SKI QUÉBEC ALPIN

NIVEAU 1

PROGRAMME DES OFFICIELS ALPINS

Édition 2017-18

Révision 0.1 : 18 juillet 2016 – Révision selon : Precisions and Instructions for the saison 2016/2017 – EDITION Northern Hemisphere, *approved by the FIS Council*, Cancun (MEX), juin 2016

INTRODUCTION

Ce cours est une initiation au rôle fascinant et gratifiant d'officiel alpin. Sans votre participation active à la réalisation du programme de course, à titre d'officiel, la compétition de ski alpin, telle que nous la connaissons aujourd'hui, serait impossible et plusieurs jeunes athlètes se verraient refuser l'opportunité de participer à ce sport.

Le programme des officiels alpins est un programme structuré et intégré comprenant quatre niveaux d'officiels. Il est géré par les responsables des officiels de chaque fédération provinciale (OPS) et par le comité national des officiels.

Ce cours est une formation de base, préparée pour les gens sans ou avec peu d'expérience en tant que bénévoles ou officiels de course alpine. L'objectif est très simple : vous informer sur la course en ski alpin.

Après vous avoir présenté le programme général des compétitions alpines au Canada, tel qu'administré par Alpine Canada Alpin, une organisation membre de l'Association canadienne de ski, et de ses subdivisions, votre instructeur vous informera sur le programme de formation des officiels alpins canadiens.

Il vous présentera les différents types d'épreuves, comment elles sont organisées, le personnel nécessaire pour les réaliser ainsi que les rôles et fonctions de chacun des participants d'une épreuve.

Vous recevrez quelques informations sur le chronométrage. Finalement, vous serez particulièrement sensibilisés aux responsabilités du gardien de portes. Nous discuterons devant des exemples illustrant diverses situations. L'objectif visé est de permettre à tous les officiels de niveau I de très bien comprendre ces deux aspects fondamentaux d'une course en ski alpin.

Tous les sports sont réglementés et le ski alpin ne fait pas exception. Cependant, durant ce cours, seules les règles nécessaires à ce niveau vous seront présentées de façon informelle.

Table des matières

CHAPITRE 1 LA STRUCTURE ET L'ADMINISTRATION DES COMPÉTITIONS ALPINES AU CANADA 1

1.1 LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE SKI 1
1.2 L'ASSOCIATION CANADIENNE SPORTS D'HIVER 1
1.3 ALPINE CANADA ALPIN 1
1.4 LES ORGANISMES PROVINCIAUX DU SKI 2
1.5 LES PROGRAMMES DE COURSE 2
1.5.1 Les programmes sans points 3
1.5.2 Les programmes avec des points canadiens 3
1.5.3 Le programme avec points FIS 4

CHAPITRE 2 LE PROGRAMME DES OFFICIELS 1

2.1 LE PROGRAMME DES OFFICIELS ALPINS 1
2.1.1 Niveaux, conditions préalables et critères 1
2.1.2 Entrée des entraîneurs dans le programme des officiels 4
2.1.3 Reconnaissance et identification des officiels 4
2.1.4 Exigences pour maintenir la certification 4
2.2 ADMINISTRATION DU PROGRAMME 4
2.2.1 Qualifications requises pour être formateur 5
2.2.2 Affectations des délégués techniques 5
2.2.3 Qualifications et critères 5

CHAPITRE 3 QU'EST-CE QU'UNE COURSE DE SKI ALPIN ? 1

3.1 LES TYPES D'ÉPREUVE 1
3.1.1 Slalom (SL) 2
3.1.2 Slalom à piquets simples (SL) 2
3.1.3 Descente (DH) 5
3.1.4 Slalom géant (GS) 5
3.1.5 Super géant (SG) 5
3.1.6 Combiné alpin (AC) 5
3.1.7 Combiné enfant (KK–*Kinder Kombi*) 9
3.2 LES DIVERSES COMPOSANTES D'UN PARCOURS 10
3.2.1 Le départ 10
3.2.2 Le parcours 11
3.2.3 PRÉPARATION 12
3.2.4 PROTECTION 13
3.2.5 L'arrivée 14

CHAPITRE 4 L'ORGANISATION D'UNE COURSE 1

4.1 LA PLANIFICATION D'UNE COURSE 1
4.2 LE COMITÉ D'ORGANISATION 1
4.3 ORGANISATION PRÉALABLE À LA COURSE 2
4.3.1 L'avis de course 2
4.3.2 Réunion des chefs d'équipes et tirage au sort 3
4.3.3 Distribution des dossards 3
4.4 FONCTIONS DES OFFICIELS DE COURSE 3

4.4.1 Directeur d'épreuve / Président du Comité d'organisation 3
4.4.2 Responsable de la qualité de l'événement 4
4.4.2 Chef de piste 4
4.4.3 Responsable de l'équipement 5
4.4.4 Ouvreurs de piste 5
4.4.5 Personnel au chronométrage et au départ 5
4.4.6 Chef de l'administration (Secrétaire d'épreuve) 7
4.4.7 Juges de portes et chef des juges de portes 7
4.4.8 Le jury 20
4.4.9 Qualifications requises des membres du jury 21
4.5 RÉCAPITULATION DU DÉROULEMENT D'UNE ÉPREUVE 22
4.6 DÉPLOIEMENT DU PERSONNEL DURANT LA COURSE 23
4.7 LISTE DE VÉRIFICATION POUR LES ORGANISATEURS DE COURSES 24

CHAPITRE 5 AUTRES ÉLÉMENTS À CONNAÎTRE 1

CHAPITRE 6 SKI CROSS 1

6.1 QU'EST-CE QUE LE SKI CROSS? 1
6.2 OBJECTIFS POUR LES OFFICIELS 2
6.3 CHEMINEMENT des OFFICIELS 2
6.4 NORMES DE CERTIFICATION des OFFICIELS SX 3
6.5 COMITÉ ORGANISATEUR DE LA COURSE 4
6.6 PROGRAMME de BASE et HORAIRE DE LA COURSE 5
6.7 RÔLE ET RESPONSABILITÉS DES PRINCIPAUX OFFICIELS 7
6.7.1 Officiels SX cadres 7
6.7.2 Officiels SX sur piste 7
6.7.3 Rôle et responsabilités des officiels 7
6.8 LA PISTE DE SKI CROSS 10
6.9 RÈGLES DE BASE D'UN PARCOURS 12
6.10 RÔLE ET RESPONSABILITÉS DURANT LA COMPÉTITION 16
6.11 ÉLÉMENTS DE BASE – JUGES DE PORTES et CHEFS DE SECTION 17
6.12 PROTOCOLE DE COMMUNICATION SUR LA PISTE SX 20
6.13 STOP START! – LE PLUS IMPORTANT MESSAGE EN PISTE 21

CHAPITRE 7 PARA-ALPIN 1

7.1 INTRODUCTION AUX COURSES PARA-ALPINES 1
7.2 PARA-ALPIN, C'EST QUOI? 1
7.3 CATÉGORIES PARA-ALPINES 2
7.4 CATÉGORIE D'ÂGE 3
7.5 HOMOLOGATION 3
7.6 CHRONOMÉTRAGE 3
7.7 AIRE DE DÉPART 4
7.8 LA PISTE 4
7.9 JUGES DE PORTES 4
7.10 INTÉGRATION DES ATHLÈTES PARA-ALPINS ET LES COURSES 5

FORMATION DES OFFICIELS

INTERPRÉTATION DES RÈGLEMENTS

Ce document se veut une ligne directrice d'interprétation et d'adaptation des règlements de course en fonction de l'âge des coureurs. Il ne s'agit pas d'un règlement mais une suggestion pour permettre aux très jeunes coureurs d'avoir " du fun ", leurs parents aussi. Il serait suggéré de le lire et d'en accepter ou d'en refuser les termes lors de la réunion des entraîneurs avant la course. Ce document s'adresse aux bénévoles qui travaillent sur la course, aux membres du jury et particulièrement aux entraîneurs afin qu'ils soient sensibilisés à la joie des petits et de leurs parents.
Il est évident qu'il faut faire preuve de discernement, de jugement afin de ne pas tomber dans l'extrême et favoriser la tricherie (actes volontaires de coureurs).

Exemples de règlements à interpréter :

Catégories (0 à 5 ans) et Introduction : U8 (6 et 7 ans)

1. aide extérieure
2. remonter une porte : effort à fournir sans réussir totalement
3. retard au départ
4. ordre numérique de départ en cas de mauvaise température selon 1er arrivé, 1er parti.
5. Procédures de reprise de course.
6. Enfourchement d'une porte

Pour ces deux catégories, il faut garder en mémoire que leur victoire personnelle est de franchir la ligne d'arrivée… Ces coureurs doivent finir la course.

Catégorie U10-U12 : (8-9 et 10-11 ans)
Ne retenir que les exemples 2 – 3 – 4 – 5 et ne pas donner d'aide extérieure

Catégorie Enfant : U14 (12 et 13 ans)
Ne retenir que les exemples 3 – 4 – 5. Ne plus remonter ou reprendre si dépassé…

Catégorie Enfant 2 : U16 (14 et 15 ans)
Règlements FIS doit être appliqué à 100%.

Note : Il va sans dire que si le jury tolère les exceptions mentionnées plus haut, il est primordial d'en aviser l'entraîneur de l'enfant concerné afin qu'il lui explique quel règlement il a enfreint pour éviter que ça ne se reproduise et que l'enfant l'apprenne.
Il faut toujours garder à l'esprit que l'enfant doit s'amuser d'abord et que l'esprit de compétition va se développer de lui-même sans aucune pression parce que petit à petit, l'enfant atteint ses objectifs sans être dans un carcan de règlements trop stricts pour son âge.

Bonne course et rappelez-vous la formule magique : **F**un, **É**quité, **S**écurité….. (FES).

NOTES

CHAPITRE 1
LA STRUCTURE ET L'ADMINISTRATION DES COMPÉTITIONS ALPINES AU CANADA

1.1 LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE SKI

La Fédération internationale de ski (FIS) est l'organisme international qui régit le ski. Son siège social est en Suisse; c'est la maison mère. L'Association canadienne Sports d'hiver (ACSSN – www.canadaskiandsnowboard.net) est l'une de ses filiales. La Fédération internationale de ski publie le manuel des règlements (RIS) qui servent à gérer toutes les courses. Elle administre le programme des compétitions internationales de ski, incluant la Coupe du monde et les Championnats mondiaux.

1.2 L'ASSOCIATION CANADIENNE SPORTS D'HIVER

L'association canadienne Sports d'hiver (ACSSN) dirige et administre le sport amateur des neuf disciplines de ski et de surf des neiges qui la composent. Sa structure regroupe les diverses organisations qui supportent les disciplines de ces sports.

1.3 ALPINE CANADA ALPIN

Alpine Canada Alpin est responsable de tous les aspects des compétitions en ski alpin au Canada. Son mandat est :

a) la promotion du ski alpin au Canada, incluant tous les types de course en ski alpin;

b) le contrôle de toutes les compétitions de niveau national, avec l'assurance que les épreuves se déroulent dans le respect des règles établies;

c) la sélection et l'entraînement des membres de l'équipe nationale de ski alpin;

d) la fourniture des informations et de l'assistance nécessaire aux divisions et aux zones dans le respect de son mandat, favorisant ainsi le développement du ski alpin de compétition.

e) le support de ces programmes par le grand public.

Pour réaliser son mandat, Alpine Canada Alpin est dirigée par un Comité exécutif composé de bénévoles. L'organisation est gérée par une équipe de professionnels, sous la direction d'un président. Le Comité exécutif établit les politiques; le personnel professionnel les réalise.

1.4 LES ORGANISMES PROVINCIAUX DU SKI

L'Association canadienne de ski (ACA) regroupe ses membres au sein d'organismes provinciaux de skis appelés "OPS" (en anglais PSO). Actuellement, il y a 12 OPS à travers le Canada :

BC ALPINE	ALBERTA ALPINE	ON	SKI QUÉBEC ALPIN
ALPINE YUKON	SASKATCHEWAN	NB	SKI NOVA SCOTIA
	SKIMB	PEI	Newfoundland & Labrador

Ces OPS représentent les organismes régionaux de contrôle en ski alpin. Leur structure organisationnelle varie de l'une à l'autre. Les plus grandes OPS, telles le Québec et l'Ontario, subdivisent leur territoire en zones.

Chaque OPS a la responsabilité d'administrer les programmes nationaux au niveau local. Elle doit également développer des programmes de ski alpin permettant de répondre aux besoins de ses coureurs.

1.5 LES PROGRAMMES DE COURSE

Il y a plusieurs niveaux de compétition au Canada, chaque OPS ayant développé les programmes les plus aptes à satisfaire leurs besoins.

Catégorie	Groupe d'âge
Niveau introduction	moins de 12 ans
Circuit provincial et national avec points	12 à 19 ans
Circuit des maîtres	18 ans et plus

Les différents niveaux de compétition sont les suivants :

- Courses sans points canadiens (sans carte)
- Courses à points canadiens (avec carte)
- Courses à points FIS (avec carte FIS)

1.5.1 Les programmes sans points

Catégorie	Groupe d'âge
U10	8 – 9 ans
U12	10 – 11 ans

Le principal programme des courses sans points canadiens est le circuit **Introduction** ou les circuits régionaux, dont les règlements et les critères sont uniformes à travers le Canada. L'objectif visé est d'encourager les jeunes enfants à participer à des compétitions de ski alpin, sans les soumettre à l'intense pression reliée à la course. Afin de refléter l'importance mise sur la participation et le plaisir, les résultats sont calculés sur une base d'équipe.

Parallèlement, le programme « **Étoiles des Neiges** » permet de développer les habiletés en ski sous forme de jeux, d'exercices, d'activités imposées et de ski libre et dirigé. Il y a 8 niveaux d'habileté et chaque jeune progresse à son rythme

Le **Circuit des maîtres** offre l'opportunité à des adultes de tous les âges de participer à un programme structuré de courses dans un climat de franche camaraderie. Ce Circuit utilise un système de pointage national pour ses épreuves à travers le Canada, avec une finale nationale à chaque année.

1.5.2 Les programmes avec des points canadiens

Les groupes d'âge suivants sont reconnus à travers le Canada et sont fondés sur l'âge au 31 décembre :

Catégorie	Groupe d'âge
U14	12–13 ans
U16	14-–15 ans
U18	16–17 ans
U21	18–20 ans

Le programme de points exige que tous les participants détiennent une carte valide et un matricule ACA de compétiteur. Les courses sont inscrites au système de points nationaux.

Le système à points canadiens vise plusieurs objectifs :

a) fournir un système national d'enregistrement des compétiteurs;

b) fournir un système de classification par points dans chaque discipline;
c) fournir un moyen de comparer les performances des athlètes au niveau national;
d) fournir un dossier de tous les participants à des fins d'assurances.

Seuls les compétiteurs possédant une carte de compétiteur valide peuvent participer aux épreuves sanctionnées par ACA et comptabilisées pour la liste des points nationaux. ACA sanctionne toutes les épreuves apparaissant aux calendriers de courses au niveau national ou provincial.

Les courses pour les détenteurs d'une carte sont organisées au niveau provincial, national et FIS. Les compétiteurs débutent au niveau régional ou provincial puis progressent vers des circuits de plus haut niveau pour éventuellement atteindre l'équipe canadienne de ski alpin.

1.5.3 Le programme avec points FIS

Le système de pointage FIS vise les mêmes objectifs mais au niveau international.

Catégorie	Groupe d'âge
FIS Junior	Restreint aux U18
FIS Régional	U18 et plus
Championnats nationaux Junior et Senior	
Circuit NorAm	
World Cup	
FIS Maître	30 ans et plus
FIS Maître Senior	55 ans et plus

CHAPITRE 2
LE PROGRAMME DES OFFICIELS

2.1 LE PROGRAMME DES OFFICIELS ALPINS

Le programme des officiels alpins canadiens est un programme structuré et intégré, comprenant quatre niveaux d'officiels alpins et quatre niveaux de délégués techniques. Le programme insiste sur l'intégration de la théorie avec la pratique à tous les niveaux. Il vise à fournir tous les moyens nécessaires afin que les officiels acquièrent une base élargie de connaissances fondamentales associées à de l'expérience pratique, et qu'ils maintiennent ce niveau d'expertise.

Il est essentiel que les officiels soient capables de fournir une organisation de course d'un niveau comparable à celui des performances des compétiteurs, et de satisfaire les objectifs des programmes.

Un compétiteur est en droit d'attendre un haut niveau d'expertise afin que ses résultats soient le reflet de son talent et de son habileté avec le moins d'influence possible du facteur « chance ».

Les critères présentés dans ce chapitre constituent les critères de base de certification reconnus à travers le Canada par le Comité national des officiels.

2.1.1 Niveaux, conditions préalables et critères

La liste suivante présente les exigences minimales. Le responsable des officiels de chaque OPS peut définir des normes plus élevées afin de satisfaire les besoins propres à son milieu.

2.1.1.1 Niveau 1

C'est le niveau d'introduction. Il n'y a ni conditions préalables, ni expérience requise, bien que les participants expérimentés soient susceptibles d'en apprendre davantage, même si ce n'est qu'au niveau régional. Ce cours, d'une durée de 3 à 4 heures, est d'abord une session d'information où il n'y a pas d'examen.

La seule participation à ce cours qualifie automatiquement le participant comme officiel alpin de niveau 1. L'auditoire cible de ce cours sont les parents des coureurs de niveau U14 et moins. Cette formation sert d'introduction à la fonction d'officiel de course et permet de mieux comprendre l'ensemble des mécanismes du programme de compétitions alpines.

Description du cours :

Durée :	3 heures
Frais de cours :	déterminés par l'OPS (comprend le manuel et l'épinglette)
Préalable :	aucun.
Examen	aucun.

Pour les besoins de certification, les différents postes officiels d'une organisation de course sont classifiés selon les catégories suivantes :

Administration	Qualité de l'événement	Compétition	Chronométrage	Jury
▪ Président du comité d'organisation ▪ Chef du secrétariat		▪ Directeur d'épreuve (jury) ▪ Chef de piste ▪ Chef des juges de portes ▪ Juge de portes ▪ Entretien de piste	▪ Chef du chronométrage et des calculs ▪ Chef chronométreur ▪ Chronométreur ▪ Préposé aux départs	▪ Délégué technique ▪ Candidat DT ▪ Arbitre ▪ Arbitre-assistant <u>Conseillers jury</u> ▪ Juge au départ ▪ Juge à l'arrivée
▪ *Aide-secrétaire** ▪ *Préposé aux finances** ▪ *Accueil-hébergement** ▪ *Marqueur au tableau**	▪ *Chef de la qualité** ▪ *Relationniste avec la station** ▪ *Directeur des communications*	▪ *Chef de l'équipement** ▪ *Chef de la sécurité** ▪ *Préposé à la sécurité**	▪ *Préposé aux calculs** ▪ *Chrono-manuel** ▪ *Contrôleur à l'arrivée** ▪ *Assistant aux départs (caller)**	

* Les postes indiqués par l'astérisque ne sont pas considérés comme expérience pour la qualification au niveau III

2.1.1.2 Niveau 2

Comme préalables pour l'obtention du niveau 2, il faut avoir suivi son cours de niveau 1 et avoir occupé au moins trois fonctions différentes d'au moins deux catégories différentes d'épreuves dans un minimum de 8 journées de courses à points.

Par exemple :
Juge de portes (2 jours), Chronométreur-manuel (2 jours), Starter, (2 jours) et deux autres journées à n'importe quelle fonction complètent les exigences de qualification à l'obtention du niveau 2.

La formation comprend une description détaillée des éléments d'une course de ski, des rôles et des tâches des différents postes d'officiels. Il s'agit d'une session intensive qui ne reprend pas le matériel présenté lors de la formation de niveau 1 et qui exige des connaissances et de l'expérience préalable afin de bien assimiler et de profiter des éléments présentés. Finalement, le candidat doit réussir un examen d'environ 1 heure à livre ouvert.

Description du cours :

Durée :	8 heures incluant l'examen d'une heure (peut être dispensé en 2 soirées)
Frais de cours :	déterminés par l'OPS (comprend le manuel et l'épinglette)
Préalables :	Certification de niveau 1 et expérience pratique à au moins 3 postes d'officiel dans 2 catégories différentes pour au minimum 8 jours d'expérience.
Examen	1 heure – à livre ouvert comprenant des questions à choix multiples, vrai ou faux et réponses brèves

2.1.1.3 Niveau 3 :

Sur recommandation du responsable des officiels, le candidat peut se présenter au cours de Niveau 3.

Les conditions préalables sont la certification de niveau 2 et l'expérience pratique suivante dans les deux années précédant le cours :

a) Directeur d'épreuve et une des fonctions suivantes depuis l'obtention du niveau 2 :
   - Chef de piste
   - Chef du chronométrage et des calculs
   - Chef des juges de portes
   - Secrétaire d'épreuve

b) deux affectations comme membre du jury (autre que directeur d'épreuve);

c) une affectation différente des précédentes au niveau FIS, parmi la liste ci-dessus, excluant les fonctions avec un astérisque.

Description du cours :

Durée :	12 heures généralement dispensé en fin de semaine ou durant quatre soirées.
Frais de cours :	déterminés par l'OPS (comprend le manuel et l'épinglette)
Préalables :	Cours réservés exclusivement aux personnes qualifiées ou désignées par le responsable des officiels.
Examen	2 heure – à livre ouvert.

La formation de niveau 3 se déroule sous forme d'atelier où on favorise les échanges et les discussions autour des expériences des participants et de l'instructeur. Le cours est conçu pour des Officiels très expérimentés. On y révise les règles des différentes disciplines autant que le travail et les responsabilités des membres du jury. On discute également des rôles et responsabilités des officiels seniors, de la préparation de piste, de l'entretien du parcours, du traçage et, bien sûr du calcul des points et de la pénalité. Tout au long de la session, les candidats participent à des études de cas issus de faits réels où on leur demande de prendre des décisions comme s'ils étaient membres du jury.

2.1.1.4 Niveau 4

Afin d'obtenir la certification d'officiel alpin de niveau 4, il est nécessaire d'être recommandé au responsable national des officiels par le responsable des officiels de la division. Les officiels de niveau 4 sont les officiels les plus expérimentés, ayant démontré un niveau supérieur d'habileté. Parmi les exigences requises, il y a : la certification de niveau 3 et l'expérience pratique minimale suivante depuis l'obtention de la certification du niveau 3 :

a) performance satisfaisante des tâches de directeur d'épreuve au niveau FIS;

b) affectation comme membre votant du jury à une épreuve au moins au niveau national, provincial (championnats) ou épreuve de vitesse régionale approuvée par le responsable provincial.

c) performance adéquate à des épreuves de niveau U18 ou FIS aux fonctions suivantes :
   - Une affectation en tant que « chef de piste » ou « chef des gardiens de portes »
   - Deux affectations parmi les fonctions suivantes : Secrétaire d'épreuve, Chef du chronométrage et des calculs ou Président d'un événement.

2.1.2 Entrée des entraîneurs dans le programme des officiels

Tous les entraîneurs de Niveau Introduction et plus peuvent suivre le cours de niveau 2 officiel sans autre critère d'admissibilité.

Préalable pour œuvrer comme arbitre : Niveau adéquat correspondant au niveau de la compétition et au moins la formation « Introduction aux règles et règlements pour entraîneurs » de la FESC ou niveau 2 Officiel alpin.

2.1.3 Reconnaissance et identification des officiels

Tous les officiels recevront une épinglette d'ACA en témoignage de l'obtention de leur niveau.

2.1.4 Exigences pour maintenir la certification

À l'obtention d'un niveau spécifique de certification, il y a des exigences pratiques et, dans certains cas, d'autre nature afin de maintenir cette certification. Les personnes certifiées devront être actives afin de les maintenir leur certification valide.

Niveau 1 :	3 ans	Aucune exigence minimale, autre que la collaboration à des courses en tant qu'officiel.
Niveau 2 :	3 ans	Un minimum de quatre (4) affectations par période de trois (3) ans et participer à une mise à jour tous les deux ans.
Niveau 3 :	2 ans	Participer à quatre (4) journées de course par année et assister à une mise à jour tous les deux ans.
Niveau 4 :	2 ans	Œuvrer annuellement en tant que délégué technique ou à une fonction de direction et de participer à une mise à jour tous les deux ans.

2.2 ADMINISTRATION DU PROGRAMME

Le programme des officiels est administré le Comité national des Officiels. Ce comité est composé d'un président assisté de deux directeurs et des responsables des officiels de l'Alberta, de la Colombie Britannique, de l'Ontario, du Québec et un responsable de district pour les autres OPS (Saskatchewan, Manitoba, Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et les provinces Maritimes).

Le responsable des officiels de chaque OPS conserve un dossier pour chaque officiel alpin. Ce dossier contient une liste des activités comme officiel, c'est-à-dire la course à laquelle l'officiel a travaillé, la position occupée, les cours suivis. Le suivi quant aux exigences pour maintenir la certification y est également consigné lorsqu'un officiel devient admissible pour accéder au niveau supérieur et pour souligner les personnes dont la certification arrive à échéance.

La principale source d'information est la liste des officiels complétée par le Comité d'organisation pour chaque course tenue sur le territoire de l'OPS (ex. : Ski Québec Alpin).

2.2.1 Qualifications requises pour être formateur

Les critères suivants sont exigés aux formateurs pour chaque niveau de formation :

Niveau 1 : Officiels de niveau 3 ou plus ou un officiel de niveau 2 avec 3 années d'expérience et l'approbation du responsable des officiels de l'OPS.

Niveau 2 : Officiels de niveau 3 ayant 3 années d'expérience et avec l'approbation du responsable des officiels de l'OPS.

Niveau 3 : Délégué technique FIS ou national avec 2 années d'expérience, avec l'approbation du responsable des officiels de l'OPS.

2.2.2 Affectations des délégués techniques

Le délégué technique (DT) doit superviser les opérations préparatoires et suivants la course et conjointement avec le jury il doit s'assurer du contrôle du déroulement de la course. Le DT est l'ultime responsable de la sécurité des concurrents et a le pouvoir de canceller, reporter ou annuler la course s'il le juge nécessaire. En tout temps, le DT est le représentant de l'organisme de gouvernance responsable de son affectation.

2.2.3 Qualifications et critères

La tâche de délégué technique exige un bon bagage de connaissances et d'expériences en tant qu'officiel alpin. De plus, un DT doit démontrer sa capacité de répondre calmement et logiquement aux différentes situations qui surviennent durant une épreuve. Les critères de certification correspondant aux différents niveaux sont :

a. **Délégué technique régional** (en Ontario seulement)
   - Officiel alpin de niveau 2
   - Recommandation du responsable régional des officiels

b. **Délégué technique provincial – technique (T)**
   - Officiel alpin de niveau 3
   - Recommandation du responsable provincial des officiels

c. **Délégué technique provincial – technique/vitesse (T/S)**
   - Officiel alpin de niveau 3
   - Certifié pour les compétitions techniques (SL, GS) et de vitesse (SG, DH)

d. **Délégué technique national**
   - Officiel alpin de niveau 4, recommandé
   - Certifié au niveau provincial pour les compétitions techniques (SL, GS) et de vitesse (SG, DH) ou DT-FIS
   - Recommandé par le responsable national au Comité national des Officiels
   - Les DT nationaux agréés reçoivent la certification de niveau 4

   Les critères de base pour être nommé DT à des épreuves régionales, provinciales ou nationales sont :

- Course technique régionale : Niveau 2
- Course technique provinciale ou course de vitesse : Niveau 3
- Courses nationales : Niveau 4

e. Délégué technique FIS

- Le premier critère d'admission au programme des DT-FIS est la recommandation du responsable provincial des officiels, le président de la fédération provinciale et d'un délégué technique.
- Ensuite le responsable national des officiels présente une recommandation au commissaire FIS du Canada. Lorsque la candidature est reçue, le candidat suit le programme décrit à la section 602 du RIS.

CHAPITRE 3
QU'EST-CE QU'UNE COURSE DE SKI ALPIN ?

Toute course alpine est une épreuve au cours de laquelle un coureur doit skier un parcours prédéterminé. Le temps qu'il lui faut pour s'exécuter est enregistré. Le gagnant est celui qui effectue le parcours sans faute dans le temps le plus bref.

Cet énoncé est trop simpliste pour des courses de haut niveau, mais traduit assez bien la réalité d'épreuves réalisées au niveau régional.

Pour toutes les courses, il faut au minimum trois groupes de personnes pour réaliser l'événement :

Au départ : Pour s'assurer que les concurrents prennent le départ correctement et pour enregistrer précisément l'heure du départ.

En bordure du parcours : Pour s'assurer que les coureurs suivent bien le parcours prédéterminé en franchissant les portes correctement et pour assurer l'entretien du tracé.

À l'arrivée : Pour enregistrer correctement l'heure d'arrivée de chaque compétiteur et attester que l'arrivée est faite dans les règles.

Évidemment pour toutes les épreuves il est essentiel que la piste et le parcours soient préparés à l'avance pour la compétition et de disposer du personnel compétent pour produire la documentation préalable et les résultats.

3.1 LES TYPES D'ÉPREUVE

En ski alpin, il y a six types d'événements :

- le slalom,
- le slalom géant,
- la descente,
- le super-G,
- le combiné alpin,
- le kombi enfant.

De plus, il y a des variations dans les épreuves de slalom, telles le slalom avec portes à un piquet et les courses parallèles.

Les pages suivantes expliquent les différents parcours utilisés selon le type d'épreuve.

3.1.1 Slalom (SL)

En slalom, le compétiteur doit franchir une série de portes serrées constituées chacune d'un ou deux piquets simples qui désignent une porte. Une épreuve de SL peut s'organiser sur une courte piste assez abrupte. Selon la position, la porte peut être ouverte (horizontale), fermée (verticale), de combinaison verticale ou oblique (traverse). Les portes sont étroites (4m à 6m de largeur).

La distance des virages entre les pivots de deux portes ouvertes ou fermées doit être d'au moins 6 mètres et ne doit pas excéder 13 mètres sauf pour les U14 et U16 où le maximum est 12 mètres. La distance minimale entre les portes d'une figure (double verticale ou chicane) doit être d'au moins 75 cm.

Les portes retardées (bananes) doivent être au minimum 12m et maximum 18m entre les pivots.

Habituellement dans la ligne de pente, ce type de parcours exige beaucoup d'habileté pour tourner et négocier le parcours de façon sécuritaire.

Un bon parcours sécuritaire pour un slalom permet à un compétiteur d'allier à la fois vitesse et un large éventail d'habiletés techniques. Selon la catégorie des compétiteurs, le parcours présentera différents agencements de portes horizontales et verticales dont un nombre de chicanes (*flush*) de 3 ou 4 portes, un certain nombre de double-verticales (*hairpin*), et de traverses selon le niveau d'âge des compétiteurs. Pour les U14 et plus jeunes, l'utilisation de piquets pour cette catégorie d'une hauteur de 155 cm est recommandée.

Les différentes catégories de combinaison de portes sont illustrées à la figure 3.1 et un parcours typique de slalom est illustré à la figure 3.2, tandis que les diverses combinaisons de portes en slalom sont reproduites ci-dessous.

3.1.2 Slalom à piquets simples (SL)

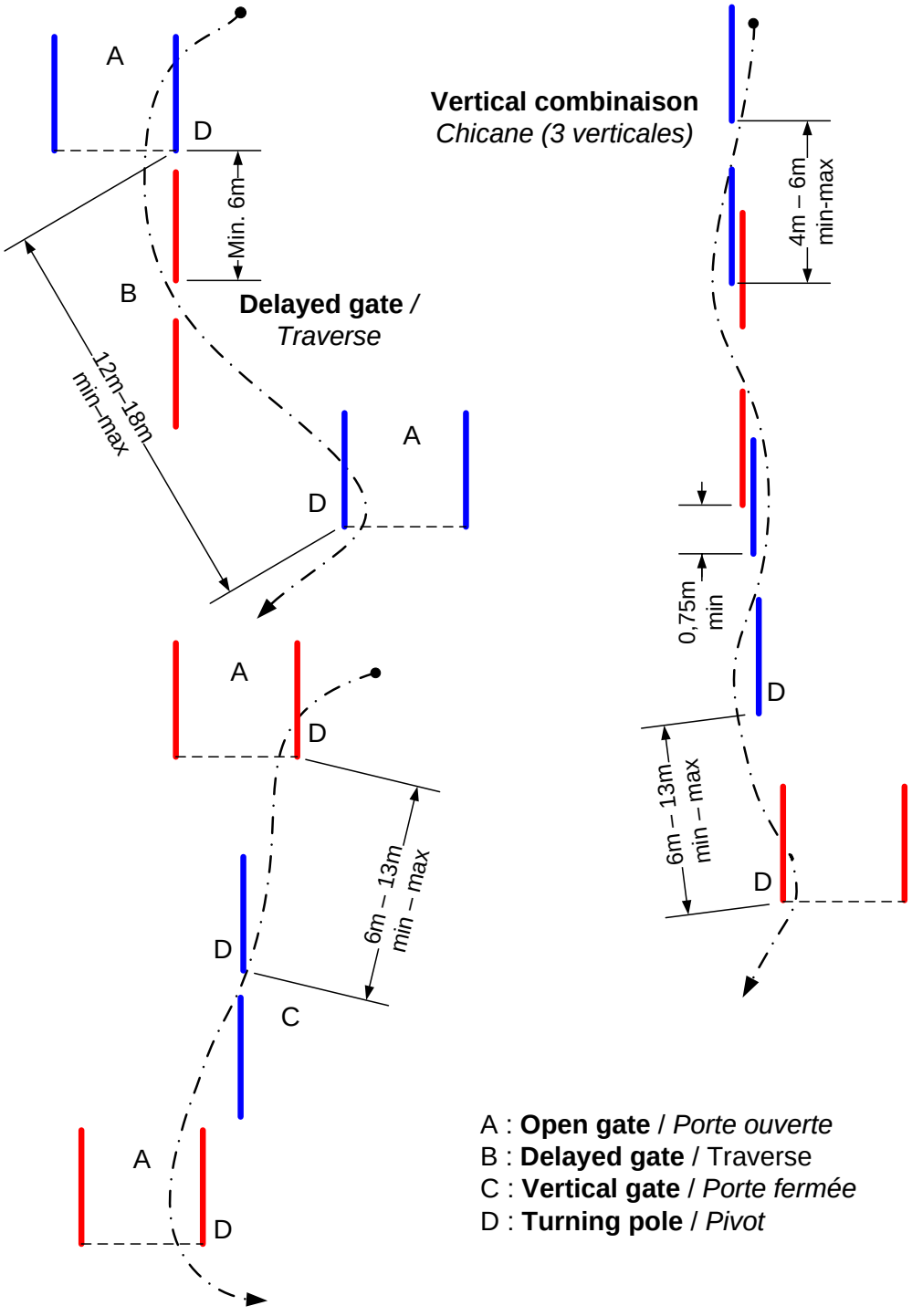
Pour ces parcours, les mêmes règles s'appliquent pour les figures et les distances entre les portes. Le même nombre de figures et de traverses que pour les parcours avec des piquets extérieurs est applicable mais les piquets extérieurs aux portes sont absents sauf aux endroits suivants :

1. La première et la dernière portes du parcours doivent avoir un piquet extérieur.
2. Les figures (chicanes, doubles verticales), les traverses et les portes voilées doivent être munies de piquets extérieurs.

Les différentes catégories de combinaison de portes sont illustrées à la figure 3.1 et un parcours typique de slalom à piquets simples est illustré à la figure 3.2, tandis que les diverses combinaisons de portes en slalom sont reproduites ci-dessous.

Figure 3.1 – Combinaison des portes de SL

Art. 803 – **Slalom Course setting**
Traçage de Slalom

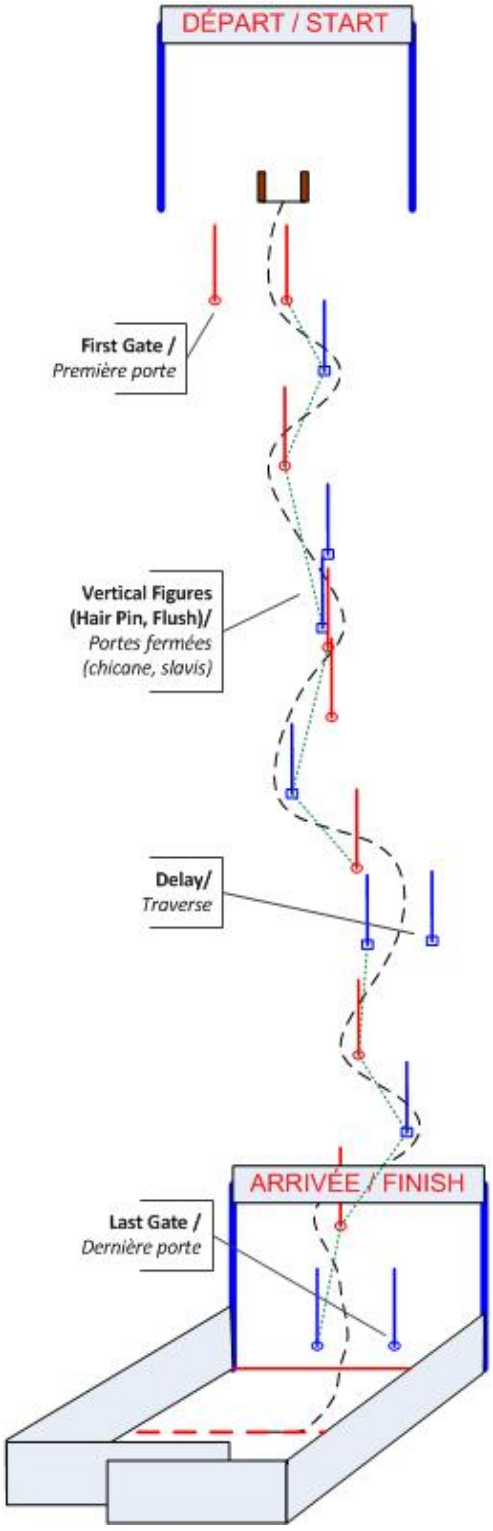


A : **Open gate** / *Porte ouverte*
B : **Delayed gate** / Traverse
C : **Vertical gate** / *Porte fermée*
D : **Turning pole** / *Pivot*

FIGURE 3.2 – LE SLALOM (piquets simples)

RIS art. 800

Un piquet extérieur est requis aux première et dernière portes du parcours, aux figures (chicanes, verticales) et pour les traverses.



DAME 120 À 200m FIS, NOR-AM
140 À 220m JO, CM
NOMBRE DE VIRAGES : 30%~35% du DÉNIVELÉ ±3

HOMME 140 À 220m FIS, NOR-AM
180 À 220m JO, CM
NOMBRE DE VIRAGES: 30%~35% du DÉNIVELÉ ±3

U14-U16 100 à 160m
NOMBRE DE VIRAGES: 32 à 38% du DÉNIVELÉ ±3

HOMOLOGATION : 10 ANS
LARGEUR DE PISTE : 40M POUR 2 TRACÉS

U14 – Virage 7~11m et maximum 15m pour les bananes
U16 – Virage 7~11m et maximum 15m pour les bananes

Homologation FIS aux 10 ans
Piste de 40m de largeur pour 2 parcours

3.1.3 Descente (DH)

En descente, le coureur doit démontrer une excellente technique de ski, de l'agilité, de la concentration, de l'endurance et une condition physique exceptionnelle, en plus de faire preuve de courage à haute vitesse. Le parcours de descente est le plus long des parcours en compétition alpine. Le dénivelé varie de 450 à 1 100 mètres, le terrain est très varié et les portes sont installées de manière à contrôler et diriger le skieur plutôt que d'exiger des techniques de virage. Il n'y a pas de combinaison technique de porte, et les portes sont larges et ouvertes dans la ligne de course. La vitesse est donc considérable et des mesures spéciales de sécurité doivent être prises pour s'assurer que le coureur est protégé en cas de chute. Les descentes d'entraînement sont obligatoires avant l'épreuve.

Un parcours typique de descente est illustré à la figure 3.3.

3.1.4 Slalom géant (GS)

Ce type de parcours combine les caractéristiques du slalom et de la descente. Le parcours est modérément long et de préférence ondulant, avec un dénivelé de 250 à 400 mètres. Les virages peuvent être longs, moyens et courts, tracés pour être exécutés beaucoup plus rapidement qu'en slalom, mais sans approcher la vitesse de la descente. Les portes sont plus éloignées qu'en slalom, mais doivent servir à contrôler la vitesse en éprouvant les capacités de virage du coureur. Les portes en slalom géant sont doubles, comme en descente, mais avec des fanions plus petits et, en alternance, rouges et bleus.

La figure 3.4 illustre un parcours de slalom géant.

3.1.5 Super géant (SG)

Il s'agit d'une variation du slalom géant, mais le parcours est plus long et le tracé plus rapide. Dans certaines sections en ligne droite, la vitesse peut être celle de la descente. Les portes servent à délimiter le parcours qui demande plus d'habileté en virage qu'une épreuve de descente, mais moins qu'en slalom géant. Le super géant est un une épreuve hybride entre la descente et le slalom géant. Parce que les vitesses atteintes sont élevées, le parcours est souvent tracé sur les mêmes pistes utilisées pour la descente où le départ est situé à un niveau plus bas. L'utilisation des pistes de descente permet de bénéficier des installations nécessaires déjà en place pour assurer la sécurité des compétiteurs.

La figure 3.5 illustre un parcours de super géant.

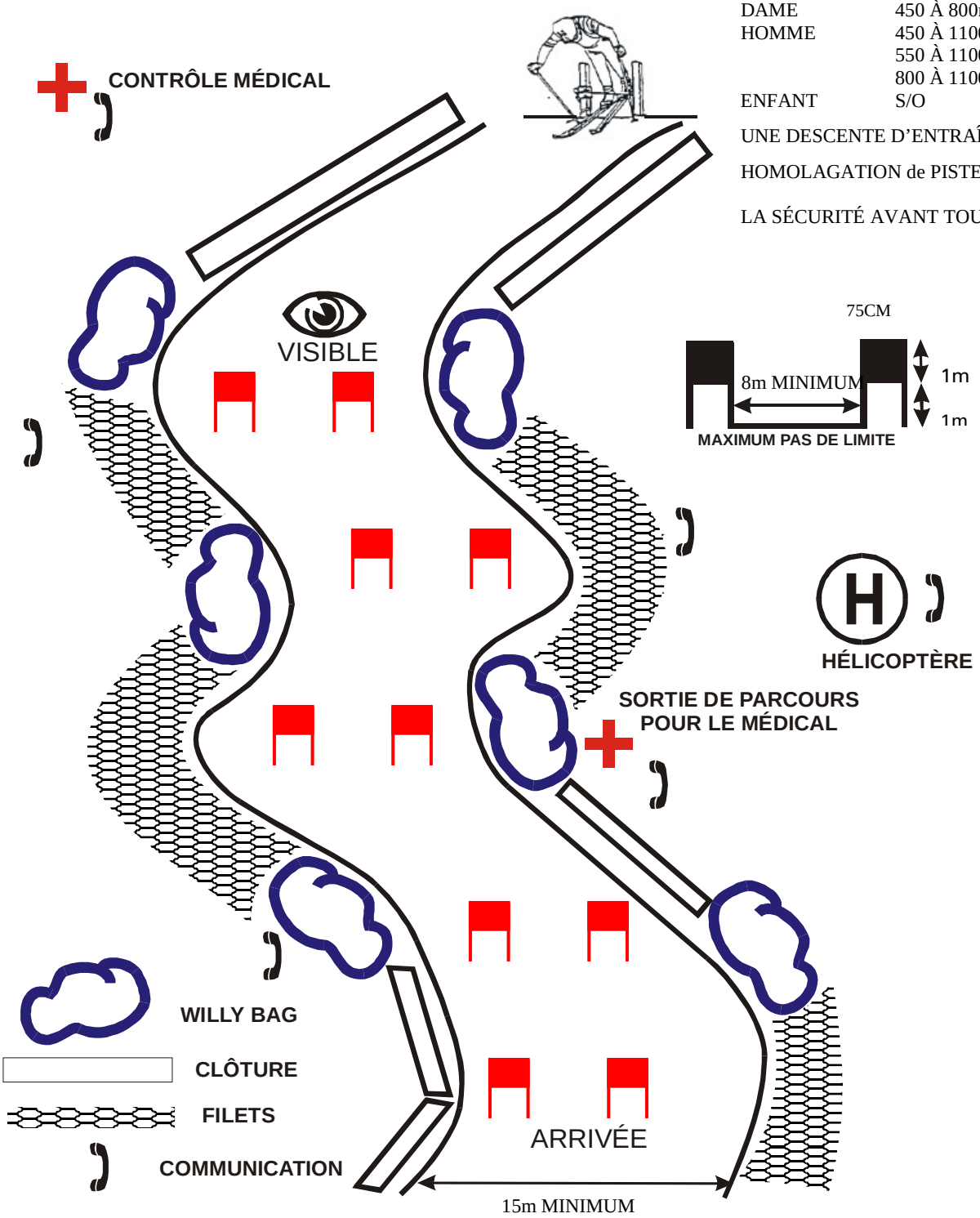
3.1.6 Combiné alpin (AC)

Le Combiné alpin est une compétition FIS comprenant une manche de DH ou de SG et une manche de SL effectuée, si possible, le même jour et chacune étant effectuée selon les règles spécifiques respectives des disciplines. Les configurations des parcours doivent respecter les règlements FIS. Pour les courses FIS, la manche de DH ou SG doit être faite sur une piste homologuée pour la discipline tandis que la manche de SL peut être faite sur la piste de vitesse utilisée

L'ordre de départ de la manche de SL est déterminé par l'ordre inversé des résultats de la DH ou du SG.

FIGURE 3.3 – LA DESCENTE

RIS art. 700



DAME	450 À 800m (Jr 700m)
HOMME	450 À 1100m FIS (Jr 700m)
	550 À 1100m NOR-AM
	800 À 1100m JO, CM
ENFANT	S/O

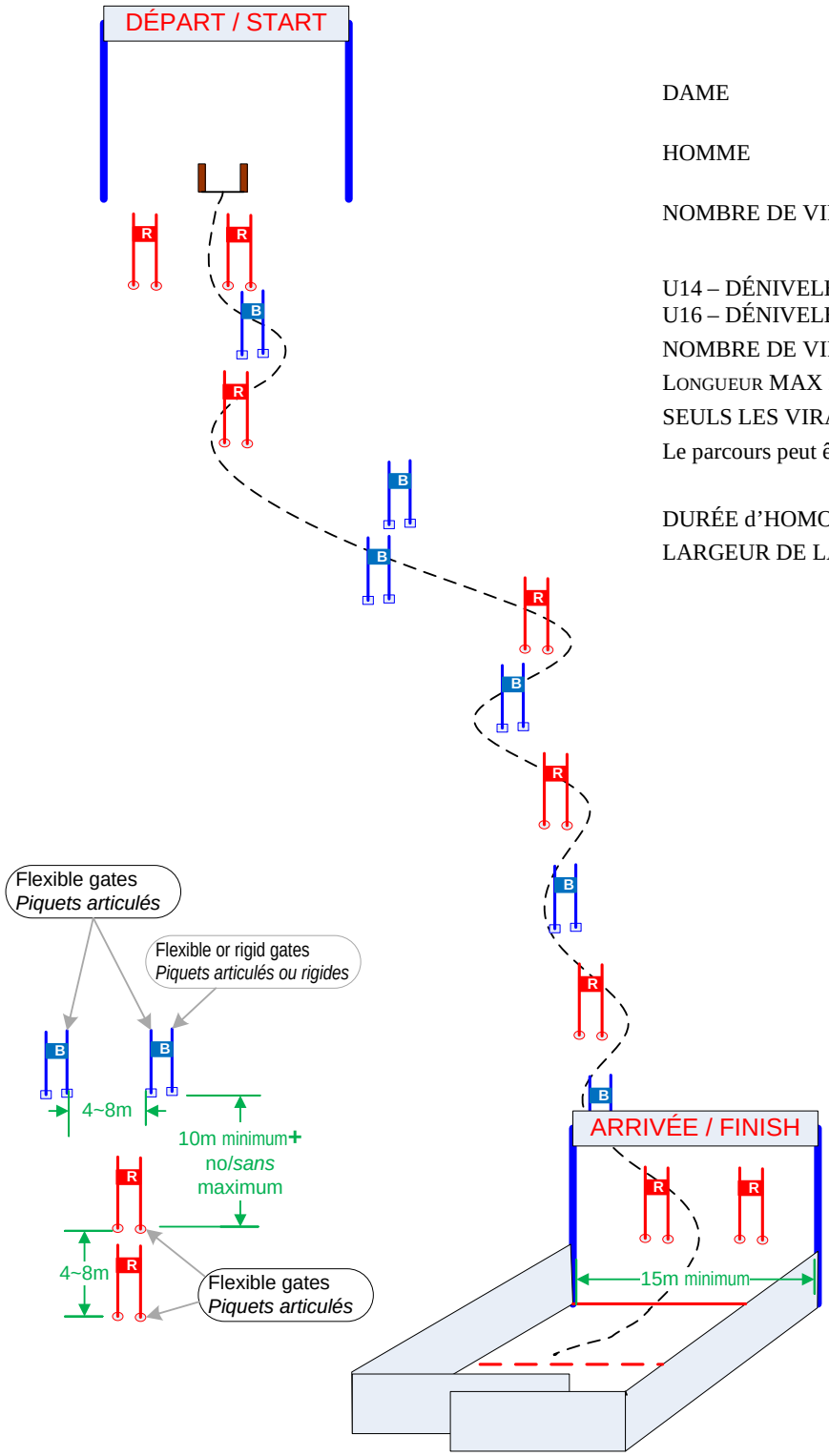
UNE DESCENTE D'ENTRAÎNEMENT OBLIGATOI

HOMOLAGATION de PISTE : 5ANS

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

FIGURE 3.4 – SLALOM GÉANT

RIS art. 900



DAME 250 À 400m FIS, NOR-AM
300 À 400m JO, CM

HOMME 250 À 450m FIS, NOR-AM
300 À 450m JO, CM

NOMBRE DE VIRAGES : 11 À 15% du DÉNIVELÉ

U14 – DÉNIVELÉ Min-MAX. – 200~350m
U16 – DÉNIVELÉ Min-MAX. – 200~350m

NOMBRE DE VIRAGES 13~17% DU DÉNIVELÉ

LONGUEUR MAX DES VIRAGES = 27m

SEULS LES VIRAGES COMPTENT.

Le parcours peut être sans les fanions extérieurs…

DURÉE d'HOMOLAGTION : 10 ANS

LARGEUR DE LA PISTE : 40m

FIGURE 3.5 – LE SUPER G

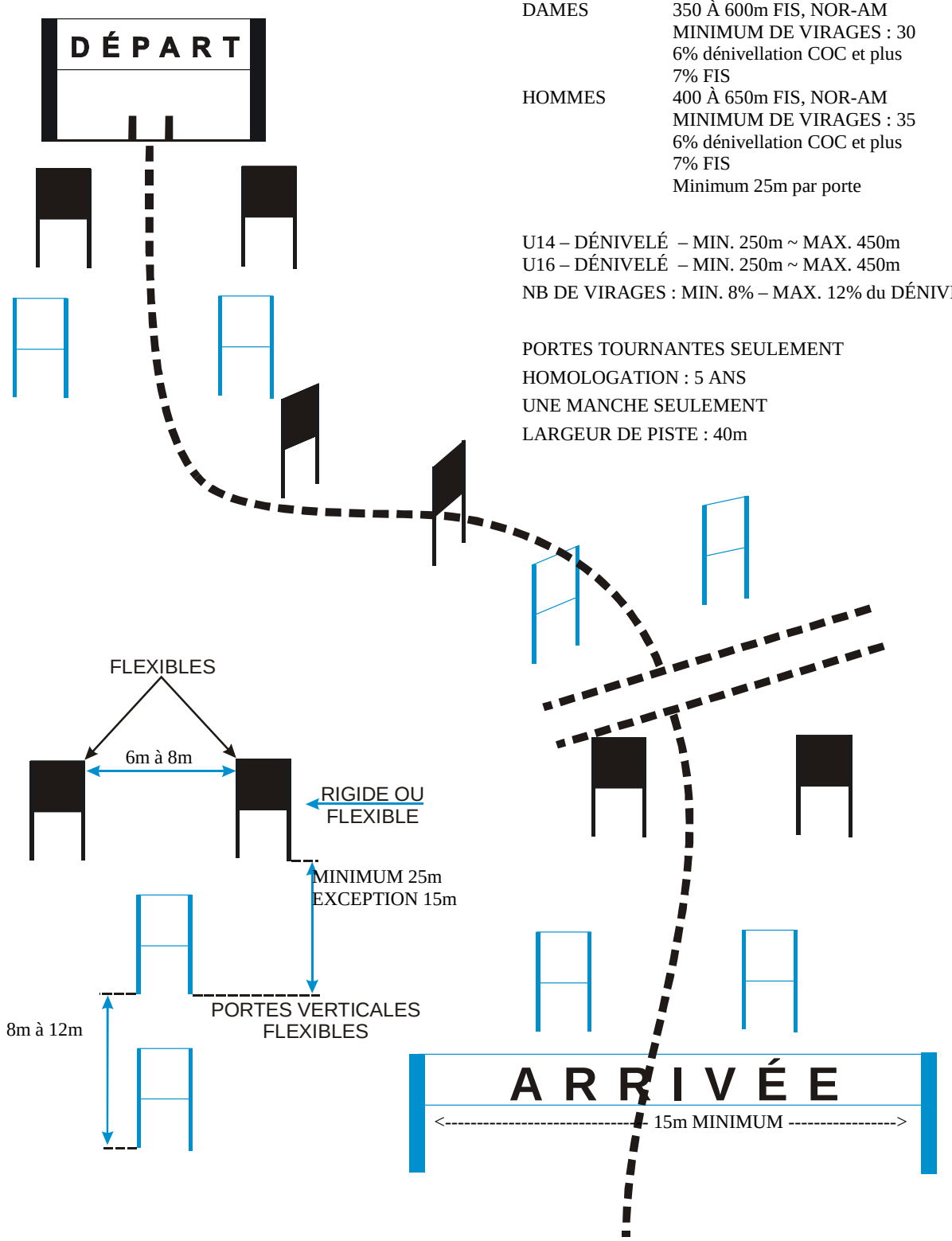
RIS art. 1000

DAMES
350 À 600m FIS, NOR-AM
MINIMUM DE VIRAGES : 30
6% dénivellation COC et plus
7% FIS

HOMMES
400 À 650m FIS, NOR-AM
MINIMUM DE VIRAGES : 35
6% dénivellation COC et plus
7% FIS
Minimum 25m par porte

U14 – DÉNIVELÉ – MIN. 250m ~ MAX. 450m
U16 – DÉNIVELÉ – MIN. 250m ~ MAX. 450m
NB DE VIRAGES : MIN. 8% – MAX. 12% du DÉNIVELÉ

PORTES TOURNANTES SEULEMENT
HOMOLOGATION : 5 ANS
UNE MANCHE SEULEMENT
LARGEUR DE PISTE : 40m

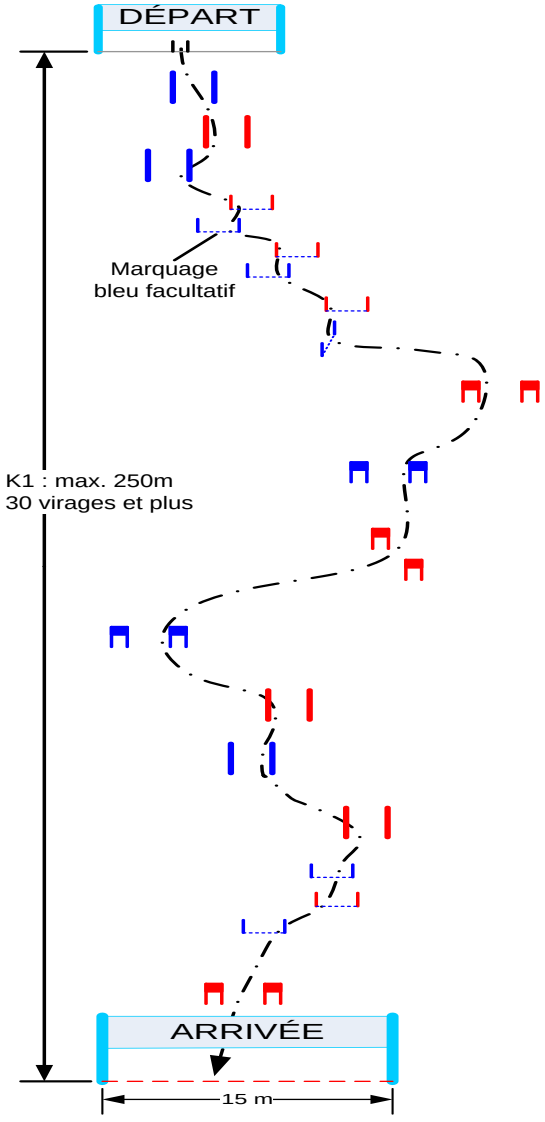


3.1.7 Combiné enfant (KK–*Kinder Kombi*)

Ce type d'épreuve non FIS est une épreuve pour U14 comprenant 2 types d'épreuves : SL avec des mini-piquets et des portes de GS ou une combinaison de Super-G et GS sur un même parcours. Le tracé veut mettre à l'essai l'agilité et l'adaptation des enfants aux changements de rythme et de rayon des virages, tout en étant conçu pour que les transitions soient progressives entre les différentes sections. L'agencement du tracé passera du SL au GS, utilisant des chicanes de SL et des rayons de GS ou des virages arrondis de GS augmentant de rayon jusqu'à des virages de SG, et si le terrain le permet, des sections où le coureur sera en position groupée (*tuck*). Tout le terrain de la piste devrait être utilisé et tracé aussi souvent que possible en ligne de pente. Il n'est pas recommandé d'utiliser des chicanes de SL verticales.

Toute la largeur de la piste et les particularités du terrain doivent être utilisées et abordées en ligne de pente le plus souvent possible. Les chicanes de SL ne sont pas recommandées et les virages avec braquage prononcés sont à proscrire. Les premières et dernières portes du parcours doivent conduire aisément sur le tracé. La figure 3.7 représente un parcours de KK.

FIGURE 3.7 – KINDER KOMBI



SL/GS Kombi (RIS 608.12.3.3)

Piste de GS – DÉNIVELÉ entre 120m et 200m
Agencement de piquets GS, SL et *stubbies*
sur le même tracé

MINIMUM de 30 VIRAGES
MINIMUM de 5 SECTIONS différentes est RECOMMANDÉ
L'utilisation de skis SL est recommandée

Distance de Pivot à Pivot :
Virages SL = min 0,75m; MAX 12m
Largeur des portes SL = min 4m; MAX 6m
Virages GS = min aucun; MAX 20m
Largeur des portes GS = min 4m; MAX 8m

Les règlements de SL et GS s'appliquent pour ces courses sauf pour les spécificités indiquées à l'article 608 du RIS.

GS/SG Kombi (RIS 608.12.4.2)

Piste de GS – DÉNIVELÉ MAX de 200m
Agencement de piquets GS, SG sur le même tracé

MINIMUM de VIRAGES de 10 à 12% du dénivelé
De 3 à 5 SECTIONS différentes sont RECOMMANDÉES
L'utilisation de skis GS est recommandée

Distance de Pivot à Pivot :
Virages GS = min 10m; MAX 27m
Largeur des portes GS = min 4m; MAX 8m
Virages SG = min 15m; MAX 27m
Largeur des portes SG = min 6m; MAX 8m

Un nombre suffisant de juges de portes est requis pour la tenue de ce type d'épreuve. Pour les sections où les mini-piquets (*stubbies*) sont utilisés, il est recommandé d'avoir au moins un juge à toutes les deux portes.

3.2 LES DIVERSES COMPOSANTES D'UN PARCOURS

Il y a trois zones particulières : le départ, le tracé et l'arrivée.

3.2.1 Le départ

La figure 3.8 illustre une aire de départ incluant : la zone de réchauffement, l'aire de départ proprement dite et le portillon de départ.

L'aire de réchauffement est une zone délimitée par une corde ou une clôture qui est réservée aux coureurs et à leurs entraîneurs pour leurs permettre de se préparer sans être dérangés.

L'aire de départ (alpin) doit être suffisamment large pour permettre au coureur de se tenir détendu à la ligne de départ. Elle doit être suffisamment large pour recevoir le coureur, son entraîneur et les officiels requis.

La rampe de départ doit être inclinée à environ 45° afin de permettre une accélération rapide. Elle doit être durcie en utilisant de l'eau ou même un produit chimique (sel ou urée), si nécessaire. Une pelle disponible à cet endroit est un outil essentiel pour entretenir constamment la rampe de départ.

Le portillon de départ (alpin) consiste en deux piquets (4"x4") de 50cm en hauteur distants de 60cm qui déterminent la ligne de départ. Ces piquets doivent être fixés solidement et gelés en place. Il faut également prévoir une base solide en aval des piquets pour que les coureurs puissent planter leurs bâtons. Les deux pieds du coureur doivent demeurer derrière la ligne de départ jusqu'au signal de départ.

La baguette de déclenchement est installée entre les piquets et sa hauteur doit se situer à mi- mollets des skieurs.

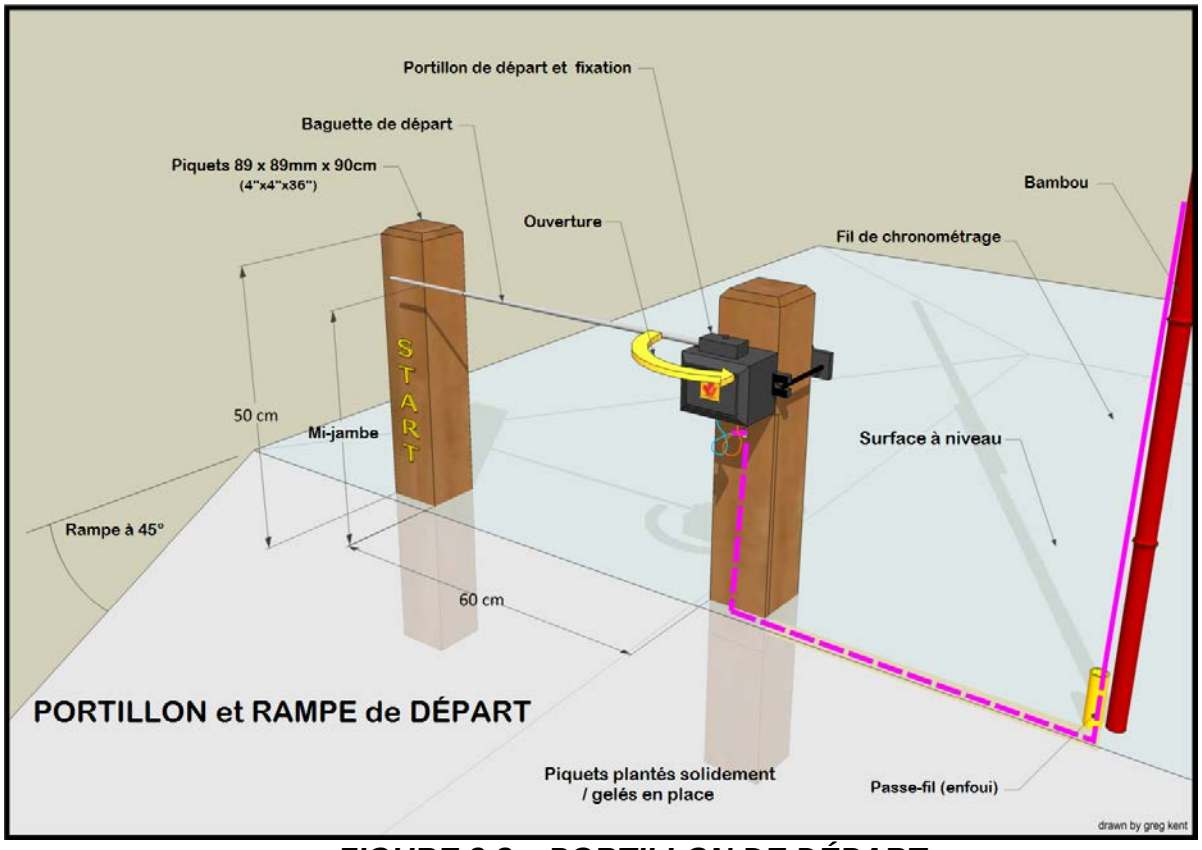


FIGURE 3.8 – PORTILLON DE DÉPART

Au départ, les officiels en postes sont les suivants :

Le juge au départ : s'assure que tous les compétiteurs ont l'équipement requis ainsi que les capacités physiques et psychologiques pour effectuer la course et qu'ils partent selon les règles. Le juge doit avoir avec lui des dossards de rechange et doit demeurer sur place du début de l'inspection jusqu'à la fin de l'entraînement ou de la course.

Le chronométreur manuel : enregistre l'heure précise de départ en temps du jour. La façon de faire est décrite en détails à la section 4.4.5

Le starter adjoint : appelle les coureurs selon l'ordre inscrit sur la liste de départ officielle.

Le starter : ou préposé aux départs donne le signal de départ à chaque concurrent. En collaboration avec le responsable du chronométrage, il doit s'assurer de la régularité des intervalles entre chaque départ.

Les ordres de départ sont les suivants :

GS, DH, SG	SL, qualification SX
10 secondes[1]	
(9) (8) (7) (6)	Attention! (*ready*)
5 4 3 2 1 Partez (GO)	Partez (*GO*)
Peut partir 5 secondes avant ou après « Partez »	Doit partir dans les 10 secondes après « Partez »

3.2.2 Le parcours

Une piste bien préparée est essentielle à la réalisation d'une bonne course. Plus la piste est damée uniformément et fermement, meilleure sera la course. Une zone utilisée par les skieurs récréatifs fournira habituellement une bonne base et les bosses pourront y être nivelées facilement. Ce travail est habituellement effectué par le personnel de la montagne, avec l'équipement à leur disposition.

Il est préférable de laisser "mûrir" une piste environ 12 heures après qu'elle ait été travaillée. Le damage et le nivellement des bosses devraient donc être effectués au plus tard l'après-midi de la veille de l'épreuve. Pour le SX, la préparation devra être réalisée quelques jours à l'avance sous la supervision d'une personne agréée par l'OPS.

La planification et la coopération avec le personnel de la montagne sont essentielles pour obtenir une bonne préparation de la piste. Pour assurer des conditions adéquates et équitables pour tous les

[1] Le décompte est également souvent réalisé avec un appareil (*beeper*) comme le STB de Alge qui effectue le décompte en émettant des BEEP correspondant aux ordres de départ, c'est-à-dire pour le GS un avertissement correspondant à '10' suivi 5 secondes plus tard de 5 *bips* suivis d'un signal de tonalité différente pour le 'GO'.

compétiteurs, il est nécessaire d'entretenir adéquatement le parcours durant toute la durée de l'épreuve. À cette fin, les personnes responsables de l'entretien du parcours doivent être bien préparées, bien organisées et bien dirigées. La rotation des équipes d'entretien le long du parcours pendant la course est habituellement un gage de succès. Il doit toujours y avoir un chef d'équipe pour diriger l'entretien. Les outils essentiels pour ces travaux d'entretien du parcours sont : une pelle, un râteau, une petite masse et des coins de bois, une perceuse, une clé à piquet et des piquets de rechange.

Pour toutes les épreuves, le positionnement des portes du parcours est effectué par le traceur. Il s'agit habituellement d'un entraîneur compétent, connaissant la pente et possédant les connaissances et la compétence pour tracer. En slalom, le parcours doit être dessiné afin d'exiger des participants de skier avec précision, mais avec un niveau de difficulté permettant à la majorité des compétiteurs de compléter l'épreuve. En slalom géant, le parcours doit être fluide mais rythmé en utilisant une pente moyenne afin de faire progresser les coureurs vers le bas en contrôle de la vitesse. Pour tracer les parcours de vitesse (DH et SG), le traceur doit avoir une excellente connaissance du terrain et une constante préoccupation pour la sécurité des skieurs.

Le traceur est important. Un bon traceur peut rendre la course très agréable pour tous les participants, avec un pourcentage élevé de succès. Personne n'apprécie une course dont le niveau est trop difficile pour lui.

Idéalement, le parcours devrait être tracé la veille de l'épreuve afin de permettre de terminer la préparation à temps, incluant la mise en place des fanions, le numérotage et le marquage des portes.

Tel que mentionné précédemment, le concurrent doit passer correctement les portes. Les personnes qui attestent si un coureur a correctement franchi la ligne de porte sont les juges de portes. Ils sont installés tout le long du parcours, à des positions stratégiques leur permettant de bien évaluer le passage des portes. Il s'agit d'une tâche essentielle, qui est décrite à la section 4.4.7.

Parcours de ski cross

Veuillez consulter la section ski cross du manuel pour les renseignements relatifs aux besoins particuliers des parcours pour ce type de compétition (section 6.0).

Parcours para-alpin

Veuillez consulter la section para-alpine du manuel pour les renseignements relatifs aux besoins particuliers des parcours pour ce type de compétition (section 7.0).

3.2.3 PRÉPARATION

Une surface de piste bien préparée est essentielle pour la tenue d'une bonne course. La surface doit être damée uniformément et ferme. Les pistes utilisées pour le ski de loisir constituent une bonne base sur laquelle les amoncellements et les ornières peuvent être facilement aplanis. Ce travail est habituellement réalisé par les employés de la station avec l'équipement disponible.

Une bonne planification et coopération avec ces employés sont essentielles à la préparation d'une bonne surface de compétition. Idéalement cette préparation de la piste doit être effectuée environ 12 heures au préalable pour laisser le temps à la neige de durcir, généralement en fin de journée la veille d'une course est adéquat. Pour un parcours de SX, la préparation doit être réalisée quelques jours à l'avance sous la supervision d'une personne familière à la construction de ce type de parcours.

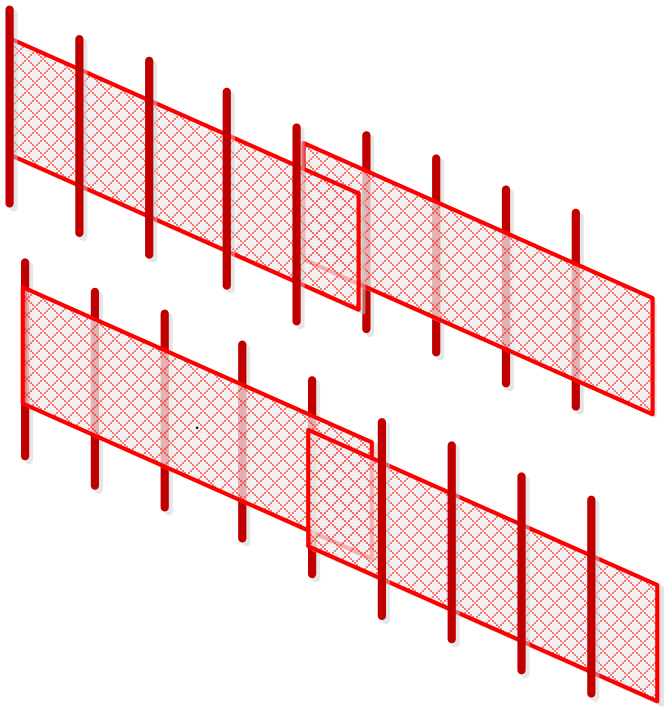
L'entretien de la surface de la piste tout au long de l'épreuve est essentiel pour assurer la tenue d'une épreuve équitable pour tous les compétiteurs. Pour cela, le personnel de piste doit être bien préparé, organisé et dirigé. La répartition des équipes d'entretien tout le long du parcours, dirigées par des chefs d'équipe assure le succès à cet égard. L'équipement requis pour l'entretien comprend : pelle, râteau, massette, des coins de bois, une perceuse et des piquets de rechange.

Pour chaque course, le tracé est réalisé par un traceur sous la supervision du jury (principalement l'arbitre). Le traceur doit tenir compte du niveau de l'épreuve et des athlètes participants en considération dans la réalisation du tracé. Idéalement, le parcours doit être conçu pour assurer un défi qui permette un pourcentage de réussite élevé. Un parcours trop difficile pour une majorité de compétiteurs n'est jamais apprécié.

Le parcours doit être prêt pour la course avant l'inspection des athlètes (fanions, numérotation et coloration en place).

3.2.4 PROTECTION

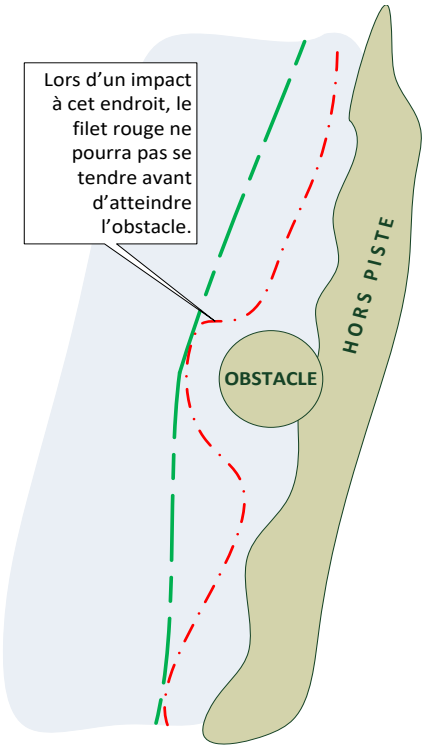
En plus d'une bonne préparation, la piste doit être dotée de filets de protection pour les skieurs. Plusieurs types de mode de protection existent mais dans ce cours d'introduction nous allons nous concentrer sur l'installation des filets B (*B-nets*) qui sont utilisés dans les épreuves régionales.



Selon les fabricants diverses méthodes d'installation doivent être suivies. Cependant dans tous les cas, quelques principes de bases doivent être respectés.

- Les piquets doivent être plantés dans la neige durcie
- Une inclinaison de 10° vers le sommet et 10° vers la piste est recommandée
- La jonction des filets doit être faite de manière à ce que le filet amont soit vers le centre de la piste
- L'efficacité d'un système de filet dépend des piquets qui retiennent le filet en amont du point d'impact. Au moins 40 mètres de filet sont nécessaires en amont du point d'impact pour que le système soit efficace.
- La distance entre deux lignes de filets doit être de deux mètres (longueur d'un piquet). Cependant dans les endroits exigus il faut les planter très près soit à une distance de 40 à 50 cm.
- Placer les lignes de filets pour ne pas faire de creux près des obstacles saillants. Voir l'illustration à droite.

- Les filets ne doivent pas servir de support pour les fils de chronométrage, les outils, les manteaux, etc.
- Ne pas laisser les spectateurs trop près des filets, au besoin installer un contrôle de foule. Lors d'un impact, le filet doit pouvoir s'étirer sans heurter les spectateurs.



Important : La tension des filets varie d'un manufacturier à l'autre. Par exemple les filets Barry doivent être légèrement relâchés tandis que les filets de marque Alpina doivent être tendus. Il y a également des différences dans la manière d'attacher les longueurs de filets les unes aux autres.

Souvenez-vous que pour chaque installation, il faut toujours suivre les instructions du fabricant et ne pas combiner les systèmes des différents fabricants.

3.2.5 L'arrivée

Une aire d'arrivée typique est illustrée à la figure 3.10.

La disposition de la ligne d'arrivée est montrée à la figure 3.11.

L'installation de l'équipement de chronométrage est montrée à la figure 3.12.

La préparation de l'aire d'arrivée est également très importante. L'aire de freinage doit être longue et la surface doit être bien damée mais lisse, le coureur arrivant à haute vitesse à la ligne d'arrivée.

Les piquets (maximum 2"x2" coupés à 50 %) sur lesquels sont fixés les appareils de chronométrage ou les bannières d'arrivée doivent être distants d'au minimum 10 mètres l'un de l'autre pour un SL, de 15m en GS, en SG et en DH et doivent être bien protégés. Des "*willy bags*" ou des sacs d'isolant ou de la paille défaite dans des sacs peuvent être utilisés pour la protection des skieurs. ***Les ballots de foin sont interdits***.

L'aire d'arrivée doit être clôturée pour protéger le coureur contre l'intrusion de spectateurs, de skieurs, d'animaux ou autres. Le tableau d'affichage doit être installé à un endroit tel qu'il n'y ait pas d'obstruction pour les coureurs qui terminent leur course. Il est à noter que les dernières portes sont installées de manière à diriger le coureur vers le centre de la ligne d'arrivée.

Les officiels postés à la ligne d'arrivée sont :

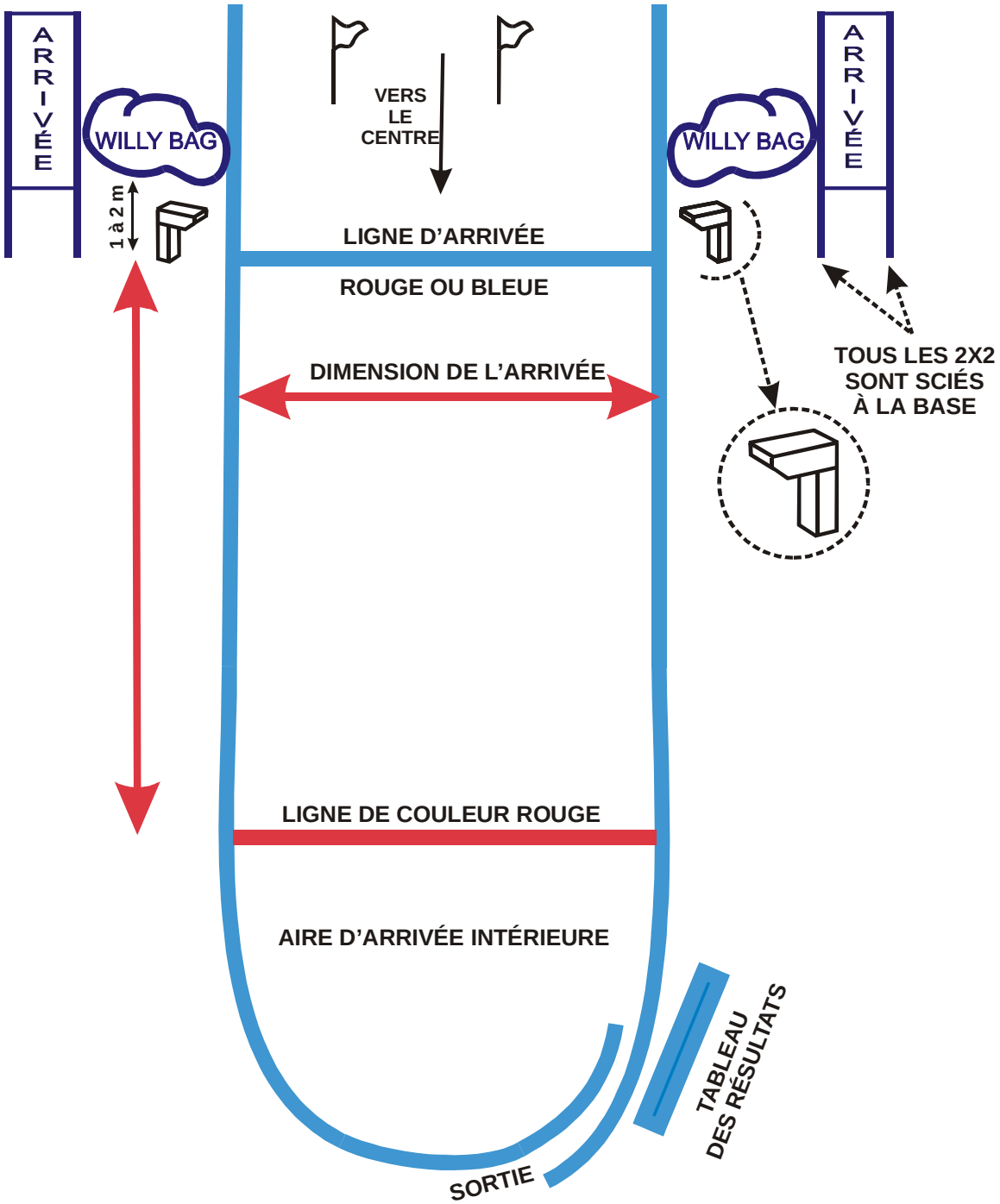
Chronométreur et adjoints :	ils sont responsables de l'enregistrement électronique du temps de passage de tous les coureurs;
Chronométreur manuel :	il enregistre l'heure précise de l'arrivée des concurrents. La façon de faire est décrite en détail à la section 4.4.5;
Responsable des dossards :	il récupère les dossards de chaque participant à la fin de la course;

Juge à l'arrivée :	▪ il se place dans l'aire d'arrivée, en aval de la ligne d'arrivée; ▪il s'assure que les concurrents passent la ligne d'arrivée selon les normes : sur 2 skis, 1 ski ou sans ski; ▪il s'assure que les concurrents ont une conduite sportive dans l'aire d'arrivée; ▪il note sur sa liste les coureurs ayant franchi la ligne d'arrivée; ▪il inscrit de façon claire et distincte les coureurs n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée (DNF); ▪il inscrit de façon claire et distincte les coureurs disqualifiés pour irrégularité lors du passage de la ligne d'arrivée (DSQ); ▪il peut disqualifier un concurrent ayant commis une irrégularité dans les dernières portes avant l'arrivée; ▪il reçoit les demandes de reprise de parcours (*rerun*); ▪il est en communication avec le Jury.
Préposé au tableau d'affichage :	il inscrit les temps officieux de chaque coureur sur le tableau d'affichage dès qu'ils sont connus.
Contrôleur de l'arrivée :	▪il surveille la section de l'aire d'arrivée à partie de la dernière porte; ▪Il surveille la conformité du passage de la ligne d'arrivée; ▪Il enregistre l'ordre d'arrivée de tous les coureurs qui complète la descente.

Toute l'installation de la ligne d'arrivée doit respecter un dégagement minimum selon le type d'épreuve.

Type d'épreuve	Largeur minimum (RIS article 615.2)
Descente	15m
Slalom	10m
Slalom géant	15m
Super géant	15m
Kombi enfant	15m
Ski cross	15m

FIGURE 3.10 – L'AIRE D'ARRIVÉE



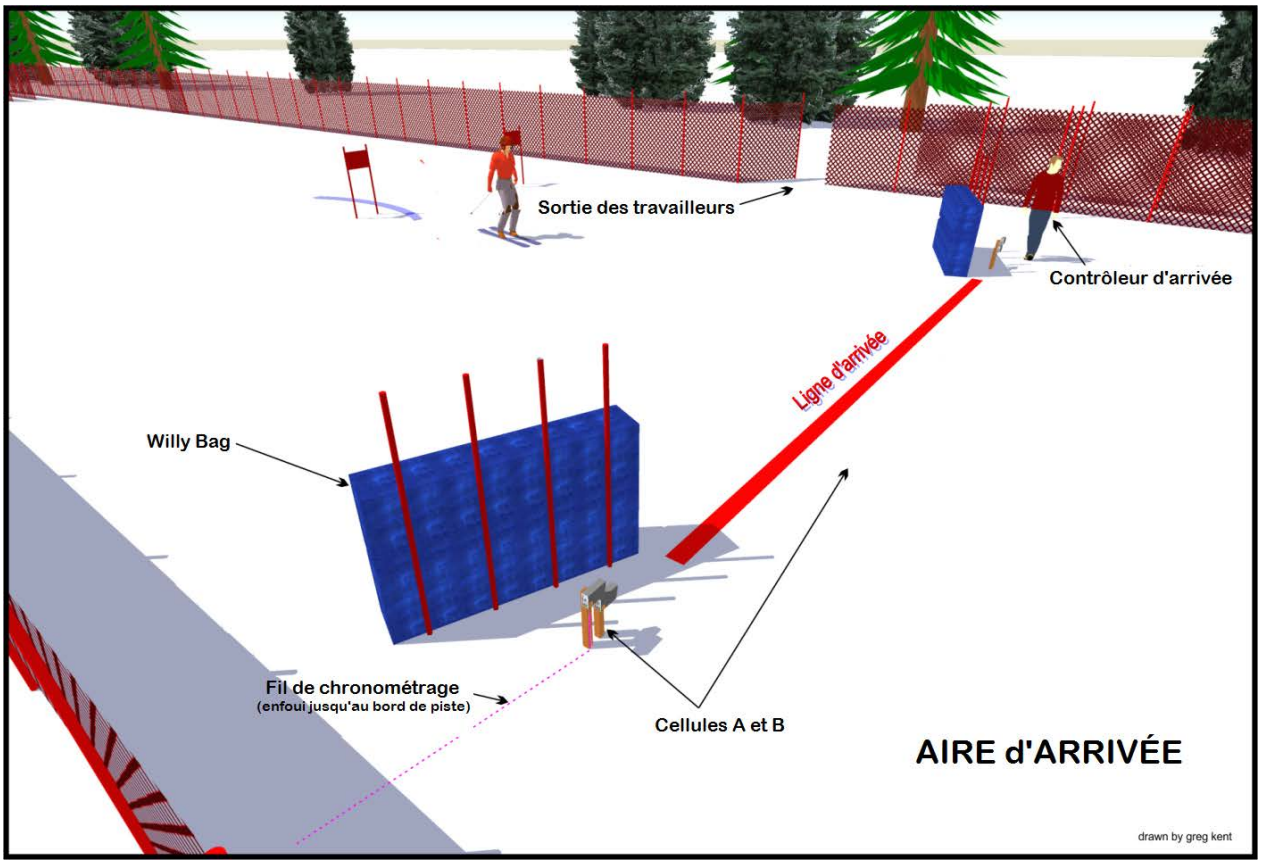
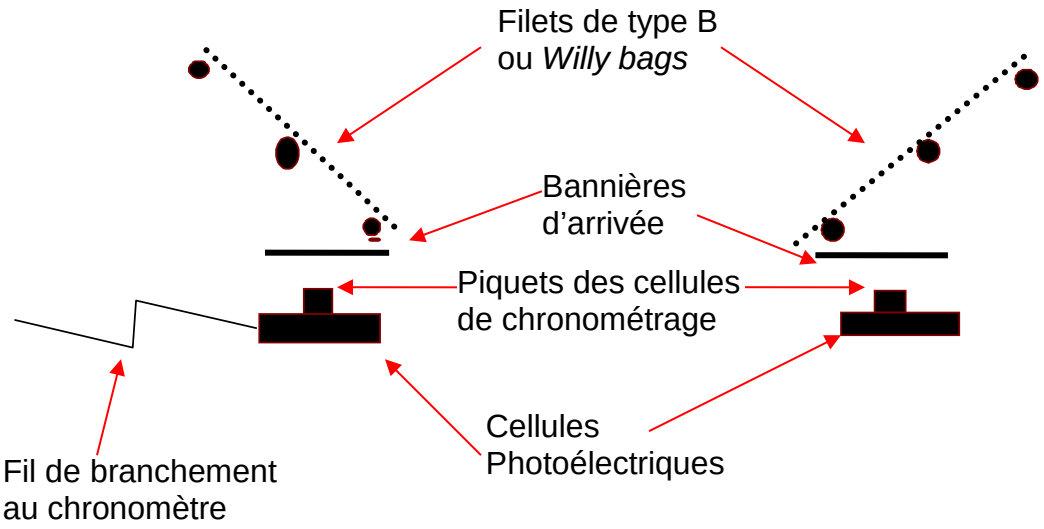


Figure 3.11 – AIRE d'ARRIVÉE

Figure 3.12 – Disposition de la ligne d'arrivée



L'installation des piquets pour l'équipement de chronométrage à l'arrivée doit respecter les règles suivantes :

1. Les piquets doivent être courts ou enfoncés dans la neige de telle sorte qu'ils aient seulement la taille nécessaire.
2. Les piquets doivent être partiellement sciés (au moins 50%) à la ligne de surface de la piste pour qu'il puisse rompre facilement lors d'un impact avec le skieur qui fait une chute à l'arrivée. L'encoche pratiquée doit être en amont du piquet. Voir la figure 3.12.
3. Un monticule de neige peut être placé en amont des piquets pour faire en sorte que le skieur puisse tomber sur la neige au lieu de frapper le piquet. Le monticule peut être incliné en biseau formant une petite rampe sur laquelle le skieur peut passer aisément.

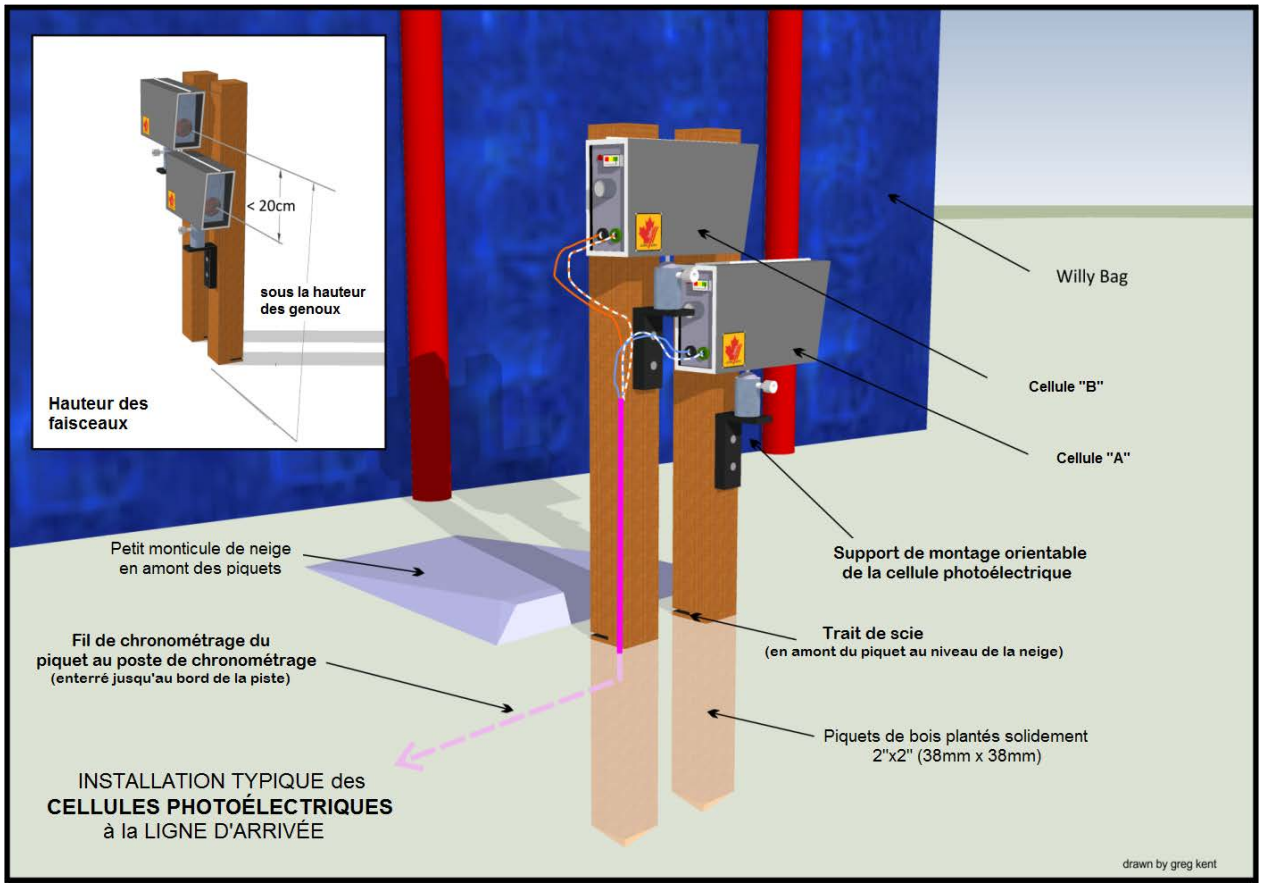


Figure 3.13 – Installation des piquets de chronométrage à l'arrivée

CHAPITRE 4
L'ORGANISATION D'UNE COURSE

4.1 LA PLANIFICATION D'UNE COURSE

Réaliser une épreuve de ski alpin exige du travail. Le niveau d'effort requis dépend cependant du niveau de compétition. Par ailleurs, la satisfaction retirée pour avoir participé à un succès rend l'effort méritoire.

Quels sont les éléments à considérer avant de décider de tenir une course ?

- Avez-vous une piste disponible pour le calibre de course que vous désirez organiser ?
- Est-ce que les conditions météorologiques (dans la mesure où elles sont prévisibles) permettront la tenue d'une course ?
- Avez-vous l'autorisation et la coopération des propriétaires de la station de ski ?
- Avez-vous le personnel nécessaire pour l'organisation, la préparation et la réalisation de cette course ?
- Avez-vous suffisamment d'équipement (piquets, fanions, filets, chronomètres, dossards, outils, etc.) ?

Si toutes ces réponses sont affirmatives, la prochaine étape consiste à identifier le président du comité d'organisation, puis à entreprendre l'organisation de l'événement.

4.2 LE COMITÉ D'ORGANISATION

Le nombre de personnes nécessaire à l'organisation et à la réalisation d'une course dépend naturellement du niveau de l'épreuve à tenir. Une course majeure telle une Coupe du Monde nécessite des centaines de bénévoles, mais une épreuve de division peut être bien faite avec 40 à 50 bénévoles.

Les tâches principales des officiels sont décrites ci-dessous. Elles seront revues en détail au fur et à mesure que seront présentés les divers aspects de l'organisation d'une course.

Président du Comité d'organisation :	Dirige tous les comités ou groupes de travail non techniques de l'organisation jusqu'à la fin de la course.
Directeur d'épreuve :	Responsable de la sécurité et de tous les aspects techniques de la course.
Chef de l'administration (Secrétaire d'épreuve) **:**	Responsable de tous les dossiers, du tirage au sort, de l'enregistrement des coureurs, des dossards, de la préparation des procès-verbaux et de la production des résultats.
Chef de piste :	Supervise les activités sur la piste telles la préparation et l'entretien de la piste, le traçage, le marquage des portes, la mise en place des fanions, le démantèlement du parcours, etc.

Chef du chronométrage et des calculs :	Supervise tous les systèmes de chronométrage (électriques, manuels, etc.), les communications et les calculs, planifie et installe les systèmes de chronométrage et de communication, contrôle les chronométreurs, le starter, les informateurs en piste, etc.
Chef des juges de portes :	Organise et supervise les juges de portes, s'assure de la numérotation des portes.
Responsable de l'équipement :	Responsable de fournir tout le matériel nécessaire pour la préparation et la réalisation de la course.
Chef du service de sécurité :	Responsable du contrôle de la foule, des skieurs récréatifs et de l'organisation des premiers soins.
Chef du service d'ordre :	S'assure du contrôle des spectateurs, des skieurs récréatifs et des services de premiers soins.

4.3 ORGANISATION PRÉALABLE À LA COURSE

4.3.1 L'avis de course

La publication d'un avis de course est nécessaire pour tous les événements où des compétiteurs venant de l'extérieur du club hôte sont invités. Cet avis peut être aussi simple qu'un appel téléphonique aux autres clubs ou il peut être très formel et détaillé pour une course plus importante (RIS, art. 213, 215). Le(a) secrétaire d'épreuve est responsable de la préparation de cet avis. Il doit être distribué au moins trois semaines avant l'événement.

Aujourd'hui, la plupart des avis de courses sont publiés sur le site Web de l'organisme.

Dans tous les cas, il y a certaines informations élémentaires à inclure. Quelle que soit la façon de faire, vous devez informer tous les intéressés des éléments suivants :

a) Nom, date et lieu de l'événement;

b) Lieu et heure d'enregistrement;

c) Nombre de compétiteurs, en précisant les qualifications ou les restrictions à l'admissibilité des concurrents;

d) L'information pertinente concernant :
   i) Horaire de l'événement et lieu de rassemblement,
   ii) Heure de départ,
   iii) Règlements particuliers;

e) Les frais de participation;

f) Le prix des billets de remontée, la gratuité ou non pour les entraîneurs;

g) Lieu et heure de la réunion des chefs d'équipe ou entraîneurs et tirage au sort;

h) Procédure d'inscriptions et date limite (de 24 à 48 heures avant la première réunion des chefs d'équipe);

i) Site du secrétariat de course;

j) Noms et numéros de téléphone des personnes à contacter.

4.3.2 Réunion des chefs d'équipes et tirage au sort

La réunion des chefs d'équipes (*coach meeting*) donne un premier aperçu de l'organisation et du déroulement de l'épreuve. Quel que soit le formalisme employé, cette rencontre est un outil de communication important et essentiel pour tout événement bien organisé. L'endroit et l'heure ont été publiés sur l'avis de course. L'ordre du jour doit être préparé par le directeur d'épreuve et accepté par le DT. Les sujets à inclure comprennent : le paiement des inscriptions, la remise des billets de remontée, la nomination de l'arbitre (jury), le choix des traceurs et le tirage au sort.

La réunion et le tirage au sort sont des procédures utilisées pour déterminer l'ordre de départ des concurrents. L'objectif est de permettre aux skieurs de même force de concourir dans des conditions quasi identiques de température ou de parcours, afin que l'épreuve soit équitable.

Le type de course détermine la méthode de regroupement et de tirage, mais les principes demeurent toujours les mêmes. Les coureurs sont groupés puis tirés au sort à l'intérieur du groupe. Dans sa forme la plus simple, on mélange les cartes où sont inscrits les noms des coureurs, puis on les tire une à une.

Pour une course officielle, les concurrents sont classés selon leurs points courants, c'est-à-dire les points utilisés pour cette course particulière, soit les points canadiens ou les points FIS. Les 15 premiers (ou 30 éventuellement) sont tirés au sort ; les autres sont placés dans l'ordre croissant de leurs points. Les ex-aequo et ceux qui n'ont pas de points sont également tirés au hasard en fin de liste.

La procédure de tirage peut être plus ou moins complexe, mais la méthode la plus simple, par utilisation d'une procédure aléatoire sur ordinateur, assure un tirage au sort honnête et est suffisante pour les courses régionales ou de club et est de plus en plus utilisée lors des courses FIS.

4.3.3 Distribution des dossards

Lorsque applicable, la distribution des dossards est faite après le tirage au sort. Pour les courses du niveau de la division, cette distribution a lieu le matin de la course en même temps que la perception des frais de remontées mécaniques. En même temps, une liste de départ est également remise aux entraîneurs.

4.4 FONCTIONS DES OFFICIELS DE COURSE

À la section 4.2, les diverses personnes nécessaires pour mener la course ont été identifiées, en précisant que le nombre peut varier considérablement avec le calibre de la course.

En gardant à l'esprit cette prémisse, il est possible de regarder les fonctions des officiels de course en se rappelant que plusieurs de ces fonctions peuvent être combinées dans une petite course, mais que toutes les responsabilités doivent être assumées.

4.4.1 Directeur d'épreuve / Président du Comité d'organisation

Pour une course provinciale (de division), ces deux fonctions sont fusionnées. Les qualités de leader du directeur d'épreuve (DE) sont son habileté à choisir avec sagesse les chefs des sous-comités et d'obtenir de chacun un effort maximal. Le rôle du président est de diriger tous les comités (autre que le COC) dès leur formation jusqu'à la fin de l'événement.

Lorsque les deux fonctions sont fusionnées, le directeur d'épreuve doit, en plus, bien connaître les aspects techniques afin d'être en mesure de fournir les conseils nécessaires pour toutes les opérations techniques de la course. De plus, il doit être un bon organisateur capable d'obtenir le meilleur rendement de son comité d'organisation.

Le directeur d'épreuve est la personne qui dirige et contrôle tout le travail technique de tous les officiels et qui préside les réunions portant sur les aspects techniques. Il est responsable des services médicaux et du service d'ordre. Lors d'une épreuve d'importance, il y aura en général un responsable du service d'ordre pour s'occuper du contrôle de la foule et de la circulation à proximité de l'aire de l'épreuve. En somme, le directeur d'épreuve est responsable de toutes les tâches pour lesquelles il n'y a pas de responsable désigné spécifiquement et celles non réparties spécifiquement à d'autres responsables.

Le DE est également membre du jury et travaille conjointement avec le DT et les autres membres du jury.

4.4.2 Responsable de la qualité de l'événement

En collaboration avec la direction de la station de ski et du responsable des communications, cette personne veillera à :

a) Déterminer les dates des épreuves avec la station, communiquer les règles locales et superviser les activités des compétiteurs au chalet de la station er dans les aires publiques hors de la compétition ;

b) Assurer la logistique d'obtention des billets de remontée et l'installation du matériel publicitaire ;

c) Organiser les relations publiques, un endroit pour la presse, fournir les résultats aux médias et préparer la cérémonie de remise des médailles.

4.4.2 Chef de piste

Le chef de piste doit avoir de bonnes connaissances techniques, doit bien connaître les règlements et les exigences propres à un parcours, parce qu'il sera responsable de tous les éléments clés qui influenceront le résultat de la course et les conditions auxquelles seront soumis les coureurs.

Il doit donc être familier avec les conditions d'enneigement de la piste utilisée et posséder suffisamment d'expérience et de connaissances pour prendre les bonnes décisions dans des conditions d'enneigement insuffisant ou des mauvaises conditions météorologiques.

Il est responsable de la préparation du parcours et de son entretien pendant la course. Il doit donc être bien assisté dans cette tâche. Il doit fournir l'assistance nécessaire au traceur, ceci incluant des aides et tout le matériel nécessaire afin d'être efficace. Il doit fournir tout le matériel nécessaire au marquage des piquets et à leur numérotation.

Il doit également s'occuper de la préparation des aires de départ et d'arrivée, incluant le portillon de départ et le corral d'arrivée.

Le chef de piste doit s'assurer que son équipe est bien rodée et doit contrôler les arrêts de course. Il peut former des équipes stationnaires en piste ou des équipes mobiles.

4.4.3 Responsable de l'équipement

Pour les épreuves de haut niveau, on désigne une personne à cette tâche. Pour les courses régionales, ses fonctions peuvent être réparties entre les différents chefs. Une liste complète d'équipement est utile pour assurer la répartition adéquate sur l'ensemble du parcours.

Les équipements en inventaire sont : Piquets articulés, piquets de bambou, fanions, colorant, étiquette de numéros de portes, radios, filets et piquets de protection, pelles, clôture de contrôle, râteaux, produit de durcissement (urée, sel), perceuses, mèches, clés pour piquets, coins de bois, tableau d'affichage, équipement pour les juges de porte et parfois même l'équipement pour le secrétariat et le chronométrage.

4.4.4 Ouvreurs de piste

Le comité organisateur a le devoir de fournir au moins trois ouvreurs de piste. Avant le début de la course, des ouvreurs de piste doivent passer dans le parcours. Il s'agit de skieurs capables d'effectuer le parcours à la vitesse de la course. Ils déterminent la ligne et fournissent aux officiels de l'information sur les conditions du parcours. Les ouvreurs doivent faire une reconnaissance du parcours comme les coureurs. Il est très important qu'un nombre suffisant d'ouvreurs de piste de compétence adéquate avec le niveau de compétition, afin qu'ils précèdent les coureurs dans le parcours.

Les ouvreurs de piste permettent à tout le personnel en piste de procéder aux ultimes vérifications et ajustements avant la course. Les ouvreurs doivent être membres en règle de ACA ou détenir une carte FIS.

4.4.5 Personnel au chronométrage et au départ

Le personnel au départ et à l'arrivée travaille en équipe afin d'effectuer le départ et enregistrer un temps pour chaque coureur. Il y a plusieurs possibilités quant à l'équipement et au personnel disponible, des détails supplémentaires suivent.

En tout temps, le préposé au départ (*starter*) est responsable du départ en règle des coureurs. L'assistant-starter doit, pour sa part, faire en sorte que les coureurs se présentent au départ à temps et dans la bonne séquence.

Lorsque le chronométrage est prêt pour le prochain coureur, le starter avise le coureur et donne l'ordre de départ.

1. Chronométrage électrique ou électronique

Un équipement de chronométrage est une nécessité, d'ailleurs il est obligatoire pour toutes les courses comptant pour des points. Pour les courses FIS et pour certaines courses de championnat inscrites au calendrier, l'ensemble de l'équipement de chronométrage électronique doit être doublé. Plusieurs fabricants offrent de l'équipement de chronométrage, parmi eux il faut choisir les modèles homologués par la FIS. La plupart de ces systèmes utilisent deux paires de fils qui relient le portillon de départ au poste de chronométrage placé en vue de la ligne d'arrivée. Une paire de fils transmet les impulsions de la baguette de départ et la seconde paire est utilisée pour la communication entre le chronométreur et le starter.

Le principe de chronométrage est le même. Le starter donne le signal de départ ; puis lorsque le compétiteur ouvre le portillon, la baguette transmet une impulsion au chronomètre qui enregistre l'heure de départ. Lorsque le coureur franchit la ligne d'arrivée, il coupe le faisceau des cellules photo-

électriques et le chronomètre enregistre l'heure d'arrivée et, généralement, calcule le temps net en calculant l'écart. Le temps net est affiché et imprimé.

Les appareils modernes de chronométrage sont sophistiqués et sont des micro-ordinateurs spécialisés qui effectuent tous les calculs pour l'opérateur. Malgré cela, assurer le suivi des coureurs au départ et à l'arrivée, enregistrer les absences (DNS) et les abandons (DNF) et attester l'enregistrement précis de toutes les heures de départ et d'arrivée exigent, de la part de l'opérateur, expérience et habileté.

L'équipement de chronométrage est utilisé dans un environnement difficile où chaque course apporte son lot d'occasions pour des pannes. Il est par conséquent probable que le système électronique manque une ou plusieurs impulsions et par le fait même les temps d'un ou des coureurs. C'est pour éviter ce genre de situation et pour éviter les reprises de parcours que le chronométrage manuel est obligatoire.

Pour chronométrer manuellement, on utilise des chronomètres synchronisés pour noter les heures de départ et d'arrivée de la manière décrite plus loin. Lorsqu'une impulsion électrique est manquée, on a recours aux temps manuels pour calculer le temps équivalent électronique (TÉÉ) du coureur. Par conséquent, il est très important que la disponibilité des temps manuels soit vérifiée à chaque fois qu'un temps électrique est manqué. Sinon ce sera complexe et gênant de constater après coup que faute de temps manuels, un temps manque dans les résultats.

2. Chronométrage manuel à l'heure du jour

Le chronométrage manuel est obligatoire pour toutes courses à points et est utilisé en tant que plan de relève en cas de défaillance du système de chronométrage électrique.

Les chronomètres utilisés doivent permettre de dissocier le temps continu et le temps du coureur (fonction s*plit*). Ainsi, lorsque le chronomètre est actionné, l'affichage demeure statique afin de permettre la lecture de l'heure mais la montre interne continue à fonctionner, et lorsque le bouton de déclenchement est pressé à nouveau, il indique l'heure de ce dernier déclenchement.

L'utilisation de cette méthode exige au préalable que les chronométreurs manuels au départ et à l'arrivée fassent démarrer leurs chronomètres simultanément et ce, environ 30 minutes avant le début de la course. Le chronométreur au départ presse le bouton de déclenchement à chaque fois qu'un coureur part et note l'heure du départ. Lorsque le coureur franchit la ligne d'arrivée, le chronométreur à l'arrivée déclenche son chronomètre et note l'heure d'arrivée. La différence entre les deux lectures est le temps qu'a pris le coureur pour franchir le parcours. Les temps sont notés sur un formulaire prévu à cette fin.

Les temps manuels sont notés en centième de seconde, même si certains chronomètres affichent des millièmes de secondes (la dernière décimale étant tronquée).

Voici un exemple de calcul :	Heure à l'arrivée :	10:01:48,01
	Heure au départ :	10:01:01,69
	Temps de parcours :	46,32

Quelques éléments clés à noter.

Il est nécessaire de fournir deux chronomètres au départ et deux à l'arrivée. Advenant qu'un chronomètre ait des problèmes, le chronométreur pourra immédiatement utiliser l'autre chrono en sa possession. Les quatre chronomètres sont synchronisés avant le départ de la course. Pour ce faire, on actionne les 4 boutons simultanément, on attend de 30 à 60 secondes puis on actionne le bouton 'SPLIT' sur les 4 chronos à la fois pour vérifier si les temps sont synchronisés de façon acceptable.

Assurez-vous d'identifier les paires des chronomètres dont la synchronisation est la meilleure. Identifiez chacune des paires et confiez un chrono de chaque paire à chaque chronométreur manuel. Lorsque les chronométreurs sont en place, assurez-vous que les deux utilisent les appareils de la même paire soit l'une (A) soit l'autre (B) au départ et à l'arrivée.

On doit refaire cette synchronisation avant le début de la deuxième manche. Comme vérification supplémentaire, on peut également valider occasionnellement que les deux chronomètres au départ et les deux à l'arrivée sont toujours synchronisés.

Les chronométreurs doivent également s'assurer d'être aussi réguliers et constants que possible quant au moment où ils actionnent le bouton du chronomètre. Le déclenchement doit être fait, le plus possible, au même point de repère.

Le personnel et les fonctions présentés dans cette section sont sous la responsabilité du chef du chronométrage et des calculs. Il est responsable de la coordination du personnel au départ et à l'arrivée, incluant le chronométrage, les calculs et le tableau d'affichage.

4.4.6 Chef de l'administration (Secrétaire d'épreuve)

L'organisation d'une course exige un travail administratif considérable, dont la plus grande partie est effectuée par le chef de l'administration ou secrétaire d'épreuve. Cette personne est responsable d'envoyer l'avis de course, de produire les procès-verbaux des réunions du Comité d'organisation et du jury, le procès-verbal de la réunion des chefs d'équipes (ou entraîneurs), de gérer toute la correspondance, préparer la mise en place (cartons ou projecteur) pour le tirage au sort, l'enregistrement des coureurs, la perception des frais de course, la préparation des listes de départ, la distribution des dossards, etc.

Le secrétaire d'épreuve est également responsable de la préparation et de la distribution des résultats.

Il s'agit d'une lourde tâche nécessitant un bon sens de l'organisation et une bonne connaissance des divers aspects de l'organisation d'une course.

Le rôle et les responsabilités d'un secrétaire d'épreuve sont expliqués en détail au cours de la formation de niveau 2.

4.4.7 Juges de portes et chef des juges de portes

Le chef des juges de portes est responsable de recruter un nombre suffisant de bénévoles, de les former si nécessaire, de les organiser et de les contrôler durant la course. Pour ce faire, le chef des juges de portes doit très bien connaître le déroulement d'une course. Il doit assigner à chacun des portes à surveiller et s'assurer que chaque juge soit posté au meilleur endroit sur la piste pour effectuer sa tâche en toute sécurité.

Chaque juge de portes doit être bien identifié. Il doit avoir en sa possession tous le matériel nécessaire à l'exécution de sa tâche : plaque rigide avec protection contre les intempéries, carte de juge de portes et 2 crayons à la mine. Les instructions utiles doivent être résumées sur un aide-mémoire inclus dans le tablier à pochettes multiples fourni aux juges de portes.

Durant le déroulement de l'épreuve, le chef des juges de portes doit s'assurer que les membres de son équipe effectuent leur tâche efficacement. Il doit également s'assurer de leur confort.

Les juges de portes sont les officiels le plus importants durant l'épreuve et la qualité de leur travail assure le succès de l'événement. Tout en appliquant les instructions du jury, c'est le juge de portes qui décide du passage correct ou non des portes par les concurrents. Il doit rendre un jugement de façon claire et impartiale. Cependant, lorsqu'il y a doute, il doit laisser la chance au coureur. S'il y a faute de passage, le coureur est disqualifié.

Le juge de portes peut consulter ses collègues des portes adjacentes pour confirmer ses observations. Il a également le pouvoir de demander par l'intermédiaire d'un membre du jury d'interrompre la course temporairement pour vérifier les traces d'un skieur sur la piste.

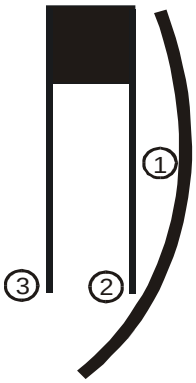
Qu'est-ce que le passage correct des portes ? (RIS art. 661.4.1) *Une porte est correctement passée lorsque les spatules des deux skis et les deux pieds du concurrent ont franchi la ligne de porte. Lorsqu'un concurrent perd un ski, sans sa faute, c'est-à-dire sans avoir enfourché un piquet, la spatule du ski restant et les deux pieds doivent avoir franchi la ligne de porte*.

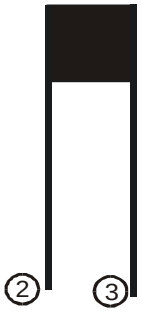
Cette règle est également valable lorsque le coureur doit remonter dans la porte.

Pour les portes de GS et de Super-G, où la porte est délimitée par deux piquets reliés par un fanion de chaque côté, la ligne de porte est celle qui relie les deux piquets intérieurs à la surface de la neige.

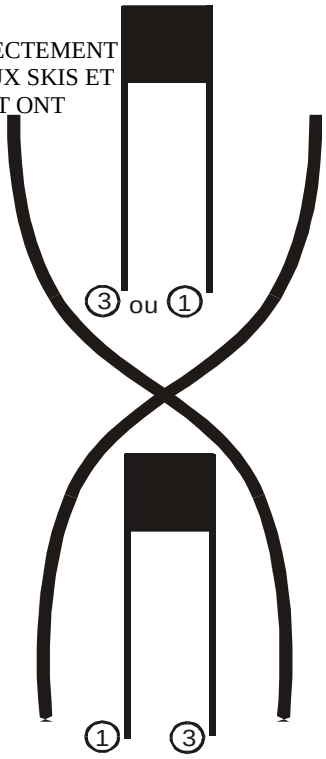
Les illustrations qui suivent, montrent diverses situations où le passage est correct.

1- Piquet pivot de virage
2- Piquet intérieur
3- Piquet extérieur



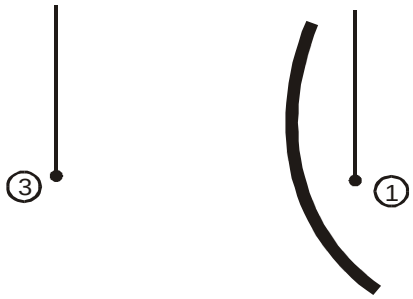


UNE PORTE EST FRANCHIE CORRECTEMENT LORSQUE LES SPATULES DES DEUX SKIS ET LES DEUX PIEDS DU CONCURRENT ONT FRANCHI LA LIGNE DE LA PORTE.



LA LIGNE DE PORTE EN DESCENTE, EN SLALOM GÉANT ET EN SUPER GÉANT, OÙ UNE PORTE EST CONSTITUÉE DE DEUX PAIRES DE PIQUETS MUNIES D'UN FANION, EST LA LIGNE IMAGINAIRE LA PLUS COURTE ENTRE LES DEUX PIQUETS INTÉRIEURS. EX 2 ET 2.

EN SL AVEC PIQUET EXTÉRIEUR, LA LIGNE DE PORTE EST LA LIGNE IMAGINAIRE ENTRE LE PIOUET PIVOT DU VIRAGE ET LE PIOUET

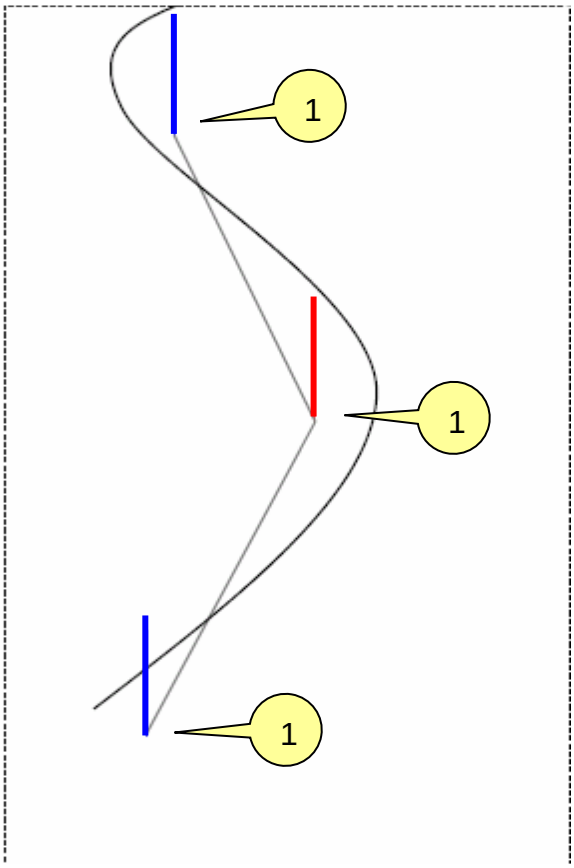


Toutes les portes dotées d'un piquet extérieur doivent être numérotées sur le piquet extérieur.

Porte de slalom sans piquet extérieur :

Sur ce type de parcours, une porte est passée lorsque les deux spatules des skis et les deux bottes du skieur contourne le piquet du même côté en suivant la ligne naturelle du parcours.

Piquet pivot 1



Pour un parcours SL ou GS, la ligne à franchir est la ligne droite imaginaire qui relie le pivot de la porte au pivot de la porte précédente.

Dans ces types de parcours, les deux spatules et les deux bottes doivent passer du même côté du pivot selon la ligne naturelle du tracé. Cette règle s'applique également lorsqu'un coureur doit remonter une porte où il doit remonter jusqu'au-dessus de la ligne horizontale marquée par le pivot dans le plan de la pente.

Les portes sans piquet extérieur doivent être numérotées sur le pivot.

Advenant qu'un coureur arrache un piquet en négociant un virage, ces deux spatules et ses deux pieds doivent franchir la ligne imaginaire entre l'endroit marqué de colorant où le piquet était planté. De même si le coureur a perdu un ski, la spatule du ski restant et les deux pieds du coureur doivent franchir la ligne au bon endroit. Dans de telle situation, c'est la marque de colorant qui sert de référence pour le juge.

Tous les emplacements des pivots doivent être marqués sur la neige par un colorant.

Enfourcher un piquet ou la marque d'un piquet arraché entraîne la disqualification du coureur.

Dans la mesure où le coureur franchit la ligne imaginaire avec ses deux bottes et les spatules de ses deux skis, son passage est correct même s'il :

a) arrache un ou les deux piquets de la porte ;

b) glisse sur le piquet avec une autre partie de son corps que ses pieds ;

c) perd temporairement (accidentellement) un ou ses deux skis ;

d) remonte vers une porte et franchit la ligne des piquets en sens contraire ;

e) franchit les portes dans le désordre.

Des exemples de passages corrects et de passages incorrects (en présence de piquets extérieurs) sont illustrés aux pages suivantes.

NOTE : Remonter le parcours est permis en SL seulement. En GS, SG, DH, un athlète qui s'arrête complètement ne peut pas reprendre le parcours.

614.2.3 *Interdiction pour un compétiteur de continuer son parcours après l'avoir stoppé*
Si un compétiteur s'arrête totalement (par ex. après une chute), il ne doit en aucun cas continuer sa course dans les portes qui précèdent ou celles qui suivent. Cette interdiction est valable dans toutes les épreuves qui comportent un intervalle fixe de départ (DH, SG, GS). Seul le SL est excepté (art. 661.4.1), dans la mesure où, par cette manœuvre, le compétiteur :
- Ne gêne pas le compétiteur suivant ou
- s'il n'a pas été déjà dépassé par le compétiteur suivant.

628.8 [*Infraction*] continue sa course après avoir manqué une porte ou après un arrêt complet ou a enfreint la règle concernant la perte d'un ski (art. 614.2.2, 614.2.3, 614.2.4).

661.4.1 Une porte est correctement passée lorsque les spatules des deux skis et les deux pieds du concurrent ont franchi la ligne de porte. Dans le cas où un compétiteur perd un ski sans commettre de faute de franchissement de la porte, par ex. sans enfourchage de piquet, sa spatule du ski restant et ses deux pieds doivent avoir franchi la ligne de porte. Cette règle est également valable lorsque le coureur doit remonter dans la porte (art. 614.2.3).

804.3 [*Slalom à piquet unique*] En l'absence de piquet extérieur, les deux pieds et les deux spatules des skis du compétiteur doivent avoir contourné le piquet pivot du même côté, déterminé par la ligne de course normale du slalom. Dans le cas où un compétiteur perd un ski sans commettre de faute de franchissement de la porte par ex. sans enfourchage de piquet, sa spatule du ski restant et ses deux pieds doivent satisfaire aux exigences décrites ci-dessus. Si celui-ci ne l'a pas franchi correctement, il doit alors remonter la pente et passer autour du piquet pivot manqué. L'article 661.4.1 s'applique pour le franchissement des portes à deux piquets (pour la première, la dernière porte, les bananes et les combinaisons de portes verticales).

904.3 [*Slalom géant à porte unique*] En l'absence de piquet extérieur, les deux pieds et les deux spatules des skis du compétiteur doivent avoir contourné le piquet pivot du même côté, déterminé par la ligne de course normale du slalom géant matérialisée par la ligne imaginaire qui relie chaque piquet pivot. Dans le cas où un compétiteur perd un ski sans commettre de faute de franchissement de la porte par ex. sans enfourchage de piquet, sa spatule du ski restant et ses deux pieds doivent satisfaire aux exigences décrites ci-dessus. L'article 661.4.1 s'applique pour le franchissement des portes à deux piquets (pour la première, la dernière porte, les bananes et les combinaisons de portes verticales).

FIGURE 4.5 a - EXEMPLES DE PASSAGES CORRECTS

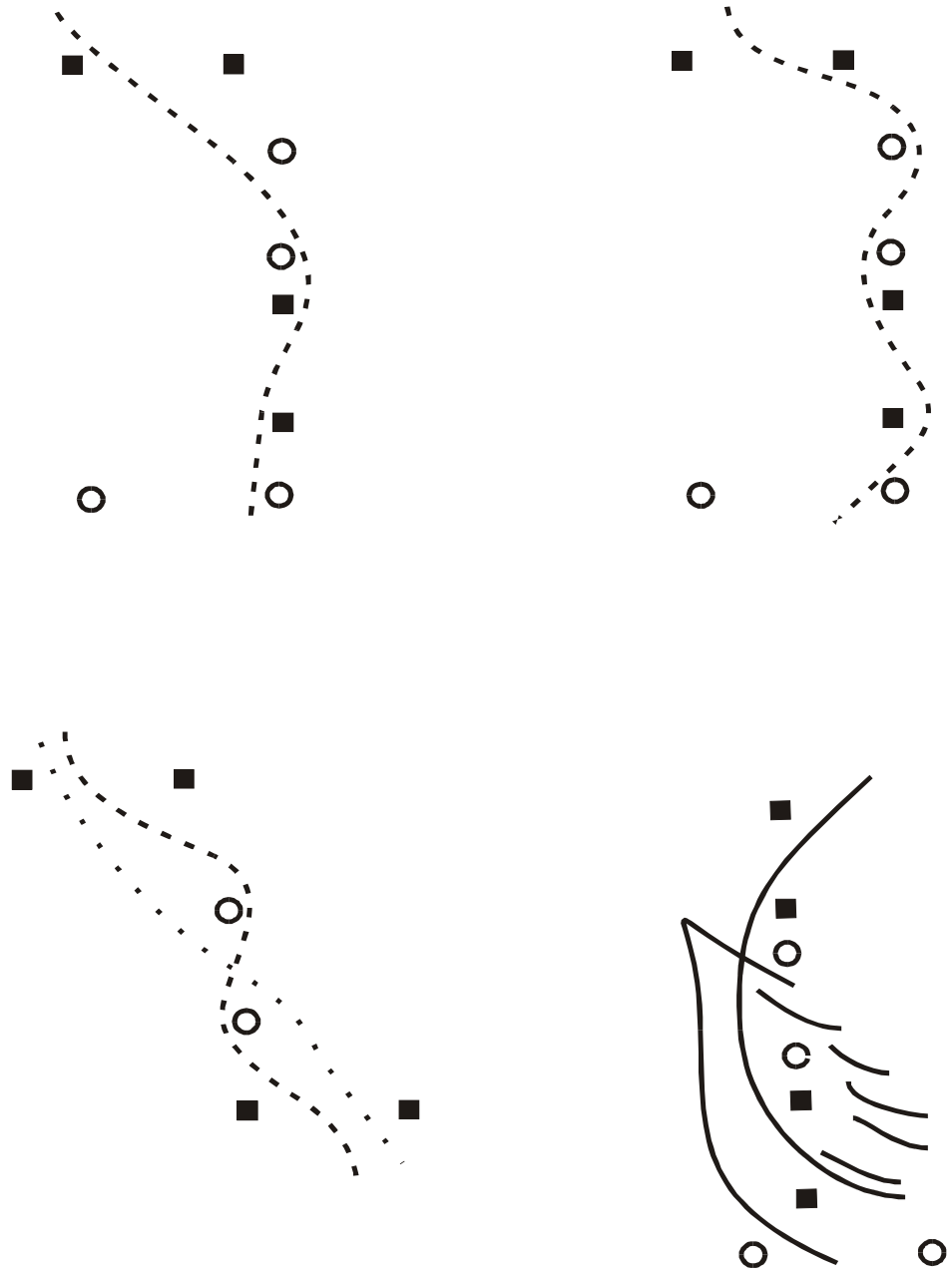


FIGURE 4.5 b - EXEMPLES DE PASSAGES CORRECTS OU INCORRECTS

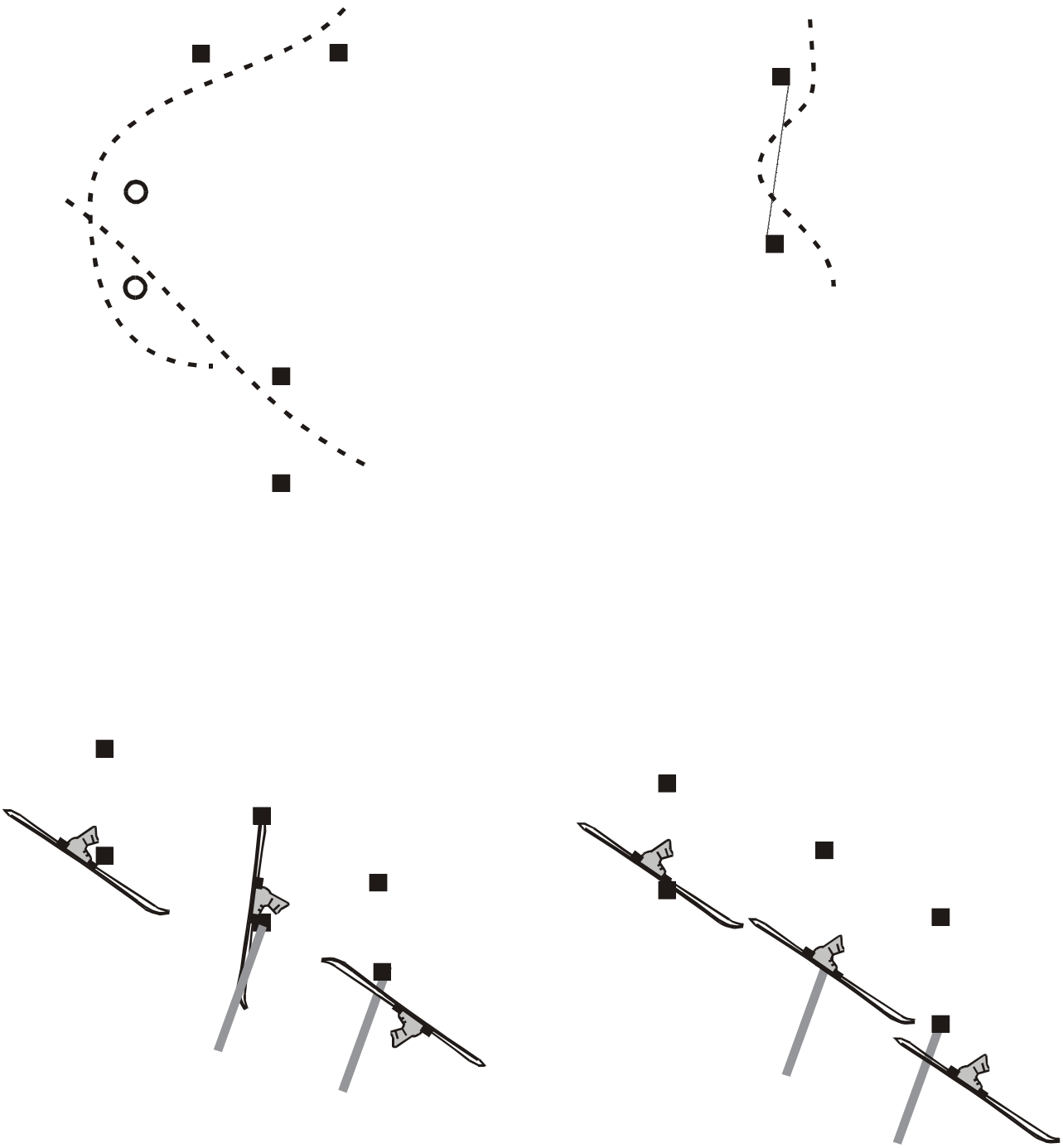
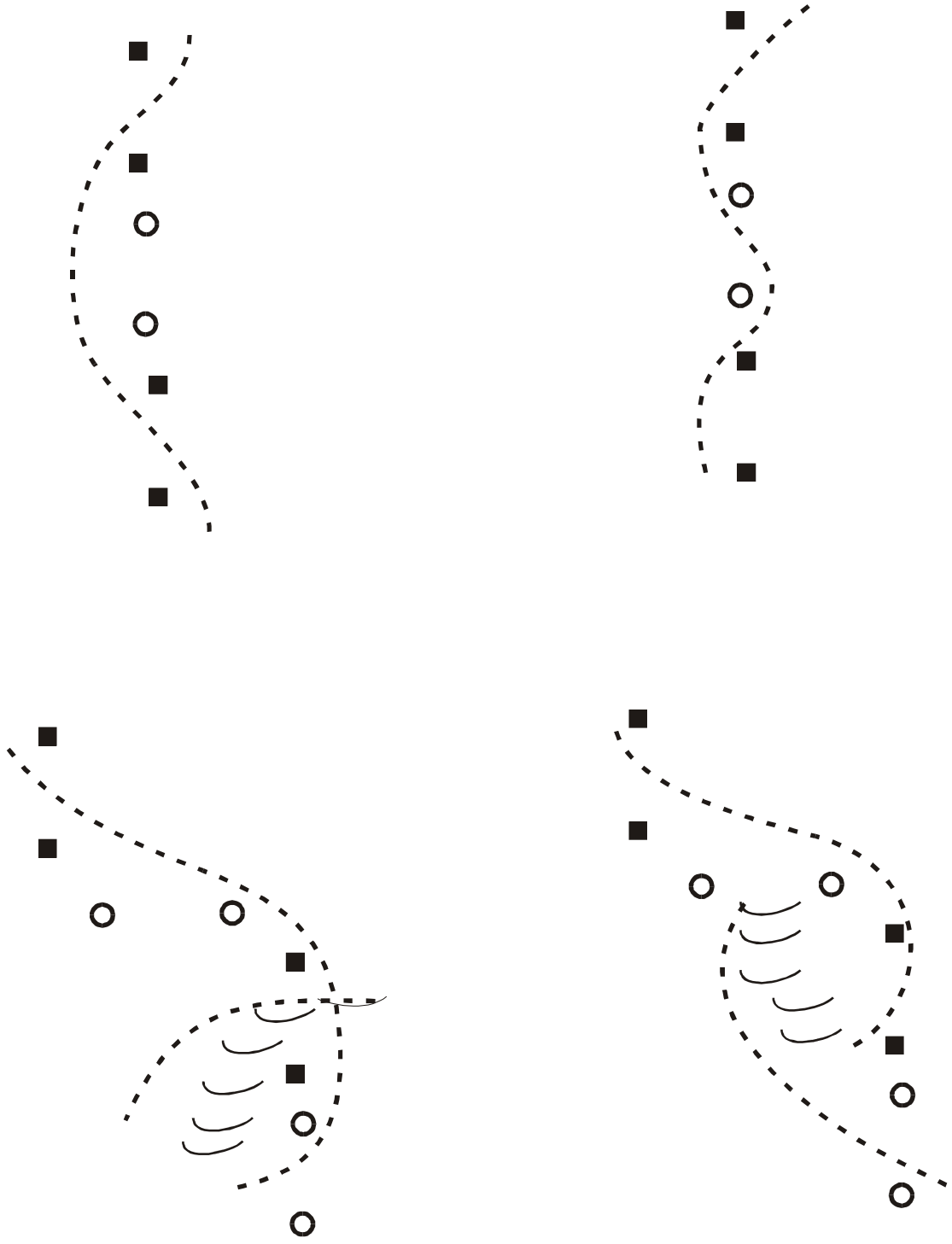


FIGURE 4.5 c - EXEMPLES DE PASSAGES INCORRECTS



Un coureur ayant commis une faute de passage ou ayant chuté peut demander au juge de portes s'il a, ou non, commis une faute qui le disqualifie. Le gardien doit répondre clairement et fermement s'il y a eu faute ou non. Le coureur est entièrement responsable de l'incident et à cet égard, il ne peut, en aucun cas, blâmer le juge de porte.

À chaque manche, le juge de portes doit remplir une carte avec beaucoup de rigueur et de précision. Les informations suivantes doivent s'y retrouver en en-tête :

a) le nom du juge de portes ;
b) le numéro des portes dont il est responsable ;
c) l'identification de la manche (1 ou 2), hommes ou femmes ;
d) la date de l'événement.

Afin d'agir avec efficacité et diligence, le juge de portes doit, dès son arrivée à sa zone de travail sur la piste, dessiner dans les espaces prévus à cette fin la portion de parcours qu'il a à surveiller, en prenant soin d'identifier clairement sa position, le numéro des portes et leurs couleurs.

{Petit truc : utilisez des Ronds «○» pour les piquets Rouges et des Blocs «□» pour les piquets Bleus}

Ainsi, au moment où un coureur commet une faute de passage de porte (ou du marquage d'une porte), le juge de portes n'a qu'à inscrire, selon les directives de l'Art. 661.4 du RIS, incluant :

a) le numéro du coureur,
b) le numéro de la porte, et
c) illustrer la faute commise sur le dessin déjà tracé.

Le juge de porte doit également observer que le coureur ne reçoit **aucune aide extérieure** de quelque nature que ce soit sous peine de **disqualification**.

Un exemple de carte, recto et verso, est montré aux pages 4-16 et 4-17 (figure 4.6). Notez qu'il existe plusieurs modèles de formulaires pour les gardiens de portes, mais pour la Fédération québécoise de ski alpin (SQA), ce modèle est généralement utilisé.

À la lecture de la carte par l'arbitre ou les autres membres du jury, la raison de la disqualification doit être évidente. Durant la course, le juge de portes ne doit pas discuter des disqualifications avec qui que ce soit à l'exception du chef des juges de portes ou d'un membre du jury. Le juge de portes qui a noté une disqualification, doit demeurer disponible pour rencontrer le jury jusqu'à la fin de la période de protestation, à la fin de la manche.

FIGURE 4.6 – CARTE DE JUGE DE PORTES (alpin)

CONSIGNES POUR LES JUGES DE PORTES

1. À votre arrivée à la porte ou aux portes qui vous sont désignées, veuillez enlever vos skis et les poser au sol parallèle aux filets de sécurité de la piste et loin de toute zone de dérapage.
2. Placez-vous où vous pourrez le mieux voir toutes vos portes tout en maintenant une position de sécurité maximale. Vous pouvez être aidé pour cette tâche par votre Chef de section, Chef des juges de portes ou le délégué technique.
3. Remplissez le recto de la carte puis faites immédiatement un dessin de vos portes assignées. Dessinez le symbole ⊗ afin d'indiquer votre position. Représentez toutes les portes bleues par un carré ◆ et toutes les portes rouges par un cercle ○
4. Indiquez seulement que les DSQ/fautes et notez le numéro du coureur dans l'espace correspondant.
   a. Faites un schéma détaillé de la DSQ/faute sur le dessin préétabli de la porte.
   b. Soyez prêt à expliquer toutes les fautes.
   c. Ne discutez de la faute avec personne à l'exception du Chef des Juges de portes ou des membres du Jury.
   d. Si vous êtes témoin d'une faute, soyez prêt à assister à la réunion du Jury et ne quittez pas l'aire d'arrivée jusqu'à ce que vous receviez la permission de partir du Chef des Juges de portes. Le règlement s'applique même si une faute survient à une porte pour laquelle vous n'êtes pas affecté (par exemple comme témoin).
   e. Dans le doute, n'inscrivez pas une faute. Donnez le bénéfice du doute à l'athlète.
5. Inscrivez sur la carte les circonstances de toute interférence avec la manche du coureur.
6. Si un coureur questionne un Juge de portes ou commet une erreur qui pourrait engendrer une disqualification, le Juge de portes doit communiquer avec le coureur en lui disant « vas-y » ou « remonte ».
7. Au besoin, replacez tout piquet de porte au même endroit indiqué dans la neige par la teinture, replacez tout fanion de porte et maintenez les conditions de la piste jusqu'à l'arrivée des Équipes de piste.
8. Demeurez en place jusqu'à ce que votre carte soit ramassée par votre Chef de section ou le Chef des Juges de portes.

******SOUVENEZ-VOUS******
LES DEUX SPATULES DES SKIS ET LES DEUX BOTTES DOIVENT CROISER LES LIGNES IMAGINAIRES À LA BASE DES PIQUETS.

ALPIN

DSQ /Fautes :

Oui : ○

Non : ○

Carte de juge de portes

Course : _____

Date : _____

Homme ○ Femme ○ Manche# _____

DH ○ SG ○ GS ○ SL ○

No des portes : _____

Nom : _____

Signature : _____

Numéro dossard	Numéro de porte	Numéro dossard	Numéro de porte

Notes

_____

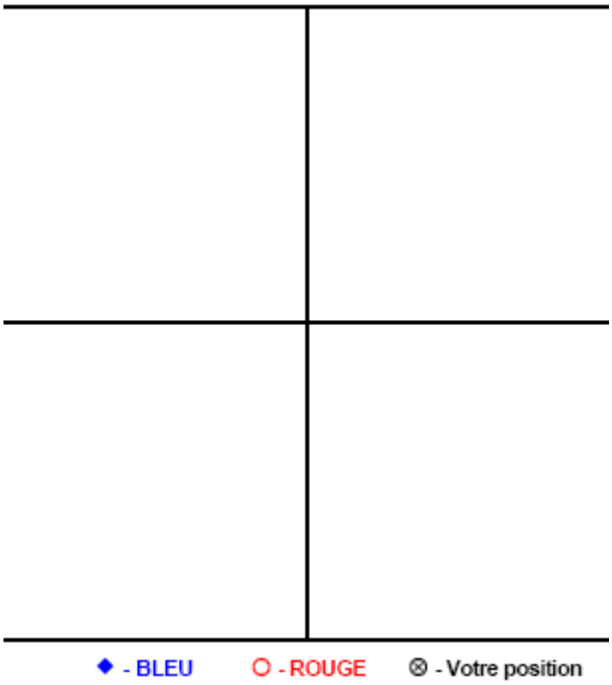
_____

_____

_____

_____

Schéma



Quantité de juges de portes

Le comité organisateur est responsable de recruter des juges de portes compétents en nombre suffisant pour assurer un bon fonctionnement de la course.

Le comité doit informer le jury du nombre de juges de portes disponibles durant les entrainements et surtout pour la course. Aux compétitions des Jeux Olympiques d'hiver, des Championnats mondiaux de la FIS et de la Coupe du Monde, le jury détermine le nombre requis pour les juges de portes.

La répartition des portes se fait de la manière suivante :

1. Un juge de portes pour 2 portes en Descente et en Super géant ;
2. Un juge de portes pour un maximum de 3 portes en slalom et en slalom géant.

Le travail du gardien de porte débute lorsqu'un compétiteur approche des portes qu'il surveille et se termine lorsque le coureur se dirige vers le territoire d'un autre juge de portes après avoir franchi la dernière porte sous sa responsabilité. En descente et en super géant, le juge de portes surveille tout le terrain visible en amont et en aval de la position qu'il occupe sur le terrain.

Positionnement et soutien des juges de portes

Sur la piste, le juge de porte doit être positionné pour bien voir le terrain et particulièrement les portes qu'il doit surveiller. Le juge se place à proximité pour être en mesure d'agir rapidement sans être trop près pour ne pas gêner les concurrents. En tout temps, la position du juge de porte doit être sécuritaire.

L'organisation de course doit s'assurer que les juges de portes soient facilement identifiables. Le signe distinctif ou l'habit ne doit pas être d'une couleur qui soit similaire aux fanions des portes.

Tous les juges de portes doivent être en place avant le début le début de la manche. Tout le matériel nécessaire doit leur être fourni pour l'accomplissement de leurs taches de juge.

Tâches connexes des juges de portes

En plus d'enregistrer les disqualifications, le juge de portes pourrait devoir assumer les fonctions suivantes :

a) Replacer les piquets en position verticale, un piquet penché pouvant aider ou nuire au coureur ;

b) Valider qu'un piquet brisé est remplacé par un autre piquet de la même couleur (rouge ou bleu). Les pièces brisées doivent être ramassées et placées sur les côtés de la piste par mesure de sécurité pour les coureurs et les spectateurs ;

c) Si un coureur est dérangé pendant l'exécution de sa course par quelqu'un ou quelque chose et qu'il réclame la possibilité de reprendre sa course, le juge de portes doit constater les faits et les rapporter aux membres du jury. L'incident doit être inscrit sur sa carte pour la fournir au jury en fin de manche et le juge de portes doit envoyer le coureur à un membre du jury, en lui rappelant de ne pas skier dans le parcours et de ne pas franchir la ligne d'arrivée.

Constitue une interférence s'il y a quelque chose dans le tracé qui ne devrait pas y être, tel un spectateur, un officiel, un piquet arraché ou brisé, des lunettes, une pièce d'équipement, un autre coureur, etc., mais seulement si une telle cause oblige le coureur à ralentir, à changer de direction ou à éviter la porte.

Juge de portes

Doit attester le passage réussi ou non des coureurs aux portes placées sous sa responsabilité.

Sa décision doit être claire et impartiale.
Seules les fautes dont le juge est certain seront signalées.

Passage réussi

Lorsque les deux pieds et les deux spatules des skis d'un concurrent traversent la ligne imaginaire reliant les deux piquets de contrôle.
Les 2 spatules et les 2 bottes doivent passer du même côté du pivot en respectant la « ligne du tracé ».

Si le concurrent est sur un ski, la spatule du ski et les deux pieds doivent avoir franchi la ligne de la porte correctement.

Doute

Lors d'une chute ou d'une erreur, un concurrent doutant de la validité de son passage il peut interroger le juge de porte. Alors le juge de porte doit informer le concurrent si une faute est commise ou non.

Le concurrent est alors responsable de l'action prise et, dès lors, il ne peut tenir le juge responsable.

Reprise de parcours (*Re-run*)

Lorsqu'un concurrent est victime d'une obstruction, il doit s'arrêter s'il souhaite obtenir une reprise de parcours.

Vous notez :

- N° de dossard
- N° de la porte
- Les circonstances
- Les témoins

Le coureur doit ensuite se rendre à l'arrivée en empruntant la bordure de la piste pour demander une reprise au juge à l'arrivée.

Si le coureur ne s'arrête pas, il ne pourra pas obtenir le droit de reprendre le parcours.

Fiche de contrôle (carte)

À compléter avant la course :

- Votre nom

- Les numéros de vos portes à surveiller
- La manche
- La date
- Préparer quelques dessins à l'avance (verso)

À compléter lorsqu'il y a faute :

- Numéro de dossard du concurrent
- Numéro de porte où la faute a été commise
- Faire un schéma
- Si un concurrent reçoit de l'aide extérieure, cela doit être noté sur la carte du juge de porte.

Remarques

- En cas de doute sérieux, le bénéfice du doute va au concurrent.
- Si vous avez des questions, vous les adressez au chef des juges de portes ou à un des membres du jury.
- Ne vous laissez pas influencer par le public.
- Surveillez ce qui se passe avant et après vos portes : vous pouvez être un témoin important (notez ce que vous voyez).
- Vous pouvez consulter les juges de portes voisins pour confirmer vos observations
- Attendez l'arrivée du chef des juges de portes ou de la personne qui récupère vos feuilles de contrôle avant de quitter votre poste (signature).
- Si vous avez noté des disqualifications, vous devez rester à la disposition du Jury (jusqu'à la fin de la période de réclamation, s'il y a lieu).

Autres tâches connexes

- Replacer ou redresser les piquets
- Contrôler les spectateurs
- Surveiller la piste
- Dégager la piste de tout danger

Soyez très vigilants !

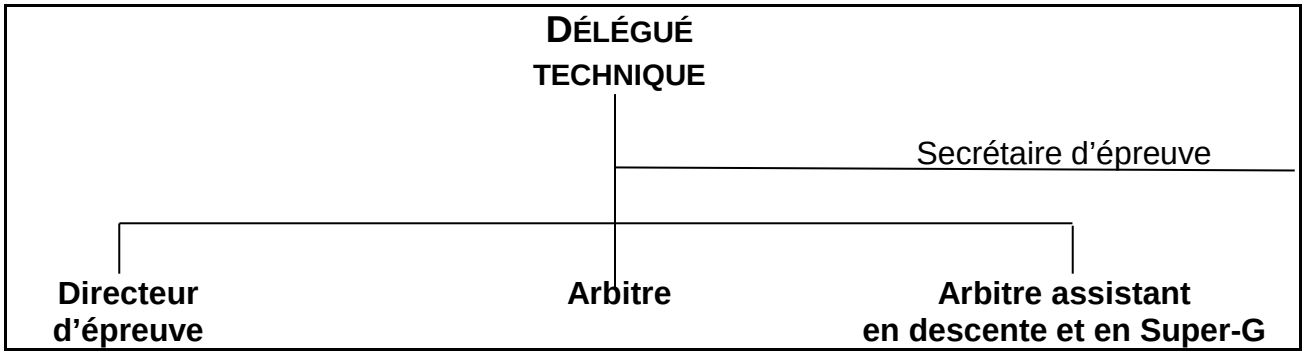
4.4.8 Le jury

Pour chaque course, un jury est nommé pour assumer les responsabilités suivantes :

a) Faire respecter les règlements ;
b) Gérer le tirage au sort ;
c) Inspecter le parcours ;
d) Superviser le départ et l'arrivée ;
e) Prendre une décision pour toute reprise de parcours et pour les réclamations ;
f) Interrompre, reporter ou annuler l'épreuve ;
g) Approuver les méthodes de chronométrage et les calculs.

La composition d'un jury est illustrée à la figure 4.7, en précisant le titre et les qualifications nécessaires à leur nomination.

FIGURE 4.7 – LES MEMBRES DU JURY



	Olympique/Paralympique Championnats du monde	Nor-Am	FIS Internationale	Nationale	Provinciale
DÉLÉGUÉ TECHNIQUE	FIS	FIS	FIS	ACA Nat.	SQA
DIRECTEUR D'ÉPREUVE	HÔTE niveau 3+	HÔTE niveau 3+	HÔTE niveau 3	HÔTE niveau 2	HÔTE niveau 2
ARBITRE	FIS	Par ACA	Par le DT	Par le DT	Par le DT
ARBITRE ASSISTANT	FIS	EN DESCENTE ET SUPER-G SEULEMENT ET NOMMÉ PAR DT			

Le président du jury est le délégué technique, un officiel nommé et provenant de l'extérieur. Il est l'autorité suprême en ce qui concerne la sécurité. Il travaille en étroite collaboration avec les autres membres du jury ou les autres membres du Comité d'organisation. Il doit d'abord et avant tout assister et conseiller.

4.4.9 Qualifications requises des membres du jury

a) Épreuves de Super géant et de Descente

1. Directeur d'épreuve :	FIS – Officiel alpin de Niveau 3 Course provinciale – Officiel alpin de Niveau 2
2. Arbitre :	Entraîneur avec au moins un Niveau 2 F.E.S.C., et un Niveau 2 ou 2-C – Officiel alpin, ou un DT FIS ou DT provincial certifié.
3. Arbitre assistant :	Entraîneur avec au moins un Niveau 2 F.E.S.C., plus Niveau 2 ou 2-C – Officiel alpin.
4. Délégué technique :	FIS – DT FIS Course provinciale – Niveau 3 minimum et certifié pour les épreuves de vitesse.

b) Épreuves techniques

1. Délégué technique :	FIS – DT FIS Course provinciale – Officiel alpin de Niveau 3 min. Course régionale – Officiel alpin de Niveau 2 min.
2. Arbitre :	Niveau 2 F.E.S.C. et Niveau 2 ou 2C Officiel.
3. Arbitre assistant :	Niveau 1 ou 2 Entraîneur N.B. En ce qui concerne les arbitres-assistants lors des courses de division, il s'agit d'une activité de formation pratique. Cette fonction n'existe plus depuis 1994 selon le RIS, sauf pour les épreuves de Descente et de Super géant.
4. Directeur d'épreuve :	FIS – Officiel alpin de Niveau 3 min. Course provinciale – Officiel alpin de Niveau 2 min.

Juges au départ et à l'arrivée

En complément des officiels mentionnés ci-dessus, les juges au départ et à l'arrivée sont nommés par le comité de course. Ils sont responsables de leur zone respective. Ils sont les conseillers[2] du jury en matière de disqualification et peuvent autoriser le départ d'une reprise de parcours provisoire.

c) Circuit régional :

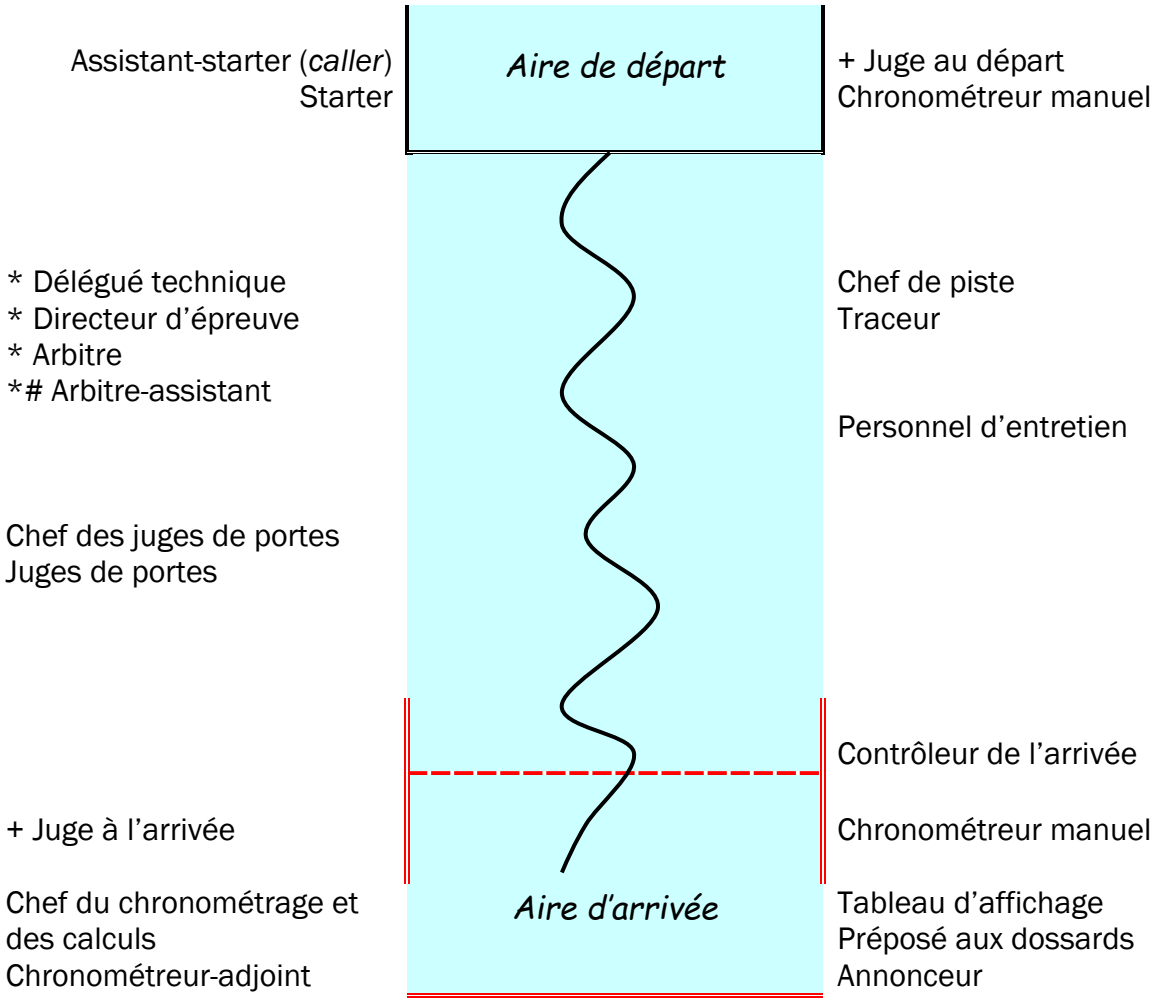
Dans toutes les courses, il doit y avoir au moins un officiel de niveau 2 et trois officiels alpins de Niveau 1 responsables de la course.
Le recours à un conseiller technique (niveau 2 et plus – Officiel alpin possédant l'expérience pratique pour aider le comité d'organisation d'une course ENL) est fortement recommandé pour un COC qui en est à ses premières épreuves ENL. Les administrateurs du club hôte doivent désigner un officiel expérimenté, membre du club, pour tenir ce rôle et travailler avec le comité organisateur à la planification et à la réalisation de l'épreuve ENL.

[2] Les juges au départ et à l'arrivée ne sont pas membres du jury, sauf aux Jeux Olympiques et aux Championnats du monde. Cependant ces deux personnes sont responsables des zones de départ et d'arrivée et conseillent le Jury sur les disqualifications et peuvent approuver des reprises de parcours sous condition.

4.5 RÉCAPITULATION DU DÉROULEMENT D'UNE ÉPREUVE

Activités hors-piste	Activités sur la piste
Avant la course	
▪ Planification ▪ Communications ▪ Avis de course ▪ Inscriptions	▪ Préparation de la piste ▪ Installation de l'équipement de sécurité ▪ Vérification de la communication
▪ Réunion des chefs d'équipes o Distribution du programme o Sélection du jury o Tirage au sort ▪ Distribution des dossards ▪ Préparation des listes de départ	▪ Traçage du parcours ▪ Ajustements finaux ▪ Installation du chronométrage
	▪ Inspection du parcours ▪ Réunion du jury
Durant la course	
	▪ Personnel en position (patrouilleurs, juges de portes, travailleurs de piste, chronométreurs, annonceurs, personnel départ-arrivée) ▪ Descente des ouvreurs de piste
	Déroulement de la première manche
	▪ Cueillette des rapports des juges de portes ▪ Rapport de l'arbitre ▪ Affichage des DSQ
▪ Préparation de la liste de départ de la seconde manche	▪ Traçage de la seconde manche ▪ Inspection du parcours
	Déroulement de la seconde manche
	▪ Cueillette des rapports des juges de portes ▪ Rapport de l'arbitre ▪ Affichage des DSQ
Après la course	
▪ Publication des résultats ▪ Cérémonie des médailles	▪ Réunion du Jury ▪ Démantèlement du parcours

4.6 DÉPLOIEMENT DU PERSONNEL DURANT LA COURSE



Personnel additionnel sur la piste

- Sécurité
- Patrouilleur
- Estafette
- Médecin
- Approvisionnement

SECRETARIAT

- Secrétaire d'épreuve
- Ordinateurs
- Photocopies
- Assistants/estafette

** Membre du jury*
 # Assistant vote seulement en DH/SG
+ Membre non-votant

Autres participants

- Responsable des communications
- Relation avec la station
- Responsable de la remise des médailles

4.7 LISTE DE VÉRIFICATION POUR LES ORGANISATEURS DE COURSES

Cette section présente une liste de vérification pour les organisateurs d'une course de ski alpin.

1. Automne

- ☐ a) Communiquer avec les propriétaires du centre de ski et obtenir leur approbation pour tenir l'événement ;
- ☐ b) Vérifier les règles pour s'assurer que la piste choisie respecte les règles particulières de l'événement ; s'il s'agit d'une course FIS, assurez-vous d'avoir en main le certificat d'homologation ;
- ☐ c) Obtenir l'appui de la province (division) afin d'inclure l'événement dans le calendrier des épreuves ;
- ☐ d) Identifier un président du Comité d'organisation et le responsable du secrétariat ;
- ☐ e) Établir et maintenir une communication régulière avec la station de ski.

2. Quatre semaines avant la course ou plus tôt

- ☐ a) Prendre entente avec la station pour les préparatifs de la piste, les remontées, la billetterie et les communications
- ☐ b) Planifier et obtenir tout l'équipement nécessaire et le matériel de réserve ;
- ☐ c) Identifier et confirmer les officiels majeurs, compétents pour le niveau de l'épreuve ;
- ☐ d) Installer et vérifier tous les circuits (fils) de communication et de chronométrage ;
- ☐ e) Publier l'avis de course ;
- ☐ f) Communiquer avec le DT nommé pour la course pour son hébergement, son arrivée, l'avancement des préparatifs, etc. ;
- ☐ g) Vérifier les préparatifs de la piste.

3. Deux semaines avant la course

- ☐ a) Vérifier avec tous les responsables pour s'assurer qu'ils ont bien identifié tout le personnel requis ;
- ☐ b) Vérifier avec le chef de l'équipement son inventaire et ses besoins ;
- ☐ c) Commander les prix ou les médailles ;
- ☐ d) Informer le DT du progrès dans la préparation et des problèmes non réglés ;
- ☐ e) S'assurer que toutes les mesures de sécurité sont disponibles ;
- ☐ f) Procéder à une vérification de tout le système de chronométrage et de communication dans des conditions de course ;
- ☐ g) Vérifier les préparatifs de la piste ;
- ☐ h) Préparer le podium et le système de son pour la remise des médailles.

4. Une semaine avant la course

- ☐ a) Revérifier toutes les ententes, inspecter la préparation de la piste ;
- ☐ b) Apporter tout l'équipement nécessaire à la montagne et au site de l'épreuve si possible ;
- ☐ c) Faire une révision des différents éléments avec la station ;
- ☐ d) Communiquer avec tous les officiels majeurs pour vous informer de l'avancement ;
- ☐ e) Communiquer l'état des préparatifs au DT ;
- ☐ f) Insister pour que la piste soit bien damée durant la semaine qui précède la course ;
- ☐ g) Prendre les mesures appropriées pour que le parcours soit préparé avec des produits chimiques si nécessaire ;
- ☐ h) Faire les préparatifs nécessaires pour la réunion des entraîneurs et le tirage au sort ;
- ☐ i) Organiser la préparation et l'installation des aires de départ et d'arrivée ;
- ☐ j) Organiser la remise des prix par des dignitaires ;
- ☐ k) Préparer les règlements de l'événement ;
- ☐ l) Finaliser l'horaire de l'événement, valider avec les officiels et la station.

5. La veille de l'épreuve

- ☐ a) Confirmer avec le secrétaire d'épreuve que tout est prêt ;
- ☐ b) Vérifier à nouveau le système de communication et de chronométrage ;
- ☐ c) S'assurer du damage final et du traçage de la première manche ;
- ☐ d) S'assurer de finaliser la préparation des aires de départ et d'arrivée ;
- ☐ e) Procéder aux derniers préparatifs pour la réunion des entraîneurs et le tirage au sort ;
- ☐ f) Confirmer l'horaire et la procédure pour l'utilisation des remontées-mécaniques.

6. La veille de l'épreuve, dans la soirée

- ☐ a) Réunion des entraîneurs, suivie du tirage au sort ;
- ☐ b) Réunion du jury ;
- ☐ c) Rencontre du comité organisateur (COC) ;
- ☐ d) Procéder aux ajustements requis suite à ces rencontres ;
- ☐ e) Publier l'horaire de l'épreuve, les listes de départs, etc.

7. Le jour de l'épreuve

- ☐ a) Arriver tôt !
- ☐ b) Installation finale du système de chronométrage et de communication, deux heures avant le départ de l'épreuve ;
- ☐ c) Inspection par le jury ;
- ☐ d) Préparation finale du parcours, marquage, numérotage, mise en place des fanions ;
- ☐ e) Envoyer tous les officiels prendre position et se préparer dans un délai suffisant avant le départ ;
- ☐ f) Départ des ouvreurs de piste ;
- ☐ g) Départ à l'heure ;
- ☐ h) Ne pas oublier de fournir aux coureurs, aux entraîneurs et aux officiels toutes les informations pertinentes, l'horaire et les changements ;
- ☐ i) S'assurer d'un lieu calme pour les réunions du jury ;
- ☐ j) S'assurer que le chef des juges de portes informe les juges de portes de toute réunion éventuelle du jury ;
- ☐ k) Produire les résultats aussi rapidement que possible ;
- ☐ l) Distribuer les résultats non officiels dès qu'ils sont disponibles ;
- ☐ m) S'assurer d'un endroit calme et sécuritaire pour produire les résultats ;
- ☐ n) S'assurer que le démantèlement se fait de façon satisfaisante.

8. Éléments-clés le jour de la course

- ☐ a) L'entretien de la piste est particulièrement essentiel et doit débuter avant l'apparition de problèmes. Il doit se poursuivre jusqu'à ce que le dernier coureur ait terminé.
- ☐ b) S'assurer que l'équipement soit disponible en quantité suffisante tout le long du parcours : piquets, drapeaux, râteaux, pelles, perceuses, etc.
- ☐ c) Fournir au jury et aux principaux officiels des systèmes de communication indépendants.
- ☐ d) Mettre l'équipe responsable du chronométrage et de la production des résultats à l'abri de toute interférence.

Remerciez tous les bénévoles, les officiels et les propriétaires du centre de ski.

NOTES

CHAPITRE 5
AUTRES ÉLÉMENTS À CONNAÎTRE

Les skieurs de compétition sont classés selon les points qu'ils obtiennent dans chacune des 5 disciplines que sont : la descente (DH), le super-G (SG), le slalom géant (GS), le slalom (SL), le super combiné (SC) et le Kombi enfant (KK). Le pointage et les calculs sont expliqués en détail durant la formation de niveau 2.

Pour les parents de skieurs de niveau U14 (12-13 ans) et U16 (14-15 ans) le sommaire qui suit vous donnera un aperçu du fonctionnement du pointage en attendant votre prochain niveau de formation.

ÉLÉMENT DE BASE D'UNE COURSE DE SKI

Rien n'est plus abstrait, pour un néophyte, que les **POINTS** d'un skieur…

Cela est en partie causé par les différents sens que peut prendre le mot « point » en ski. Il y a la liste des points (FIS ou ACA) d'un skieur dans les différentes disciplines (DH, SL, GS, SG, SC, KK), les points de course et les points de pénalité. Dans les explications qui suivent, nous allons considérer seulement les points des skieurs dans chacune des disciplines pour vous expliquer leur usage et les différentes expressions employées lorsqu'on parle de points.

Sans considération des POINTS, l'inscription à une course, la liste de départ et les résultats de courses ne peuvent être complétés. Des expressions comme : « points de classement », « pas de points », « donner des points », « course à points », et « bonne ou mauvaise pénalité » n'ont pas de sens hors contexte. Il est très important que les officiels des courses comprennent bien les points. C'est d'ailleurs pourquoi, un chapitre complet du cours de niveau 2 traite ce sujet en détail.

Le sommaire qui suit est destiné à ceux qui doivent comprendre (entraîneurs et officiels des courses) et à ceux qui veulent connaître (parents et compétiteurs débutant).

POINTS : À qui sont-ils destinés? Plusieurs sports utilisent des méthodes adaptées pour convertir les performances des athlètes en nombre. Ces nombres signifient la durée pour franchir une distance marchée, courue ou nagée, la hauteur d'un saut, la portée d'un lancer d'un javelot, d'un disque ou d'un poids, etc. Le handicap d'un golfeur et la moyenne au bâton d'un frappeur sont également des exemples de conversions mathématiques de la performance qui permettent une base commune de comparaison. Les points attribués en ski permettent de comparer les performances des skieurs en convertissant les temps de parcours d'une course en une valeur numérique pondérée par une seconde valeur qui représente le « niveau » de l'épreuve ou ce temps a été obtenu.

CAS de JEAN et de JUDITH LARRIVÉE

Judith et Jean sont des jumeaux nés le 1er décembre 1994. Judith et Jean ont terminé les compétitions de catégorie Nancy-Greene, U14 régionales et débutent la nouvelle saison au niveau U16. À ce niveau, tous les coureurs doivent avoir un matricule (N° de carte) pour être inscrits au registre des points canadien. Cette inscription est exigée par les assurances et pour être admissible aux courses sanctionnées par ACA. Dès que l'inscription est enregistrée, les noms de Judith et Jean apparaîtront sur la liste nationale des points où en tant que nouveaux coureurs, ils n'auront **pas de point** sur la liste. Si une valeur de plus de 999 est indiquée, cela ne signifie que Judith et Jean n'ont pas de points, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas encore mérité de points sur la liste nationale.

Pour le reste de leur carrière de compétiteur, Judith et Jean tenteront de RÉDUIRE ou de DIMINUER le nombre de points qu'ils détiennent dans chacune des disciplines auxquelles ils participent. Voyons maintenant comment ils pourront y parvenir.

INSCRIPTION À UNE COURSE

L'entraineur de Judith et Jean les inscrit avec d'autres jeunes à une première course U16 en slalom. Pour ce faire, l'entraîneur suit les directives indiquées sur l'avis de course. Judith et Jean sont admissibles puisqu'ils ont tous les deux un matricule actif et apparaissent sur la liste officielle ACA.

Les coureurs inscrits, filles et garçons, sont alors placés dans une liste triée par ordre croissant de points, suivis par ceux qui n'ont pas de points ou dont le nombre est **999**. Il faut se rappeler que le **plus petit** chiffre indique le **meilleur** compétiteur. Étant donné qu'il s'agit de leur première course, Judith et Jean apparaissent dans le groupe des « sans points » ou des coureurs non classés.

RÉUNION DES ENTRAÎNEURS (*Coaches meeting*)

Cette réunion a lieu la veille de la course (parfois avant pour les courses régionales). Cette rencontre est animée par le comité organisateur de la course (COC) et le DT y participe également.

Plusieurs éléments y sont discutés, mais étant donné l'objet de notre propos, nous allons nous attarder au tirage au sort.

TIRAGE AU SORT

Le tirage est une procédure utilisée pour déterminer la liste (l'ordre) de départ des skieurs pour la première manche de la course. Cette procédure débute par une révision de la liste des inscriptions pour valider que tous les noms et les points ont été inscrits correctement. Les erreurs et ajouts de dernière minute sont alors apportés. Judith et Jean devraient donc apparaître en ordre alphabétique au bas de la liste avec tous ceux dans la même situation, c'est-à-dire les SANS POINTS (999).

Le tirage manuel a déjà été utilisé, mais aujourd'hui on effectue cette opération par ordinateur. L'ordinateur sélectionne les 15 coureurs ayant le plus petit nombre de points (*first seed*) et leur attribue aléatoirement un numéro de départ. Les autres coureurs possédant des points partiront selon l'ordre croissant des points. Puis pour ceux qui n'ont pas de point, l'ordinateur attribue ici aussi un ordre aléatoire à la suite des autres coureurs.

Les entraîneurs et les officiels examinent le résultat et si tous sont d'accord, la liste de départ est approuvée et chaque coureur reçoit un dossard où le numéro correspond à la position attribuée sur la liste de départ.

LA COURSE

En slalom (SL), la course comprend deux manches et le vainqueur est le concurrent qui a complété les deux descentes avec le court temps cumulé. Un parcours différent est utilisé pour chacune des manches. Dans les courses de ce niveau, il est fréquent que les filles et les garçons empruntent le même parcours, mais ce sont les filles qui sont les premières à prendre le départ. Les skieurs prennent le départ selon la séquence indiquée sur la liste de départ approuvée.

La durée que prend chaque concurrent pour effectuer la descente de la première manche est enregistrée au centième (1/100^{e}) de seconde. Ces temps sont également inscrits sur un tableau d'affichage pour que les entraîneurs et les coureurs puissent connaître cette information. À la fin de la manche, il y a une pause qui permet aux coureurs de manger et de faire un peu d'échauffement, où le nouveau tracé pour la seconde manche est mis en place et où le secrétariat de course prépare la liste de départ de la seconde manche en fonction des résultats obtenus en première manche. Cette liste est produite selon les temps obtenus par les coureurs en première manche, du temps le plus court au plus long, mais en inversant l'ordre des 30 premiers. On dit alors que la liste est BIBO, c'est-à-dire du 30^{e} au 1er suivi par le 31^{e} jusqu'au dernier dans l'ordre.

Remarquez que la liste de la première manche est basée sur les points alors que la secondes est basée sur les résultats (temps) de la première manche. Ainsi, la fille et le garçon qui ont obtenus les meilleurs (plus court) temps partiront en 30e position lors de la deuxième manche.

Par exemple Judith a obtenu le 25e meilleur temps et partira en 6e place et Jean qui a fini 63e partira également 63e pour la seconde manche.

LES RÉSULTATS

En slalom on calcule les résultats en additionnant les temps de parcours de la première et de la deuxième manche pour obtenir le temps combiné de chaque concurrent. La fille et le garçon qui obtiennent le meilleur temps combiné sont les gagnants, et ainsi de suite jusqu'aux coureurs dont le temps combiné est le plus grand qui termine en dernier.

Il y a également d'autres résultats possibles : **DNS** – Absent (*did not start*); **DSQ** – disqualifié; **DNF** – Abandon (*did not finish*).

C'est tout ce qu'il nous faut pour attribuer les médailles, « mais demeurez avec nous, » nous entrons dans la zone mystérieuse de transformation des temps en POINTS. Voyons comment la magie s'opère…

POINTS de COURSE

Après avoir trié les concurrents en ordre croissant des temps combinés, l'ordinateur est en mesure de calculer et d'accorder les points de courses à chaque coureur.

Sans entrer dans un cours de Math, sachez que les points de courses sont obtenus à l'aide d'une fonction linéaire qui calcule les points en fonction de l'écart du temps d'un concurrent avec le temps obtenu par le vainqueur de la course. Ainsi le vainqueur obtient 0,00 points de course et les coureurs qui ont obtenu un temps avec peu d'écart par rapport au vainqueur obtiennent peu de points tandis que les coureurs plus lents obtiennent plus de points.

Judith et Jean ont obtenu des temps beaucoup plus longs que les vainqueurs et obtiennent tous deux beaucoup de points. C'est normal, ils en sont à une première expérience.

PÉNALITÉ DE COURSE ou POINTS DE PÉNALITÉ

Comme nous venons de le voir, les points de course expriment le résultat de chaque compétiteur en relation avec le gagnant de la course. La PÉNALITÉ DE COURSE veut montrer le niveau ou le calibre de la course elle-même en se basant sur les POINTS NATIONAUX des participants à l'épreuve. Cet exercice permet de comparer le résultat de la course avec les autres tenues à travers le pays.

Bien entendu, nous utiliserons encore une fois l'ordinateur pour nous assister dans ces calculs de POINTS DE PÉNALITÉ qui sont basés sur le résultats des dix premiers compétiteurs au résultats de la course en tenant compte des cinq meilleurs inscrits à la course et qui ont pris le départ. Faites-nous confiance, nous avons tout ce qu'il nous faut !

Pour toutes les courses, la PÉNALITÉ DE COURSE ou les POINTS DE PÉNALITÉ sont ajoutés aux POINTS DE COURSE des coureurs pour aboutir aux résultats en POINTS. Ce sont ces points qui sont transmis au registraire des points pour aboutir à une nouvelle liste de POINT NATIONAUX pour les coureurs dont les résultats en points sont inférieurs aux points déjà inscrits sur la liste des POINTS NATIONAUX.

N'oubliez pas, Judith, John et les autres compétiteurs cherchent non seulement à gagner des courses mais également à diminuer leurs points.

LISTE NATIONALE DES POINTS

Pour chacune des disciplines, les points apparaissant sur cette liste sont obtenus par la moyenne des points des **deux meilleurs résultats** obtenus par l'athlète en termes de points. Judith a terminé la course avec 580 points et Jean avec 500 points.

S'ils ne participent pas à une autre épreuve avant la prochaine révision des points de la liste nationale, leurs points sur la prochaine liste seront de calculés en se basant sur la moyenne de 999 et des points obtenus lors de la course. Judith obtiendra 696 et Jean 600.

S'ils complètent une seconde course de SL avant la publication de la liste, et que Judith reçoive 540 et Jean 525 points, leurs points nationaux seront obtenus par 540 plus 580 divisé par 2 = 560 pour Judith et 525 + 500 divisé par 2 = 512,50 pour Jean.

En FERMANT LA BOUCLE

Voilà donc comment se calculent les POINTS et comment les compétiteurs peuvent réduire leurs points dans la liste de POINTS.

Cela permet également de comprendre pourquoi certains skieurs peuvent se plaindre prétextant (parfois même après avoir monté sur le podium) qu'ils n'ont obtenu AUCUN POINT. Cela se produit lorsque les points obtenus par un coureur dans les résultats sont plus élevés que ses points sur la liste nationale. Ce qui fait que pour ce skieur les points obtenus dans cette course ne seront pas considérés lors de l'inscription de la course au registre national.

La volonté de réduire leurs points poussent les skieurs à chercher à s'inscrire aux compétitions plus relevées où les points (pénalité) sont le plus bas possible. Dans ces courses de plus haut calibre, même une 15e ou 20e place au classement produit un résultat « payant » pour réduire les points sur la liste nationale, en considérant de bons points de course combinés à des points de pénalité réduits.

Souvenons-nous que la réduction des points sur la liste nationale permet d'améliorer la position de départ lors des prochaines courses, en améliorant le classement du coureur relativement aux autres coureurs de sa catégorie, permet au coureur d'être sélectionné pour des courses invitations, ou se qualifier pour un camp de perfectionnement, etc.

L'expression DONNER DES POINTS est utilisée lorsque des skieurs détenant un nombre réduit de points s'inscrivent à une course où ils n'ont rien à gagner pour permettre à des skieurs avec des points plus élevés d'améliorer leur fiche en réduisant la pénalité de la course.

Organiser une épreuve ou participer à une course où on MANIPULE le déroulement pour diminuer artificiellement les points de coureurs est une pratique interdite.

CONCLUSION

Les points de course permettent de classer les concurrents lors d'un événement particulier.

Les points nationaux permettent de classer les différentes épreuves de chaque discipline à travers le Canada par catégorie d'âge et par sexe.

C'est tout, vous connaissez maintenant l'essentiel de l'utilisation des points. Examinez les résultats des courses avec les entraîneurs pour vous familiariser avec l'utilisation des points des skieurs.

Judith et John seront agréablement surpris en constatant les résultats au niveau de leurs points ou de voir l'effet positif d'une faible pénalité de course.

Vous pouvez maintenant expliquer à de nouveaux coureurs ou à d'autres parents les concepts du fonctionnement des points.

Version originale anglaise préparée par **Peter Engstad**, officiel alpin de niveau 4 et conseiller technique du ski para-alpin pour ACA.

CHAPITRE 6 SKI CROSS

6.1 QU'EST-CE QUE LE SKI CROSS?

Le concept de base du Ski Cross (SX) est simple : « prenons cette piste de ski et voyons qui atteindra le bas de la pente en premier ». Il semble que le ski cross soit inspiré de ce jeu simple que tous les enfants sur skis ont joué – « premier à franchir la ligne d'arrivée gagne ».

Dès le début, le Ski Cross a fait partie des compétitions de ski alpin qui avaient les soi-disant « départs de groupe ». Le départ de masse a été utilisé, par exemple, dans l'une des premières courses, « l'Inferno » à Mürren Suisse, développé par un groupe de skieurs britanniques. Une adaptation moderne du « départ de groupe » a été utilisée d'abord dans le *snowboard* et maintenant en ski depuis la fin des années 1990.

Le SX est une discipline FIS de ski acrobatique où les athlètes utilisent une combinaison des habiletés de ski acrobatique et de ski alpin et descendent simultanément sur un parcours de Snowboard Cross, tout fait avec une attitude.

De fait, chaque descente comprend 4 ou 6 skieurs où la moitié d'entre eux ayant les meilleurs temps se qualifie pour la ronde suivante. En SX, le classement se fait en trois rondes : quart de finale, demi-finale et finale.

Sans contraintes de structures et de formalités, la discipline du ski cross s'est incorporée au ski acrobatique. Aujourd'hui, la majorité des concurrents proviennent du ski alpin et la configuration des parcours est inspirée des parcours olympiques de Snowboard Cross.

Le parcours de SX est conçu pour mettre à l'épreuve toutes les habilités des skieurs. Le parcours comprend des virages de différents types et rayons, des sauts de différentes tailles, des tremplins, des plats, des rouleaux et des courbes en appui. Chaque parcours de ski cross aura une configuration bien différente. Le design du parcours de ski cross est influencé autant par la configuration du terrain et l'endroit où il est construit, que par le concepteur.

La force et l'endurance des athlètes sont essentielles puisque les gagnants doivent effectuer 4 ou 5 descentes de plus de 60 secondes.

L'athlète de SX est constamment face au défi de changements, À chaque manche il affronte des adversaires différents, un parcours différent, des vitesses et des décisions rapides qui ne sont jamais les mêmes qu'à la dernière exécution. Il s'agit vraiment d'une épreuve multitâche réalisée à grande vitesse.

Le règlement international des concours de ski acrobatique[3] définit le SX ainsi :

4500 Ski Cross

Après la manche de qualification chronométrée, un groupe de skieurs concourent entre eux sur un parcours conçu pour le SX qui comprend différents types de virages, de sauts, de rouleaux et autres caractéristiques de terrain de style libre.

Format de l'épreuve

Une course SX comprend quatre étapes. Ces étapes peuvent se dérouler en un ou deux jours.

a) Inspection de la piste

b) Entrainement

[3] The International Freestyle Skiing Rules (ICR) disponible en Anglais seulement.

c) Qualification

d) Rondes finales par groupe

Chaque étape fait intégralement partie de la compétition. Cette approche formelle assure la sécurité de l'entrainement, des qualifications et l'impartialité des groupes de départ pour les finales.

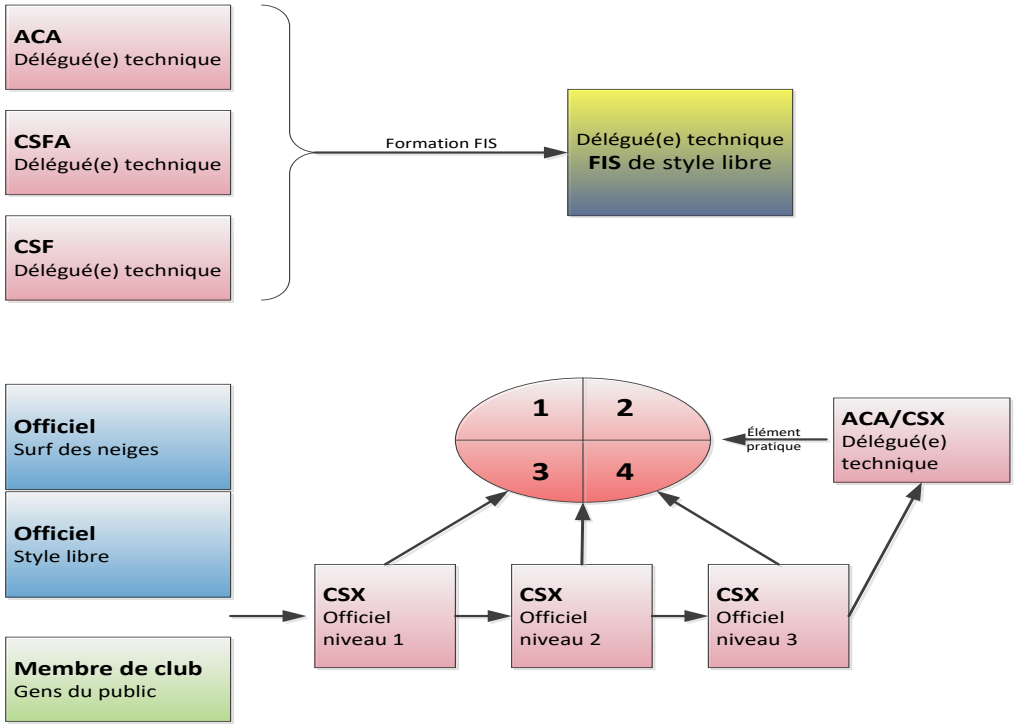
6.2 OBJECTIFS POUR LES OFFICIELS

L'objectif du cours de niveau 1 des officiels canadiens de SX est de veiller à ce que chaque participant comprenne clairement la structure du SX et comment se déroule une épreuve.

Un officiel de niveau 1 doit comprendre tous les aspects de base d'une course SX. Les officiels appelés à conduire les épreuves doivent connaître les règles SX et la façon de les appliquer. Une bonne compréhension des mesures de sécurité et des protocoles utilisés sur un site de SX est une section importante de cette formation. La compréhension des règles de sécurité sur un site de compétition est essentielle pour un déroulement sécuritaire à tous les niveaux.

Bien qu'en étant un des nouveaux sports olympiques, SX est là pour y rester. Les succès futurs dépendent en partie de la participation des officiels et des bénévoles. CSX/Canada alpin entend former les Officiels actuels et à venir pour assurer l'augmentation au Canada des événements et programmes de SX de façon sécuritaire.

6.3 CHEMINEMENT des OFFICIELS



6.4 NORMES DE CERTIFICATION des OFFICIELS SX

Niveau 1

Le niveau 1 SX est une formation d'introduction aux éléments de base du SX. L'information présentée fournit au participant une compréhension de base du sport, du format des courses et du déroulement sur le site. Une attention particulière est portée aux éléments de sécurité et au contrôle des épreuves. Cela inclut une description détaillée aux tâches de juge de portes et des chefs de sections, où on définit les rôles sur la piste en liens avec la sécurité et l'ensemble de l'événement.

Description du cours 1 :

Durée :	2~3 heures en classe et 2 heures sur une piste.
Frais de cours :	À déterminer
Préalables :	Aucun.
Examen :	Discussion ouverte sur des études de situations.

Préalables au niveau 2 :

- Avoir suivi la formation d'officiel SX de niveau 1 ;
- Expérience pratique d'au moins 3 courses FIS ou FIS-ENL ;
- Avoir occupé 3 rôles d'officiels différents.
  NB : la participation à un camp d'entraînement permet d'agir en tant que chef de piste, chef de départ ou chef de section.

Niveau 2

La formation SX de niveau 2 explique en détail ce que comprend un événement et comment le réaliser. Chaque rôles, responsabilités et attente envers les officiels principaux est examiné en profondeur. Une révision des éléments de sécurité présentée au niveau 1 avec une mise à jour ajoutant des descriptions et explications plus techniques. L'étude des règlements et du manuel de règlement est faite en utilisant des mises en situation de cas réels et où on discute de la mise en application des règles. Le chronométrage des qualifications et l'explication du fonctionnement du tableau d'élimination sont également couverts. Finalement, une introduction à la construction d'un parcours et des figures est présentée.

Description du cours 2 :

Durée :	3~4 heures en classe et 2 heures sur le terrain durant un événement ou un camp.
Frais de cours :	À déterminer
Préalables :	Formation SX niveau 1, expérience pratique de 3 ou plus de courses SX de niveau ENL ou FIS, 3 rôle d'officiels différents (où la participation à un camp d'entrainement permet d'officier en tant que chef de départ, chef de section ou chef de piste).
Examen :	À livre ouvert et des études de situations en groupe.

Préalables au niveau 3 :

- Avoir complété la formation d'officiel SX de niveau 2 ;
- Expérience pratique d'au moins 4 courses FIS ;
- Avoir été membre du jury dans au moins 2 de ces courses (arbitre ou directeur d'épreuve) ;
- Avoir occupé un poste de chef dans chacune des courses.

Niveau 3

La formation SX de niveau 3 se déroule sous forme d'atelier où on favorise les échanges et les discussions autour des expériences des participants et de l'instructeur. On y discute de l'application des règles selon différents scénarios. On y poursuit la révision des éléments de sécurité et l'étude des rôles et responsabilités des officiels principaux, en particulier les membres du jury. On aborde ensuite : la théorie de construction et d'entretien d'un parcours ; le secrétariat de course ; le chronométrage et le tableau de compétition.

Description du cours 3 :

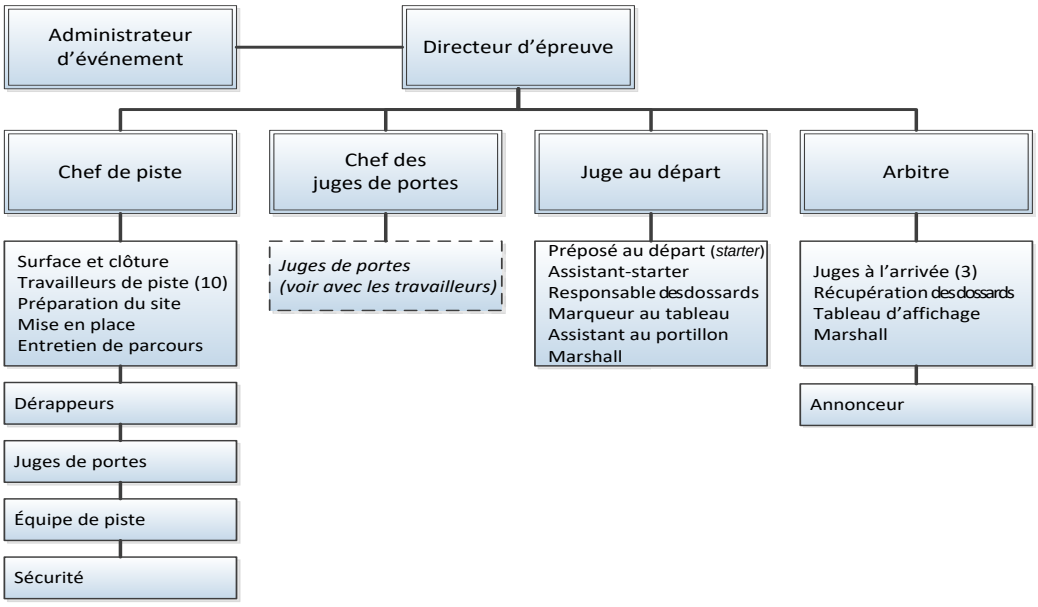
Durée :	6 heures en classe et 2 heures sur le terrain durant un événement ou un camp ; peut être réalisé en 2 jours ;
Frais de cours :	À déterminer
Préalables :	Formation SX niveau 2, expérience pratique de 4 ou plus de courses SX de niveau FIS, Le participant doit avoir été 2 fois membre du jury lors de ces événements (Arbitre ou directeur d'épreuve). Il doit avoir tenu le rôle de chef lors de chacun de ces événements. Il doit avoir été au moins une fois chef des juges de portes.
Examen :	À livre ouvert et des études de situations en groupe.

Niveau 4 – Délégué technique CSX

Les candidats pour l'obtention du niveau 4 / Délégué technique CSX sont nommés par l'OPS ou par le comité national des officiels conjointement avec les autres comités nationaux d'officiels (Association canadienne de ski acrobatique [ACSA] et Canada Snowboard).

Les candidats nommés pour ce niveau doivent avoir complété tous les niveaux d'officiels SX et avoir œuvré à tous les postes d'officiels dans des compétitions de niveau national.

6.5 COMITÉ ORGANISATEUR DE LA COURSE



6.6 PROGRAMME de BASE et HORAIRE DE LA COURSE

PROGRAM FOR
PROGRAMME POUR
PROGRAMM FÜR

HP ☐ BA ☐ SBS ☐

Date: *Date*: Datum:	**Site**: *Lieu*: Ort:	**Nation**: *Nation*: Nation:	**Disc**: *Disc*: Disz:
Lift open/*Ouverture des remontées mécaniques*/Lift öffnet:			
Jury inspection/*Inspection du jury*/Besichtigung Jury:			
QUALIFICATION / SEMI FINALS			
Training/*Enrainement*/Training:		Men: Women:	
Closed at the start/ *fermée on start*/am Start geschlossen:		Men: Women:	
Coaches and Photographers on place/*Entraîneurs et Photographes en position*/Trainer und Fotographen am Platz:		Men : Women :	
Entry for all closed/*Entrée fermée pour tous*/ Zutritt für alle geschlossen:		Men : Women :	
Forerunners Start time/*Ouvreurs Heure de départ*/ Startzeit Vorläufer:		Men : Women :	
Start time/*Heure de départ*/Startzeit :		Men : Women :	
Start interval/*Intervalle de départ*/Startintervall:			
FINALS			
Training/*Enrainement*/Training:			
Closed at the start/ *fermée on start*/am Start geschlossen:			
Coaches and Photographers on place/*Entraîneurs et Photographes en position*/Trainer und Fotographen am Platz:			
Entry for all closed/*Entrée fermée pour tous*/ Zutritt für alle geschlossen:			
Forerunners Start time/*Ouvreurs Heure de départ*/ Startzeit Vorläufer:			
Start time/*Heure de départ*/Startzeit :			
Start interval/*Intervalle de départ*/Startintervall:			
GENERAL			
Connection Coach / *Entraîneur liaison* / Verbindungs Trainer		Name:	Nat:
Slip crews/*Lisseurs*/Rutschkommandos:		As needed	
Prize giving ceremony/*Remise des prix*/Siegerehrung:			
Press conference/*Conference de presse*/Pressekonferenz:			
Next team captains meeting/*Prochaine séance des chefs d'équipes*/Nächste Mannschaftsführersitzung:			
Miscellaneous/*Divers*/Verschiedenes: - All Teamcaptains confirm all athletes have signed the FIS athletes delcaration - - - -			

SKI CROSS

FIS Nakiska Ski Cross

Alpine Canada Alpin /Ski Cross Officials level 1 Course

December 1-2 2011

Tentative schedule Officials and Race Event

Thursday Dec 1,2011

8:00 – 8:30 am	Team Captains Meeting (Location TBA)
8:30 - 11:30 am	Officials Classroom Training, Upstairs Main lodge
11:30 - 12:00	Lunch
12:00 – 12:30	Proceed to SX Course (Athlete Inspection)
12:30 – 1:30	SX Athlete Training
2:00- 3:00	SX Qualifying Runs
3:30	Officials Meeting in Main Lodge (Race review/positions for Friday)

Friday Dec 2, 2011

8:00 am	Officials Meeting main Lodge (First lift to course immediately following)
9:00- 9:15	SX Athlete Inspection
9:30 – 10:30	SX Athlete Training
10:45	SX Finals

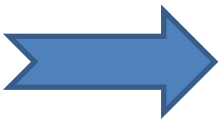
Awards 30 min after tear down of course.

This is a tentative schedule and is subject to approval of the Venue and Chief of Race.

6.7 RÔLE ET RESPONSABILITÉS DES PRINCIPAUX OFFICIELS

6.7.1 Officiels SX cadres

- ☐ Délégué technique
- ☐ Directeur d'épreuve
- ☐ Arbitre



Membres du jury

- ☐ Chef de piste
- ☐ Chef au départ
- ☐ Chef à l'arrivée
- ☐ Chef des juges de portes
- ☐ Chef du chronométrage
- ☐ Concepteur du parcours
- ☐ Représentant des entraîneurs et traceur

6.7.2 Officiels SX sur piste

- ☐ Préposé au départ
- ☐ Assistant au départ
- ☐ Responsable des dossards
- ☐ Juge de portes
- ☐ Chef à l'arrivée
- ☐ Chronométreur manuel
- ☐ Personnel de chronométrage
- ☐ Responsable médical / patrouilleurs

Selon le niveau de l'épreuve de SX, tous les officiels énumérés ici ne sont pas requis. Par exemple, le concepteur de parcours et le responsable médical peuvent ne pas être requis.

6.7.3 Rôle et responsabilités des officiels

Délégué technique

- ☐ Nommé par ACA ou FIS
- ☐ Responsable du respect des règles de l'organisme XXX ; de la supervision du travail des officiels ; de l'inspection des procédures et installation de sécurité pour le ski cross
- ☐ Préside le jury de la course

Directeur d'épreuve

- ☐ Nommé par le comité organisateur
- ☐ Responsable de tout le déroulement de l'événement, assure la liaison avec la station de ski
- ☐ Gère le travail des officiels de la course
- ☐ Membre du jury

Arbitre

- ☐ Nommé par FIS, ACA, DT ou le club hôte, selon le niveau de la compétition
- ☐ Assiste le DT
- ☐ Enregistre les infractions à partir des rapports remis par le chef des juges de portes
- ☐ Enregistre le résultat des descentes de chaque groupe (*heat*) fourni par le juge à l'arrivée
- ☐ Remets les résultats à l'équipe de données/chronométrage, signe les résultats officiels et s'assure de l'affichage des résultats au tableau
- ☐ Membre du jury de la course

Chef de piste

- ☐ Nommé par le comité organisateur
- ☐ Responsable de l'entretien de la piste de compétition, incluant l'aire de départ, l'installation du système de chronométrage et de la gestion des travailleurs de piste
- ☐ Complète la mise en place du tracé (fanions) en collaboration avec l'entraîneur-traceur

Chef au départ (juge au départ)

- ☐ Responsable de la gestion de l'aire de départ et de la procédure de départ, incluant la direction du préposé au départ et de son assistant

Chef à l'arrivée

- ☐ Responsable de l'aire d'arrivée et dirige le travail des juges à l'arrivée

Chef des juges de portes

- ☐ Direction du travail des juges de portes et de la remise des rapports à l'arbitre

Chef du chronométrage

- ☐ Responsable du travail des chronométreurs manuels et des opérateurs des chronos électriques
- ☐ Responsable de l'installation et de la vérification du fonctionnement des systèmes de chronométrage
- ☐ Responsable de la communication avec le préposé aux départs concernant le fonctionnement, les départs et les arrêts de course
- ☐ Doit fournir un compte rendu détaillé et précis du chronométrage au DT

Représentant des entraîneurs et traceur

- ☐ Nommé lors de la réunion des entraîneurs
- ☐ Responsable de placer les portes sur le parcours avant l'entraînement et la compétition

- ☐ Assure la communication entre les entraîneurs et le comité organisateur

Concepteur de parcours

- ☐ Nommé par le comité organisateur
- ☐ Responsable du design et des ajustements à la configuration de la piste en accord avec la station de ski
- ☐ Dirige la construction et la vérification du de la piste (peut souvent opérer la dameuse durant la construction)

Préposé au départ

- ☐ Responsable de donner l'avis de départ et d'actionner le départ
- ☐ Enregistre les départs
- ☐ Confie des tâches à l'assistant au besoin

Assistant au départ

- ☐ Responsable d'appeler les compétiteurs selon l'ordre de départ
- ☐ Vérifie la conformité des dossards, de l'habit et de l'équipement des compétiteurs avant de les admettre dans l'aire de départ

Juge de portes

- ☐ Surveille et note la validité du passage des coureurs dans la zone de surveillance qui leur est attribuée
- ☐ Constate et note minutieusement les infractions aux règles de DSQ et de contact
- ☐ Peut être appelé pour un « *course clear!* » dans sa zone de surveillance

Juge à l'arrivée

- ☐ Responsable de déterminer l'ordre d'arrivée des coureurs
- ☐ Assiste le jury pour déterminer les DNF et DSQ, si nécessaire

Responsable des dossards

- ☐ Responsable de la préparation, de l'attribution, de la distribution et de la récupération des dossards à fournir aux athlètes et officiels
- ☐ Doit noter la couleur assignée à chaque athlète durant chaque manche
- ☐ Travaille en étroite collaboration avec l'assistant au départ

Récupérateur des dossards

- ☐ Aux qualifications, récupère les dossards numérotés avant que les skieurs quittent l'aire d'arrivée
- ☐ Récupère les dossards de couleur à la fin de chaque descente et coordonne le renvoi de ces dossards au départ

Médecin et patrouille

- ☐ Responsable de l'organisation adéquate des premiers soins et du soutien médical tant durant l'entrainement que durant la compétition
  (pour les courses de niveau plus faible avec l'approbation du DT, le service médical peut être assuré par la Patrouille de ski en coordination avec le comité organisateur)

D'autres fonctions utilitaires peuvent être requises lors d'un événement. Cela comprend, par exemple, les chronométreurs manuels, les travailleurs de pistes et leurs chefs de section. Tous ces postes sont sous la supervision d'un officiel responsable.

6.8 LA PISTE DE SKI CROSS

a. Aire de départ

- ☐ Largeur minimale de 30 m. (légèrement supérieure à la largeur du portillon)
- ☐ D'une profondeur et d'un plat suffisant pour accueillir les compétiteurs et le personnel de leur équipe

b. Section de départ

- ☐ Longueur minimale de 60 m. avant le premier virage
- ☐ Ce segment droit doit être plus large que le portillon de départ
- ☐ Doit être perpendiculaire à la première figure (d'une distance du portillon égale à gauche et à droite)
- ☐ Le premier virage doit être fait après que le groupe se soit raisonnablement dispersé, pour ce faire des figures techniques doivent être en place dans la première section
- ☐ Les figures conseillées pour la première section sont :
  - o Rampe régulière
  - o Rouleaux
  - o Tremplin en W (*Wu-tang*)
  - o Tremplin ascendant (*Step-up*)
  - o Tremplin descendant (*Step down*)
  - o Cascade (Waterfall)

- « *Gap to ramp* »
- Combinaison « *Ice cube* » (Ascendant, plat, descendant ou W)
- Quart de lune

c. Installation des filets de sécurité

L'objectif des filets de sécurité est de s'assurer que toutes les zones de chute ou dangereuses soient protégées adéquatement en s'assurant d'installer des filets selon les recommandations des manufacturiers.

Les filets B sont toujours utilisés. Tous les virages relevés doivent être délimités par un filet B sur la crête de l'entrée à la sortie du virage. Le filet B doit être placé à au moins 50 cm de l'arête du talus, légèrement incliné vers l'intérieur de la courbe. Le filet B installé sur la berme doit être tendu. Utilisez également des coussins de protection pour une protection additionnelle lorsque requise. Consultez le site www.fis-ski.com pour plus d'information et d'explication à ce sujet.

6.9 RÈGLES DE BASE D'UN PARCOURS

Le RIS[4] (4500) définit le ski cross comme suit :
« Après une ronde de qualification chronométrée, les skieurs coursent entre eux par groupe sur une piste aménagée pour le ski cross et qui comprend différents types de virages, des sauts, des rouleaux et d'autres figures de ski acrobatique. »

Ce genre d'épreuve combine les caractéristiques du slalom géant et du motocross présenté sur une piste assez longue et sinueuse d'un dénivelé se situant entre 250 m et 450 m.

Le parcours de SX est conçu pour éprouver toutes les habiletés d'un skieur en utilisant différents modèles de virages, de sauts, d'inclinaison, de plats et de crêtes, tous construits sur une pente de ski. L'agencement des virages doit être organisé pour permettre une vitesse supérieure à celle d'un slalom mais inférieure à celle d'un SG ou DH.

Chaque piste de SX est unique. Le dessin du parcours est en fonction du terrain et de l'inspiration de son constructeur.

En SX, les portes sont identifiées par des balises triangulaires (2 mini-piquets unis par un fanion triangulaire) ou deux couleurs sont utilisées en alternance (pas nécessairement bleu et rouge). L'intérieur de la porte est indiqué par un piquet articulé plus court, tandis que l'extérieur est avec un piquet plus long sans articulation,

[4] The International Freestyle Skiing Rules (ICR) disponible en Anglais seulement.

Forme d'une épreuve SX

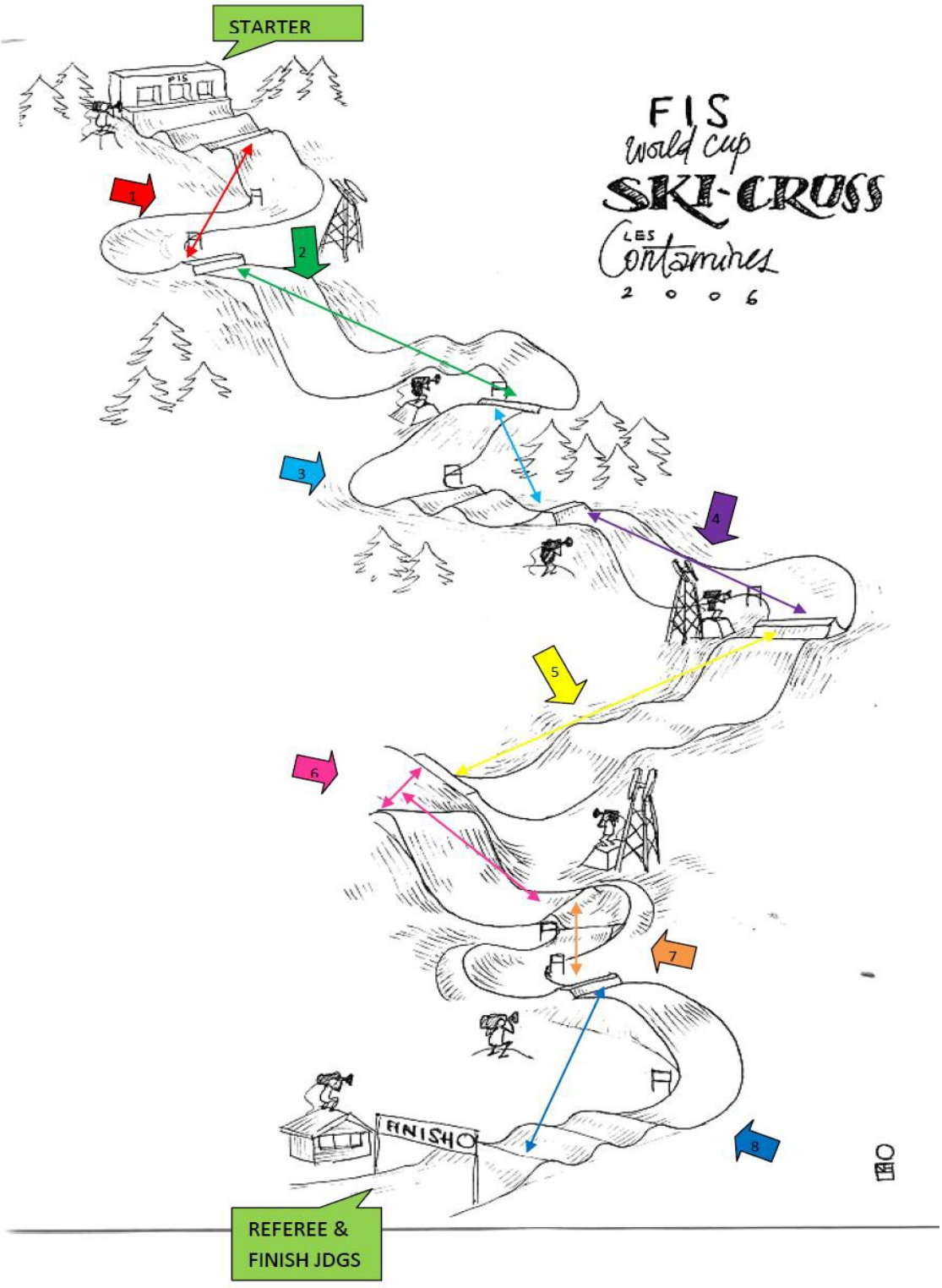
Une course SX comprend quatre étapes :

1. l'inspection ;
2. l'entraînement ;
3. la qualification ;
4. la finale éliminatoire par groupe.

L'illustration ci-dessus montre une vue d'ensemble d'un parcours de SX.

- ☐ L'inclinaison moyenne de la piste doit être entre 5° à 12°;
- ☐ La largeur minimum de la piste peut être de 30m pour de courtes sections ;
- ☐ L'aire d'arrivée doit être au moins de 30 m largeur par 60 m de longueur ;
- ☐ La vitesse moyenne du parcours doit être approximativement de 15~16 m/s ou ± 55 km/h (~vitesse d'un GS) ;
- ☐ La vitesse doit être contrôlée par les virages et la configuration des portes ;
- ☐ Les modules de neige doivent être adaptés pour la catégorie d'âge et d'expérience des skieurs. Par exemple, les sauts simples, les rouleaux et les virages relevés sont de mise pour les coureurs de niveaux 1 et 2 (U16 et moins) mais les sauts aériens et les passages étroits sont à proscrire dans ces catégories.

GATE JUDGE AND SECTION CHIEF PLACEMENT



Les règlements du SX sont énoncés à la section 7 (4500) du RIS acrobatique. Parmi ceux-ci les principaux règlements sont :

4501.2.5 Passage correct d'une porte

Une porte est correctement passée lorsque les spatules des deux skis et les deux pieds du concurrent ont franchi la ligne de porte. Dans le cas où un compétiteur perd un ski sans commettre de faute de franchissement de la porte, par ex. sans enfourcher un piquet, sa spatule du ski restant et ses deux pieds doivent avoir franchi la ligne de porte. La ligne de porte (où une porte est constituée de deux paires de piquets munis d'une banderole triangulaire) est la ligne imaginaire la plus courte entre les deux piquets intérieurs.

4505.6.2 Classement des compétiteurs qui ont abandonné (DNF)

Au cas où plusieurs concurrents ne terminent pas le parcours ou sont disqualifiés dans le parcours, celui ayant parcouru le plus long trajet dans le parcours obtiendra le meilleur rang.

4508.1 Définition de contact et obstruction

Tout contact intentionnel en poussant, tirant ou retenant le bras, la jambe ou le bâton d'un concurrent qui cause un ralentissement, une chute ou une sortie de parcours est interdit et entraine automatiquement une disqualification. Un concurrent ne peut placer un bras, une jambe ou un bâton devant un concurrent qui tente de le dépasser. L'obstruction intentionnelle par un mouvement du corps ou par changement de la ligne de descente est également interdite. La « ligne de

descente » désigne le trajet le plus rapide entre une figure et une porte. Toutes infractions sont jugées par les juges de portes et le jury.

3056.7 Disqualifications (DSQ)

Une disqualification est imposée à :

Un concurrent qui modifie le tracé, un saut, qui s'entraîne sur un parcours fermé ou qui ne s'arrête pas à un drapeau en ski cross.

Portes et piquets

En SX, les portes sont identifiées par des balises triangulaires (2 mini-piquets unis par un fanion triangulaire). L'intérieur de la porte est indiqué par un piquet articulé plus court (45 cm), tandis que l'extérieur est avec un piquet plus long sans articulation,

Les dimensions des fanions sont de 130 cm de large et les hauteurs de 40 cm et 110 cm. Le pivot doit être un piquet en caoutchouc flexible de 45 cm.

6.10 RÔLE ET RESPONSABILITÉS DURANT LA COMPÉTITION

Tâches quotidiennes

- ☐ *Race format and Start of the Day*
- ☐ Inspection du parcours
- ☐ Entraînement
- ☐ Essais chronométrés / qualifications
- ☐ Formation des rencontres
- ☐ Déroulement des finales par élimination
- ☐ Classement final

6.11 ÉLÉMENTS DE BASE – JUGES DE PORTES et CHEFS DE SECTION

Carton de juge de portes

- ☐ Comment et quand le compléter?
- ☐ Mémorisez, rapportez, enregistrez et révisez
- ☐ Écoutez la confirmation de l'arbitre ou du DT

Tableau des rencontres

- ☐ Qu'est-ce que le tableau des rencontres (*heat sheet*) et à quoi sert-il?
- ☐ Notez les DSQ
- ☐ Lors de deux abandons, il est utile de confirmer le rang de ces concurrents
- ☐ Avantages et inconvénients

Position sur le parcours

- ☐ Point de vue
- ☐ Comprendre la configuration de votre section
- ☐ Repérez les risques et avisez l'officiel responsable

Responsabilités dans votre section

- ☐ Assurez la sécurité de tous dans votre section. En tant que chef de section ou juge de portes, il est essentiel que vous soyez attentif à tout ce qui se passe dans votre section.
- ☐ Écoutez toutes les communications; elles concernent la sécurité des autres et de vous-mêmes. Votre radio décrit tout ce qui se passe et vous informe de tout ce qui survient durant le déroulement de la course.
- ☐ Communiquez et travaillez en équipe avec tous les intervenants de votre section (travailleur de piste, représentant des médias, entraîneurs, etc.).

CONSIGNES POUR LES JUGES DE PORTES

1. À votre arrivée à la porte ou aux portes qui vous sont désignées, veuillez enlever vos skis et les poser au sol parallèle aux filets de sécurité de la piste et loin de toute zone de dérapage.
2. Placez-vous où vous pourrez le mieux voir toutes vos portes tout en maintenant une position de sécurité maximale. Vous pouvez être aidé pour cette tâche par votre Chef de section, Chef des juges de portes ou le délégué technique.
3. Remplissez le recto de la carte puis faites immédiatement un dessin de vos portes assignées. Dessinez le symbole ⊗ afin d'indiquer votre position. Représentez toutes les portes bleues par un carré ◆ et toutes les portes vertes par un cercle ○
4. Indiquez seulement que les DSQ/fautes (portes manquées ou contact intentionnel) et notez le numéro (ou la couleur du dossard) du coureur fautif dans l'espace correspondant.
   a. Faites un schéma détaillé de la DSQ/faute sur le dessin préétabli de la porte.
   b. Soyez prêt à expliquer toutes les fautes.
   c. Ne discutez de la faute avec personne à l'exception du Chef des Juges de portes ou des membres du Jury.
   d. Les décisions d'un juge de portes doivent être impartiales. Ne déclarez une faute que lorsque vous êtes convaincu que c'en est une.
5. Lorsqu'un compétiteur ayant quitté le parcours revient sur le parcours sans avoir manqué une porte, le juge de porte doit aviser par radio le chef des juges de portes qu'un coureur est de retour en piste.
6. Inscrivez sur la carte les circonstances de toute interférence avec la manche du coureur.
7. Au besoin, replacez tout piquet de porte au même endroit indiqué dans la neige par la teinture, replacez tout fanion de porte et maintenez les conditions de la piste jusqu'à l'arrivée des Équipes de piste.
8. Demeurez en place jusqu'à ce que votre carte soit ramassée par votre Chef de section ou le Chef des Juges de portes.

SKI-CROSS

DSQ /Fautes :

Oui : ○

Non : ○

Carte de juge de portes

Course : _____

Date : _____

Homme ○ Femme ○ Manche# _____

SX ○ SBX ○ Qualification ○ Manches ○

No des portes : _____

Nom : _____

Signature : _____

No tél. cell. : _____

N° ou couleur dossard	Numéro de porte

N° ou couleur dossard	Numéro de porte

Notes

_____

_____

_____

_____

_____

Schéma

◆ - BLEU ○ - VERT ⊗ - Votre position

SX

GATE JUDGE HEAT CARD

GATE JUDGE: _____ **GATE #(S):**

_____

HEAT	RED	GREEN	BLUE	YELLOW
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				

AS SKIERS SUCCESSFULLY PASS YOUR GATE(S), CHECK OFF. OTHERWISE NOTE INCIDENT ON 'GATE JUDGE CARD' AND NOTE THE INFRACTION ABOVE.

6.12 PROTOCOLE DE COMMUNICATION SUR LA PISTE SX

Un protocole de communication par radio est un élément important pour le déroulement sécuritaire d'une épreuve SX. Ce sport est dynamique et rapide où le déroulement d'un entrainement ressemble à une autoroute achalandée. Contrairement aux autres disciplines de ski, l'entrainement SX permet à plusieurs athlètes d'emprunter le parcours en même temps. Même si les départs des athlètes sont espacés, les possibilités de dépassement et de chutes demeurent lorsqu'un incident survient sur la piste.

La disponibilité d'un canal de communication à tous les niveaux est importante. L'idéal est de disposer de radios ayant 5 fréquences disponibles. Au minimum deux fréquences peuvent être utilisées pour travailler en sécurité.

Voici un exemple d'utilisation de 5 fréquences de communication et les officiels les utilisant.

Canal 1 – Personnel de compétition

- ☐ Préposé au départ
- ☐ Chef des juges de portes
- ☐ Juges de portes
- ☐ Chef de piste
- ☐ Juge au départ
- ☐ Juge à l'arrivée / chef de l'arrivée
- ☐ JURY (DT, directeur d'épreuve, arbitre) [canaux 1 et 3]
- ☐ Président de l'événement (en Coupe du Monde)

Canal 2 – Classement et chronométrage

- ☐ Arbitre
- ☐ Chef de l'arrivée
- ☐ Juges à l'arrivée (peuvent communiquer via le chef de l'arrivée)
- ☐ Chronométrage et données
- ☐ Tableau d'affichage

Canal 3 – JURY

- ☐ Délégué technique
- ☐ Arbitre
- ☐ Directeur d'épreuve
- ☐ Président de l'événement (en Coupe du Monde)

Canal 4 – Médical

- ☐ Délégué technique
- ☐ Chef médical
- ☐ Médecin de l'épreuve
- ☐ Personnel médical
- ☐ Patrouille de ski

N.B. : les courses de niveau débutant, le DT ou DE utiliseront la fréquence de la patrouille ou d'opération de la station)

Canal 5 – Opérations techniques

- ☐ Directeur d'épreuve
- ☐ Chef de piste
- ☐ Chef de l'entretien de la piste
- ☐ Concepteur de la piste
- ☐ Travailleurs de piste

(C'est utilisé au niveau Coupe du Monde [WC] et Jeux Olympiques [OWG])

Communication pour le chronométrage

- ☐ Une communication téléphonique (filaire) entre le départ et l'arrivée est disponible avec la majorité des systèmes de chronométrage. Pour des raisons de sécurité durant les qualifications, le préposé au départ doit également avoir une radio de communication avec la compétition (Canal 1).
- ☐ Le casque de communication au départ doit préférablement avoir une seule oreille pour permettre au préposé au départ d'entendre les autres communications de son assistant ou d'une autre radio.

6.13 STOP START! – LE PLUS IMPORTANT MESSAGE EN PISTE

Le message radio STOP-START indique qu'une situation exige **d'interrompre les départs** et d'empêcher tous les athlètes d'emprunter le parcours,

Dès qu'il entend ce message, il ferme le départ et confirme par radio : START IS STOPPED.

En SX, ce message est utilisé par les juges de portes et les autres officiels pour arrêter tous les mouvements sur le parcours dès que survient un incident comportant un risque pour les athlètes.

Chaque juge de portes/chef de section est affecté à une section ou une zone de la piste de SX dont il est responsable. Le message STOP-START est utilisé pour empêcher tout autre athlète d'entrer dans cette zone. Ce message indique aux autres sections d'agiter le drapeau de sécurité (jaune) pour ordonner aux athlètes de s'arrêter et ainsi d'interrompre tout mouvement en piste jusqu'à ce que l'entrainement ou la course puisse reprendre en toute sécurité.

Chaque section de la piste est numérotée et affectée à un officiel. Par exemple, le parcours est numéroté du départ à l'arrivée ainsi :

Départ, section 1, section 2, section 3, …, Arrivée.

Supposons que durant l'entrainement un skieur chute à la section 4 où il est blessé ou bloque le passage. Le juge de portes ou le chef de section doit immédiatement transmettre le message suivant dans l'ordre indiqué pour être clairement compris de tous.

1. transmettre le message START-STOP;
2. identification de l'endroit, SECTION 4;
3. justification de l'arrêt, CHUTE DU SKIEUR.

Ainsi cette communication indique au personnel du départ et des sections 1, 2 et 3 qu'il y a un danger immédiat à la section 4 et qu'ils doivent empêcher tous les athlètes de poursuivre en utilisant les drapeaux.

Dès lors, le DT ou tout autre officiel désigné demandera de confirmer la cause du problème. Toutes les sections en aval de la section 4 laisseront les athlètes compléter leur parcours.

Toute cette procédure est essentielle à la sécurité de l'événement.

Après un tel arrêt de compétition, lorsque le problème ayant causé l'arrêt est résolu, le préposé au départ doit demander une confirmation que la piste est libre (*course clear*) de bas en haut. À la confirmation que la piste est libre, l'entrainement ou la course peut reprendre.

1. **Préposé au départ** : Puis-je avoir un *COURSE CLEAR* de bas en haut commençant à l'arrivée, s'il-vous-plait!
2. **Juge à l'arrivée** : L'arrivée est *CLEAR*;
3. Juge de porte 5 : La section 5 est *CLEAR*;
4. Ainsi de suite section par section jusqu'au Départ.

Le préposé au départ reprend alors l'entrainement ou la course où il en était lors de l'arrêt.

CHAPITRE 7 PARA-ALPIN

7.1 INTRODUCTION AUX COURSES PARA-ALPINES

Le Comité international paralympique (CIP) est l'instance dirigeante des handisports pratiqués par des athlètes handicapés. Le Comité international paralympique est une organisation à but non lucratif qui supervise l'organisation des Jeux paralympiques. Il est comparable au Comité international olympique (CIO), organisateur des Jeux olympiques.

Le Comité paralympique canadien (CPC) est membre du CIP. La mission du comité est de développer un système sportif paralympique durable au Canada pour permettre aux athlètes d'atteindre le podium aux Jeux paralympiques.

Annuellement le CIP publie les règles du ski alpin[5] régissant les courses sanctionnées par le comité incluant la Coupe du Monde, les Championnats du Monde et les Jeux Paralympiques.

7.2 PARA-ALPIN, C'EST QUOI?

Le ski para-alpin comprend trois catégories : déficience visuelle, ski debout et ski assis. Les athlètes féminins et masculins ayant un handicap physique tel qu'une lésion de la moelle épinière, la paralysie cérébrale, l'amputation et la déficience visuelle concurrent dans ces catégories. La liste détaillée complète des classifications est disponible à : www.paralympic.org/alpine-skiing/classification.

Pour pouvoir participer à des compétitions CIP de ski alpin (IPCAS), un athlète doit être classé. Jusqu'à ce qu'il obtienne sa classification CIP, l'athlète est désigné « N » (nouveau) et peut participer aux compétitions de niveaux 2, 3, 4, 5, 6 seulement.

Un athlète N doit concourir dans la classification supérieure de sa catégorie[6].

Tous les athlètes qui participent aux courses sanctionnées par IPCAS doivent détenir une licence valide pour concourir. Cette licence peut être obtenue de l'OPS et inclut les assurances requises. Tous les athlètes détenteur d'une licence reçoivent des points IPCAS spécifiques. Ces points fonctionnent de manière similaire aux points FIS.

Comme pour toute course de ski alpin, les parcours sont tracés en tenant compte de la forme du terrain. Les sauts importants et les compressions doivent cependant être évités. La suspension de ski assis et les membres inférieurs handicapés ne permettent pas nécessairement aux athlètes de maintenir ou récupérer la position souhaitable, c'est pourquoi il est préférable d'éviter ce type de relief.

Un DT FIS est désigné pour toutes les courses IPCAS par le commissaire FIS concerné.

[5] IPC Alpine Skiing Rules & Regulations, August 2015, www.paralympic.org/alpine-skiing/rules-and-regulations/rules

[6] Un athlète VI concoure comme B3.

7.3 CATÉGORIES PARA-ALPINES

Déficience visuelle

Durant la course, aucun contact physique n'est autorisé entre l'athlète et son guide. Sur le parcours, l'écart entre le guide et le compétiteur doit être moins de 3 portes en SL et moins de 2 portes en GS, SG et DH, à l'exception des figures verticales et des traverses (bananes). Tous les coureurs complètement aveugles (B1) doivent porter des lunettes à lentille noire approuvée sur le parcours. Pour toutes ces catégories, un guide doit obligatoirement accompagner l'athlète; le compétiteur et son guide sont une équipe. Le skieur aveugle descend derrière son guide de qui il peut recevoir uniquement des instructions verbales (voix ou radio).

B1. Complètement aveugle, acuité visuelle inférieure à LogMAR 2,60;

B2. Vision réduite, acuité visuelle comprise entre LogMAR 1,50 à 2,60 inclusivement ou champ de vision réduit à moins de 5 degrés;

B3. Vision réduite, acuité visuelle comprise entre LogMAR 1,40 et 1 ou champ de vision de moins de 20 degrés.

Debout

Les athlètes de certaines classifications permanentes (p.ex. amputé d'une jambe et skiant sans prothèse et les utilisateurs de chaises) utilisent des bâtons des bâtons stabilisateurs spéciaux. Le stabilisateur est un petit ski au bout du bâton qui aide l'équilibre et permet de pousser.

LW1. Double amputation au-dessus du genou ou autre déficience qui provoque une perte similaire des membres;

LW2. Amputation d'une jambe au-dessus ou en-dessous du genou ou autre déficience qui provoque une perte similaire d'un membre;

LW3. Double amputation en dessous du genou ou autre déficience qui provoque une perte similaire des membres;

LW5/7. Amputation d'un bras au-dessus ou en-dessous du coude ou autre déficience qui provoque une perte similaire du membre; limitation de l'utilisation des bâtons;

LW6/8. Double amputation des bras au-dessus ou en-dessous du coude ou autre déficience qui provoque une perte similaire du membre;

LW9. Limitation d'activité équivalente de l'amputation des deux membres supérieurs et inférieurs.

Assis

Cette classification s'adresse aux athlètes dont le handicap les oblige à skier à l'aide d'une chaise aussi appelée monoski. Le monoski est doté d'un siège spécialement installé sur un seul ski. Le siège comprend des ceintures de sécurité et autres attaches et est installé sur un mécanisme de suspension minimisant les impacts sur le corps.

LW10. Skieur assis avec une paraplégie sévère (aucun muscle dans au bas du corps);

LW11. Skieur assis paraplégique, avec des muscles au bas du corps;

LW12. Skieur assis paraplégique, partiellement paralysé au bas du corps.

7.4 CATÉGORIE D'ÂGE

Saison de compétition IPCAS	2016/17	2017/18	2018/19
Age minimum (Niveaux 3 et 4)	2003	2004	2005
Age minimum (Niveaux 0, 1 et 2)	2001	2002	2004
Age minimum pour les courses de vitesse	2000	2001	2002

7.5 HOMOLOGATION

Généralement, les événements para-alpins pour les hommes et les femmes sont organisés en conformité avec les spécifications techniques de la FIS pour les femmes. Il y a quelques légères différences, comme pour la DH. Consultez la règle 1500 du CIP pour les spécifications complètes.

7.6 CHRONOMÉTRAGE

1. Le logiciel officiel est celui de CIP (IPC Software). Ce logiciel comprend une fonction qui effectue les calculs en tenant compte de tous les facteurs et produit les résultats. Les procédures de chronométrage sont celles décrite dans le livret FIS de chronométrage du ski alpin.
2. Liste de facteur : Le CIP publie annuellement une liste de facteurs pour chaque catégorie et chaque discipline. Les facteurs sont les ajustements à appliquer temps réel d'exécution en fonction de la classification affective de l'athlète.
    - Les facteurs ne sont pas conçus pour uniformiser les règles d'une compétition de ski alpin, mais plutôt d'uniformiser les règles du jeu pour tous les concurrents dans une compétition IPCAS.
3. Seuls les temps pondérés doivent être affichés / publiés.
4. Pour les athlètes ayant une déficience visuelle, les CHRONOMÉTREURS doivent être conscients que le guide et l'athlète franchiront la ligne d'arrivée. Ils doivent configurer leur équipement de chronométrage de sorte que l'impulsion d'arrivée de l'athlète soit distincte de l'impulsion d'arrivée du guide.
5. Une pénalité de course distincte est calculée pour les hommes et les femmes.
6. Le calcul des points de course et des pénalités est similaire à celui des courses FIS.
7. Le guide doit toujours précéder l'athlète ayant un handicap visuel sauf entre la dernière porte et la ligne d'arrivée où l'athlète peut dépasser son guide (règle 1303.1).
8. N'enterrez pas les fils de communication/chronométrage dans la neige dans le portillon de départ. Ils peuvent être sectionnés par les bouts tranchants des stabilisateurs lors de la poussée de départ!
9. Tous les résultats de la course et la documentation de course peuvent se trouvent à la section ski alpin du site du CIP – http://www.paralympic.org/alpine-skiing.

7.7 AIRE DE DÉPART

La documentation détaillée pour l'aire de départ est documentée dans *IPCAS Start Manual* (en anglais) que vous trouverez à l'adresse suivante :

http://www.paralympic.org/alpine-skiing/rules-and-regulations/rules

1. L'athlète doit être en mesure d'atteindre le portillon de départ en glissant. Les skieurs assis ne peuvent pas grimper.
2. Le portillon doit avoir 80 cm de largeur pour permettre le passage des monoskis. La hauteur de la baguette doit être ajustable de 40 cm pour les skieurs sur pied à 80 cm pour les skieurs assis.
3. La rampe de départ doit être suffisamment large pour permettre, des deux côtés, l'installation de piquets de départ pour les guides des athlètes aveugles.
4. L'ordre de départ de toutes les compétitions est en séquence : les handicapés visuels, les athlètes sur pied et les skieurs assis.

Les handicapés visuels sont autorisés à inspecter le parcours 10 minutes avant les autres athlètes (règle 1302.7).

7.8 LA PISTE

1. Pour le SL, des piquets articulés de 27 mm sont obligatoires.
2. Le directeur alpin CIP (*IPCAS Race Director*) est le représentant officiel du ski alpin CIP aux épreuves de Coupe du Monde (WC), Championnats du Monde (WCH) et Jeux Paralympiques. Le directeur peut représenter le sport à des épreuves de niveau inférieur comme les Coupes continentales, mais cela sera décidé cas par cas avec la direction IPCAS. La liste complète des devoirs, droits et responsabilités est documentée dans le manuel de règlements 400.2.1.
3. Ne tentez jamais d'arrêter un skieur assis. Ils sont lourds et ont un élan suffisant pour vous blesser. Laissez les clôtures de filet faire leur travail.
4. Les systèmes d'amplification de musique et d'annonce, la machinerie ou toute autre source de bruit doivent être réduits au minimum tout au long du parcours de la course des skieurs avec une déficience visuelle (règle 1304).

7.9 JUGES DE PORTES

1. Le juge de portes ne doit pas aider un athlète qui est tombé jusqu'à ce que ce dernier le demande expressément ou qu'il nécessite une assistance; lorsqu'il est aidé, l'athlète est disqualifié et est évacué du parcours.
2. Les athlètes aveugles et leur guide doivent tous les deux compléter le parcours sans faute. L'athlète et son guide recevront tous deux les mêmes résultats et récompense pour la course.
3. Le guide doit toujours devancer son athlète. Aucun contact physique entre l'athlète et son guide n'est admis durant la descente sous peine de disqualification (règle 1302.5).

4. Durant une descente, l'écart entre l'athlète et son guide doit être de moins de 3 portes en SL et de 2 portes en GS, SG ou DH, sans tenir compte des traverses (bananes) et des figures verticales. Tout manquement à cette règle entraine la disqualification (règle 1303.2).
5. Les stabilisateurs des skieurs assis et debout sont considérés comme des bâtons de ski normaux par les juges de portes.
6. En l'absence de piquet extérieur, les deux pieds et les deux spatules des skis du compétiteur doivent avoir contourné le piquet pivot du même côté, déterminé par la ligne de course normale du slalom. Dans le cas où un compétiteur perd un ski sans commettre de faute de franchissement de la porte par ex. sans enfourchement du piquet, sa spatule du ski restant et ses deux pieds doivent satisfaire aux exigences décrites ci-dessus. Si celui-ci ne l'a pas franchi correctement, il doit alors remonter la pente et passer autour du piquet pivot manqué. (804.3).

7.10 INTÉGRATION DES ATHLÈTES PARA-ALPINS ET LES COURSES

Selon le niveau et les résultats attendus, il existe plusieurs façons d'intégrer le ski alpin et para-alpin. Il y a quelques modèles d'intégration entre ces deux groupes :

- Les athlètes para-alpins qui possèdent une carte nationale ou FIS peuvent participer aux courses à points nationaux ou FIS comme les autres concurrents le font. Ces athlètes para-alpins sont en compétition contre des athlètes alpins et sont chronométrés et classés de la même manière. Les facteurs CIP ne sont pas utilisés dans ces courses qui sont notés pour les points nationaux ou FIS;
- Une course IPCAS peut être tenue dans une compétition nationale ou FIS. Chaque course sera enregistrée séparément (et nécessitent un codex approprié / avis de course), mais utiliserait le même parcours, ROC, etc. pour aider à maximiser l'efficacité pour un petit nombre de skieurs. S'il n'y a que quelques athlètes para-alpins dans une course, ils peuvent commencer entre les ouvreurs et le premier groupe de départ. (Ce qui facilite le chronométrage);
- Pour l'entraînement ou les courses locales qui ne sont pas considérés pour les points (Nationaux / FIS / CIP), les para-athlètes peuvent s'entrainer ou concourir en ski alpin en utilisant les facteurs CIP (temps calculés) pour tenter de hausser la compétition. Cependant lorsque qu'on procède ainsi, les participants, les entraîneurs et les autres doivent savoir et comprendre que les facteurs CIB (temps calculés) ne sont pas conçus à cette fin et qu'ils ne sont pas considérés par CIB ou ACA comme un moyen d'uniformiser les règles entre les athlètes alpins et para-alpins.

Plusieurs modes d'intégration peuvent être adoptés tout en permettant d'économiser temps, argent et effort aux clubs, OPS et ACA et en fournissant de nombreuses possibilités d'entrainement et de compétition pour les athlète alpins et para-alpins. De plus, l'ensemble de la communauté bénéficiera de la motivation, de l'énergie et des efforts que ces athlètes apportent aux entrainements, aux courses et aux événements sociaux.

NOTE : Malgré nos efforts de vous décrire les principaux aspects de courses para-alpines, il est important de consulter les règles et les précisions pour vous assurer d'avoir les informations les plus récentes

NOTES