes.

Championnat de France seulement :

Un couloir d'accès à la section devra être obligatoirement aménagé solidement et balisé (0,60m de large x 0,90m de haut et de 3m de long environ).

A l'extérieur des limites des zones, un couloir devra être prévu par les organisateurs pour les pilotes, officiels, la presse et les assistants.

2) LE TRACE

La matérialisation des limites extérieures de la zone peut être indiquée au moyen d'un ruban, pour autant qu'il soit placé au moins à 10 cm, au plus à 30 cm du sol et en dehors de l'alignement des flèches et qu'il ne soit pas attaché à celles-ci (les points d'ancrage doivent être rapprochés). La largeur minimum entre les rubans doit être de 2 mètres.

Les pilotes de chaque catégorie doivent franchir exclusivement les portes formées par les flèches qui leur sont réservées. Il est interdit de franchir dans un sens ou dans l'autre ou plusieurs portes formées par les flèches d'une autre catégorie.

L'utilisation de piquets et rubans donne lieu très souvent à des contestations. Il est particulièrement recommandé aux organisateurs de déterminer des zones délimitées naturellement par la configuration du terrain.

Il est interdit de coller des flèches sur le sol. Elles doivent être fixées sur un support (exemple : piquet, support métallique). Il est conseillé que les flèches soient scotchées sur leur support.

Toute modification ou dégradation importante de la zone devra être signalée sur un panneau à l'entrée de la zone.

3) ACCES A LA ZONE

L'accès aux zones n'est autorisé qu'aux Commissaires et concurrents à moto.

Après accord du Commissaire, l'assistant pourra pénétrer dans la zone pour « assurer son pilote » mais uniquement lorsque ce dernier est en train de la franchir.

Le port du casque et des gants est obligatoire pour l'assistant qui effectue cette mission.

Pour des raisons de sécurité, et après avis du Directeur de course adjoint terrain, il pourra être autorisé d'accepter un second assistant.

Cet assistant devra être régulièrement engagé dans la compétition, et porter un dossard assistant

4) FRANCHISSEMENT DE LA ZONE

Les organisateurs ont intérêt à tracer des zones de 20 à 30 mètres de longueur avec des entrées et des sorties bien dégagées afin de faciliter le travail de jugement des Commissaires. Le tracé d'une zone ne doit pas se recouper.

Les zones ne doivent être franchies que par un seul concurrent à la fois sans atteindre le temps maximum imparti. Le pilote ne peut s'y engager qu'après avoir reçu le signal d'accord du commissaire.

Les zones doivent être tentées dans l'ordre numérique prévu par les organisateurs et il est interdit de franchir après coup une zone qui aurait été manquée ou oubliée.

Chaque concurrent est considéré comme entré ou sorti de la zone dès que l'axe de la roue AV de sa machine a dépassé la ligne imaginaire reliant les 2 panneaux indiquant le début ou la fin de la zone.

Le déclenchement du chronomètre ou du terminal de pointage se fait au moment où le pilote franchit l'entrée de zone ; il est accompagné d'un bref coup de sifflet.

Un coup de sifflet long sera donné à la fin du temps imparti.

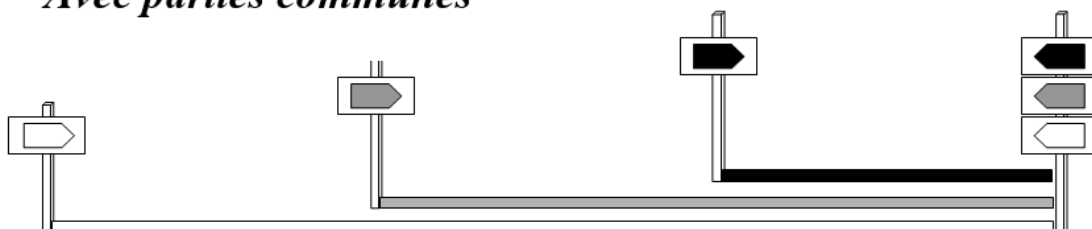
Les pilotes de chaque catégorie doivent franchir exclusivement les portes formées par les flèches qui leur sont réservées. Il est interdit de franchir dans un sens ou dans l'autre une porte formée par les flèches d'une autre catégorie (voir schémas ci-après pour explications visuelles).

Passages autorisés pour les différentes catégories

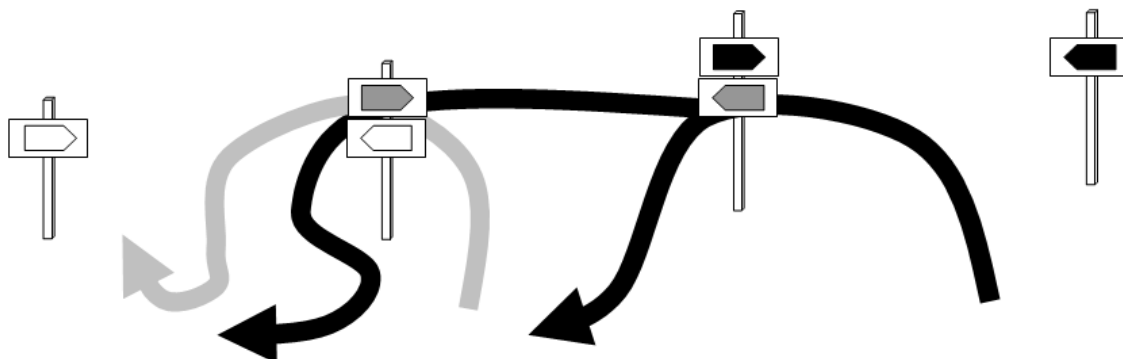
Sans parties communes



Avec parties communes



Les passages interdits



VII - "LE POINTAGE"

1) LA CARTE DE POINTAGE

Chaque concurrent doit être muni d'une carte de pointage fournie par la commission de trial. Ces matériels permettent d'établir les classements. Ils sont remis aux concurrents au départ. Ils doivent être présentés après chaque tour au PC course.

Il incombe aux seuls concurrents de les présenter aux Commissaires de zone.

Si le concurrent perd sa carte de pointage, il sera mis hors course.

En cas de désaccord avec le pilote, le Commissaire de zone ne peut refuser de pointer le pilote ; il doit cependant pointer la pénalité qu'il a jugé.

Si au moment du pointage, un concurrent ne retrouve pas sa carte de pointage, il est demandé au commissaire de faire libérer le plus rapidement possible la sortie de zone (pour éviter l'accumulation de pilotes à l'entrée de la zone), et d'annoter sur le formulaire de « correction de pénalité » le n° de zone, de dossard du pilote et la pénalisation acquise ainsi que l'heure de survenance et faire parvenir dans l'heure le document à la Direction de Course. Cette opération peut se faire directement à partir du terminal de pointage.

Au moment de pointer la carte d'un pilote, si le Commissaire se rend compte que le concurrent a oublié une zone, il doit le lui faire remarquer en lui précisant qu'il est interdit de franchir après coup une zone qui aurait été oubliée ou manquée.

Le Commissaire pointer la carte du pilote ; il notera son numéro, et en avisera le Directeur de course.

Si un double pointage existe, le Commissaire pointer la note sur ce support. Il avisera également le Directeur de course à l'aide du terminal de pointage. **Il est important de noter que seul le pointage enregistré dans le terminal fera foi.** C'est le Jury qui aura la charge d'appliquer la sanction.

Dans tous les cas, la correction de pointage sera faite à l'aide du terminal, et devra être transmise dans l'heure qui suit.

2) LES PENALISATIONS

BAREME DES PENALISATIONS

- Réussite	= 0 point
- Un pied à terre ou appui*	= 1 point
- Deux pieds à terre ou appuis	= 2 points
- Trois pieds à terre ou appuis et plus	= 3 points
- Echec	= 5 points

3) DEFINITION DES FAUTES

A) Pied à terre ou appui : 1 point

- Appui volontaire du pied pour reprendre l'équilibre pour aider à la progression de la moto.
- Une partie du corps du conducteur ou du motorcycle (sauf sabot et repose-pieds) touche le sol ou volontairement un obstacle (arbre, etc....).
- Appui volontaire d'une partie de la moto autre que pneus, repose-pieds, sabot. Exemples sanctionnables : guidon, fourche, pot d'échappement, cadre, bras oscillant.
- **En cas d'arrêt du moteur avec un pied au sol ou un appui de la moto ou du pilote.**

N.B. : Le pied "glissant" doit être noté par une pénalité de 1 point

B) Échec : 5 points

- ***Ne pas avoir franchi la sortie de la zone avant la fin du temps imparti de 1mn 30***
- ***recul de la moto avec pied(s) à terre***
- chute,
- guidon touchant le sol,
- avoir les deux pieds du même côté de la moto ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto **quand celle-ci est cabrée,**
- aide extérieure sur le pilote ou la moto,
- **le pilote qui, avec sa machine ou une partie de son corps, modifie ou détruit la position d'un support de signalisation ou d'une flèche qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale.**
- **la roue ou la machine passe au-dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation de sa catégorie avant que l'axe de la roue ait franchi le signal de fin de section,**
- **survoler une délimitation avec n'importe quelle roue et un appui**
- franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),
- passer du mauvais côté d'une marque de délimitation,
- passer dans un sens ou dans l'autre une porte formée par les flèches d'une autre catégorie,
- Assistant qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
- effectuer une boucle à l'intérieur de la zone, recouper les traces,
- entrée de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
- refuser de franchir une zone.

TOUT CONSTAT D'ÉCHEC SERA SIGNALÉ INSTANTANÉMENT PAR UN COUP DE SIFFLET.

Dans le cas d'une signalisation détériorée, banderole cassée, etc. il est demandé au commissaire d'attendre que le pilote soit sorti de la zone pour lui faire constater l'objet de l'échec, avant de repositionner la signalisation ou réparer la banderole.

C) Sanction de zone : (après avertissement préalable)

1) équivalent à un échec : 5points

Entrer dans la zone (pour la franchir à moto) sans autorisation du Commissaire

2) 5 points supplémentaires

- Assistance dans le corridor (mécanique, maintien de la moto par l'assistant, ou le mécanicien)
- Refus de sortir de la zone après un échec et après que le Commissaire en a donné l'ordre,
Il n'est applicable qu'après une chute ou le dépassement du temps.
- Refus de l'assistant de sortir de la zone après que le commissaire en a donné l'ordre.

Ce pointage s'effectue à l'aide du terminal de pointage.

D) Remarques :

Vous trouverez ci-dessous l'énumération d'un certain nombre de cas ***qu'il ne faut pas considérer comme échec*** :

- Déplacer latéralement la moto à l'arrêt ou en phase de progression pour les catégories modernes,
- Mettre un pied en dehors de la zone,
- Poser simultanément les deux pieds de part et d'autre de la moto en même temps,
- Le pilote qui termine la zone, moteur calé, sans poser le pied à terre.
- L'arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote.

E) L'appui :

Comment considérer qu'il y a appui ?

- appui du pilote :

Le Commissaire devra apprécier la différence entre un appui volontaire (exemple pour compenser une perte d'équilibre) et le contact fortuit entre le corps, la moto et l'obstacle (exemple : emporté par son élan, une partie du corps ou de la moto vient toucher, frôler involontairement l'obstacle).

Seul l'appui volontaire est pénalisé d'un point.

Il est rappelé que, dans le doute, le Commissaire doit noter à l'avantage du pilote.
Tout appui évitant une chute est à comptabiliser.

- appui de la moto :

Outre l'appui avec le sabot ou les protections moteur ou les repose-pieds, il convient de ne pas considérer comme faute l'appui avec le pneu (exclusivement le pneu).

Si l'appui s'effectue avec une autre partie du motorcycle, il sera jugé un point de pénalité.

Exemple : le pilote reste en surplace avec appui du bras oscillant, etc. : 1 pour l'appui).

F) Dégradation subite de la zone :

Situation d'urgence et rare : lors de son passage, un concurrent constate que la trajectoire de la zone a subi une dégradation importante au cours du passage du pilote le précédant immédiatement. Le commissaire doit évaluer cette gêne et lui autoriser un deuxième passage.

G) La gêne :

Si un pilote se plaint d'avoir été gêné par un tiers ou toute autre cause extérieure au cours de son passage, il appartient au commissaire de décider du bien-fondé de sa requête.

Le suiveur du pilote en cours de franchissement de zone ne doit jamais être considéré comme une gêne.

Si le Commissaire considère qu'il y a bien eu gêne (il est le seul à décider), il fait recommencer au concurrent l'intégralité de la zone.

Dans ces conditions, comment pointer ?

Seules les pénalités du 2^{ème} passage sont à prendre en compte.

N.B. Au cours du premier passage, quand il y a eu gêne reconnue par le Commissaire, les pieds posés au sol par le pilote au moment de l'arrêt suite à la gêne ne doivent pas être comptabilisés.

4) NEUTRALISATION D'UNE ZONE

Suite à la chute d'un pilote, il peut arriver que ce dernier se blesse sérieusement et ne puisse être évacué de la zone sans la venue des secours spécialisés ou celle du médecin.

Dans ce cas vous devez neutraliser votre zone.

Pour cela, vous fermez (physiquement) la zone à l'entrée et vous notez :

- L'heure à laquelle est arrivé l'accident,
- L'ordre d'attente des pilotes qui étaient déjà là et qui attendaient leur tour de passage
- L'heure à laquelle arrive chaque nouveau pilote.

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.**

Ensuite, vous remettez au Directeur de Course le document sur lequel vous avez noté les différentes heures d'arrivée et de passage des concurrents afin qui leur soit ajouté un temps de course complémentaire lié à cette neutralisation.

5) LES SANCTIONS

Tableau des sanctions applicables par le Directeur de course ou le Jury

- Retard au départ, ou à l'arrivée	1 point par minute
- Incorrection, ou contestation envers un Commissaire (après délibération du Jury)	20 points
- Non présentation à une zone	10 points
- Erreur de parcours de liaison constatée par un officiel au cours de la reconnaissance et de la compétition	10 points
- Modification du tracé de la zone au cours de la reconnaissance	10 points
- Changement de machine non prévu ou non autorisé	Disqualification
- Retard de plus de 20 minutes au départ ou à l'arrivée de l'épreuve	Disqualification
- Perte de la carte de pointage	Disqualification

Tout pilote qui critique à haute voix, de façon désobligeante l'organisateur, l'organisation, le tracé de la zone ou le Commissaire, ou qui a un comportement antisportif au cours de la remise des prix sera passible d'une sanction. En cours d'épreuve, cette demande de sanction sera signifiée au pilote par le responsable de zone au moyen d'un carton jaune.

Le responsable de la zone dans laquelle a été infligée le carton jaune devra impérativement faire parvenir cette demande de sanction à l'aide du terminal au Directeur de Course dans un délai inférieur à 1 heure.

Cette information devra indiquer Le N° du pilote, le N° de la zone, le tour, l'heure et un rapport succinct de ce qui s'est passé et les paroles prononcées par le pilote, assistant et/ou ses accompagnateurs.

Barème des sanctions

- 1 ^{ère} infraction	5 points
- 2 ^{ème} infraction	10 points
- 3 ^{ème} infraction	20 points

Une absence non justifiée à la remise des prix d'un des trois premiers de chaque catégorie sera passible d'une amende de 300€.

6) LE LANGAGE GESTUEL DU COMMISSAIRE DE ZONE (pour transmettre le pointage)

Dans le cas où le Commissaire de zone ne dispose pas de panneaux pour signifier les pénalisations, il utilisera un langage gestuel bien précis.

Il est primordial que tous les Commissaires utilisent un langage identique.

Pour une bonne vision (entre les Commissaires, spectateurs, pilotes, assistants, ...) de la pénalisation obtenue par le concurrent, le Commissaire devra :

bras levé - le plus haut possible.

Notifier :- le « sans faute » (o pt) : poing fermé

- 1 point de pénalisation : poing fermé, pouce levé
- 2 points de pénalisation : index levé, pouce en position horizontale (forme en L des 2 doigts). Les autres doigts sont repliés
- 3 points de pénalisation : même positionnement que précédemment pour l'index et le pouce. Le majeur est levé.
- 5 points de pénalisation : **COUP DE SIFFLET INSTANTANNE AU MOMENT DE L'ÉCHEC** et croix formée par les 2 avant-bras.

Tant que le pilote n'a pas remis sa carte au Commissaire pour se faire noter, les autres Commissaires doivent continuer à indiquer la pénalisation retenue.

7) « LES DECISIONS » DU COMMISSAIRE DE ZONE

Il est rappelé que le Commissaire de zone est seul juge et qu'il doit se faire respecter tout en gardant son calme et rester courtois envers les pilotes, les assistants ou les spectateurs.

Si un concurrent conteste son jugement, le commissaire doit instantanément le sanctionner d'une carte jaune. : DISSUASIF !!! art 14 : La contestation verbale du pilote ou de l'assistant auprès du commissaire est sanctionnée par carton jaune.

Rappel : pour éviter les contestations à propos d'une signalisation détériorée, banderole cassée, etc., il est demandé au commissaire d'attendre que le pilote soit sorti de la zone pour lui faire constater l'objet de l'échec, avant de repositionner la signalisation ou réparer la banderole.

Il est conseillé au Commissaire de ne pas montrer son indécision sur certains pointages (ex : par des appels discrets aux autres Commissaires).

Dans le doute, le Commissaire doit noter à l'avantage du pilote.

Il est rappelé que le Commissaire doit être très attentif lors du passage d'un concurrent dans la zone. A cet instant, il doit éviter toute discussion avec les assistants, les pilotes ou les spectateurs.

VIII - FERMETURE DE LA ZONE

Le Commissaire doit attendre l'avis du directeur de course pour décider de la fermeture de la zone. Cette décision peut être déléguée par le Directeur de Course à « l'ouvreur de l'organisation »

A la demande de l'organisateur, le commissaire ramènera à la direction de course le matériel souhaité et prêté.

Avant de quitter la zone, le commissaire doit veiller à la propreté du site.

Ne donnons pas à certains des armes pour faire interdire l'organisation d'épreuves en milieu naturel.

Pensons tous à la pérennité de notre discipline.



FORMATION DES OFFICIELS

NOTES PERSONNELLES

