



CANADA ALPIN



SKI QUÉBEC ALPIN

NIVEAU 3

PROGRAMME DES OFFICIELS ALPINS

Édition 2011

Révision 0.1 – 20 septembre 2011

Chapitre 1 INTRODUCTION.....	1
1.1 Être un officiel efficace	2
Chapitre 2 INFORMATION et TRAVAUX PRÉALABLES	1
2.1 TRAVAUX PRÉALABLES	2
2.2 AUTO-VALIDATION pour le DIRECTEUR D'ÉPREUVE.....	3
2.3 RÔLE D'UN OFFICIEL.....	5
2.4 CHEF DE PISTE.....	5
2.5 ÉTUDES DE CAS	6
CHAPITRE 3 Programme national pour les officiels.....	1
3.1. Objectifs	1
3.2. Code de conduite des officiels	3
3.3. Catégories des fonctions des officiels	4
3.4. Préalables pour l'obtention de niveaux supérieurs.....	4
3.5. Reconnaissance des officiels.....	6
3.6. Exigences de maintien de la certification des officiels	6
3.7. Délégué technique	7
3.8. Administration du programme des officiels.....	9
Chapitre 4 LES RÈGLEMENTS DU SKI DE COMPÉTITION	1
4.1. Comment sont élaborés les règlements ?	1
4.2. La provenance	2
4.3. Les problèmes les plus fréquents	2
4.4. Étude de cas.....	3
4.5. EXEMPLES ET COMMENTAIRES	3
Chapitre 5 CERTIFICATION des OFFICIELS & RÔLES et RESPONSABILITÉ du JURY	1
5.1. Composition du jury.....	1
5.2. Qualification des membres du jury et des autres officiels	2
5.3. RESPONSABILITÉS GÉNÉRALES DU JURY	3
5.4. DEVOIRS ET RESPONSABILITÉS DES MEMBRES DU JURY	3
5.5. Le délégué technique et les particularités locales	7
5.6. Rôle et responsabilités du DT durant l'inspection de parcours.....	7
5.7. L'autorité du DT sur les ondes.....	10
5.8. Étude de cas pour le jury	16
Chapitre 6 PRÉPARATION ADMINISTRATIVE	1
6.1. Formulaire d'épreuve.....	1
6.2. Ordre des départs pour les 1 ^{ère} et 2 ^e manches et conditions spéciales.....	7

Chapitre 7 LA PISTE	1
7.1. Exigence technique de la piste	1
7.2. Préparation du parcours.....	2
7.3. Préparation de la piste	3
7.4. Entretien et réparation du parcours	4
7.5 L'aire de départ	9
7.6 L'aire d'arrivée.....	10
7.7 Le traçage	11
7.8 L'entraînement	12
7.9 La journée de course – « La vraie vie »	12
7.10 Le démantèlement	13
Chapitre 8 LE CHRONOMÉTRAGE.....	1
8.1. Règles de chronométrage	1
8.2. Temps équivalent électronique – TÉE	1
8.3. Livret national et compte rendu technique de chronométrage	3
Chapitre 9 SYSTÈME DE POINTAGE.....	1
9.1. Définitions	1
9.2. Points de course FIS	1
9.3. Calcul de la pénalité de course	3
9.4. Calcul des résultats	6
Chapitre 10 PROBLÈMES FRÉQUENTS RELATIFS AU JUGEMENT DU PASSAGE DES PORTES	1
Chapitre 11 REPRISE DE PARCOURS, SANCTIONS, DISQUALIFICATIONS ET RÉCLAMATIONS.....	1
11.1. Principes directeurs	1
Chapitre 12 LISTE DE VÉRIFICATION DU COMITÉ ORGANISATEUR	1
12.1. Liste sommaire pour les organisateurs	1
12.2. Liste pour le responsable du secrétariat	3
Chapitre 13 Annexe de CHRONOMÉTRAGE	1
13.1. Chronométrer une course de ski alpin.....	1

Chapitre 1

INTRODUCTION

Ce module de formation d'Officiel alpin est destiné aux officiels de niveau 2 qui ont acquis un éventail complet d'expérience tel que prescrit par le programme de formation des officiels alpins d'ACA. Ce cours est conçu comme un forum d'échange d'expérience entre les participants et l'instructeur afin de permettre à tous de parfaire leurs connaissances.

Aujourd'hui, vous aurez l'occasion de simuler vos interventions dans plusieurs situations basées sur des faits réels. Nous vous demanderons d'analyser les situations et de prendre décisions rapidement tout comme si vous étiez en situation de course.

Le manuel de cours se veut une référence dont le but est de demeurer utile lors de vos affectations. Nous avons subdivisé les chapitres de manière à rendre la consultation simple et fonctionnelle. La séquence de présentation des chapitres est conservée durant cette session de formation. De plus, une portion importante de ce manuel est tirée des renseignements fournis dans le « *Race Worker Training Manual* » publié par ACA et basé sur la documentation produite pour le Comité organisateur des Jeux Olympiques de Salt Lake City.

Ce manuel décrit également les tâches préparatoires à une course. En préparation pour cette formation, les participants doivent réaliser quelques travaux préparatoires, tels que lire ce manuel et particulièrement les études de cas et s'assurer de recueillir tous les éléments requis pour ce cours. La réussite de cette formation est proportionnelle à la préparation de chacun des participants puisque la richesse des discussions et des échanges qui y auront lieu en dépend.

L'examen pourrait avoir lieu dans un second temps. Cette approche permet à tous les participants de participer sans contrainte à cette session sans la pression de subir l'examen en fin de session. De plus, ce délai permet à tous de réviser le matériel discuté à tête reposée et de mettre en pratique les éléments discutés en cours de saison.

1.1 Être un officiel efficace

Dans cette partie du cours, nous parlerons des gestes à poser et ceux à éviter pour faire un bon travail et éviter les frustrations inévitables qui accompagnent les fonctions d'officiels dans les sports de compétition.

1. Les épreuves de ski sont pour les skieurs. Les officiels sont présents pour garantir que les droits de chaque compétiteur sont respectés, tel que prévu dans le règlement en vigueur pour une compétition spécifique. Vous êtes là pour servir les meilleurs intérêts de chaque compétiteur.
2. Les officiels devraient être aussi effacés et discrets qu'il est possible de l'être. Vous devez assumer vos responsabilités de manière à gagner le respect et l'appui des compétiteurs, des entraîneurs et des spectateurs.
3. Les officiels doivent respecter le désir de chaque compétiteur d'être considéré davantage qu'un simple numéro ayant participé à l'épreuve. Comme officiel, vous ne devez pas exprimer vos opinions personnelles et chaque effort individuel de la part d'un compétiteur doit être considéré à sa juste valeur.
4. Vous devez considérer votre tâche comme officiel comme un engagement personnel ainsi qu'un engagement à l'égard des autres officiels. Ceci se manifeste facilement par votre diligence à consulter les autres et par vos efforts à tenir à jour vos connaissances des règlements et des procédures.
5. Rappelez-vous que non seulement vous, mais toutes les autres personnes qui agissent comme officiels à une compétition de ski sont des bénévoles. Chacun a dû ajuster ses priorités dans sa vie quotidienne pour être sur place. Vous devez donc respecter et supporter leurs efforts pour établir un esprit de coopération. Le succès global de la compétition est dépendant de la performance de chaque individu au sein de l'équipe.
6. N'acceptez une assignation pour agir comme officiel que si vous prévoyez honorer votre engagement. Il y a suffisamment d'éléments imprévisibles reliés à Mère Nature qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter des frustrations parce que certaines personnes ne se présentent pas à une compétition.
7. Soyez à l'heure pour votre assignation. Ceci implique que vous y êtes avant l'heure requise.
8. Informez la bonne personne, parmi les officiels majeurs, s'il vous est impossible d'être présent, ou si vous prévoyez un retard. Vous devez le faire le plus tôt possible. Si vous êtes consciencieux, vous devriez aider à trouver quelqu'un de qualifié qui pourrait faire le remplacement.
9. Comme officiel, vous ne devez pas être un entraîneur pour les compétiteurs. Il est possible de les encourager, dans la mesure où les gestes sont équitables pour tous. Pour les jeunes compétiteurs, il peut être nécessaire d'être plus directif.
10. N'acceptez jamais une assignation pour laquelle vous n'êtes pas qualifié. Une performance de piètre qualité, à cause de l'ignorance, peut être préjudiciable à certains skieurs et aura des conséquences désagréables pour vous et possiblement pour l'organisation que vous représentez.
11. Les officiels doivent respecter le fait que des changements de dernière minute sont toujours possibles. Il faut demeurer flexibles et capables de s'adapter afin de permettre à l'épreuve de se poursuivre et d'être conclue avec le plus de succès possible.

Chapitre 2

INFORMATION et TRAVAUX PRÉALABLES

À : **Participants à la formation de niveau 3**

CC : **Formateur**

Date : _____

Objet : **Formation des Officiels alpins de niveau 3**

Merci de votre intérêt à cette formation d'officiel alpin de niveau 3.

Le contenu de cette formation de deux jours ne se répète jamais puisqu'il varie selon la disponibilité des participants et la période de l'année où il a lieu. En effet, selon le cas, ce cours peut se dérouler une journée en classe et une journée sur neige si les conditions le permettent. Les affectations pratiques peuvent également être différentes selon les programmes de formation provinciaux, mais doivent cependant toutes comporter une réalisation en tant que directeur d'épreuve et une affectation de formation avec un DT provincial.

L'examen écrit aura lieu à une date ultérieure indiquée par votre formateur ou par le responsable provincial des officiels. Ce délai permet aux participants de réviser à leur rythme le matériel discuté lors de la formation niveau 3.

Le matériel de formation comprend :

- Le manuel de formation niveau 3 incluant les exercices préparatoires pour les tâches de :
 1. Directeur d'épreuve
 2. Rôle des officiels alpins
 3. Chef de piste
- La version à jour des règlements
- Les dernières précisions FIS
- Le manuel des travailleurs de piste (en anglais)
- Des études de cas

Nous vous prions de prendre le temps de lire la documentation et de vous pencher sur les études de cas avant de participer à ce cours.

Pour le cours, prévoyez un bon crayon et une calculatrice.

Le coût de formation sera déterminé par votre OPS.

La réussite dépend de la richesse des échanges entre les participants et le formateur. Préparez-vous adéquatement et appréciez ces deux jours de formation.

2.1 TRAVAUX PRÉALABLES

Veillez répondre aux questions suivantes avant le cours. **Fournissez les références pertinentes au manuel RIS lorsque vous le pourrez.**

1. Parmi les conditions suivantes, lesquelles peuvent empêcher une épreuve d'être considérée pour les points

- | | | | | |
|---|-----|--------------------------|-----|--------------------------|
| a. Calcul incorrect des points de course | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |
| b. Une dénivellation trop grande | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |
| c. Un parcours de Slalom de 55 virages | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |
| d. Un coureur de 21 ans admis à participer à la course | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |
| e. La configuration de la piste ne correspondant pas aux données inscrites sur le certificat d'homologation | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |
| f. Un portillon de départ mal installé | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |
| g. Un comité de course qui refuse d'effectuer un chronométrage manuel | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |

2. Vous êtes arbitre à une course SL FIS régionale. Le DT vous demande votre avis sur les sujets suivants. Autoriseriez-vous les éléments suivants?

- | | | | | |
|--|-----|--------------------------|-----|--------------------------|
| a. Des ballots de paille en guise de protection aux cellules photoélectriques à l'arrivée? | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |
| b. Un coureur qui se présente au départ sans casque protecteur? | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |
| c. Les 2 premières portes sont à seulement 12m d'écart? | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |
| d. Un compétiteur se présente au départ sans frein installés sur ses skis? | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |
| e. Le traceur souhaite utiliser des bambous sur le parcours? | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |
| f. Un coureur se présente au départ avec une tenue de descente non plombée | OUI | <input type="checkbox"/> | NON | <input type="checkbox"/> |

3. Cet exercice est une question de réflexion et de logique. Il ne s'agit pas de valider l'application du règlement ou de valider l'application de la procédure. Veuillez simplement répondre tout en fournissant vos commentaires sur la possibilité de répondre à la question.

Les coureurs 14 et 15 ont pris correctement leur départ à la course de GS. On a constaté que le coureur 15 a terminé avant le numéro 14, mais cela après que les temps furent enregistrés au chronomètre. De plus, seuls les temps net sont inscrits sur le ruban, l'heure du jour de l'arrivée n'apparaît pas.

Calculez les temps nets des coureurs 14 et 15 à partir des informations suivantes :

DEP	14	11:27:59,90
DEP	15	11:27:59,90
FIN-net	14	2:03,02
FIN-net	15	2:56,22

Quels sont les temps corrigés de ces coureurs

#14 corrigé = _____

15 corrigé = _____

4. Il est 09:15, la course doit débuter à 10:00. Douze gardiens de portes sont présents dont 5 ont de l'expérience, 6 sont inexpérimentés et le dernier a participé à une course de GS. Le parcours compte 42 portes.

Vous êtes le chef des gardiens de portes de cette course de SL et vous devez assigner les portes aux membres de votre équipe.

- Quels sont les éléments clés dont vous allez tenir compte dans la répartition des portes entre les gardiens expérimentés ou non?
- Quelles seront vos instructions de dernière minute?
- Qu'allez-vous faire durant la course?
- Que devront faire les gardiens de portes à la fin de la première manche?

2.2 AUTO-VALIDATION pour le DIRECTEUR D'ÉPREUVE

Cette section présente une liste d'éléments permettant d'envisager les différentes facettes de la fonction de Directeur d'épreuve.

- Réviser cette liste d'activités, en indiquant pour chacune ce que vous faites correctement, celle que vous devez améliorer et où vous en faites trop.
- Indiquer les éléments importants que vous considérez omis de cette liste.
- Après avoir révisé la liste, indiquez-y ce que vous considérez comme les trois éléments prioritaires à améliorer dans votre cas.

	OK, réalisé	En fait trop	À améliorer	PRIORITÉ
1. Supervise tous les aspects de la course	_____	_____	_____	_____
2. Forme d'autres officiels	_____	_____	_____	_____
3. Planifie et coordonne	_____	_____	_____	_____
4. Communique avec la direction de la station	_____	_____	_____	_____
5. Communique avec le bureau de l'OPS	_____	_____	_____	_____
6. Anticipe les problèmes durant la course	_____	_____	_____	_____
7. Apporte son aide là où c'est nécessaire	_____	_____	_____	_____
8. Délègue autorité et responsabilités aux autres chefs	_____	_____	_____	_____
9. Révise l'information pour la rencontre des chefs d'équipes au préalable	_____	_____	_____	_____
10. Clarifie les responsabilités des chefs	_____	_____	_____	_____
11. Communique et collabore avec le DT avant la tenue de l'événement	_____	_____	_____	_____
12. Demeure disponible durant la course	_____	_____	_____	_____
13. Prépare l'ordre du jour des réunions du comité organisateur	_____	_____	_____	_____
14. Révise les règles avec chacun afin qu'ils soient efficace comme membre du jury	_____	_____	_____	_____
15. S'efforce d'avoir une femme sur le jury de l'épreuve féminine	_____	_____	_____	_____
16. Résume les éléments conclus et à régler aux réunions du comité organisateur	_____	_____	_____	_____
17. Énonce clairement ses attentes de la part des participants	_____	_____	_____	_____
18. Gère les conflits constructivement dans réclamations ou les impatiences des spectateurs	_____	_____	_____	_____
19. Remercie les bénévoles pour leur aide	_____	_____	_____	_____
20. Tient compte de l'évaluation de l'événement	_____	_____	_____	_____

2.3 RÔLE D'UN OFFICIEL

Prenez une feuille de papier pour y écrire votre opinion relative aux trois éléments suivants :

1. Selon vous, quel est le rôle d'un officier et ses responsabilités?

2. Expliquez pour quelles raisons vous énoncer de cette façon les responsabilités des officiers.

3. Considérant ces responsabilités comment pourriez-vous devenir un meilleur officier?

2.4 CHEF DE PISTE

Prenez une feuille de papier pour y écrire votre opinion relative aux trois éléments suivants :

1. Inscrivez une liste de tâches en débutant deux jours avant l'épreuve?

2. Distinguez les activités de l'avant-veille et de la veille

3. Quelles sont les activités la journée de la course?

2.5 ÉTUDES DE CAS

Veillez lire ces cas avant de participer à la rencontre de formation.

Là où vous le pouvez, indiquez la référence au manuel RIS.

1. Par temps très froid, seulement 14 des 25 gardiens de portes prévus sont présents et le parcours comprend 59 portes

a. Que doit faire le jury?

b. Le jury a-t-il une approche différente dans le traitement des DSQ?

c. Qu'est-ce que le DT devrait inscrire à son rapport?

2. Un coureur fait une chute à la ligne d'arrivée et perd un ski. Il décroche son deuxième ski et traverse la ligne en coupant le faisceau des cellules photoélectriques. Il ramasse son second ski et repasse la ligne, actionnant à nouveau les cellules pour se diriger vers la sortie de l'aire d'arrivée.

a. Que doit faire le juge à l'arrivée?

b. En cas de réclamation, qu'est-ce que le jury devrait décider?

3. En slalom géant, trois coureurs prétendent avoir égaré leur dossard à la cafétéria entre les 2 manches. Un des coureurs s'adresse au secrétariat et obtient un dossard dont le numéro est supérieur au dernier numéro sur la liste de départs; le second emprunte le dossard d'un coureur DNF (abandon) à la première manche et l'endosse pour faire sa seconde descente; le troisième emprunte également un dossard DNF, mais prend soin de le porter à l'envers et inscrit de façon difficilement lisible son numéro au crayon sur l'envers du dossard. Ces trois coureurs obtiennent trois des cinq meilleurs temps combinés de la course, mais l'entraîneur du coureur qui termine en 6^e place dépose une réclamation contre les trois coureurs pour modification des numéros de départ.

a. Que doit faire l'entraîneur pour que sa réclamation soit traitée par le jury?

b. Qu'aurait dû faire le juge au départ?

c. Comment le jury doit-il régler cette situation?

4. Durant une course Nor-Am télédiffusée à la chaîne locale, le DT observe que le juge à l'arrivée, un entrepreneur régional, porte de grands écussons publicitaires sur les manches de son manteau, une réclame de bière sur la manche droite et une réclame du Quick Snack local sur la manche gauche. Ces deux publicités font toute la longueur de la manche.

a. Que doit faire le DT?

Le DT demande au juge à l'arrivée de retirer ces publicités, l'enlèvement étant possible à cause de la fixation Velcro utilisée. À la fin de l'épreuve, le DT constate que les publicités ont été remises en place en visionnant l'enregistrement vidéo d'une réclamation de la seconde manche.

b. Que doit faire le jury?

Le DT inscrit la description de ce fait sur son rapport et envoie par courrier recommandé une copie notariée à l'attention de Christian Poley, président du Comité de discipline, en demandant qu'une mesure disciplinaire soit prise envers le juge à l'arrivée, en interdisant sa participation à toute épreuve FIS pour le reste de la saison.

c. Quel doit être la décision du Comité?

5. Alors qu'il descend la pente en ski, le travailleur de piste doit sortir du parcours pour éviter le préposé à la sécurité qui lui obstrue le passage. Le travailleur en colère assène un coup de poing au préposé de sécurité, qui doit se rendre à l'infirmerie afin de soigner l'hémorragie au nez. Outre cet assaut inacceptable, le geste entraîne des frais médicaux.

a. Est-ce que le DT ou le jury doivent sanctionner le travailleur et si oui de quelle façon?

b. Qu'est-ce que le DT devrait ou pourrait également faire?

6. Au départ de la première manche d'un SL, la pole gauche d'un coureur brise dès le départ. Le panier de sa pole s'est coincé sous la plaque de départ et la tige s'est arraché de la poignée au moment où le coureur s'est élancé en prenant le départ. Avec une seule pole, le skieur a négocié les deux premières portes puis s'est arrêté à la troisième porte en réalisant qu'il avait perdu sa pole. Il demande alors une reprise au juge au départ et entreprend de remonter la pente.

a. Que doit faire le juge au départ?

b. Que doit décider le jury, advenant une réclamation?

À la 2^e manche, un autre coureur de taille plus imposante, effectue un départ éclair « à la Killy » brise sa pole droite sous son poids. Il s'arrête immédiatement et demande une reprise de départ.

c. Que doit faire le juge au départ?

d. Que doit décider le jury, advenant une réclamation?

7. En faisant une chute à l'arrivée, le coureur glisse sous le faisceau des cellules de chronométrage sans interrompre le temps du chrono. En notant cela, il demande une reprise de parcours au juge à l'arrivée. Le temps de sa descente en reprise est de 59,13", le classant en 8^e position. Peu de temps après, le chef chronométreur modifie le temps du coureur à 56,27" après avoir calculé le temps manuel enregistré lors de sa première descente, ce qui le place en 2^e position.

a. Quel est le temps officiel qui doit être pris en compte par le jury?

b. Qu'aurait du faire le juge à l'arrivée pour éviter cette situation?

c. Le chronométrateur aurait-il pu traiter cette situation autrement?

8. En GS, un coureur réalise qu'une porte est absente au bas du parcours. Il réagit au niveau de la porte manquante mais traverse tout même la ligne d'arrivée. À son arrêt dans l'aire d'arrivée, l'annonceur lui indique de se rendre au départ pour une reprise de parcours. Lors de la reprise, il obtient un meilleur temps qu'au premier essai. Entre temps, un second coureur fait un passage similaire alors que la porte est toujours manquante et reçoit la même directive pour une reprise. Lors de sa reprise, le deuxième coureur obtient un temps supérieur à celui de son premier essai.

a. Durant la rencontre du jury, comment allez-vous traiter les cas des coureurs #1 et #2 ? Pourquoi?

b. Quelles erreurs ont été commises par les coureurs et par les officiels?

9. Après la descente des ouvreurs où tout semblait fonctionner normalement, le coureur #1 prend le départ. À ce moment on constate le portillon ne donne pas le signal d'enregistrement du départ. Le coureur a réalisé une excellente descente, mais seul le temps manuel est noté. La course est arrêtée pour la réparation. Durant ce temps, on convoque le jury pour décider de la suite de l'épreuve.

a. Devrait-on utiliser le temps manuel pour tous les coureurs, étant donné que le système électronique a complètement flanché au départ ?

b. Devrait-on utiliser le temps manuel seulement pour le premier coureur et utiliser le temps électronique pour le reste de la course ?

c. Devrait-on recommencer la course en faisant reprendre le coureur #1 ?

Croyant que son coureur pouvait faire mieux, l'entraîneur a demandé une reprise. Deux de ses collègues des autres équipes protestèrent que la reprise donnait l'avantage d'une descente de pratique dans le parcours. Quelle est votre opinion ?

10. Lors d'une course nationale, les juges de portes reçoivent des cartes pour les deux épreuves de la journée. Ce jour là, en plus de surveiller le passage des portes et de redresser les piquets, les juges doivent collaborer à l'entretien de la piste. Un des juges disqualifie un coureur et aucune réclamation n'est produite. Plus tard, lors d'une vérification, on constate que le juge de porte a utilisé le numéro de l'ordre de départ plutôt que le numéro de dossard sur sa carte.

Que doit faire le jury ? Comment cette situation aurait-elle pu être évitée?

11. Au cours du GS féminin de la série du printemps, les trois premières skieuses ont réalisé leur descente sans incident. La coureuse #4 tomba après avoir frappé une porte dans la neige molle. Le piquet a été remplacé par un travailleur de piste. Cinq autres skieuses sont descendues avant que l'arbitre réalise que la porte avait été remplacée à environ un mètre de l'endroit original qui avait été marqué la veille. La nouvelle position avait pour effet de faciliter considérablement un virage serré. Immédiatement, l'arbitre avise le DT sur le canal du jury afin d'empêcher le départ de la prochaine coureuse.

Quelle décision devrait prendre le jury pour faire en sorte que la course soit équitable et qu'elle puisse être admissible au pointage?

Quelle erreur fut commise par le chef de piste ?

12. À cause d'un horaire serré et pour permettre aux athlètes les plus éloignées de retourner à la maison pour Noël, quelques chefs d'équipe demandent que l'épreuve Coupe du Monde féminine soit devancée d'une heure, c'est-à-dire 8h30 au lieu de 9h30, ce qui correspond à l'horaire initial proposé par les organisateurs à la rencontre qui a eu lieu quelques jours plus tôt avant les entraînements. Quoique mécontent, le réseau de télévision peut se plier à ce changement d'horaire. L'opinion du jury est divisée. Les autres chefs d'équipes s'opposent à ce changement et prétendent ironiquement que « leurs athlètes ne concourent jamais sous l'obscurité sauf lorsque les règles suédoises de ski nocturnes sont en vigueur ».

Vous êtes membre du jury, que feriez-vous ?

13. À 5 portes de l'arrivée, le pivot de porte tombe dans le parcours à la suite des nombreux coups reçus par le passage des coureurs précédents. Le coureur en piste tente de sauter pour éviter le piquet pour finalement y renoncer. Il contourne alors le piquet et se dirige tout droit à la ligne d'arrivée en passant dans les portes rouges. À sa sortie de l'aire d'arrivée, il discute brièvement avec son entraîneur avant de se diriger vers la remontée mécanique. Un peu plus tard, il se présente à l'aire de départ et demande une reprise au juge au départ.

a. Que doit faire le juge au départ ?

- b. En supposant qu'une reprise sous condition soit accordée et qu'une réclamation soit déposée ultérieurement arguant que cette reprise n'a pas été accordée dans les règles, quelle doit être la décision ?

14. À la fermeture du parcours après la séance d'entraînement, un membre du jury remarque un compétiteur qui étudie et essaie des sections du parcours de DH sous la supervision d'un entraîneur. Informé de ce fait, le DT convoque le jury et l'entraîneur à une réunion pour discuter de cette situation.

Si applicable, quelles sanctions pourraient être imposées au compétiteur? À l'entraîneur?

15. Un compétiteur mentionne au juge au départ qu'il a perdu son dossard. Des dossards supplémentaires sont disponibles. Le juge au départ demande au coureur de maquiller le dossard qu'il lui remet pour son numéro de dossard. Le coureur ne pouvant modifier le numéro ne peut pas prendre le départ. Qu'aurait dû être la décision du juge au départ?

16. Il est 8:00, il fait -5°C et la piste est damée depuis la veille alors que la température était de +5°C, tout est beau. Deux parcours de GS sont mis en place et, de l'aire de départ, le chef de piste demande à un bénévole d'apporter une perceuse à un autre travailleur occupé à ajuster des clôtures de contrôle plus bas sur la pente...

Dans une section de piste très inclinée, le bénévole trébuche. Dans sa chute, il décroche ses skis et échappe la perceuse qu'il a en main. L'individu parvient à s'arrêter, mais ses skis, la perceuse et la batterie, qui s'est détachée, dévalent le parcours.

Les cris d'avertissement se multiplient au fur et à mesure que les bénévoles s'avisent mutuellement. Un des skis termine sa trajectoire dans un filet tandis que l'autre ski, la perceuse et sa batterie atteignent l'aire d'arrivée à la grande surprise de l'équipe de chronométrage.

Cette « avalanche » a été vue par le DT, le jury et l'équipe de piste affairée aux préparatifs en vue du départ de l'épreuve pour 9:45. Parmi le brouhaha, vous entendez le chef de piste mentionner que « Jos » lui avait indiqué plus tôt que ses skis n'avaient plus de freins. Trente minutes après l'incident, l'inspection est ouverte pour les femmes et les hommes.

Comme DT, vous avez vu et entendu l'événement. S'il y a lieu, quelles sont la ou les actions que le jury et vous allez prendre?

17. Au matin, le jury vote à 2 contre 1 que la visibilité est trop mauvaise et que le départ doit être retardé. C'est le DT qui ne partage pas l'opinion des autres membres du jury et qui maintient qu'on peut poursuivre l'épreuve selon l'horaire. Quelles sont vos conclusions? Quelles sont les particularités à considérer selon qu'il s'agisse d'une épreuve DH, SG, GS ou SL?

18. En prenant le départ, une des fixations du coureur déclenche, cependant le coureur poursuit sa descente jusqu'à la fin sur un seul ski. Commentez ce fait. Qu'arrive-t-il si ce coureur rate l'avant-dernière porte du parcours d'une épreuve de DH? De même lors d'un GS? Quelle différence y a-t-il, ici, entre une course provinciale et une course FIS?

19. Le juge à l'arrivée, le contrôleur à l'arrivée et le chef-chrono ont tous vu un coureur rater une porte passant entre les deux piquets d'une porte de GS, mais le gardien de porte a raté l'incident. Le DT a refusé la disqualification signifiée par le juge à l'arrivée parce que le gardien de porte a noté que le passage était valide. Qu'auriez-vous fait en tant que membre du jury? Pourquoi?

20. Lors d'une épreuve de Super G, au moment où le préposé au départ débute le compte à rebours, le juge au départ reçoit une communication radio. Il répond « Allez-y! » et à ce moment le coureur quitte le portillon même si le compte était seulement rendu à 4. Quelle doit être la réaction du juge au départ si :

a. Si le coureur s'arrête et demande une reprise?

b. Si le coureur poursuit et complète sa descente?

Quelles suggestions auriez-vous à transmettre au juge au départ?

21. Au cours de la deuxième manche d'un SL, un coureur qui semble avoir enfourché la porte #30 puis trébuche à la porte #31 avant d'interrompre sa glissade à la porte #32. Il se relève immédiatement et demande au gardien de porte « Est-ce correct? ». Le gardien de porte lui répond « Remonte! » tout en reprenant le piquet de la porte #30, mais le coureur quitte le parcours et se rend vers le juge à l'arrivée pour demander une reprise en prétextant que le gardien de porte avait mis trop de temps à lui répondre. La reprise est accordée par le juge à l'arrivée et le coureur y réalise un bon temps.

Le jury doit-il maintenir la validité de la reprise?

22. Vous êtes juge à l'arrivée. L'entraîneur du coureur #12 vient vous vous aviser que les temps des coureurs #12 et #28 sont erronés. La liste de départ indique l'ordre de départ suivant où apparaissent les coureurs 12 et 28.

Départ	Dossard
26	30
27	29
28	32
29	12
30	28
31	27
32	15

Après vérification auprès du juge au départ, vous apprenez que le coureur #32 était absent au moment où c'était son tour, mais qu'il fut autorisé à prendre le départ à la fin de la liste.

En l'absence du #32, le préposé au départ a demandé au coureur suivant, mais celui-ci n'était pas prêt. Le préposé a alors demandé au coureur #28 qui était prêt de se placer au départ puis le #12 a pris son départ suivi par les #27, #15, etc.

Indiquez ce qui est correct et ce qui ne l'est pas. Quelles erreurs ont été commises et par quels officiels?

23. La course est arrêtée au cours de la première manche masculine. Le coureur #39 s'est brisé une clavicule lors d'une chute. Avant la chute du #39, 18 femmes ont pris le départ avant les hommes. Parmi elles, 12 furent DSQ ou DNF à proximité de la zone où le #39 a fait sa chute. De plus, le #39 prenait le 9^e départ chez les hommes et 4 des 8 coureurs qui l'ont précédé n'ont pas complété le parcours.

Le DT interrompt la course et convoque une réunion du jury. Il demande alors au jury de considérer les options suivantes :

- Poursuivre la course et de reprendre la seconde manche plus tard en après-midi;
- Canceller l'événement;
- Poursuivre la course mais annuler la deuxième manche;
- Modifier le parcours et poursuivre avec une épreuve d'une manche.

Le jury se présente ensuite à une réunion des entraîneurs pour les consulter sur les deux options suivantes :

- Canceller l'événement;
- Modifier le parcours et poursuivre avec une épreuve d'une manche.

Comme entraîneur, auriez-vous accepté une de ces options? Si oui, laquelle et pourquoi? Quelle autre(s) option(s) auriez-vous proposée(s) au jury et pourquoi?

24. Le juge à l'arrivée a autorisé une reprise au coureur #28. Le coureur contestait que le temps non-officiel affiché au tableau fût incorrect puisqu'il montrait un écart trop important en comparaison de la demi-douzaine de coureurs adjacents dont les points sont similaires aux siens. Après vérification auprès du chef du chronométrage sur la possibilité d'une erreur, le juge à l'arrivée décide d'analyser la situation plus tard et lui accorde la reprise. Aucun système de relève n'a été utilisé pour cette épreuve.

Le temps de la première descente était de 58 secondes, ce qui était 6 secondes plus lent que le rythme moyen de la course. Le temps de la reprise de 53,07 fut considéré acceptable par le coureur et correspond à ce qu'il considère un temps réaliste pour cette première manche.

Quel doit être la décision du jury?

25. L'épreuve a lieu lors d'une magnifique journée ensoleillée où une foule nombreuse profite des merveilleuses conditions. Le DT entend sur sa radio que les proposés aux remontées ont retenu 5 coureurs ayant commis des infractions aux règles de la station. Au cours d'une discussion sur les ondes-radio, le jury a décidé d'accorder une autorisation provisoire au départ et de rendre une décision ultérieurement.

Après avoir interrogé les préposés aux remontées, le jury décida de disqualifier les 5 coureurs et leur ordonna d'écrire une lettre d'excuses au personnel de la station.

Puis suite au délai d'acceptation des réclamations, les résultats de course furent produits et on procéda à la remise des prix.

C'est alors que l'entraîneur d'un des coureurs disqualifiés se présente au DT et affirme que c'est le coureur #88 et non le #58 qui a commis les infractions. Tous les membres du jury sont encore présents et disponibles.

Que doit faire le jury maintenant? L'entraîneur du #58 n'a pas protesté puisqu'il n'a pas trouvé son athlète après la course.

26. La 2^e manche d'un GS a été tracée et inspectée. La couche de neige étant mince, le DT décide d'atteindre l'arrivée pour s'entretenir avec les ouvriers qui ont tous raté la même porte. Le chef du chronométrage a été avisé de retenir le départ de la course jusqu'à ce que le DT ait pu parler aux ouvriers. Un entraîneur demande au préposé au départ de démarrer la course et quatre coureurs prennent le départ et ratent la même porte. Le DT interrompt la course et demande aux quatre skieurs de retourner au départ durant qu'on effectue les réparations de piste. Un entraîneur se plaint que cela procure un avantage inéquitable aux quatre premiers coureurs.

- a. Que croyez-vous qu'il arrivera?

- b. Qu'auriez-vous fait en tant que DT?

27. Vous êtes le DT à un endroit réputé avoir une organisation bâclée, une mauvaise préparation de piste et un nombre insuffisant de gardiens de porte. Cette affectation ne vous excite guère et vous vous demandez pourquoi c'est à vous qu'on a confié cette mission.

De plus, à la rencontre des entraîneurs, vous réalisez que vous avez un autre problème puisque l'entraîneur désigné au poste d'arbitre refuse d'officier et vous constatez qu'aucun autre entraîneur n'est qualifié (aucun officiel de niveau 2) pour prendre la relève.

Que faites-vous?

28. Durant la 2^e manche d'un SL tenu en décembre, la course se déroule avec des intervalles courts pour pouvoir terminer avant la brunante. Le coureur #4 rate la dernière porte et remonte. Lorsqu'il redescend vers la ligne d'arrivée, le coureur #9 le rejoint et les deux skieurs terminent simultanément. Cependant, les deux chronomètres électroniques ont enregistré une impulsion à 0,05 seconde d'écart. Les chronomètres ne peuvent déterminer à qui attribuer les impulsions ou de confirmer s'il s'agit d'une impulsion provoquée par un bâton ou une jambe écartée. La différence étant minime, il est décidé d'accorder la première impulsion aux deux coureurs.

Les discussions du jury ont considérés : a) ni le juge à l'arrivée, ni le contrôleur à l'arrivée n'ont pu déterminer quel coureur a franchi la ligne en premier; b) les chronomètres manuels ont enregistré le même temps d'arrivée pour les deux skieurs.

Quelle heure d'arrivée accorderiez-vous aux coureurs #4, #8 et #9 ?

CHAPITRE 3

Programme national pour les officiels

Le programme national pour officiels alpins est un programme intégré et structuré comprenant quatre niveaux pour officiels et quatre niveaux de délégués techniques. Il s'adresse à tous les officiels qu'ils soient novice de niveau I, très expérimenté de niveau IV ou délégué technique de niveau provincial ou national. Le programme est exigeant à tous les niveaux de l'expérience pratique autant que de la formation. Le programme veut fournir les moyens par lesquels les officiels acquerront et maintiendront les connaissances, l'expérience et la compréhension qui leurs permettront d'officiers de manière adéquate avec les coureurs qu'ils encadreront. Les athlètes ont le droit d'exiger que les officiels aient le niveau d'expertise adéquat pour garantir que les résultats produits correspondent à leur niveau de performance sans biais occasionné par un manque d'expérience ou de connaissance des officiels de la course.

3.1. Objectifs

Les objectifs du programme des officiels sont de :

1. Normaliser les méthodes et les techniques d'organisation et de supervision des courses.
2. Assurer l'impartialité, la sécurité et l'adhésion aux normes prescrites pour la course.
3. Uniformiser l'interprétation et l'application des règles.
4. Garantir la disponibilité du nombre requis de personnel qualifié pour le déroulement de la course.
5. Offrir la possibilité aux bénévoles de devenir officiel alpin.
6. Permettre aux officiels dans les clubs de progresser vers les postes d'officiel de niveau international.
7. Déterminer les critères pour la certification des officiels en relation avec les normes de courses actuelles.
8. Reconnaître les officiels et leur expérience
9. Soutenir les officiels dans l'obtention de leur connaissance et expérience.

Dans les paragraphes qui suivent, nous présentons les différents niveaux d'officiels et de délégués techniques.

NIVEAU 1 :

Ce niveau se veut une initiation à la compétition de ski alpin. Il a pour but de démystifier et d'expliquer à de nouveaux bénévoles (membres de club) la façon dont fonctionnent les courses pour une meilleure compréhension et appréciation de ce que feront leurs enfants durant les courses. Cela leur permet également de mieux connaître les besoins des organisateurs en matière de bénévolat lors des courses. Ils peuvent ainsi choisir en connaissance de cause une fonction qui leur convient et dans laquelle ils vont se sentir à l'aise. Cela leur permet également de connaître les règlements de base à respecter lors des courses auxquelles ils travailleront, assurant une meilleure sécurité et une chance égale à tous les coureurs tout en ayant du plaisir à le faire.

NIVEAU 2 :

Ce niveau se veut une préparation à tous les postes de direction lors des courses locales, régionales ou provinciales : chef des juges de portes, chef de piste, directeur d'épreuve, juge au départ, juge à l'arrivée et arbitre (entraîneurs). Le contenu du cours permet d'approfondir les règlements FIS, les

devoirs et responsabilités des différents postes, par la théorie et les exercices pratiques, les règles de sécurité à observer lors de la préparation et du déroulement de la course, les responsabilités lorsqu'on est membre de jury. Ce cours répond au besoin de chaque club en matière de gestion de course telles que mentionnée plus haut.

À la fin du cours, un examen permet d'évaluer les connaissances des participants, soit par écrit ou oral sous forme de dialogue.

La détention du N1 est fortement recommandée pour obtenir ce niveau. Cependant, les entraîneurs peuvent passer directement le N2 de même que certains bénévoles qui ont une bonne expérience de course.

NIVEAU 3 :

Ce niveau permet d'acquérir toutes les connaissances nécessaires (expérience non incluse) pour gérer des courses de niveau national ou FIS. Basé essentiellement sur des exercices pratiques mettant en application la recherche de règlements dans le livre FIS et leur interprétation dans des situations précises, il développe chez le participant la faculté de jugement et la prise de décision lors de situations réelles. On y apprend également les méthodes de calcul des points de course, pénalité, etc. avec des exercices pratiques.

Un examen à la fin du cours permet d'évaluer les connaissances des gens, soit par écrit ou verbal sous forme de dialogue. La détention du N2 est obligatoire pour ce niveau.

NIVEAU 4 :

Ce niveau est destiné aux officiels d'expérience qui ont accumulé une foule d'expérience dans des épreuves nationales et internationales et qui ont su y faire preuve de capacité hors du commun en tant qu'officiel.

Le responsable provincial doit recommander le candidat au comité national des officiels. Les délégués techniques FIS en règle sont reconnus comme officiel de niveau 4.

Délégué technique niveau 1 :

Il doit être un officiel de niveau 2 et être candidat DT au cours de deux épreuves où il sera évalué à chaque occasion. Il devra ensuite réussir un examen pratique et écrit afin de se qualifier en tant que DT régional.

Délégué technique niveau 2 ou 3 :

Il y a deux catégories soient DT provincial technique et DT provincial de vitesse. Pour officier comme DT provincial, le candidat doit être officiel de niveau 3 ou 4 et participer à deux épreuves soit techniques soit de vitesse en étant évalué dans les 2 cas. Deux examens, un écrit l'autre pratique, qualifient le candidat en tant que DT de niveau provincial et pour quelques épreuves nationales.

Délégué technique national :

Le candidat accepté devient d'office un officiel de niveau 4 s'il ne l'est pas déjà. Cette qualification est obtenue après une importante accumulation d'expérience et la démonstration de compétences supérieures. Le responsable provincial des officiels doit recommander le candidat au Comité national des officiels.

Pour plus d'information, veuillez consulter le manuel de niveau 1.

3.2. Code de conduite des officiels

En tant que représentant d'ACA, un officiel alpin doit démontrer en tout temps de grandes qualités en matière de jugement et de compétences. Les traits marquants d'un bon DT sont la rapidité, l'assurance et le jugement, appuyés par le tact et la compréhension des règlements.

Tous les officiels doivent, dans l'impartialité, superviser et contrôler un événement dans le respect des règlements et des normes. Ils doivent faire en sorte que la compétition soit réalisée dans un cadre sécuritaire pour l'ensemble des acteurs de la course. Ils doivent faire tout ce qu'ils peuvent pour garantir à tous les compétiteurs d'égaux chances de remporter la victoire. Ils doivent encourager l'atmosphère conviviale et l'esprit sportif.

Avec un comportement irréprochable, les officiels alpins doivent agir avec contrôle, démontrant de la considération pour autrui, courtoisie et bienséance.

Lorsqu'ils sont en devoir, les officiels doivent s'abstenir de toute consommation d'alcool ou de drogue. Ils doivent également éviter les propos blasphématoires, méprisants ou offensants dans l'exercice de leurs fonctions.

Chaque affectation d'un officiel doit être une opportunité d'enseigner et d'apprendre. Un officiel doit être respectueux, compréhensif et compatissant envers ses hôtes, les compétiteurs, les entraîneurs et les bénévoles quelque soit leur niveau d'expérience.

Un officiel ne doit jamais émettre publiquement de critique, officielle ou non, envers l'organisation, les compétiteurs, les entraîneurs ou les bénévoles, même avec d'autres organisations de ski alpin. Lors d'un événement, les officiels doivent faire des propositions constructives basées sur des faits et visant l'amélioration des compétitions alpines.

Mesures disciplinaires envers les officiels

Lorsqu'un officiel déroge au code de conduite ou qu'il agit de manière non professionnelle ou non éthique, la procédure suivante doit s'appliquer :

- a. Soumettre une plainte auprès du responsable provincial des officiels.
- b. Préférentiellement, la plainte sera examinée par un comité d'au moins trois personnes, qui recommanderont l'action à prendre.
- c. Les membres du comité doivent détenir une certification d'officiel de niveau 3 ou plus et à proximité du lieu de l'incident. Ce comité doit appliquer les principes et les recommandations du RIS pour les sanctions à accorder.
- d. Les actions possibles peuvent inclure, sans s'y limiter, l'avertissement, de la formation additionnelle, une période de probation, la suspension, la rétrogradation ou le retrait de la certification.
- e. La décision du responsable provincial des officiels doit être transmise à l'officiel concerné avec une copie au directeur-général et au président de la fédération provinciale (OPS).

Mesures disciplinaires envers les officiels

L'officiel qui fait l'objet d'une plainte, peut faire appel de la décision selon les procédures en vigueur dans sa province.

3.3. Catégories des fonctions des officiels

Les différentes fonctions des officiels exigeant un niveau 2 ou supérieur sont catégorisées de la façon suivante :

Administration	Qualité de l'événement	Compétition	Chronométrage	Jury
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Président du comité d'organisation ▪ Chef du secrétariat 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Directeur d'épreuve (jury) ▪ Chef de piste ▪ Chef des juges de portes ▪ Juge de portes ▪ Entretien de piste 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chef du chronométrage et des calculs ▪ Chef chronométreur ▪ Chronométreur ▪ Préposé aux départs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Délégué technique ▪ Candidat DT ▪ Arbitre <hr/> <p><u>Conseillers jury</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Juge au départ ▪ Juge à l'arrivée
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Aide-secrétaire</i> ▪ <i>Préposé aux finances</i> ▪ <i>Accueil-hébergement</i> ▪ <i>Marqueur au tableau</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Chef de la qualité</i> ▪ <i>Relationniste avec la station</i> ▪ <i>Directeur des communications</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Chef de l'équipement</i> ▪ <i>Chef de la sécurité</i> ▪ <i>Préposé à la sécurité</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Préposé aux calculs</i> ▪ <i>Chrono-manuel</i> ▪ <i>Contrôleur à l'arrivée</i> ▪ <i>Assistant aux départs (caller)</i> 	

La section suivante décrit les préalables pour la progression d'un niveau à l'autre. Un candidat doit nécessairement avoir réalisé différentes fonctions pour pouvoir être promu. Dans le tableau ci-dessus, les positions indiquées en italique dans les cases ombrées ne sont pas considérées comme expériences préalables à l'atteinte d'un niveau 3 ou de délégué technique.

3.4. Préalables pour l'obtention de niveaux supérieurs

3.4.1 Niveau 2

Les préalables à l'obtention du niveau 2 sont :

- Certification du niveau 1 ou une équivalence
- Expérience pratique dans le cadre d'une course à points depuis l'obtention du niveau 1 en ayant occupé au moins trois fonctions dans deux des catégories de postes (administration, qualité, piste, chronométrage ou jury)

Par exemple :

- 2 jours comme gardien de portes, 2 jours comme chrono-manuel, 2 jours préposé aux départs et 2 jours de plus à une de ces trois fonctions satisfont les conditions. C'est-à-dire 3 fonctions couvrant 2 catégories de fonctions (chronométrage et piste) totalisant 8 jours.
- 4 jours comme gardien de portes, 2 jours de chronométrage et 2 jours à l'entretien de piste (3 fonctions, 2 catégories, 8 jours); ou

- 4 jours assistant au départ, 2 jours au chrono-manuel, 1 jour gardien de portes et 1 jour en entretien de piste.

Cependant, les situations suivantes **ne satisfont pas** les critères

- 4 jours chrono-manuels et 4 jours gardien de portes – seulement 2 fonctions occupées;
- 4 jours gardien de portes et 2 jours d'entretien de piste et 2 jours de sécurité – trois fonctions de la même catégorie.

La formation de niveau 2 est préalable à l'admission au programme des délégués techniques. On y présente également en détail : le travail de tous les officiels principaux, la préparation de piste, l'entretien, le traçage et les calculs des points et des pénalités. Au cours de cette formation, plusieurs études de cas basés sur des faits réels sont utilisées pour placer les participants dans un contexte réel leur permettant de prendre des décisions en tant que membre du jury.

3.4.2 Niveau 3

Les préalables à l'obtention du niveau 3 sont :

- Une affectation de Directeur d'épreuve d'une épreuve K1-K2 ou plus et
- Une des fonctions suivantes : chef de piste, chef chrono et calculs, chef des gardiens de portes ou chef du secrétariat
- 1 affectation comme membre du jury (votant ou non) différentes de directeur d'épreuve
- 1 affectation admissible, différente des précédentes, dans une course FIS
- Suivre la formation niveau 3 et réussir l'examen

La formation de ce niveau est interactive, basée sur les discussions et les échanges d'idées et d'opinions et sur l'expérience des participants et du formateur. Cette formation est destinée aux personnes avec une vaste expérience pratique et couvre les règles particulières aux différentes disciplines alpines. On y discute en détail du travail du jury et du délégué technique.

Comme lors de la formation de niveau 2, plusieurs études de cas basés sur des faits réels sont utilisées pour placer les participants dans un contexte réel leur permettant de prendre des décisions en tant que membre du jury.

3.4.3 Niveau 4

Pour accéder au niveau 4, le candidat doit être recommandé au comité national des officiels par le responsable provincial des officiels. Le niveau 4 est attribué aux officiels les plus expérimentés ayant prouvé leur valeur. Malgré tout, les préalables pour l'obtention de ce niveau demandent l'expérience pratique suivante au niveau junior ou plus depuis l'obtention du niveau 3 :

- Performance correcte comme directeur d'épreuve lors d'une épreuve FIS¹
- Affectation sur un jury (votant ou non) dans une épreuve de DH de niveau provincial ou plus
- Performances reconnues dont :
 - Une (1) affectation comme chef de piste ou chef des gardiens de portes, chef du secrétariat, chef chrono et calculs et président du comité d'organisation.
- Toute expérience pratique **doit être obtenue** à des épreuves provinciales.

¹ Les candidates des provinces qui n'organisent pas d'épreuve FIS peuvent être considérés de façon spéciale

3.5. Reconnaissance des officiels

La reconnaissance des officiels formés se concrétise ainsi :

Niveau	Identification
1	Épinglette nationale
2	Épinglette nationale
3	Épinglette nationale
4	Épinglette nationale et lettre d'attestation

3.6. Exigences de maintien de la certification des officiels

À l'obtention de la qualification, la période initiale de certification d'un officiel est la suivante

Niveau 2 : 2 ans

Niveau 3 : 2 ans

Niveau 4 : 1 an

Conserver son niveau d'officiel exige de poursuivre le travail régulier en course et, quelques fois, quelques conditions supplémentaires sont exigées pour poursuivre outre la période initiale de validité.

Ces exigences de maintien sont :

Niveau 1 : Minimum Actif en tant qu'officiel.

Niveau 2 : Minimum 2 affectations (4 jours de courses) au cours des 3 ans et une mise à jour* après 2 ans.

Niveau 3 : Minimum 2 affectations (4 jours de courses) par année et une mise à jour* aux 2 ans.

Niveau 4 : Minimum 2 affectations (4 jours de courses) par année en tant que DT et Chef d'une équipe ou selon l'appréciation du responsable des officiels. Assister à la mise à jour des officiels aux deux ans.

* à compter du niveau 2, il est essentiel de suivre une mise à jour à tous les 2 ans.

N.B. : Les officiels qui ne rencontrent pas ces exigences sont retirés du tableau des officiels.

3.7. Délégué technique

Le DT est la personne qui possède le contrôle consultatif sur les processus d'avant et d'après la course et préside le Jury. Conjointement avec les autres membres du jury, le plein contrôle des opérations sur la piste pendant le déroulement de la course. En marge du jury, le DT a le dernier mot en matière de sécurité et a le pouvoir d'annuler ou de reporter une épreuve, s'il le juge nécessaire. En toute occasion durant un événement, le DT représente l'organisme duquel il relève et par qui il a été affecté à l'épreuve.

3.7.1 Niveaux des DT

Niveau régional : DT de division (Québec et Ontario seulement)

- Officiel alpin de niveau 2 en règle
- Conduite réussie de 2 courses (1 SL et 1 GS) en tant que candidat DT
- Recommandé à la certification par le DT vérificateur

Niveau provincial–technique : DT provincial pour épreuve technique

- Officiel alpin de niveau 3 en règle
- Conduite réussie de 2 courses (1 SL et 1 GS) en tant que candidat DT à des épreuves provinciales
- Recommandé à la certification par le DT vérificateur

Niveau provincial–vitesse : DT provincial pour épreuve de vitesse

- Officiel alpin de niveau 3 en règle
- Conduite réussie de 2 courses de vitesse (SG ou DH) en tant que candidat DT
- Recommandé à la certification par le DT vérificateur

Niveau national : DT national

- Officiel alpin de niveau 4 en règle
- Accrédité en tant que DT de niveau 2 ou 3 et ayant fait ses preuves
- Désigné par le responsable provincial des officiels au Comité national des officiels

Délégué technique FIS : DT de la Fédération internationale de Ski

- Recommandé par deux DT FIS, approuvé par le responsable provincial des officiels et le président de la fédération provinciale et recommandé par le Comité national des officiels au commissaire des DT FIS du Canada.
- À l'acceptation par le commissaire des DT FIS, le candidat doit suivre la filière décrite à la section 602 du RIS
- Un DT FIS agréé reçoit la certification d'officiel de niveau IV.

3.7.2 Exigence de maintien de la licence de DT

Étant donné la nature des responsabilités d'un DT, il est important que tout DT demeure un officiel actif, qu'il agisse en tant que DT au moins une fois par deux ans et qu'il soit à jour au sujet des règlements et des règles de calcul. Les éléments suivants indiquent les conditions minimales de maintien de la licence de DT.

DT provincial

- Au minimum une affectation DT aux deux ans
- Participer à une mise à jour FIS ou à une mise à jour des DT aux deux ans
- Maintenir son niveau 3 ou 4 en tant qu'officiel alpin, tel que stipulé au programme de certification des officiels alpins

DT national

- Au minimum une affectation DT aux deux ans
- Maintenir son niveau 4 en tant qu'officiel alpin, tel que stipulé au programme de certification des officiels alpins

DT FIS

- Selon RIS – 602.1.7 : Chaque DT licencié est tenu de participer annuellement aux sessions de formation organisées sous l'égide de la FIS. Le DT qui, au cours de deux années consécutives, n'aura pas accompli la mission confiée ou n'aura pas participé sans raison valable aux sessions de formation, perdra sa licence. Pour obtenir à nouveau la licence, il devra suivre à nouveau la formation de candidat DT.

3.7.3 Candidat DT

Sélection des candidats (non FIS)

Pour être admissible, un candidat doit posséder le niveau d'officiel suffisant pour le poste niveau de DT auquel il est désigné. De plus le candidat devra avoir signifié son intention de se soumettre aux exigences du programme.

Processus de sélection

Un DT provincial peut proposer un candidat DT en produisant le formulaire de nomination d'un candidat DT. Cette nomination doit être contresignée par un deuxième DT. Un seul des deux signataires du formulaire peut être membre du même club de ski que le candidat.

Finalement, la proposition doit être agréée par le responsable provincial des officiels et le candidat lui-même.

Formation et évaluation du candidat

Le candidat sera affecté à un événement de formation. Cela signifie qu'il participera à toutes les étapes de l'événement en compagnie du DT et complètera par la suite un formulaire d'évaluation.

La formation suivante consiste pour le candidat à agir en tant que DT pour une journée complète en course. Il accomplira toutes les tâches habituelles d'un DT. Le DT officiel interviendra seulement s'il survient une situation où le candidat ne peut agir, si la course est menacée d'annulation ou si la sécurité n'est pas conforme et non corrigée.

Suite à cet entraînement pratique, une évaluation complète du candidat est réalisée. Si l'évaluation s'avère satisfaisante, le candidat subit ensuite l'examen. À la réussite de l'examen, le candidat reçoit sa licence de DT de division ou de DT provincial.

3.8. Administration du programme des officiels

3.8.1 Responsable provincial des officiels

Chacune des OPS doit nommer un responsable provincial des officiels pour coordonner et administrer le programme des officiels pour la province.

Selon les ressources de chaque province, le responsable des officiels doit assister chaque année à la mise à jour des DT FIS. Ce responsable doit de plus participer à la rencontre annuelle du comité national des officiels ou nommer un représentant pour assister à cette rencontre.

3.8.2 Calendrier de formation des officiels

Un calendrier annuel de formation des officiels doit être préparé par l'OPS pour être publié à tous les clubs et à leurs membres.

- Niveau 1 – tous les clubs
- Niveau 2 – au besoin
- Niveau 3 – au besoin
- Mise à jour annuelle par l'OPS (SQA)

Ce calendrier permet à l'OPS d'atteindre ses objectifs et de remplir son engagement en matière de formation. Les clubs qui souhaitent organiser des formations locales de niveau 1 ou 2 doivent contacter le responsable provincial des officiels ou le directeur de l'OPS ou son représentant pour planifier une date, réserver un instructeur et obtenir le matériel de formation.

3.8.3 Affectation des DT

Les affectations des DT se font comme suit :

Courses provinciales et régionales

Les DT sont nommés par le responsable provincial ou régional des officiels ou un représentant. Le choix du DT pour un événement doit tenir compte du niveau de l'épreuve, de l'endroit où la course a lieu et des qualifications du DT.

Championnats provinciaux de l'Est et de l'Ouest

Le DT pour ces épreuves est choisi par le responsable provincial des officiels ou son représentant nommé.

Championnats nationaux

Pour les épreuves nationales non sanctionnées FIS, comme les Championnats juvéniles canadiens, les DT sont nommés par le coordinateur des DT FIS.

Compétitions internationales et sanctionnées par la FIS

Les DT désignés pour ces épreuves doivent posséder une licence DT FIS valide pour officier aux courses sanctionnées par la FIS. Sauf pour les Championnats du monde, les Olympiques d'hiver et les courses de Coupe du monde, les DT FIS sont nommés par le commissaire des DT FIS du Canada. Pour réaliser les affectations, le commissaire nomme un coordonnateur pour l'est et un pour l'ouest du Canada.

Pour les courses Nor-Am, les nominations sont faites en accord avec le commissaire des DT FIS des États-Unis ou son représentant.

Chapitre 4

LES RÈGLEMENTS DU SKI DE COMPÉTITION

Toutes les compétitions sont tenues selon les règlements de la Fédération internationale de ski, également connue sous le nom de FIS ou « Le livre bleu ». Il s'agit d'un recueil de règlements approuvés par les congrès de la FIS. Les règles sont basées sur les recommandations des divers comités et associations nationales, aussi bien que sur des décisions prises par les délégués au congrès. Si nécessaire, les règles doivent être interprétées entre les congrès par le Conseil de la Fédération internationale de ski.

Au Canada, toutes les compétitions sont tenues dans ce cadre réglementaire, décrit dans le FIS. Cependant, parce que ce livre de règlements est d'abord et avant tout rédigé pour les courses FIS où leur mise en application est implicite, il est nécessaire que certaines modifications soient apportées pour s'ajuster à des niveaux spécifiques de compétition. Les règlements du FIS peuvent être modifiés par Alpine Canada Alpin, ou par les provinces, afin de refléter ces situations particulières. Par exemple, les particularités techniques requises pour une course FIS sont modifiées pour les courses nationales en fonction du niveau de compétition.

4.1. Comment sont élaborés les règlements ?

Les compétitions de ski alpin diffèrent des compétitions des autres sports pour plusieurs raisons :

1. Les dimensions du terrain utilisé (la piste), le type d'équipement (les skis, les vêtements, les lunettes, les protecteurs, etc.), la durée des événements et le nombre de participants, autant de facteurs qui changent constamment et évoluent.
2. Le sport lui-même est très international et les règlements reflètent cet aspect dans plusieurs langues officielles (le français, l'anglais et l'allemand).

Le développement des règlements était et demeure encore aujourd'hui un processus évolutif, en réaction à des problèmes ou à des situations particulières vécues. En d'autres mots, les règlements n'ont pas été créés, ne sont pas créés de nos jours uniquement dans le but de régir le sport de ski de compétition.

Les règles ont été et continuent d'être :

1. Élaborées en réponse à des situations réelles plutôt que prédéterminées sans véritable motif.
2. Influencées fréquemment par des raisons commerciales ou des considérations politiques telles les règles facilitant la transmission télévisée des événements.
3. Très complètes, avec des détails pour chaque circonstance, continuellement raffinées et modifiées.

Le jugement joue un rôle important lors des compétitions de ski alpin. Il est nécessaire de considérer l'esprit des règles, l'honnêteté et la pertinence de certains règlements spécifiques. L'un des premiers buts que doivent viser les bénévoles lors de compétitions de ski alpin est de tenter d'accorder à chaque coureur une, et seulement une, opportunité égale sur le parcours.

Ceci semble peut-être un peu idéaliste comme point de vue. Est-il possible de le réaliser dans la réalité quotidienne ? Un jury de compétition est constitué pour chaque épreuve. Les décisions sont donc équilibrées, compte tenu que les membres du jury doivent faire corps non seulement lorsqu'il s'agit d'appliquer un règlement, mais plus spécifiquement et plus particulièrement lorsqu'il n'y a pas de règlement pour solutionner un problème. Être membre d'un jury est une fonction importante pour les entraîneurs et les chefs d'équipe lorsqu'ils agissent comme arbitres ou assistants arbitres et éventuellement comme délégués techniques. Nous en discuterons davantage ultérieurement.

4.2. La provenance

Les règlements courants sont documentés dans diverses publications. Il est important pour l'arbitre, l'assistant arbitre, le directeur d'épreuve et, plus particulièrement, pour le délégué technique, d'être très familiers avec ces diverses sources :

1. Les règlements de compétition de la Fédération internationale de ski (RIS)
2. Le règlement des points FIS publié à chaque automne avec la liste de points d'automne
3. Les précisions publiées annuellement par la Fédération internationale de ski
4. Le mémento pour le délégué technique, publié également par la Fédération internationale de ski
5. Les règlements ACA et de chaque province et région

Les règlements furent introduits dans les compétitions de ski alpin par un processus évolutif normal dans un sport où il y a un certain formalisme. Ces règles sont nécessaires afin de :

1. Prévenir des avantages pour les coureurs de la montagne hôte ou de la région.
2. Spécifier certains aspects techniques dans la préparation ou l'exécution d'une course sur des sujets qu'auparavant on considérait connus ou compris par les officiels expérimentés.
3. S'adapter aux divers progrès techniques dans le développement de l'équipement des compétiteurs, leurs vêtements, leurs skis. À titre d'exemple, le changement de courroies de retenue pour des freins, et le changement de piquets en bambou pour des piquets articulés en polycarbonate.

Il ne faut pas une lecture très approfondie du livre de règlements (RIS) pour réaliser que certaines règles sont très spécifiques, alors que d'autres manquent de détails, et même que dans certains cas certains sujets ne sont pas couverts par les règlements. Dans certains cas, il est précisé que certaines choses doivent être réalisées, sans préciser par qui ou comment. Il s'agit là d'un des défis que doivent relever les bénévoles. Il faut également rappeler qu'il y a actuellement une tendance à vouloir réduire au strict minimum les règlements du livre bleu, les éléments techniques étant plutôt retrouvés dans diverses annexes.

L'officiel alpin compétent doit savoir où trouver les règlements. Il doit bien les comprendre et savoir les interpréter, et surtout quand les appliquer, et ce d'une manière constante.

4.3. Les problèmes les plus fréquents

Comme dans tous les sports, les manquements, malheureusement, sont un problème courant. D'un point de vue disciplinaire, il est nécessaire de considérer les compétiteurs et les entraîneurs.

En ce qui concerne l'inspection du parcours, les manquements sont fréquents, notamment en ce qui concerne les dossards des coureurs et la procédure d'inspection elle-même, toujours en fonction de la présence ou non d'officiels sur place au moment de l'inspection.

Au fur et à mesure du déroulement de l'épreuve, les problèmes fréquemment rencontrés sont les faux départs de la part d'un coureur, l'absence de casque protecteur dans les épreuves de vitesse ou lors d'épreuves de Géant au niveau national, l'utilisation de vêtement de descente non plombé².

² Le problème des combinaisons non plombées a été publicisé lors des Jeux Olympiques de Calgary de 1988.

De plus, un des problèmes fréquemment rencontré est le manque de bénévoles pour assumer tous les postes requis, notamment les juges de portes. Ces problèmes sont fréquents lorsque les personnes recrutées ou désignées pour agir comme officiels :

- Ne connaissent pas ou ne comprennent pas les règlements;
- Négligent d'anticiper les difficultés probables associées à leur absence;
- Ne sont pas disponibles lorsque nécessaire ou sont en retard;
- Ont un comportement autoritaire et rigide;
- Ne respectent pas les instructions;
- Manifestent de façon évidente du favoritisme à l'égard d'un de leurs proches ou d'un compétiteur local dans leurs prises de décision;
- Sont indécis.

Les problèmes les plus fréquents, de façon générale et dans l'organisation sont :

- La préparation inadéquate au niveau du secrétariat, des erreurs ou des distractions;
- Les listes de départ des première et deuxième manches;
- Une préparation insuffisante de la piste et du parcours, incluant les aires de départ et d'arrivée;
- Un entretien insuffisant du parcours;
- Les juges de portes et la documentation nécessaire;
- Le chronométrage et les calculs;
- Les communications;
- La remise d'une course;
- Les locaux nécessaires pour la réunion des chefs d'équipe;
- Le manque de connaissances concernant les devoirs et obligations parmi les entraîneurs et les compétiteurs;
- Les délais par manque de planification ou de mesures pour prévenir les problèmes possibles;
- Le manque de cohérence dans l'une ou l'autre des procédures.

4.4. Étude de cas

Les chapitres 1 et 5 de ce manuel exposent des études de cas. En regroupant les participants en jury de trois ou quatre personnes selon le groupe en présence. Chaque jury disposera de quelques minutes pour examiner les cas et émettre leurs décisions. Après quoi, chaque jury exposera ses décisions avec les justifications et les règlements RIS applicables et appliqués.

4.5. EXEMPLES ET COMMENTAIRES

Dans cette partie, quelques événements nécessitant une décision par l'un ou l'autre des officiels sont décrits. Dans certains cas, les situations sont telles qu'il y a peu de place pour la discussion. Il s'agit en général de problèmes faciles. Il y en a d'autres, cependant, où l'interprétation est beaucoup plus difficile et les exemples pourront être très utiles afin de guider un officiel dans une prise de décision pour une situation semblable. Lorsqu'il n'y a pas de règle, ou lorsque les règlements existants ne sont pas très évidents, ou lorsque la situation n'a jamais été vécue par le lecteur, une réponse assez détaillée est donnée, en fonction de l'expérience d'au moins un des officiels qui a déjà été confronté avec un problème semblable. Comme dans tous les cas où l'on doit trouver une solution à un problème, le lecteur pourra avoir l'impression que certaines informations sont manquantes. Si tel est le cas, élaborez votre réponse à partir d'hypothèses raisonnables.

Exemple 1 : Une question de passage correct d'une porte - trois variantes pour illustrer la facilité relative ou la difficulté de prendre une décision

1. **Un coureur chute et glisse à travers la porte numéro 14, avec un pied dans les airs. Est-il disqualifié à la porte 14 ?**

Commentaires :

Il n'y a pas de disqualification. Il n'y a pas de différence entre un coureur qui saute une bosse et passe une porte avec les deux pieds et les deux skis sans contact avec la neige.

2. **Un coureur chute, manque la porte 14, il glisse à travers la porte 15, remonte et passe à travers la porte 14 puis se dirige immédiatement vers la porte 16, qu'il franchit. Ce coureur est-il disqualifié ? À quelle porte ?**

Commentaires :

Il n'y a pas de disqualification. À l'exception du départ et de l'arrivée, le coureur peut franchir les portes dans n'importe quel ordre, et de n'importe quel côté.

3. **Un coureur franchit la porte numéro 14, alors que le piquet-pivot de la porte numéro 15 a été arraché par le coureur précédent et n'est pas visible. Le coureur continue à l'extérieur de la marque à l'encre où se trouvait la porte manquante, et franchit par la suite la porte numéro 16. Est-il disqualifié à la porte 15 ? La réponse est-elle différente pour des épreuves de descente, de Super géant, de slalom Géant ou de slalom ?**

Commentaires :

Le coureur est disqualifié à la porte 15, à moins qu'il n'ait quitté immédiatement le parcours et demandé au juge de portes de constater le problème, et qu'il ait par la suite demandé une reprise de parcours. Ceci est vrai dans tous les événements, descente, Super géant, slalom Géant et slalom.

Exemple 2 : Situations au départ

1. **Le starter met la main sur l'épaule de chaque compétiteur et les pousse légèrement lorsqu'il donne le signal «Partez».**

Commentaires :

Une règle ancienne recommandait que le starter tienne le compétiteur par ses vêtements jusqu'au signal de départ. Cette procédure n'a plus cours aujourd'hui. Ce coureur devrait arrêter et demander un autre départ, et le starter doit être avisé de son erreur.

2. **Le coureur s'élanche du portillon de départ en utilisant au moins un des poteaux retenant le système de chronométrage.**

Commentaires :

Départ illégal : disqualification.

- 3. Un coureur soulève ses pôles au-dessus de sa tête et les plante dans la rampe de départ pour se projeter en avant dans un geste explosif.**

Commentaires :

Les jurys acceptent ce mode de départ, même si, à l'origine, le règlement avait été établi afin de prévenir ce départ à la Killy.

- 4. Un coureur prend le départ (ouvre la barrière) pour sa première manche dans une épreuve de Géant au compte de «10 secondes».**

Commentaires :

Disqualifié au départ, même si dans le passé le règlement prévoyait qu'il s'agissait uniquement d'un faux départ et que le coureur devait reprendre son départ avec une pénalité d'une seconde ajoutée à son temps.

Exemple 3 : Il est très généreux d'assouplir les règles pour un coureur

- 1. Un coureur qui effectue un virage difficile à la deuxième porte sort de ses fixations. Il récupère rapidement son ski, il retourne au départ et demande un autre départ. Est-ce une demande valide ? À quelle porte refuseriez-vous un nouveau départ pour le même genre d'incident ? À la troisième ? À la quatrième ? À l'avant-dernière porte ?**

Commentaires :

Non. À moins d'une grossière évidence, d'une négligence sérieuse de la part du juge de portes ou de l'équipe d'entretien, le coureur et son entraîneur doivent accepter le blâme pour un équipement défectueux ou mal ajusté.

À un niveau plus bas de compétition, un officiel qui prendrait une décision différente, dans un geste évident de générosité, n'aide pas le coureur à s'entraîner et à se former adéquatement pour des compétitions ultérieures.

À quel niveau de compétition considérez-vous que les règles doivent être appliquées de façon rigoureuse. Par exemple, «Continue, prend 4 prises» ou «Il n'est qu'un petit peu hors-jeu».

Au tennis, une balle déclarée «Out» à une épreuve de Grand Prix est également «Out» à une compétition junior. Suffisamment près n'est pas un jugement acceptable.

- 2. Un coureur arrache le premier piquet de la première porte d'une chicane en slalom. Le piquet tombe dans la chicane, nuisant grossièrement au passage du coureur dans les portes restantes de cette combinaison. Il quitte le parcours et réclame une reprise de parcours. Est-ce une demande valable ?**

Commentaires :

Non. À moins qu'il soit possible de démontrer que le juge de portes n'a pas fait les efforts raisonnables pour maintenir le piquet dans une position adéquate, le coureur doit reconnaître qu'il est responsable de ses propres difficultés, ayant frappé le piquet avec suffisamment de force pour l'arracher.

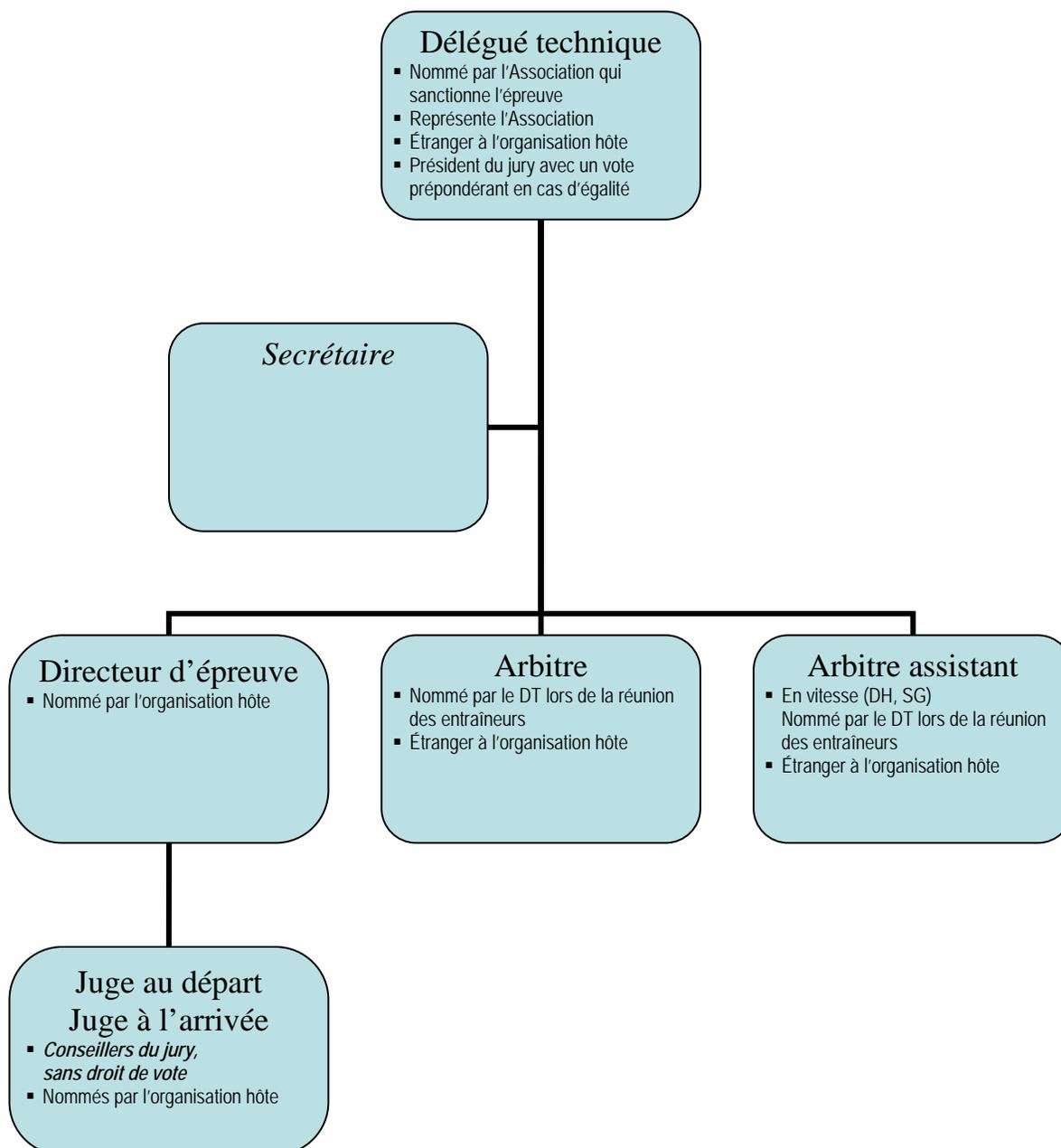
Si le coureur avait arraché la porte, l'avait projeté à l'extérieur de sa ligne de course et qu'il n'avait pas rencontré aucune difficulté, on peut présumer qu'il n'aurait pas demandé de reprise de parcours. Pourquoi alors peut-il s'attendre à avoir une deuxième occasion si la chance lui est défavorable à la suite d'une action qu'il a initiée. Encore une fois une règle ne peut pas s'appliquer d'une façon une première fois et d'une autre façon à une deuxième occasion.

Chapitre 5

CERTIFICATION des OFFICIELS & RÔLES et RESPONSABILITÉ du JURY

5.1. Composition du jury

Le jury est responsable du contrôle de toute épreuve de ski alpin et doit prendre des décisions sur toute question concernant l'interprétation ou l'application des règlements. La nature et les fonctions du jury sont très différentes de celles du Comité d'organisation. La composition du jury est la suivante :



5.2. Qualification des membres du jury et des autres officiels

Les membres du jury doivent être des personnes compétentes et certifiées officiel alpin canadien. Les critères, spécifiés dans les différents règlements provinciaux, sont résumés les sections suivantes.

5.2.1 Certification des officiels pour les épreuves de DH et Super G

Délégué technique :	Au moins un délégué technique de niveau III, avec une certification pour les événements de Descente ou de Super Géant.
Arbitre :	Soit un entraîneur avec au moins un Niveau 2 entraîneur et Niveau II d'officiel alpin ou un délégué technique de division, national ou FIS, avec une certification en Descente et en Super Géant
Arbitre assistant :	Un entraîneur avec au moins le Niveau 2 certification entraîneur, plus le Niveau II Officiel alpin
Directeur d'épreuve :	Certification Officiel alpin – Niveau II
Juges départ-arrivée :	Certification Officiel alpin – Niveau II

5.2.2 Certification pour les officiels de course lors d'événements techniques

Délégué technique :	Minimum délégué technique provincial
Arbitre :	Un entraîneur avec au moins le Niveau 2 certification FESC, plus le Niveau II Officiel alpin
Arbitre assistant ** :	Niveau 1 ou 2 entraîneur
Directeur d'épreuve :	Certification Officiel alpin – Niveau II
Juges départ-arrivée :	Certification Officiel alpin – Niveau II

** Pour les événements techniques, la fonction d'arbitre-assistant est facultative mais fortement recommandée pour permettre l'entraînement de jeunes entraîneurs à la fonction d'arbitre.

5.2.3 Courses FIS

Directeur d'épreuve :	Certification Officiel alpin – Niveau III
Juges départ-arrivée :	Certification Officiel alpin – Niveau III
Arbitre et assistant :	FESC niveau III et Officiel alpin – Niveau II
Chef de piste :	Certification Officiel alpin – Niveau II
Chef des gardiens de portes :	Certification Officiel alpin – Niveau II

5.2.4 Circuit Nancy-Greene et circuit régionaux

Toutes les courses, incluant les courses hebdomadaires, doivent être sous la responsabilité d'un officiel de Niveau II et d'au moins trois officiels de Niveau I.

5.2.5 Courses de la Série des maîtres

Lors d'épreuves non sanctionnées par ACA, le jury comprend 4 postes dont un DT et 3 personnes parmi : l'arbitre, l'arbitre-assistant, le directeur d'épreuve, le juge au départ ou le juge à l'arrivée. Le DT, de niveau provincial au minimum, est nommé par le responsable provincial des officiels.

Lors d'épreuves sanctionnées ACA, les mêmes règles de certification qu'aux épreuves provinciales non-FIS s'appliquent. Le DT, de niveau provincial au minimum, est nommé par le responsable provincial des officiels. Aucun compétiteur ne peut faire partie du jury.

5.2.6 Courses NCAA

Délégué technique :	Niveau DT national ou FIS
Arbitre et assistant :	FESC niveau II et Officiel alpin – Niveau II
Tous les autres membres du jury :	Certification Officiel alpin – Niveau 1

5.3. RESPONSABILITÉS GÉNÉRALES DU JURY

Le jury s'assure que les règlements sont respectés durant toute la course et que la sécurité des compétiteurs, des officiels et des spectateurs n'est pas menacée.

Ils doivent assumer les responsabilités générales suivantes :

1. L'application et le respect des règlements.
2. Diriger le tirage.
3. L'inspection du parcours avant le départ de l'entraînement ou de la course et durant l'épreuve.
4. La supervision du départ et de l'arrivée.
5. Le droit d'annuler, d'interrompre ou de reporter une course, de modifier l'intervalle de départ, raccourcir le parcours.
6. Décider quant aux reprises de parcours provisoires et les réclamations.
7. Voir à ce que les règlements FIS et les modifications soient maintenues.
8. Approuver les méthodes de chronométrage et de calculs.

5.4. DEVOIRS ET RESPONSABILITÉS DES MEMBRES DU JURY

Les sections 601.4 et 602 du RIS décrivent en détails les devoirs du jury et de ses membres. Le lecteur pourra consulter le livre des règlements (RIS) pour compléter les brèves descriptions faite ci-dessous.

5.4.1 L'arbitre et l'arbitre assistant

RIS 601.4.10

Leur premier devoir consiste à :

1. Procéder au tirage au sort des numéros de dossards.
2. Inspecter la piste après le traçage, seul ou en compagnie des autres membres du jury.
3. Modifier le tracé lors de l'inspection en ajoutant ou en enlevant des portes. Le traceur doit être informé de ces modifications, s'il est absent à l'inspection.
4. Recevoir le rapport du juge au départ et du juge à l'arrivée et du chef des juges de portes concernant les infractions aux règlements ou les fautes de passage de portes. Vérifier, signer et afficher le rapport du juge-arbitre au tableau officiel après chaque manche.

L'arbitre assistant doit assister l'arbitre dans toutes les fonctions décrites ci-dessus. En plus, l'arbitre et l'arbitre assistant sont les représentants des compétiteurs au sein du jury.

5.4.2 Le juge au départ

RIS 601.3.3

Les responsabilités du juge au départ sont :

1. Veiller au respect des règles pour les départs et pour l'ensemble de l'organisation du départ.
2. Signaler à l'arbitre les noms des concurrents absents au départ, de ceux ayant fait un faux départ ou ayant commis des irrégularités et annoncer d'éventuelles violations des règlements concernant l'équipement.
3. S'assurer d'avoir en main des dossards de rechange et vérifier que les équipements des coureurs soient conformes aux règles.
4. Veiller à l'ouverture et à la fermeture du parcours pour inspection.
5. Doit être et demeurer en position du début de l'inspection officielle jusqu'à la fin de l'entraînement ou de la course.

Les juges au départ expérimentés devraient également être conscients qu'ils ont plusieurs autres responsabilités telles :

- le fonctionnement adéquat du portillon de départ;
- une défaillance du commutateur de départ;
- des difficultés avec la plate-forme de départ ou la rampe telles :
 - la couverture de neige qui est insuffisante ou excessive;
 - les supports pour le positionnement des bâtons des coureurs;
 - l'angle de la plate-forme de départ qui, si elle est trop importante, peut favoriser des faux départs;
- peut être obligé d'agir comme préposé au départ (*starter*) remplaçant;
- contrôler les activités au départ telles :
 - les techniciens;
 - les entraîneurs;
 - les compétiteurs;
 - les spectateurs, incluant les VIP et la presse;
- un abri adéquat pour les coureurs en attente;
- la procédure pour un arrêt en cours d'épreuve (*Stop Start*), particulièrement si un accident sérieux survient durant la course;
- consultation avec le délégué technique avant le départ de la course;
- les décisions concernant les départs tardifs ou les faux départs;
- la validité du signal de départ;

- enregistrer le temps de départ;
- faire rapport à l'arbitre à la fin de chaque manche.

Un juge au départ expérimenté tente habituellement d'avoir en sa possession du matériel d'urgence tel des vêtements chauds, un lunch, des dossards de réserve, une pelle, de l'eau, une brocheuse, un marqueur, du papier en réserve, une baguette en réserve, etc.:

5.4.3 Le juge à l'arrivée

RIS 601.3.4

Les responsabilités du juge à l'arrivée sont :

1. Veiller à l'observation des règles pour l'ensemble de l'organisation de l'arrivée et du passage de l'arrivée.
2. Doit être et demeurer en position du début de l'inspection officielle jusqu'à la fin de l'entraînement ou de la course.
3. Faire rapport à l'arbitre les noms des concurrents qui n'ont pas terminé et informer le jury des violations aux règlements. Assister pour la confection et l'affichage du rapport de l'arbitre montrant les abandons (DNF) et les disqualifications (DSQ).
4. Superviser le contrôleur à l'arrivée, le chronométrage et le service d'ordre.
5. Être en mesure de communiquer avec le jury en tout temps.

Le juge à l'arrivée a également quelques activités supplémentaires, notamment :

- s'assurer d'un alignement correct des faisceaux lumineux ou des pièces du système de chronométrage;
- des problèmes possibles dans l'aire d'arrivée, notamment :
 - un damage inadéquat, particulièrement dans la région où les coureurs vont arrêter;
 - une installation inadéquate de la clôture et l'installation de coussins dans les points éventuels d'impact;
 - une protection inadéquate de l'équipement de chronométrage.
- avoir à agir comme contrôleur à l'arrivée, et il devra enregistrer :
 - l'ordre dans lequel les coureurs finissent,
 - si le passage de la ligne d'arrivée est correct ou non,
- contrôler la circulation dans l'aire d'arrivée, notamment les coureurs qui ont déjà terminé et les entraîneurs;

Dans certains cas, le juge à l'arrivée peut également :

- prendre des décisions concernant les reprises de parcours;

5.4.4 Le directeur d'épreuve

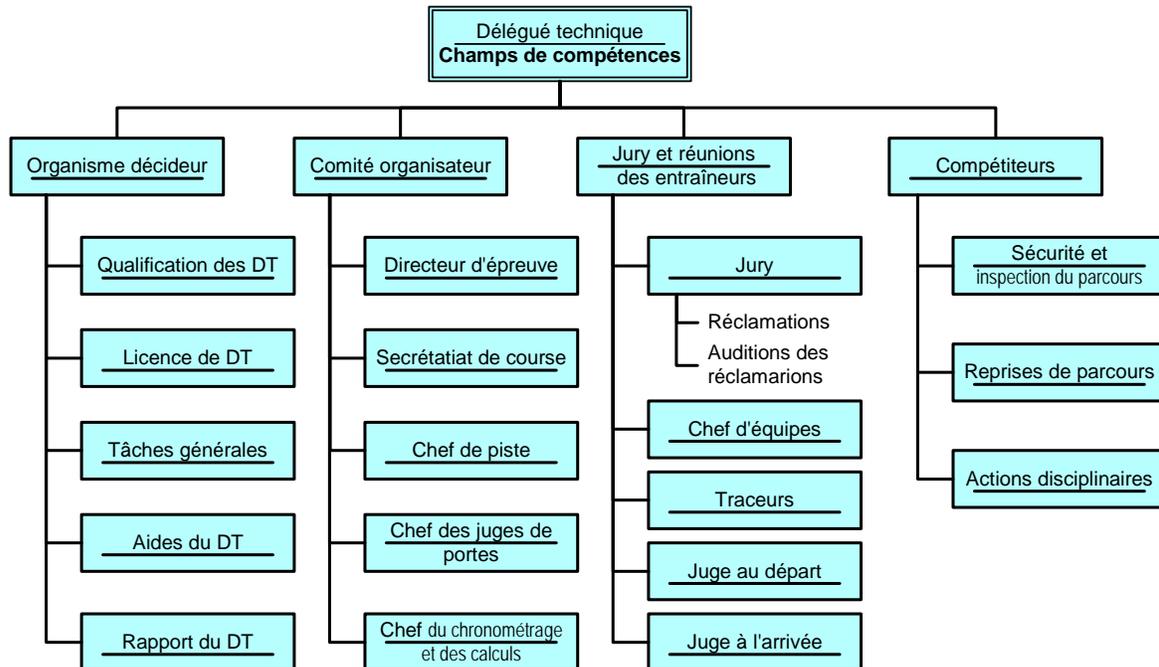
RIS 601.3.1

Le directeur d'épreuve a plusieurs tâches spécifiques comme membre du Comité d'organisation. Le directeur d'épreuve dirige tous les travaux préparatoires et supervise l'activité de tout le personnel de course dans le domaine technique. Il les convoque pour discuter et dirige en règle générale les réunions des chefs d'équipe après concertation avec le DT.

Comme membre du jury ses responsabilités sont de représenter le Comité d'organisation, de coordonner et de s'assurer que les décisions du jury soient mises en application.

5.4.5 Le délégué technique

Les nombreux devoirs et responsabilités du délégué technique sont illustrés ci-dessous.



La tâche principale du délégué technique (DT) est de présider le jury. C'est le jury qui doit décider de tout ce qui a trait à l'événement. À ce titre, le DT peut convoquer toute réunion jugée nécessaire et il doit diriger les discussions de façon structurée et efficace. Le DT détient un droit de veto pour tout problème de sécurité et il possède l'autorité de trancher une décision en cas de vote égal.

Le rôle du DT peut varier selon le niveau de l'épreuve et l'expérience du comité organisateur. La vaste expérience du DT peut s'avérer utile pour former une équipe plus novice, mais cela ne doit jamais être le cas lors d'épreuve de haut niveau. Le DT doit toujours s'efforcer d'apporter une contribution positive à toute épreuve et d'être prêt à former et à conseiller.

Comme président du jury, le délégué technique a plusieurs tâches primaires, incluant :

- a. S'assurer que tous les règlements et toutes les directives de Alpine Canada Alpin ou FIS sont respectés avant, durant et après l'événement.
- b. Voir à ce que l'épreuve se déroule le plus harmonieusement possible.
- c. Conseiller les organisateurs à l'intérieur de leurs tâches.
- d. Être le représentant officiel de la FIS, d'ACA ou de SQA.

5.5. Le délégué technique et les particularités locales

Dans le cadre de ses responsabilités d'interprétation des règlements internationaux, le délégué technique sera appelé à faire des commentaires sur des changements proposés par l'organisation locale et de statuer quant à leur compatibilité avec les règlements en vigueur.

Lorsqu'il évalue une proposition, le délégué technique doit évaluer les «pour» et les «contre» en fonction des lignes directrices suivantes :

- Est-ce que ceci respecte l'esprit et les intentions des règles actuellement en vigueur ?
- Est-ce équitable pour tous ?
- Est-ce que ceci permet d'accorder des avantages indus à quelqu'un ou à un groupe ?
- Est-ce que ceci permet de maintenir la valeur relative de cette épreuve, afin qu'elle puisse compter pour les points FIS ?
- Est-ce que c'est en accord avec les normes de ski moderne ?
- Est-ce que c'est possible de réaliser cette proposition facilement ou faudrait-il l'imposer?
- Est-ce que les gens concernés comprendront ce changement, ce qui permettra de maintenir un climat agréable ?
- Est-ce avantageux ou nécessaire ?

Après avoir pris en considération tous les éléments favorables, êtes-vous prêt à enregistrer dans votre rapport écrit votre approbation pour cet écart aux règles en vigueur ?

5.6. Rôle et responsabilités du DT durant l'inspection de parcours

Responsabilités

Le délégué technique est d'abord et avant tout responsable que la compétition se déroule de façon honnête et sécuritaire. Toutes les autres responsabilités sont accessoires à cette tâche.

Le parcours a deux parties :

1. L'aire de compétition, qui s'étend du départ à l'arrivée, et identifiée comme le parcours;
2. Les aires auxiliaires :
 - zones d'attente et de réchauffement pour les compétiteurs;
 - la préparation de l'équipement;
 - l'aire de départ;
 - l'aire d'arrivée;
 - l'aire pour les spectateurs (entraîneurs et public) située en dehors des zones de chute et protégée si nécessaire;
 - l'aire de chronométrage intermédiaire dans les épreuves de vitesse.

Organisation	<p><i>Pré-inspection</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il faut noter les particularités, identifiées lors de la réunion des chefs d'équipe et du tirage au sort, qui pourrait avoir un lien avec la course ▪ Température – conditions de neige sur la piste, possibilité d'utilisation de durcisseur chimique – les clôtures déplacées par le vent, etc. – visibilité – particularités de la piste, accidents de parcours, obstacles, rochers, tronc d'arbre, etc. ▪ Confirmer l'heure et l'endroit de la rencontre du jury ▪ Accorder un temps suffisant pour une inspection par tous les membres du jury, auxquels s'ajoutent le juge au départ et le juge à l'arrivée.
Observation	<p>Arrivez tôt, et regarder l'installation. Ne pas vous immiscer, sauf s'il y a quelque chose qui représente clairement un problème possible :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ sécurité, risques sur le parcours; ▪ violation des règlements tels : la ligne de course au départ et à l'arrivée, le nombre de portes, etc. <p>Accordez-vous du temps pour une étude personnelle, une inspection avant celle du jury.</p>
Une vision globale	<p>Afin de s'assurer que l'organisation de l'épreuve soit efficiente, un certain nombre de spécifications, qui ne concernent pas la piste, sont à vérifier :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ le système de chronométrage : il est en place; il est opérationnel. Le système de chronométrage secondaire est également en bonne condition; ▪ le système de sécurité, tel la patrouille de ski, les traîneaux, etc. ▪ le système de communication sur le parcours et pour le jury; ▪ l'accès à la piste et les mécanismes de contrôle, afin de prévenir l'entrée de skieurs récréatifs sur le parcours; ▪ le site des abris temporaires tels : <ul style="list-style-type: none"> - l'abri de départ; - le cabanon pour le chronométrage; - le panneau d'affichage; - les facilités pour les compétiteurs (repas, rangement de l'équipement, etc.)
Le parcours	<p>Deux rôles pour le délégué technique :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Informel : observations, commentaires ▪ Formel : l'inspection du jury
Services auxiliaires et équipement	<p>S'assurer que l'équipement nécessaire pour l'entretien de la piste est adéquat et distribué correctement. Se rappeler qu'il est plus facile de descendre du matériel que de le remonter.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Piquets articulés et perceuses ▪ Fanions ▪ Pelles et râpeaux ▪ Scie ou hache ▪ Produits chimiques (durcisseur) ▪ Branches de conifères
Vérifier mentalement et notez les emplacements	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Filets et clôtures ▪ <i>Willy bags</i> ▪ Outils, ruban <i>Duck</i>, colorant, etc. ▪ Coins et marteaux ▪ Etc.
Replacer si nécessaire	

Sac-à-dos personnel délégué technique	du Couteau. outil multifonction, ruban adhésif, tournevis multifonction, gants de travail, lunch, etc.
INSPECTION DU PARCOURS	Un début précoce permet d'avoir suffisamment de temps pour que l'ensemble du jury procède à l'inspection.
RIS 603.7 : Obligation de l'arbitre d'inspecter et de retracer et d'informer le traceur – Collaboration avec le DT	Laissez l'arbitre émettre son opinion quant à l'heure de la rencontre, car il peut avoir des engagements à l'égard de sa propre équipe. Évitez une attitude cavalière de vouloir expédier l'inspection, ou de laisser l'arbitre la faire seul. Essayez de garder les membres du jury ensemble, et de tenir les compétiteurs loin en arrière. Toujours les deux mêmes points à garder à l'esprit : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Compétition équitable ▪ Sécurité
Compétition équitable	Au fur et à mesure que le jury progresse dans l'inspection, surveillez : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le parcours doit satisfaire les exigences techniques; ▪ Nombre de portes, dénivelé; ▪ La position et la dimension des portes; ▪ Le départ, en ligne avec la première porte, la dernière porte alignée avec la ligne d'arrivée; ▪ L'utilisation optimale du terrain; ▪ La visibilité : allongez les piquets, évitez les arrière-plans, sources de confusion; ▪ Le marquage des portes : du colorant; ▪ Éclairage insuffisant : des aiguilles de conifères; ▪ Des marqueurs de piste dans les épreuves de vitesse; ▪ Les zones jaunes; ▪ La condition du parcours; ▪ Les juges de portes en place et en nombre suffisant; ▪ Le matériel à la disposition des juges de portes, etc.
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les piquets flexibles : leur flexibilité; ▪ Le contrôle de l'accès au parcours; ▪ Les zones de chute, incluant une aire d'arrivée propre et bien damée, avec la protection requise si nécessaire; ▪ La neige fraîche enlevée ou damée; ▪ Piste dure et lisse; ▪ Les risques sur le parcours; ▪ Prendre le temps d'apporter les correctifs requis : enlever ou modifier une porte avant l'inspection par les coureurs; ▪ La protection du système de chronométrage : cellule photoélectrique, réflecteur; ▪ L'aire d'arrivée large et propre, sans risques : clôtures, sorties, tableau d'affichage;
Neige molle et embuches	
PROTOCOLE	Rôle du délégué technique : observer et être attentif à : <ul style="list-style-type: none"> ▪ droits de l'arbitre : il peut inspecteur seul et tracer à nouveau; ▪ rôle de l'arbitre assistant; ▪ rôle du traceur : il doit toujours être consulté si l'arbitre trace à nouveau; ▪ rôle du chef de piste : le délégué technique est celui qui s'assure que les règlements sont respectés sur le principe de la sécurité.

5.7. L'autorité du DT sur les ondes

AUTORITÉ du DT FIS et du JURY en onde
*Préparé par Ted Savage (DT FIS #473),
pour la mise à jour des DT FIS, novembre 1993*

COMMENT COMMUNIQUER VOS INTENTIONS

***Roger, Roger, ... Donne-moi un Vector, Victor...
Qu'est-ce que c'est qu'ça ? «clearance, clearance».***

DT : Juge au départ, est-ce que vous comprenez...

Juge au départ : Bien sûr, j'ai terminé mon secondaire...

Les gens ont déjà assez de difficultés à se comprendre lors d'une conversation face à face et d'autant plus au téléphone ou par radio.

La recherche scientifique au niveau du langage nous indique que la plupart des gens dépendent inconsciemment des indices visuels et du *body language* pour comprendre ce que les gens disent et c'est ainsi que nous pouvons constater la différence évidente dans l'habileté et les styles de communication qui existent entre la télévision et les personnalités.

Dans les courses de ski, la radio est votre outil le plus important et le plus fragile. Nous dépendons de la radio pour communiquer nos pensées et les ordres les plus importants et quand il y a un problème au niveau de la chaîne radio, le jury devient temporairement impuissant jusqu'à ce que le problème soit réglé. Vous allez probablement passer plus de temps à manipuler et maîtriser les directions à la radio qu'en personne. La façon dont vous utilisez la radio, votre personnalité à la radio et votre compréhension des limites que la radio portative représente vont définir la façon dont vous serez compris clairement et de façon convaincante.

Il y a plusieurs sortes de radios (UHF, VHF, FM, AM, ligne privée digitale, ... la liste est longue). À mon avis, comme les voitures, il n'y en a que deux types : celles qui fonctionnent et celles qui ne fonctionnent pas. Les détails à savoir comment et pourquoi elles fonctionnent, je les laisse à ceux qui semblent prendre plaisir à ce genre de choses, tel que programmer les magnétoscopes. Mes commentaires et suggestions sont basés sur le simple fait que, comme moi, ouvrir la radio et être capable de communiquer avec quelqu'un à plus de 20 pieds est tout ce qui devrait vous préoccuper.

M'entendez-vous? Je vous reçois...

Avoir quelques choses de pertinent à dire est plus important que de détenir un poste radio, et la façon de vous exprimer fait toute la différence. Lorsque vous concluez que l'univers ne puisse plus fonctionner sans votre dernière idée, voici quelques règles simples à suivre qui augmenteront vos chances de, primo, faire fonctionner votre appareil et, secundo, d'être compris.

APPRENEZ LES « PITONS »

Toutes les radios ne sont pas pareilles et votre habileté à entendre et à être entendu dépend de vos connaissances des boutons de contrôle de l'appareil.

BOUTON «ON-OFF –VOLUME»

Évident, mais le bouton «Volume» affecte seulement les effets sonores qui entrent (réception) et même si vous augmentez le volume, cela n'affectera pas le son de votre voix qui est émis. Un grand nombre de radios sont classées comme «ne fonctionnent pas» uniquement parce que le commutateur n'a jamais été mis en position «On». Triste, mais vrai.

BOUTON «SQUELCH» (manette de sons insolites ou grincements)

Ce contrôle filtre le bruit statique de fond qui pourrait autrement être entendu quand le poste n'est pas utilisé. La plupart des radios modernes ont une manette automatique qui peut être outrepassé en appuyant sur un bouton pour désactiver momentanément le filtre lorsqu'on essaie d'écouter des signaux faibles qui sont constamment coupés. Si la radio a un bouton pour l'ajustement du taux de grincements, l'ajustement devrait se faire juste avant le point où la radio devient silencieuse. Les entraîneurs, dans une réunion de jury, ne sont pas équipés de ce dispositif.

BOUTON «Push-To-Talk» (PTT)

Appuyez sur le bouton «TALK». Localisez-le et servez-vous en seulement pour transmettre. Souvenez-vous toujours que vous devez attendre une fraction de seconde avant de parler après avoir appuyé sur la touche de transmission PTT. Certaines radios fonctionnent sur une seule fréquence et le déclic peut être un peu plus long. Vous devez attendre une seconde complète avant de parler parce qu'il se peut que le début de votre message soit coupé. Soyez bref! Quand vous êtes sur les ondes, vous monopolisez le canal et utilisez les réserves de la batterie.

CHANNEL (fréquence)

Assurez-vous que vous connaissez la position de fréquence qui est utilisée et ajustez la radio correctement. La compagnie locale de remorquage n'est pas intéressée à savoir qui est sur le parcours.

Haut-parleur / microphone (Speaker-Mic)

Le facteur le plus important dans la qualité de la transmission est relatif à la position de votre bouche par rapport au micro intégré de la radio. Sachez où il se trouve (ce n'est pas toujours évident) et parlez directement à un pouce de l'appareil. Parlez à un rythme modéré, pas trop lentement ni trop vite. Évitez de manger vos mots et ne criez jamais. Augmenter le volume de votre voix ne fera qu'augmenter la distorsion votre voix dans le microphone. Notez que des voix hautes et que des voix dynamiques et constantes se transmettent mieux. Dans des conditions très froides, parler de très près directement dans le microphone peut entraîner un gel de l'appareil-radio. Dans de telles conditions, tentez de parler en biais dans votre micro.

L'ANTENNE

Indépendamment du type ou de la grandeur, la meilleure performance s'obtient lorsque l'antenne est placée verticalement. Ne jamais la plier ou la recouvrir de ruban gommé pour qu'elle ne vous accroche pas le nez lorsque vous portez un harnais sur la poitrine. Ceci pourrait ainsi réduire de façon drastique la performance de la radio.

BATTERIE

Les appareils-radios à énergie solaire ne sont pas encore très courants et ont des problèmes d'opération à la noirceur. La plupart des radios ont une batterie fixée à la partie inférieure de l'appareil ou à l'endos. Le mode de fixation varie beaucoup et on peut s'interroger sur les motifs des personnes qui ont conçu de tels systèmes. En général, les piles de radio sont au nickel-cadmium. Ces piles peuvent être rechargées des milliers de fois, évitant le besoin d'acheter de nouvelles piles. Même si la courbe d'utilisation est uniforme, l'inconvénient de ces piles est d'interrompre subitement en fin de charge. Ceci explique pourquoi votre radio peut très bien fonctionner puis, quelques instants plus tard, ne plus fonctionner du tout.

Parmi les précautions à prendre pour éviter une décharge rapide, il faut limiter la durée des interventions et conserver les batteries au chaud le plus possible. Le froid tue les batteries. Dans des conditions extrêmes, il faut garder l'appareil à l'intérieur de ses vêtements ou utiliser des «Hot Shots» enroulés ou fixés sur la région de la batterie avec du ruban adhésif. Les contacts des batteries peuvent être nettoyés en utilisant une gomme à effacer pour enlever l'huile ou tout autre résidu des contacts. C'est parfois la cause du fonctionnement intermittent d'un appareil.

PROCÉDURE DE CONTACT INITIAL ET MESSAGE TYPIQUE

L'utilisation correcte des techniques de la radio ne fera que se traduire par une meilleure compréhension. Vous allez donc passer moins de temps sur les ondes et par conséquent, laisser le poste libre pour des messages plus importants. Un contact de routine typique pourrait se lire comme suit :

DT : DT pour Juge à l'arrivée, à vous

JArr : Juge à l'arrivée, à l'écoute

DT : Marc, je suis environ à six portes de la fin et j'y vois les travailleurs de piste qui répandent des aiguilles de sapin juste devant vous, confirmez, SVP. À vous

JArr : Affirmatif, Ted, c'est exact, à vous

TF : S'il vous plaît, arrêtez-les et dites-leur d'attendre les instructions du jury pour continuer. Le soleil devrait nous aider. À vous

JArr : Compris, je vais leur dire d'arrêter. S'il vous plaît, annoncez l'heure et le lieu où aura lieu la réunion du jury. À vous

DT : Stand by, Marc... Le jury va se rencontrer à 8h45, à votre position à l'arrivée, terminé.

JArr : Compris, merci, terminé

DT : DT Terminé!

Les procédures rigoureuses d'utilisation des radios sont nécessaires lorsque les conditions de transmission sont difficiles. Dans la plupart des cas, lorsque le contact est établi et que vous avez développé un rapport avec votre jury, vous pouvez ensuite laisser tomber les «à vous», «compris». Il est cependant plus prudent de terminer tous les contacts avec le terme «terminé» pour que les autres sur le poste sachent que vous avez terminé. Utilisez seulement la terminologie suggérée pour éviter tous les malentendus.

TERMINOLOGIE SUGGÉRÉE POUR LA COMMUNICATION PAR RADIO

Il y a une grande différence entre «go» et «no», mais pas une grande différence phonétique. Votre choix de mot pourrait porter à confusion et causer un problème. Voici quelques suggestions de mots qui peuvent vous aider à éviter les malentendus.

Mot / Expression	En anglais	À éviter	Signification
Négatif	Negative	Non – Hein?	Non
Correct	This is correct	Yup	Oui, OK
Affirmatif	Affirmative	Yup, ouais	Oui, OK
<i>Roger</i>	Roger	Yup, ouais	Oui, OK, c'est compris
Confirmez	Acknowledge	C'é t'y correct? C't'y OK ?	Confirmez que vous comprenez le message
Répétez	Say again	Quoi? – DeKeSé?	Répétez le dernier message
À l'écoute	Go ahead	Vas-y! – Ouais?	À l'écoute de votre message
Correction	Correction	Oups!	J'ai fait erreur, voici la correction
M'entendez-vous	Do you read	Es-tu là?	Je vous ai appelé, répondez SVP
Un instant!	Stand-by	Attendez une minute!	Je suis occupé, patientez un instant
Stop start	Stop start	Hold – Arrête ça!	Retenez les autres coureurs à la ligne de départ
Piste libre	Clear to send	On y va...	Commencer ou recommencer la course
OK, confirmé	Wilco	OK, c'est correct...	Message reçu, se conformer
10-4	Out	Salut!	Message complété, pas de réponse exigée
À vous	Over	Euh!	Message complété, réponse attendue
Compris 5/5	Check	C'est bon	C'est bien compris
OK, je vois	Contact	Je l'ai! – <i>Got it!</i>	Contact visuel à cette position
Confirmez SVP	Confirm	Ça vas-tu?	Je comprends ceci ... Est-ce correct?
Vérifiez	Verify	Check ça!	Vérifiez l'information à la source
Répétez SVP	Read back	Hein, quoi?	Répétez-moi ce message
Echo!	Works twice	...	Transmettez chaque fois deux fois
		Heuh!	Je n'ai rien à dire

PROCÉDURES D'URGENCE (PHRASES CLÉS)

Mal interprété, un message sur l'heure d'arrivée des boîtes à lunch à la ligne de départ est une chose, mais être capable d'arrêter rapidement et efficacement un coureur au départ ou dans la zone jaune est définitivement autre chose.

À titre de chef du jury, vous devez être clair comme du cristal sur les phrases exactes, les mots et les procédures que les membres du jury utiliseront si des réactions essentielles sont requises. Tous les membres du jury, sans exception, devraient discuter et s'entendre sur ce que seront les phrases clés, les préférences personnelles ou régionales.

Dans tous les cas, utilisez la langue avec laquelle votre jury est à l'aise et pratiquez les procédures avant les courses d'entraînement ou la course elle-même.

Évitez le «Go», «no», «What, quoi», etc., et exigez que le langage de votre jury soit clair et précis. Assurez-vous avant tout que le juge au départ puisse se servir de la radio avec tout le professionnalisme exigé et si nécessaire, lui donner les instructions, ce à quoi vous vous attendez. Validez le juge au départ tôt avant l'événement, et assurez-vous que tous les membres du jury puissent communiquer de façon efficace avec lui.

La rapidité des réactions aux messages envoyés au départ est d'une extrême importance. Le juge au départ, en vertu de sa position topographique comparativement aux autres membres du jury sur le site de la course, est également la personne ressource et occupe un rôle important en marge des conditions de la radio sur une longue piste de descente (DH).

VOUS N'ÊTES PAS SEUL

Les délibérations du jury à la radio peuvent être entendues par n'importe qui avec une radio qui est sur le même canal et plus fréquemment par une unité équipée d'un analyseur (*scanner*) de fréquence. Lors d'un événement majeur, vous pouvez être certains que vos conversations sont captées par d'autres personnes qui sont impliquées dans la course. Aussi, vous voudrez sûrement formuler différemment vos commentaires sur les ondes et vous réaliserez que les sujets plus controversés doivent être discutés, le plus possible, hors des ondes.

UNE RADIO N'EST PAS UN TÉLÉPHONE

La plupart des gens savent cela et je ne vous insulterez pas sur cette notion de base. Par contre, il y a quand même des membres du jury qui ne connaissent pas la différence. En principe, une seule personne parle à la fois. Elle doit être brève et parler seulement lorsque cela est nécessaire.

À FAIRE

Soyez bref et précis. Quand la course est en cours, n'utilisez pas la radio à moins que cela ne soit absolument nécessaire.

- Écoutez avant de commencer votre message et attendez toujours une fraction de seconde avant de parler après avoir appuyé sur le bouton «talk».
- Réfléchissez avant de parler. Songez à la meilleure formule pour être bien compris.
- Diminuez le volume de votre radio avant d'approcher de l'aire de départ.
- Éteignez votre radio quand vous entrez dans le poste (roulotte, cabane, tente, hutte, igloo, etc.) de chronométrage ou de calcul des résultats.
- Parlez clairement et directement en face du micro avec un ton égal à une distance d'un pouce.
- Faites confirmer la réception de tous les messages qui vous sont dirigés avec un bref «À vous».
- Pour améliorer la performance de votre appareil, tâchez de garder les batteries au chaud.

À NE PAS FAIRE

Ne parlez pas trop, parlez seulement lorsque c'est absolument nécessaire. L'information sur la sécurité doit avoir priorité.

- Utilisez « À vous, 10-4 » (*over and out*). Vous pouvez soit être en attente d'une réponse «À vous» (*over*) ou «Terminé» et le canal est libre «out». Mais pas les deux simultanément. Sinon, vous passerez pour un amateur.
- Jurer, à proscrire sur les ondes. Pensez-y.
- Égarer sa radio. Si vous la perdez, prenez deux autres radios sur le même canal, placez-les face à face et appuyez sur les boutons «talk». Ceci provoquera un retour de son (*feedback*) sur le canal ouvert et ça vous permettra de retrouver votre radio quelque part dans la neige.
- Crier dans la radio... C'est inutile ! Ceci ne fera que distordre le message transmis.
- Augmenter le volume au maximum. Ceci affaiblit les piles et cause de la distorsion. Ceci n'a pas d'effet sur la qualité du message sortant.
- Jouer avec l'antenne. Brisez-la et dites adieu à votre unité.

Bonne communication !

Ici Ted Savage, 10-4.

5.8. Étude de cas pour le jury

1. En tombant, un coureur rate la dernière porte d'un slalom et glisse jusqu'à l'arrivée où une de ses jambes dépasse la ligne d'arrivée. Il se relève et remonte à la porte qu'il a ratée, effectue son passage et se rend vers l'arrivée. Le temps d'arrivée a été enregistré lorsque sa jambe a traversé la ligne d'arrivée au moment de sa chute. Il demande au juge à l'arrivée la permission de faire une reprise sous condition, attestant que son temps n'avait pas été enregistré correctement, puisqu'il a techniquement complété son parcours. Le juge lui accorde la reprise sous condition et le temps de la reprise fut supérieur à celui de la première descente.

a. Quelle sera la décision du jury quant au temps à retenir? Expliquez votre raisonnement.

b. Si le temps électrique avait été adéquat, est-ce qu'une reprise aurait été accordée? Quel aurait été le temps officiel du coureur, la première ou la seconde interruption du faisceau des cellules d'arrivée? Pourquoi?

2. Lors d'une course de slalom FIS régionale, le sixième coureur arrache le piquet pivot de la 10^e porte en le frappant. Le piquet glisse sur la pente et passe entre les jambes du skieur, ce qui le fait trébucher. Le coureur conteste, arguant que le piquet n'avait pas été fixé correctement par le gardien de porte après le passage du coureur précédent. Une reprise conditionnelle lui est accordée.

À la réunion du jury, l'entraîneur du coureur présente les arguments suivants :

- a. La piste n'était pas damée et durcie adéquatement pour une épreuve de slalom.
- b. Le tracé passait près de la bordure de la piste à cette porte, là où la neige était encore plus molle.
- c. Le piquet avait été arraché par le coureur précédent et fut simplement replacé dans le trou manuellement par le gardien de portes.
- d. Le piquet concerné était placé dans un endroit en pente assez raide.
- e. Seuls les piquets articulés ont été utilisés pour le tracé. Le jury n'a pas demandé d'utiliser des coins pour solidifier les piquets.
- f. Quelques piquets étaient dotés d'un panier de blocage (c.-à-d. une étoile de caoutchouc). Le piquet de la 10^e porte n'en était pas équipé.

L'entraîneur prétend que si le piquet avait été muni d'un panier de blocage au même titre que les autres, celui-ci n'aurait pas glissé sur la pente et causé l'obstruction du coureur. Il ajoute puisque quelques piquets avaient une rondelle de blocage, tous les piquets devaient en être équipés. Ainsi, un coureur ne devrait pas être pénalisé par un tel aléa.

3. Nous sommes à la seconde manche du SL masculin de la course de sélection pour l'équipe nationale juvénile des États-Unis. Parmi les 14 premiers coureurs à prendre le départ de la seconde manche, 7 sont DSQ à la porte #53 et 3 coureurs sont DNF.

Dès la fin de sa descente, le coureur #10 demande une reprise (*re-run*) prétextant que le piquet #53, la dernière porte du parcours, n'était pas visible lors de l'inspection du tracé. En effet, l'inspection pour les hommes a eu lieu durant le déroulement de la descente féminine où la porte #53 était déplacée pour ne pas obstruer la porte #55 des dames.

Suite à la réclamation du coureur #10, plusieurs autres coureurs sont venus réclamer des reprises à leur tour. La course est alors arrêtée et une réunion du jury est convoquée d'urgence.

- a. Quelle sera la décision du jury pour les réclamations et la porte #53 pour la fin de la course?
-

- b. Quelles ont été les erreurs du jury?
-

4. Le championnat national de GS est en cours sur une piste impeccable sous un ciel ensoleillé. Tous les piquets des portes ont été gelés.

Les ouvreurs sont autorisés à prendre le départ, la course débute. Les 4 ouvreurs ont complété le parcours, tous les piquets sont demeurés en place, cependant 3 ou 4 fanions sont décrochés. Pour éviter les délais et les risques d'obstruction, le jury demande de ne pas replacer les fanions arrachés.

Les 5 premiers coureurs terminent leur parcours en réalisant des temps très rapides. 3 ou 4 fanions additionnels sont arrachés, ils sont recueillis par les gardiens de portes.

Le coureur #6, champion en titre, prend son départ. À la porte #8, une chicane, il frappe un piquet qui, en se redressant lui projette un fanion par-dessus la tête et qui tombe sur son chemin. Le coureur passe sur le fanion et s'arrête immédiatement sur le côté du parcours. Il avise alors le gardien de portes qu'il y a eu obstruction et remonte immédiatement vers le départ pour se présenter au juge au départ pour demander une reprise.

Le juge communique la situation au DT. Le DT fait appel au jury sur les ondes. Qu'arrive-t-il?

5. Durant la seconde manche d'un SL, le temps électronique d'un coureur, potentiellement classé parmi les 10 premiers, n'est pas enregistré. Les juges au départ et à l'arrivée ont confirmé que les temps manuels respectifs ont été notés et la course peut continuer.

À la fin de la course, lorsque le DT arrive au secrétariat pour valider les résultats, la secrétaire d'épreuve l'avise qu'il y a un problème. On réalise que le chronométrateur au départ a omis d'inscrire les centièmes de secondes ne notant que les hh:mm:ss.

Le secrétaire a donc calculé le TEE en considérant 0,00 centième pour tous les départs.

- a. Vous êtes le DT. Que faites-vous?
-

- b. Comment cette situation aurait-elle pu être évitée? Qui est le responsable?
-

Chapitre 6 PRÉPARATION ADMINISTRATIVE

La plupart des formulaires qui suivent sont ceux utilisés lors des épreuves FIS. Ces formulaires sont disponibles sur le site Web www.fis-ski.com. Quelques formulaires canadiens sont disponibles dans le manuel de formation de niveau 2, mais vous pouvez les télécharger à partir du site de Canada Alpin, www.canski.org.

6.1. Formulaires d'épreuve

6.1.1 Avis de course

Autant pour les épreuves FIS que pour les courses nationales, l'avis de course est majoritairement publié électroniquement et est disponible sur le site Web de la fédération provinciale. Le responsable du secrétariat doit faire parvenir l'information de 4 à 6 semaines à l'avance aux bureaux de la fédération provinciale et d'ACA pour les épreuves nationales.

Voici un exemple de formulaire d'avis de course :

	RACE NOTICE				
Enter info on BC ALPINE web site www.bcalpine.com					
And send a copy to the Technical Delegate assigned to your race event.					
Event Name	Location	Date of Event	Organizing Club		
Sanction:					
Schedule of Events - Date		Men Discipline	Women Discipline		
Eligibility:					
RACE ENTRY - Attention:					
Address	Telephone	Fax	Email	Deadline	Fee
Bib & Teardown Deposit:					
DRAW & TEAM CAPTAINS MEETING					
Date	Time	Location			
Rules & Regulations:					
Lift Tickets:					
On Hill Race Office:					
RACE COMMITTEE					
Title	Name	Telephone	Fax	Email	
Chief of Race					
Chief of Admin					
Awards:					
RECOMMENDED ACCOMMODATIONS					
Name	Telephone	Fax			

6.1.2 Formulaire d'inscription de la FIS

a) RECTO



ENTRY FORM
FORMULAIRE D'INSCRIPTION
ANMELDUNGSFORMULAR



Competition (Name/Place) <i>Manifestation (Nom/Lieu)</i> Veranstaltung (Name/Ort)									
Responsible for entry <i>Responsable de l'inscription</i> Für die Meldung verantwortlich						Date of race <i>Date de la course</i> Datum des Wettkampfs			
National Association <i>Fédération Nationale</i> Nationaler Verband						Cat.	WC	COC	FIS
						<i>Cat.</i>	CIT	UNI	MAS
						<i>Kat.</i>	JUN	CHI	
COMPETITORS <i>COUREURS</i> L <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> WETTKÄMPFER									
Code No. <i>N. de code</i> Code Nr.	Surname, First Name <i>Nom de famille, Prénom</i> Familiennamen, Vorname	YB <i>AN</i> JG	DH	SL	GS	SG	Arrival <i>Arrivée</i> Anreise	Departure <i>Départ</i> Abreise	

Entry with FIS points / *Inscription avec points FIS* / Anmeldung mit FIS-Punkten
 Entry without FIS points / *Inscription sans points FIS* / Anmeldung ohne FIS-Punkte
 No entry / *Pas de participation* / Keine Teilnahme

00.00
X
-

b) VERSO

OFFICIALS
OFFICIELS
OFFIZIELLE

Surname, First Name <i>Nom de famille, Prénom</i> Familiennamen, Vorname	Function <i>Fonction</i> Funktion	Arrival <i>Arrivée</i> Anreise	Departure <i>Départ</i> Abreise
	Team Captain/Chef d'équipe/ Mannschaftsführer		
	Trainer/Entraîneur/Trainer		
	Doctor/Médecin/Arzt		
	Physiotherapist/Masseur/Masseur		
	Technicians/Techniciens/Techniker		
	Service personnel/Personnel de service/Servicepersonal		
Place, Date <i>Lieu, Date</i> Ort, Datum	Signature: <i>Signature:</i> Unterschrift:		
Block letters please!	<i>Ecrire en majuscules s.v.p.</i>	Bitte in Blockschrift schreiben!	

cs/24.07.96/entryfor.doc

6.1.4 Horaire pour les courses FIS



PROGRAM FOR
PROGRAMME POUR
PROGRAMM FÜR



Date Date Datum	Site Lieu Ort	Nation Nation Nation	Disc. Disc. Disz.
		Ladies/ Dames/ Damen <input type="checkbox"/>	Men/ Hommes/ Herren <input type="checkbox"/>
Course setter 1st run / Traçeur 1ère manche Kurssetzer 1. Lauf			
Course setter 2nd run / Traçeur 2 me manche Kurssetzer 2. Lauf			
Jury inspection/ Inspection du jury/ Besichtigung Jury			
Radios/ Radios/ Funkgeräte			
Lift open for racers <i>Ouverture des remontées mécaniques pour coureurs</i> Lift öffnet für Rennfahrer			
Warmup and training area <i>Piste d'échauffement et d'entraînement</i> Aufwärm- und Trainingspiste			
Inspection (one) <i>Reconnaissance (une)</i> Besichtigung (eine)	1st run/ 1ère manche/ 1. Lauf		
	2nd run/ 2ème manche/ 2. Lauf		
Entry for racers closed/ Entrée fermée pour coureurs/			
Coaches on place/ Entraîneurs en position Trainer am Platz			
No of forerunners/ No d'ouvreur/ Anzahl Vorläufer			
Start time	1st run/ 1re manche/ 1. Lauf		
<i>Heure de départ</i>			
Startzeit	2nd run/ 2me manche/ 2. Lauf		
Start time nr 1	1st run/ 1re manche/ 1. Lauf		
<i>Heure de départ no 1</i>			
Startzeit Nr. 1	2nd run/ 2me manche/ 2. Lauf		
Start interval/ Intervalle de départ/ Startintervall			
Yellow zones, flags / Zones jaunes, drapeaux Gelbe Zonen/ Flaggen			
Slip crews/ Lisseurs/ Rutschkommandos			
Intermediate times/ Temps intermédiaires Zwischenzeiten			
Prize giving ceremony/ <i>Remise des prix/</i> Siegerehrung			
Course setter next race / Traceur prochaine course / Kurssetzer nächste Rennen (Name(s)/ Nom(s)/ Name(n))			
	1st run/ 1re manche/ 1. Lauf Nat		
	2nd run/ 2me manche/ 2. Lauf Nat		
Next team captains meeting/ <i>Prochaine séance des chefs d'équipes/</i> Nächste Mannschaftsführersitzung			
Miscellaneous/ Divers/ Verschiedenes			

6.1.5 Procès-verbal de la réunion des entraîneurs

MINUTES / PROCÈS-VERBAL / PROTOKOLL

Team Captains' Meeting of / Réunion des Chefs d'équipe du Mannschaftsführersitzung vom				
JURY / JURY / JURY	Name, Surname / Nom, Prénom / Name, Vorname	Nat	TECHN. DATA / DONNEES TECHN. / TECHN. DATEN Run / manche / Lauf 1st/1ère/1. 2nd/2ème/2.	
TD		CAN	Name of course / Nom de la piste / Name der Strecke	
Referee / Arbitre / Schiedsrichter			Start / Départ / Start	m m
Assistant Referee / Arbitre adjoint / SR-Assistent**)			Finish / Arrivée / Ziel	m m
Chief of Race / Directeur de l'épreuve / Rennleiter		CAN	Vertical drop / Dénivelée / Höhendifferenz	m m
Start Referee / Juge au départ / Startrichter*)		CAN	FIS Hom. No. / No. Hom. FIS / FIS Hom. Nr.	
Finish Referee / Juge à l'arrivée / Zielrichter*)		CAN	Length / Longueur / Länge**) m	Factor / Facteur / Faktor F:
1st RUN / 1ère MANCHE / 1. LAUF		Nat	2nd RUN / 2ème MANCHE / 2. LAUF	Nat
Course Setter / Traceur / Kurssetzer			Course Setter / Traceur / Kurssetzer	
Forerunners / Ouvreurs / Vorläufer			Forerunners / Ouvreurs / Vorläufer	
- A -			- A -	
- B -			- B -	
- C -			- C -	
- D**)			- E**)	
- F**)			- G**)	
- H**)			- I**)	
Number of gates / Nombre de portes / Anzahl Tore			Number of gates / Nombre de portes / Anzahl Tore	
Weather Forecast / Prévisions du temps / Wetterprognose				
Opening times of race office / Heures d'ouverture bureau des courses / Öffnungszeiten Wettkampfbüro				
Miscellaneous / Divers / Verschiedenes				
Timing / Chronométrage / Zeitmessung			Signature of Race Secretary / Signature du secrétaire de la course / Unterschrift Rennsekretär	
Computer				

*) OWG/WSC, **) DH/SG
cs/09.11.98/progmin.doc

6.2. Ordre des départs pour les 1^{ère} et 2^e manches et conditions spéciales

6.2.1 Ordre des départs de la 1^{ère} manche

RIS 621

Pour les courses FIS, les compétiteurs sont classés par ordre ascendant de points FIS de la spécialité. Pour les courses canadiennes, les coureurs sont classés en ordre ascendant des points nationaux. Le premier groupe, constitué des 15 premiers coureurs de la liste, recevront un rang de départ tiré au hasard. Les autres coureurs partiront selon l'ordre de leurs points. En cas de compétiteurs ayant des points égaux, on fera un tirage et les coureurs qui n'ont pas de points recevront un numéro de départ au hasard à la fin de la liste. Quelques particularités doivent être notées :

- S'il y a égalité de points en 15^e position, le premier groupe peut être augmenté pour inclure les coureurs à égalité
- Si dans le premier groupe, on retrouve un écart important entre 2 coureurs consécutifs, le jury peut décider de réduire le nombre de participants dans le premier groupe.

Les règlements changent et pourraient prescrire une augmentation du premier groupe de 15 à 30 coureurs dans certaines disciplines ou groupe d'âge. Il est important de vérifier les dernières mises à jour des règlements FIS, ACA et provinciales.

Conditions exceptionnelles (snow seed)

RIS 621.10

Il y a une règle applicable en cas de conditions exceptionnelles (chute de neige, etc.) le Jury peut décider pour la descente, le slalom géant et le Super-G une modification de l'ordre des départs, différent de l'ordre chronologique des numéros de dossard.

Un groupe de 6 concurrents au moins sera désigné à l'avance et partira avant le dossard 1.

Ces 6 concurrents sont tirés au sort dans un groupe représentant 20% des derniers de la liste de départ. Ils prendront le départ dans l'ordre inverse de leur numéro de dossard.

6.2.2 Ordre des départs de la 2^e manche – lors de 2 courses d'une manche

Pour les épreuves à une manche, l'ordre de départ de la seconde épreuve se réalise en inversant l'ordre des 15 premiers coureurs. Autrement dit, les coureurs conservent leur dossard mais les départs ont lieu dans l'ordre des dossards de 15 à 1 puis de 16 à la fin de la liste.

Pour les courses régionales, d'autres règles peuvent être utilisées. Par exemple lors des championnats provinciaux, l'ordre de départ est constitué par bloc et la seconde descente de la journée utilise le bloc médian de la course du matin (voir Règlement SQA, chapitre 4, Championnat K1, article 6)

6.2.3 Ordre des départs de la 2^e manche – épreuve en 2 manches

Lors d'une épreuve de deux manches (voir 621.10.1), l'ordre de départ de la seconde manche est déterminé par les résultats de la première manche, sauf pour les trente premières positions. Par exemple, pour les trente premières places, l'ordre de départ est le suivant :

- le trentième, selon les résultats de la première manche, part premier;
- le vingt-neuvième, dans les résultats de la première manche, part deuxième;
- le vingt-huitième, dans la liste de résultats de la première manche, part troisième;
- le premier, dans la liste de résultats de la première manche, part trentième.

Les autres coureurs, à compter de la trente-et-unième position, partiront selon l'ordre de leurs résultats de la première manche, tel qu'illustré ci-dessous.

LISTE DE DÉPART 2^E MANCHE

Position	N° de dossard	Résultat de la première manche	N° de départ de la seconde manche
1	6	55.32"	30
2	10	55.56"	29
3	4	55.94"	28
4	1	56.29"	27
5	8	56.33"	26
...
...
25	7	58.73"	6
26	16	58.75"	5
27	5	58.80"	4
28	13	58.85"	3
29	14	58.89"	2
30	9	59.08"	1
31	15	59.18"	31
32	11	59.23"	32
33	17	59.34"	33
Etc.	Etc.

S'il y a égalité en 30^e position, le coureur ayant le plus petit numéro de dossard partira en premier, le groupe devant être inversé étant augmenté en fonction du nombre de coureurs à égalité en 30^e position. Quelle est la signification de cette règle ? Regardons l'exemple ci-dessous.

Les coureurs doivent être placés dans l'ordre de leurs résultats de la première manche	La liste de départ de la deuxième manche sera la suivante
1	30 ^e place à égalité – le plus petit n° de dossard
2	30 ^e place à égalité – le plus gros n° de dossard
3	29
4	28
5	27
...	26
...	...
26	...
27	5
28	4
29	3
30 ^e place à égalité – le plus gros n° de dossard	2
30 ^e place à égalité – le plus petit n° de dossard	1
32	32
33	33
etc.	etc.

Un exemple concret est illustré au tableau suivant :

Position	No de dossard	Temps de la première manche	No de départ de la deuxième manche
1	6	55.32"	31
2	10	55.56"	30
3	4	55.94"	29
4	1	56.29"	28
5	8	56.33"	27
6	3	56.48"	26
7	2	56.49"	25
8	12	56.51"	24
9	18	56.67"	23
10	21	56.73"	22
11	7	56.75"	21
12	27	56.80"	20
13	16	56.85"	19
14	5	56.89"	18
15	22	57.08"	17
16	13	57.08"	16
17	31	57.18"	15
18	14	57.34"	14
19	24	57.56"	13
20	23	57.94"	12
21	11	58.29"	11
22	29	58.33"	10
23	25	58.48"	9
24	9	58.49"	8
25	36	58.51"	7
26	15	58.67"	6
27	26	58.73"	5
28	19	58.75"	4
29	17	58.80"	3
30	32	58.86"	2
31	20	58.86"	1
32	34	59.08"	32
33	28	59.22"	33

Rappelez-vous de la règle suivante : placer d'abord les coureurs dans l'ordre de leur résultat de la première manche, avec la règle qui précise qu'en cas d'égalité le plus gros dossard doit être placé avant le plus petit dossard. Ensuite, on inverse les numéros.

Note importante :

Le tirage au sort des 15 premiers coureurs peut se faire en deux étapes, soit de 1 à 7 d'une part puis de 8 à 15 d'autre part. Ce procédé se nomme le tirage continental.

Chapitre 7 LA PISTE

Le manuel *Race Worker Training Manual* est un guide éducatif et technique pour la préparation et l'entretien de la piste. Ce manuel, adapté aux spécificités canadiennes pour aider les organisateurs et les bénévoles, est basé sur le cahier de charge des Jeux Olympiques de 2002 à Salt Lake. La révision du manuel est recommandée dans ce 7^e chapitre pour l'apprentissage des besoins par les officiels.

7.1. Exigence technique de la piste

Consulter la dernière version du RIS et aux dernières précisions. Le tableau suivant provient des précisions 2007 :

Discipline Discipline Disziplin	Competition → Compétition Wettbewerb	OWG/WSC	WC	COC	FIS	CHI	ENL	
DH (art. 700) Downhill <i>Descente</i> Abfahrt	L	VD	500 - 800				1 Lauf: 400-500m 2 Läufe: 350-500m	
		NG	as required / selon nécessité / nach Bedarf					
		Flag	1,00 x 0,75	red (blue) / rouge (bleu) / rot (blau)				
	M	Flag	1,00 x 0,75	red / rouge / rot				
		NG	as required / selon nécessité / nach Bedarf					
		VD	800 (750 ¹⁾) - 1100	550 - 1100	500 - 1100		1 Lauf: 400-500m 2 Läufe: 350-500m	
SL (art. 800) Slalom	L	VD	140 - 220	120 - 200		I. 120 max II. 160 max	80 - 120 3 Läufe: min. 50m	
		NG/DC	30% - 35 % of the vertical drop +/-3 direction changes/ changements de direction/Richtungsänderungen				I. 30 - 35 +/- 3	30-35% of the VD +/- 3 dir. Changes
	M	NG/DC					II. 30 - 35 +/- 3	
		VD	180 - 220	140 - 220	140 - 220		I. 120 max II. 160 max	80 - 140 3 Läufe: min. 50m
GS (art. 900) Giant Slalom <i>Slalom géant</i> Riesenslalom	L	VD	300 - 400	250 - 400		I. 250 max II. 300 ²⁾ max	200 - 250	
		DC	11% - 15% (Number of direction changes/nombre de changements effectifs de direction/Anzahl der Richtungsänderungen)				13 - 15%	13 - 15%
	M	Flag	0,75 x 0,50 red & blue / rouge & bleu / rot & blau					
		DC	11% - 15% (Number of direction changes/nombre de changements effectifs de direction/Anzahl der Richtungsänderungen)				13 - 15%	13 - 15%
		VD	300 - 450	250 - 450		I. 250 max II. 300 ²⁾ max	200 - 250	
SG (art. 1000) Super G Super-G Super-G	L	VD	400 - 600 (evtl. 2 jumps / sauts / Sprünge)	350 - 600 (evtl. 2 jumps / sauts / Sprünge)		I. 225 - 350 II. 250 - 450		
		NG	OWG, WSC, WJC, COC : 6% FIS & ENL : 7% ~ 10%				8-10%	
	M	Flag	0,75 x 0,50 red & blue / rouge & bleu / rot & blau					
		NG	OWG, WSC, WJC, COC : 6% FIS & ENL : 7% ~ 10%				8 - 10%	10%
		VD	400 - 650 (evtl. 2 jumps / sauts / Sprünge)			I. 225 - 350 II. 250 - 450	350 - 500	
P (art. 1100) Parallel	L	VD	80 - 100			I: 60, II: 80		
		NG	20 - 30			I: 12 - 15 II: 15 - 22		
	M	Flag	GS flags GS flags	red track / piste rouge / rote Piste blue track / piste bleue / blaue Piste				

¹⁾ Exception / exception / Ausnahme

²⁾ If 2 runs / en cas de 2 manches / sofern 2 Läufe: 250 m

7.2. Préparation du parcours

Cette liste des éléments principaux a été préparée par Kurt Hoch, le directeur d'épreuve de la Coupe du monde féminine.

1. Le damage

- À la base, augmenter la pression sur le rouleau de la surfaceuse, augmenter sa vitesse de rotation; avancer à basse vitesse et faire marche arrière pour plus de compaction (pour les endroits requis)
- Utilisez la dameuse quotidiennement, sauf si la surface est croutée solidement, par temps très sec, par temps chaud ou que la base est trop molle
- Mélangez de la neige artificielle à la neige naturelle
- Choisissez un temps approprié pour faire ce travail (température et humidité)
- Au départ, la piste devrait demeurer ouverte aux skieurs et damée quotidiennement à la machine
- Les sections abruptes damées avec un treuil pour effectuer le travail en remontant

2. L'eau

- L'injection d'eau peut être utilisée à certains endroits ou sur toute la piste
- La technique : fouler avec les bottes, arroser et finalement tasser en passant avec les skis, **sans** dérapage
- Ou : passer avec les chenilles, arroser puis damer avec la machine. Attention, cela fonctionne à des températures et humidité spécifiques, ça ne fonctionne pas si la base est très sèche ('en sucre ou en farine')

3. La neige fraîche

- Localement ou sur toute la piste
- Ajouter de la neige artificielle et bien mélanger en effectuant plusieurs passages à la machine
- Si la base est ferme, enlever la nouvelle neige à la machine ou manuellement à la pelle

4. Les endroits particuliers

- Au départ, geler/glacer la rampe si nécessaire, dégager la neige de la plateforme et aménager l'endroit pour l'appui des bâtons de ski
- À l'arrivée, damer quotidiennement pour enlever les inégalités en vous assurant d'avoir suffisamment de neige à l'extérieur du corral d'arrivée
- À chacune des portes durant la course, effectuer le dérapage (individuel ou en groupe) avec le râteau (selon le cas avec les dents ou inversé) de manière longitudinale aux rainures. Il s'agit d'adoucir
- Aux zones de chutes, si l'espace le permet refaire la surface à la machine, sinon tasser de la neige à la pelle pour éviter les cassures. Lorsqu'une cassure ou enfoncement se produit durant la course, prévenez les bosses et inégalités en amont et en aval du trou en utilisant le râteau et la pelle. Si la piste se dégrade sévèrement et si la température le permet, faites un arrêt et utilisez un mélange eau et neige ou encore un mélange eau, durcisseur et neige pour la réparation

5. L'utilisation de produits chimiques

- Différents produits sont utilisés pour durcir la neige : le sel (chlorure de sodium); carbonate (neutre) de soude; urée (engrais azoté, $\text{CO}(\text{NH}_2)_2$)
- Les réactions chimiques varient selon le temps, faites un essai au préalable

6. Les sauts

- L'inclinaison du saut devrait être de 15° à 20°, la surface la plus plane possible
- L'aire d'atterrissage doit être ferme et suffisamment longue avant le changement d'inclinaison pour assurer l'atterrissage

7. Le marquage de la piste

- Lors des épreuves de vitesse, la ligne intérieure des virages est habituellement dessinée avec un produit colorant ou avec des aiguilles de conifères, en l'absence de colorant. Pour les épreuves de GS et de vitesse, le jury demande fréquemment d'améliorer le contraste en ajoutant du colorant ou des aiguilles de conifères sur les côtés et même sur la piste pour faciliter la visualisation de la piste.
- Dans les situations de luminosité sans contraste, dans les zones d'ombre ou lorsque l'éclairage est changeant, il peut être nécessaire de marquer les sauts et la surface de réception ainsi que les plats de la piste.
- Pour le marquage avec des conifères, utilisez des aiguilles bien coupées, préférablement du sapin ou de l'épinette en évitant les gros bouts de branche.

8. Les sections glacées

- Lorsqu'il y a une croûte ou que la surface est trop glacée, brisez-la au râteau. Lorsque c'est trop difficile, vous pouvez utiliser du sel dans certaines occasions
- Vérifiez d'abord la condition de la base. S'il s'agit de glace trop épaisse, considérez l'utilisation des machines. La dameuse peut aussi être utilisée pour enlever une fine croûte

9. Le dérapage

- En DH/SG : utilisez des équipes de 3 ou 4 personnes en relais, sans dérapper les plats
- En SL/GS : 1 à 2 personnes entre chaque coureur

7.3. Préparation de la piste

La préparation d'une piste ferme et uniforme est facilitée par une étude préalable et une bonne planification. Il est important de s'informer auprès des entraîneurs et des officiels qui connaissent la piste et principalement aux professionnels de la station qui préparent les pentes. Vous y apprendrez les problèmes connus et les risques d'ennui potentiels ce qui vous permettra de déterminer les moyens et les ressources disponibles pour éviter des ennuis.

Habituellement, la meilleure piste à utiliser est une piste utilisée par le public et entretenue quotidiennement. Rien ne vaut le passage aléatoire des skis pour compacter la neige. L'enneigement artificiel est également un avantage. Bien sûr, ces conditions ne sont pas toujours idéales, la température, la topographie et les obligations de la direction de la station peuvent poser certains défis.

Parfois, quelques menus travaux additionnels des dameuses sont requis pour élargir la piste pour l'installation des équipements de sécurité. Exceptionnellement, des sections de pistes doivent être construites hors piste, les endroits où l'enneigement est mince ou la création d'un monticule pour le départ. Vaut mieux, planifier ces préparatifs quelques mois ou quelques semaines à l'avance, puis en assurer le suivi. Assurez-vous que toute chute de neige soit travaillée rapidement afin d'éviter les couches de neige molle sous la surface. Les machines modernes fonctionnent en pressant un scarificateur rotatif sur la neige, ce qui brise la surface de la neige, provoque un léger réchauffement et aère la surface. Pour parfaire le damage, la neige est rabattue par la bavette arrière de l'appareil pour figer sur place. Les petites chutes de neige sont ainsi facilement intégrées à l'ancienne neige, mais les fortes précipitations sont beaucoup plus difficiles à damer. Régulièrement, un membre du comité organisateur ou un entraîneur local devrait inspecter la piste avec une perceuse afin d'informer l'équipe de damage sur les endroits à corriger et faire en sorte que tout soit préparé adéquatement.

Lorsque les recommandations précédentes sont suivies, vous pouvez vous concentrer sur les conditions particulières prévues pour la journée de la course. Neigera-t-il? Combien de précipitation et quand? Quels seront les travaux à effectuer la veille de la course, décidés avec le DT et le personnel

local? Dans l'incertitude, l'objectif demeure de ne pas détruire une surface praticable sans être assuré d'améliorer les conditions pour le lendemain. Une neige légèrement humide, damée à 02:00 par une nuit claire et froide devrait présenter de bonnes conditions à 08:00 le lendemain. Cependant si la température est plus douce ou le temps nuageux, il faudra plus de temps à la surface pour se solidifier. Parfois, ne pas travailler une piste ferme et gratter la neige fraîche à la pelle le matin donnera de meilleurs résultats.

7.4. Entretien et réparation du parcours

Plusieurs éléments du travail de piste sont traités de façon détaillée dans le *Race Warner Training Manuel*. Il y manque quelques explications relatives à l'utilisation des produits chimiques et sur les méthodes récentes de coloration et de marquage des tracés.

7.4.1 Les durcisseurs chimiques

Généralement utilisés lors des épreuves du printemps ou pour les entraînements sur les glaciers, l'application de produits pour durcir la surface de neige légèrement humide peut s'avérer nécessaire en tout temps sous un climat comme le nôtre. Les produits les plus utilisés sont le sel (Nacy) et l'urée (engrais azoté, 46-0-0) qui réagissent tous deux avec l'eau contenue dans la neige pour durcir la surface. Le sel est moins cher mais n'est pas toujours accepté par les stations de ski par souci de protection de l'environnement. Les deux produits sont disponibles en petites quantité ou en vrac sont disponibles en sac de 20-25kg sur palette. Quelques produits azotés doivent être manipulés avec soin, il est important de vérifier ces précautions avec votre fournisseur.

Lorsque vous prévoyez de la chaleur ou de la neige amollie, il faut que vous planifiez l'application une mince couche uniforme de produit et il est probable que plus d'un épandage soit nécessaire. Dans ce cas, il ne faut jamais négliger l'aire de départ, la rampe et l'aire d'arrivée. La quantité de produit requise variera de quelques sacs pour un petit parcours de SL et plus pour les longs tracés. Les entraîneurs locaux peuvent vous fournir de bonnes indications sur les quantités requises. L'utilisation éventuelle de produit durcisseur devrait être présentée à la réunion des entraîneurs et toute décision d'utilisation est sous la responsabilité du jury. Souvent, on vous demandera quels ont été les résultats des essais.

Même s'il est possible d'épandre ces sels directement à partir du sac, il est beaucoup plus facile d'utiliser un seau de 5 gallons (20 litres). Les personnes qui font l'épandage doivent au minimum porter des lunettes de protection et des gants résistants aux produits chimiques. Prévoyez à l'avance puisque ces articles ne sont pas toujours disponibles à proximité des centres de ski.

Épandez le produit utilisé le plus uniformément possible en le projetant par grand rayon. Des assistants devraient vous suivre en transportant des sacs de recharge et pour vous aider à intégrer le produit dans la neige. Dès que possible, quelques dérapeurs doivent aplanir la surface pour la rendre le plus lisse possible. Généralement, la neige commence à durcir rapidement et les mottes ou les arêtes non aplaties deviennent dures comme du béton. Dès que le durcissement s'amorce, il est primordial de ne plus toucher la surface (15~30 minutes) avant de révérifier le parcours à l'aide des ouvriers de piste.

7.4.2 Le marquage

Par temps couvert, l'ombre et le manque de contraste, les changements d'éclairage, le brouillard ou tout simplement la vitesse des coureurs exigent que la signalisation du parcours soit accentuée pour que les coureurs aperçoivent plus facilement les portes et les obstacles. Lors des épreuves de vitesse, les arcs intérieurs des virages en amont et en aval des portes sont colorés à la craie (colorant) ou avec des aiguilles de conifères s'il n'y a pas de colorant. Pour le GS et les épreuves de vitesse, le jury pourra demander le marquage des côtés du parcours pour faciliter la vision des coureurs.

Autrefois, on accumulait une provision d'aiguilles de sapin en récupérant les arbres de Noël. En cas de pénurie ou de non disponibilité, on cueille des branches sur les arbres en bordure de la piste. Toutefois, l'utilisation de cette dernière approche doit être évitée par respect pour l'environnement.

Plusieurs produits de marquage fonctionnent : la poudre de craie des menuisiers; la peinture à l'eau; les colorants alimentaires et même la peinture en poudre. La dernière méthode, la plus facile d'utilisation, la plus économique et la plus respectueuse pour l'environnement est d'utiliser du colorant alimentaire dissous dans un mélange d'eau et de liquide antigel pour lave-glace. L'épandage est plus aisé avec l'utilisation d'un arrosoir dorsal muni d'une pompe manuelle disponible dans les centres de jardinage ou les quincailleries. Le mélange adéquat est d'environ 500 ml de colorant (rouge, bleu ou vert) alimentaire disponible en grand format chez votre épicier ou chez un fournisseur pour pâtisseries. Avant l'utilisation, conservez l'appareil et le mélange qu'il contient au chaud et si possible près du départ. Une personne peut rapidement faire le marquage des portes ou appliquer du contraste, pas les deux, en une descente. Un arrosoir de 5 gallons suffit pour un parcours de GS, mais il en faudra plus pour un long tracé de DH, gardez vos réserves au chaud.

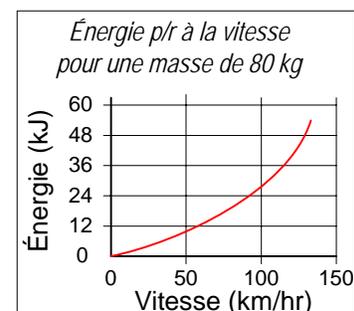
Tout en descendant, le bénévole peut actionner la pompe à pression d'une main et simultanément appliquer le colorant de l'autre. Pour obtenir une bande colorée de 15 à 30 cm de largeur, il faut vaporiser en tenant le bec assez près de la surface et en descendant lentement. Cette tâche est par conséquent réservée à des skieurs robustes qui savent ce qu'est une ligne de tracé. Pour l'intérieur du tracé, le marquage est fait en amont et en aval du pivot. Pour l'ajout de contraste sur la piste, on peut peindre une ligne à l'extérieur du tracé ou faire des traits dans le tracé. N'oubliez pas la ligne d'arrivée et la ligne d'avertissement pour l'arrêt.

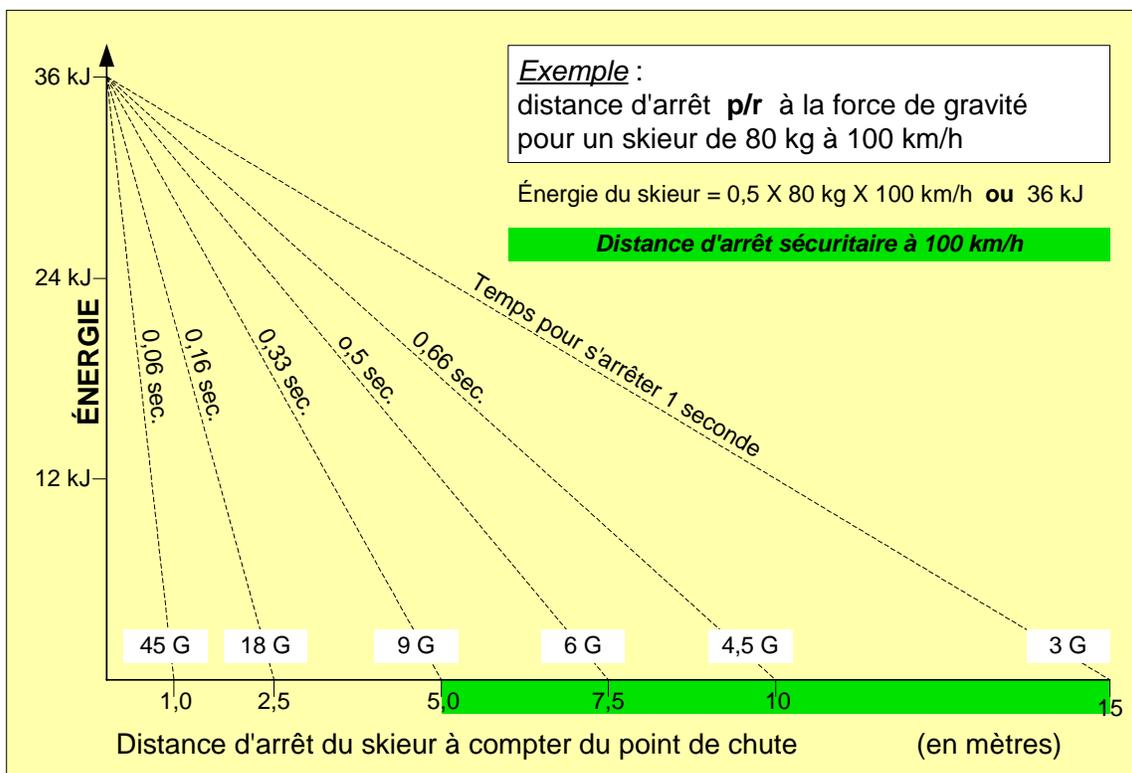
Un inconvénient de cette technique d'application est que le passage d'un dérapeur ou que les skis de l'opérateur gratte le colorant avant qu'il soit imprégné dans la surface. Avisez donc votre personnel en conséquence.

7.4.3 La protection

La préparation des pistes et les vitesses atteintes ont évolué à tels points que personne ne peut considérer que les coureurs, qui termineront leur parcours autrement qu'en la ligne d'arrivée ou en abandonnant, pourront s'immobiliser en toute sécurité sur un tas de neige en bordure de piste. Plusieurs systèmes ont été utilisés pour réduire les risques après une chute, du ballot de foin gelé aux clôtures en râpe à fromage.

Aujourd'hui, ce sont les filets qui sont conçus pour absorber et contrôler l'énergie cinétique des coureurs. Les différentes catégories et leur utilisation sont présentées en détail dans le [Race Worker Training Manual](#). Depuis quelques années, les nouveaux systèmes B, conçus par Cordages Barry Ltée, sont accompagnés de la documentation d'utilisation complète. Les diagrammes qui suivent illustrent le rapport entre la vitesse et l'énergie en cause.



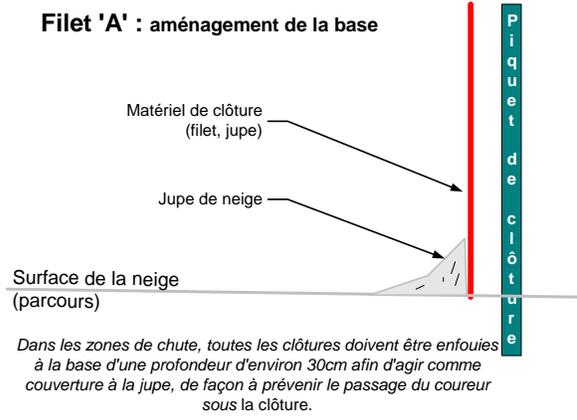


7.4.3.1 Système de filet A

Les filets 'A' sont utilisés lors des courses de DH et SG pour assurer la protection aux endroits où l'utilisation des filets 'B' est impossible, faute d'espace. Ces filets sont une barrière entre le coureur et les obstacles tels les arbres, les rochers, les précipices, etc. Les filets sont très dispendieux et très long à installer. De plus, ces filets doivent être bien conçus et bien installés afin d'éviter que des blessures résultent d'un impact. Toute l'infrastructure nécessaire à l'installation de filets doit être réalisée au cours de l'été afin que seule l'installation du filet lui-même soit faite peu avant la compétition.

La conception du système de filets couvre plusieurs aspects. Parmi ces facteurs, il y a : l'angle prévisible d'impact du coureur, l'espace suffisant derrière le filet pour permettre la déformation à la suite de l'impact, la hauteur du filet aussi bien que sa longueur. Il est plus rentable de bien étudier chaque possibilité sur la planche à dessin que d'apporter des corrections au moment de la construction.

Un des éléments les plus importants du système de filets est le recouvrement de celui-ci avec du matériel tel du polyéthylène ou d'une toile à mailles très fines pour permettre un effet de glissement et ainsi éviter que le compétiteur s'accroche ou pénètre à travers le filet. Ce recouvrement est désigné sous le nom de « jupe ». Il est très important de vérifier quotidiennement ce recouvrement, aussi bien durant l'entraînement que lors de la compétition. À chaque fois que le filet est heurté, le filet lui-même et sa couverture protectrice doivent être inspectés à nouveau.



Les officiels ayant l'intention de travailler dans des épreuves de descente et de super-G ou dans un centre où il y a des filets-A devraient consulter un ingénieur ou une personne possédant une grande expérience en la matière avant d'entreprendre une telle installation.

7.4.3.2 Système de filet B

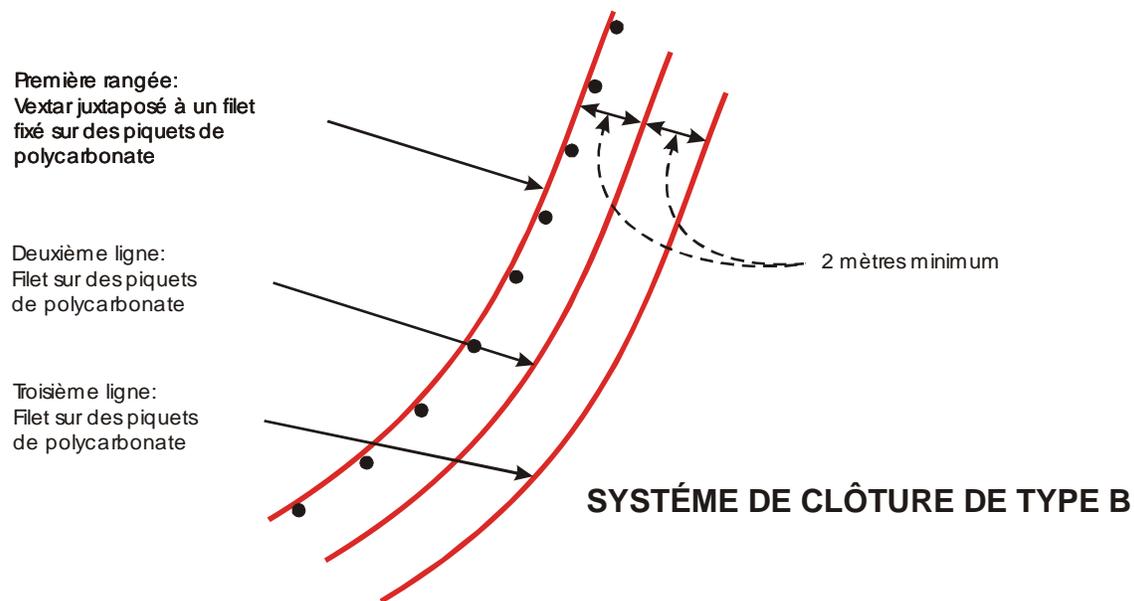
Le système de filet-B est un système autoportant qui est utilisé aux endroits où il n'y a pas de filets-A mais où la vitesse et les risques de chute sont réels. Selon la situation, il y a possibilité d'utiliser une ou plusieurs (2~4) rangées de filets-B.

Actuellement, il y a 5 fabricants de systèmes de filets-B. Il est important de se familiariser avec les procédures d'utilisations spécifiques recommandées par le fabricant. Il est également préférable de ne pas combiner le matériel de plusieurs manufacturiers dans une même installation. Tous ces fournisseurs disposent de la documentation pertinente (manuel et vidéo) pour que vous puissiez vous familiariser avec l'utilisation de ces systèmes.

Les systèmes comprennent des fixations adaptées pour soutenir le filet aux piquets de polycarbonate ou sont déjà assemblés. L'installation des piquets exige l'utilisation d'une perceuse pour permettre d'enfoncer la base des piquets à une profondeur de 30 à 40 cm.

La rangée de filet doit être installée de 2 à 4 mètres de l'obstacle. Lorsque plusieurs rangées sont installées, celles-ci doivent être séparées d'un écart de 2 mètres.

La théorie qui sous-tend ce genre de système de clôtures est que le coureur qui frappe la première rangée de clôture va être ralenti puis stoppé ou, si l'impact est plus direct (perpendiculaire), il va être enveloppé dans le filet et ensuite ralenti par l'ensemble du système, la moitié de sa vitesse absorbée dans la ligne primaire, une autre moitié dans la ligne secondaire et le reste dans la troisième ligne. Les piquets vont plier ou s'arracher à proximité de l'impact.



Souvenez-vous qu'un système de filet-B exige un entretien quotidien. Il faut retirer les monticules de neige qui peuvent s'y accumuler, replanter les tubes qui ont été arrachés suite à une chute, remplacer les tubes pliés, etc.

7.4.3.3 Système de filet C

Les clôtures 'C' servent au contrôle de la circulation et des spectateurs pour garder la zone de compétition dégagée. Ce filet en tissu installé permet de maintenir les zones de chutes dégagées et maintient les spectateurs à une distance sécuritaire.

7.4.3.4 Rembourrage des obstacles

Les *Willy bags* sont parmi les outils les plus utiles actuellement disponibles pour fournir la protection nécessaire sur nos parcours de course. Ils sont faciles à déplacer sur la montagne et sont adaptables à des usages multiples quasi illimités.

Qu'est-ce qu'un *Willy bag* ? Le premier *Willy bag* fut fabriqué avec du nylon et mesurait deux à trois mètres de long et environ 1,5 mètre de large. Il s'agissait d'un gros sac avec une fermeture éclair très résistante à une extrémité. Avec le temps et l'expérience, le design fut amélioré en vue de réduire les coûts, en utilisant un tissu de polyvinyle avec un renforcement à mailles de nylon. Dans certaines régions, les sacs sont fabriqués de mailles de nylon très résistantes, insérées dans un sac de nylon.

Les premiers *Willy bags* étaient remplis avec de petites pièces de polystyrène disponibles partout au Canada et aux États-Unis. Les sacs doivent être remplis adéquatement, mais pas bourrés avec ce matériel qui pourra résister à de multiples impacts avant d'avoir besoin d'être rempli à nouveau. Aujourd'hui, de nouveaux sacs sont disponibles avec une poche qu'il est possible de gonfler, permettant un entreposage plus facile hors saison, en étant plus compacts que les sacs réguliers.

Une nouvelle technique est maintenant utilisée pour utiliser facilement les *Willy bags*. On installe une poulie à environ 3 mètres (10 pi.) au dessus du niveau moyen de neige à cet endroit et on y place une corde de polyéthylène. Les deux extrémités de la corde sont fixées au *Willy bag* à hauteur humaine. Lorsqu'arrive le temps d'utiliser le *Willy bag*, on peut relever ou abaisser le *Willy bag* en détachant une extrémité de la corde et en tirant. Une seule personne peut ainsi installer les *Willy bags* en peu de temps. La corde de polyéthylène résiste aux intempéries durant plusieurs années et ne semble pas attirer la faune.

Les *Willy bags* peuvent être fixés aux échafauds de télévision, aux pylônes de remontées et aux arbres en bordure de la piste. Ils sont placés en arrière des filets. À l'arrivée, on en place en amont des cellules et à l'avant du poste de chronométrage. Il est possible de les fixer à tout autre obstacle à protéger. Pour améliorer leur efficacité, il est préférable de les fixer entre eux et à l'endroit où on les utilise.

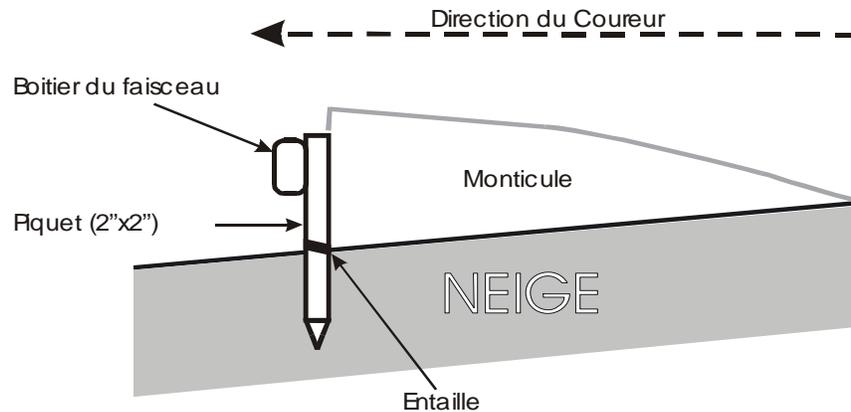
7.4.3.5 Autres obstacles

Sur un parcours de course, il y a également quelques obstacles installés qu'il faut protéger. Entre autres, les piquets de chronométrage pour les intervalles et à l'arrivée doivent être protégés adéquatement.

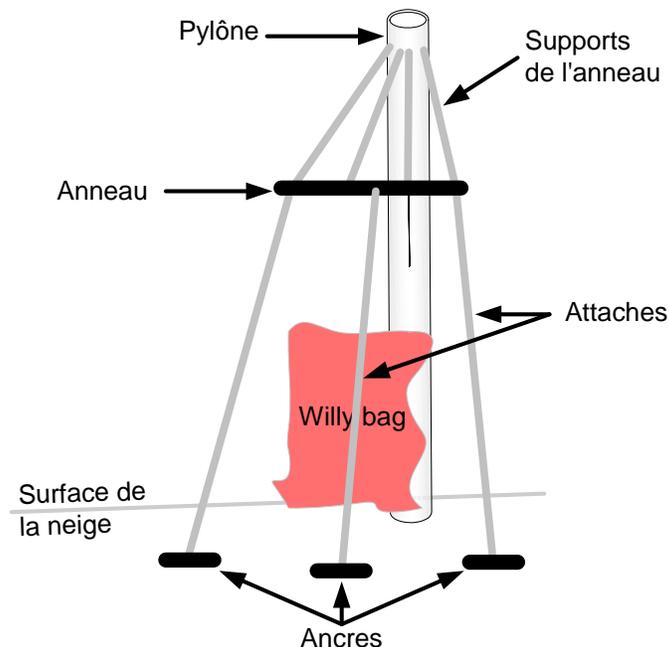
Une protection de base consiste à installer ces équipements le plus loin possible de la ligne de descente des coureurs de façon à réduire les probabilités d'impact. Pour les épreuves de la Coupe du monde, on n'installe maintenant ces équipements à l'extérieur des filets de protections où on découpe une petite ouverture pour dégager le rayon des cellules.

De plus, les piquets sur lesquels les cellules sont maintenues sont :

1. Coupés pour que leur hauteur ne soit pas plus que nécessaire
2. Entaillés au niveau de la surface de la neige, face amont, de sorte que le piquet puisse se rompre au moindre choc avec un skieur.



Les pylônes des remontées mécaniques et les autres constructions tels les échafauds de télé et les estrades doivent également être munis de protection.



Des filets spécifiquement conçus comme étant des filets pour pylônes sont utilisés pour protéger les pylônes des remontées mécaniques. Ces filets sont installés sur un anneau à environ 10 pieds (3m) au-dessus de la surface de la neige, sur le pylône. Le filet est ensuite attaché à l'anneau, puis à une armature enfouie dans la neige autour de la base du pylône, à environ 3 mètres de la base elle-même. Un *Willy bag* est installé au dessous du filet contre le pylône.

7.5 L'aire de départ

Il est nécessaire de préparer l'aire de départ avec le même soin et la même attention que le parcours. Lors de la planification et de la préparation de l'aire de départ, plusieurs exigences doivent être gardées à l'esprit.

Le coureur doit être capable de se maintenir dans une position détendue au départ. La rampe (de la barrière de départ jusqu'au parcours) doit permettre une accélération rapide en direction du premier virage.

De plus, il doit y avoir suffisamment d'espace libre pour permettre aux officiels œuvrant au départ d'assumer leurs diverses tâches. Il doit également y avoir de l'espace pour permettre de recevoir les compétiteurs en attente, les entraîneurs et les techniciens, qui vont être présents dans l'aire de départ. Cet espace doit être séparé de l'aire de départ occupée par les officiels afin de limiter le bruit et de permettre aux coureurs de se préparer sans nuire aux officiels ou sans risquer de compromettre la validité des procédures de départ ou l'enregistrement des temps manuels.

L'aire de départ doit être clôturée ou au moins délimitée par une corde afin de limiter l'accès à la zone plus immédiate du départ. L'installation devrait également faire en sorte que l'espace accessible aux compétiteurs soit limité. L'aire de départ peut être plus ou moins importante, en fonction du niveau de l'épreuve et également en fonction de l'accessibilité permise aux autres pistes pour la clientèle régulière du centre de ski. Malheureusement le manque de planification peut parfois amener de sérieuses complications sur le plan relationnel lorsque les précautions adéquates ne sont pas prises.

L'accès des travailleurs de piste

Plusieurs comités organisateurs oublient un élément important : comment les bénévoles de pistes, les gardiens de portes, les officiels et les entraîneurs vont-ils accéder à la piste? De même comment vont-ils pouvoir quitter la piste sans passer sur la ligne d'arrivée?

Un passage doit être réservé pour qu'ils puissent accéder à la piste en passant près de l'aire de départ sans obstruer la ligne de parcours. De même, ces personnes doivent pouvoir quitter la piste à différents endroits à proximité de la ligne d'arrivée. Les sorties aménagées le long du parcours devront être surveillées en permanence par un bénévole pour éviter toute intrusion de « touriste » sur le parcours

7.6 L'aire d'arrivée

La première exigence pour cette zone est de s'assurer que l'espace est suffisamment large et suffisamment long pour permettre aux coureurs de s'arrêter sans avoir besoin de réaliser des performances acrobatiques ou autres manœuvres dangereuses. La dimension va varier avec le type d'événement. En descente, l'aire d'arrivée doit être beaucoup plus grande à cause de la vitesse élevée. En slalom, l'aire d'arrivée sera plus petite, compte tenu que l'emphase porte davantage sur l'habileté technique. Cependant, il faut garder à l'esprit que la vitesse est croissante malgré tout dans toutes les disciplines. Ce qui était suffisant il y a quelques années est peut-être insuffisant de nos jours, et même inacceptable demain.

Le terrain doit être plat. Cependant, il serait même préférable qu'il y ait une légère pente ascendante. Toute l'aire d'arrivée doit être clôturée; parfois il est nécessaire d'ajouter de la clôture additionnelle pour protéger les compétiteurs épuisés à l'arrivée. Ces clôtures sont d'excellents sites pour les commanditaires.

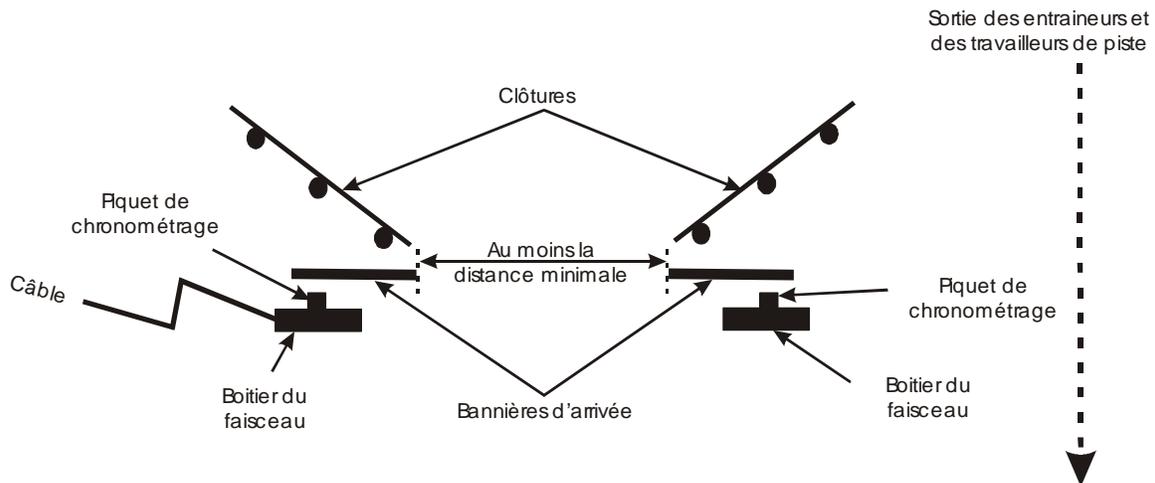
Les aires d'arrivée sont habituellement situées en bas de la montagne, là où l'on retrouve la plus forte concentration de skieurs du niveau populaire. Pour cette raison, il est très important de protéger aussi bien les coureurs que les autres skieurs, les uns par rapport aux autres.

L'aire d'arrivée doit être préparée avec autant d'attention que le parcours. Une neige dure procure une condition identique pour tous les coureurs et réduit les risques de blessures dues à des conditions de neige variables. Il est important d'accorder une attention particulière aux chutes de neige récentes à l'arrivée. Il est facile de comprendre qu'une quantité excessive de neige non damée dans l'aire d'arrivée peut causer des blessures à un coureur arrivant à haute vitesse et qui tente d'arrêter.

Une bannière indiquant ARRIVÉE annonce l'arrivée aussi bien aux compétiteurs qu'aux spectateurs. Les poteaux utilisés pour soutenir la bannière doivent être suffisamment éloignés du parcours et doivent être protégés avec des *Willy bags*. La meilleure façon de les éloigner est de les installer à 20 ou 30 mètres du parcours. Des cordes doivent servir à les tenir sous tension lors de grands vents ou dans l'éventualité où quelqu'un frapperait les cordes, notamment le

coureur. Les appareils de rétention doivent être fixés au dessous du niveau de la neige afin de prévenir des blessures inutiles.

À la ligne d'arrivée, les piquets supportant l'équipement de chronométrage doivent être protégés tel qu'expliqué précédemment, en plus d'y ajouter des clôtures installées à un angle faisant en sorte que la chute de coureur soit déviée. De plus, on devrait y ajouter des *Willy bags*. Également, on doit installer les piquets le plus loin possibles l'un de l'autre en fonction des limites associées au terrain. La plupart des systèmes de chronométrage modernes permettent un éloignement minimal d'au moins 20 mètres.



Tout comme pour l'aire de départ, les problèmes dans l'aire d'arrivée varient en fonction du niveau de course. La présence de représentants de la presse, de la télévision et d'autres médias joue un rôle important dans la planification de l'espace nécessaire dans l'aire d'arrivée, tout comme au départ. Dans un événement de moindre envergure, la première préoccupation devra porter sur le contrôle des compétiteurs, l'entreposage des skis et, d'abord et avant tout, la sécurité. Les problèmes peuvent varier d'un endroit à l'autre, mais la première solution repose d'abord sur une bonne planification.

Le marquage de l'aire d'arrivée doit être fait à chaque course. Une ligne d'arrivée, marquée avec un colorant est utile pour les compétiteurs et pour les officiels. Une ligne rouge, même en l'absence de la télévision, est importante parce qu'elle montre au coureur ce qu'il rencontrera lors d'une course de niveau supérieur. Il faut se rappeler, dans toutes les étapes de planification et de réalisation d'une course, que notre objectif est de permettre aux coureurs d'atteindre des niveaux supérieurs.

7.7 Le traçage

Selon la réglementation actuelle, les parcours sont habituellement tracés par les entraîneurs. Dans la plupart des cas, la première manche est tracée par un entraîneur local. Les autres manches, ou les autres parcours, seront habituellement tracés par des entraîneurs visiteurs, désignés par le jury. Dans certaines régions qui reçoivent de nombreux événements, à un niveau de course de division, on a pris comme attitude qu'un entraîneur qui veut tracer doit également agir comme arbitre pour l'un ou l'autre des événements. Chacun doit aborder ce genre de problème avec des solutions originales tout en respectant les règles prévues.

Le comité d'organisation, sous la direction du chef de piste, doit être prêt à fournir au traceur toute l'assistance nécessaire lorsque vient le temps de tracer le parcours. Ceci inclut, mais n'est pas limité à : un nombre suffisant de piquets en bonne condition, des perceuses, et tout le personnel nécessaire en place. Le chef de piste doit de plus avoir à sa disposition et à portée de

la main des clôtures supplémentaires ainsi que des Willy bags et des piquets disponibles et prêts à être installés selon les besoins, au fur et à mesure que le parcours est mis en place.

Un parcours de descente est habituellement tracé de la même manière année après année. Ceci ne signifie pas que les portes sont placées exactement dans la même position à chaque fois. La protection requise est connue et est souvent spécifiée sur le certificat d'homologation. Ces appareils peuvent et doivent être construits et installés bien en avance, avant le début de l'entraînement.

Le jury, dirigé par le délégué technique, est responsable de tous les aspects techniques et de sécurité du parcours. Il doit s'assurer que le parcours satisfait les exigences des règlements pour chaque type de compétition. Ceci inclut toutes les mesures de sécurité qui doivent être en place avant le début de l'entraînement, si nécessaire, ou avant la compétition.

7.8 L'entraînement

Lors des épreuves de descente et dans certaines compétitions de super-G une ou plusieurs journées d'entraînement sont nécessaires. Le parcours doit être prêt avant la première journée d'entraînement comme s'il s'agissait de la course elle-même. Ceci inclut tout l'équipement et tout le matériel de sécurité qui doit être en place.

Durant les journées d'entraînement, le jury doit observer les conditions du parcours afin de s'assurer qu'il demeure toujours sécuritaire, et doit s'assurer d'un entraînement raisonnable pour tous les compétiteurs. Le parcours lui-même doit être entretenu durant l'entraînement par du dérapage ou par d'autres moyens. À la fin de chaque manche, du travail plus extensif peut être réalisé.

Les journées d'entraînement sont pour tous. Ceci est valable pour les compétiteurs et les officiels, qui vont s'habituer au site, au matériel, etc. Il est alors possible de comprendre les responsabilités qui incombent à chacun, à soi comme aux autres.

7.9 La journée de course – « La vraie vie »

Le jour de la compétition, tout se déroule comme lors des journées d'entraînement. À moins de changements drastiques dans les conditions météorologiques, le parcours de descente devrait être à son mieux. Les travailleurs de piste et les autres officiels ont plus d'expérience, les journées d'entraînement ayant permis de s'affiner et d'améliorer leurs habiletés.

Des événements techniques et même le super géant ne permettent pas aux officiels de se préparer comme les épreuves de descente le font. Il s'agit de la réalité, sans possibilité de pratique. C'est le moment où toute la planification, toutes les habiletés organisationnelles et une foule d'autres détails se rejoignent. Leur association dépendra des activités de planification et du travail réalisé à la suite de l'octroi de la course à cette organisation.

Le comité d'organisation, le chef de piste et tous les autres officiels doivent avoir établi leur propre check-list pour s'assurer que l'événement va se dérouler de façon harmonieuse. Le matériel nécessaire pour entretenir le parcours doit être disponible, les travailleurs doivent être formés pour utiliser le matériel correctement. Des piquets supplémentaires, des drapeaux, des perceuses, des pelles, des râpeaux, etc., doivent être à portée de la main pour permettre des interventions rapides, sans interrompre la course. Si une opération majeure s'impose, une interruption doit être demandée, mais on doit procéder avec le plus de célérité possible.

7.10 Le démantèlement

À la fin de l'épreuve, lorsque tout les coureurs ont terminé l'épreuve, il reste encore une autre étape, afin de rendre la montagne propre et accessible à la horde de skieurs frustrés de ne pas avoir pu utiliser leur piste favorite pendant les jours de compétition. Aussi rapidement que possible, les piquets articulés sont transportés à la base, les clôtures sont démontées, les coussins sont ramassés et la piste est rouverte au public.

C'est le meilleur temps pour procéder à une vérification de tout l'équipement. Il faut examiner les coussins pour s'assurer qu'il n'y a pas de déchirure ou de coupure. Les bambous doivent être triés, les bons assemblés en paquets d'environ une vingtaine, attachés et mis à l'abri des intempéries. Les bambous brisés ou raccourcis doivent être éliminés. Les piquets articulés doivent être examinés pour s'assurer de bris, de fente, de l'intégrité des articulations, etc. Les piquets nécessitant des réparations doivent être mis de côté et réparés avant la prochaine course. Les piquets cassés doivent être éliminés et de nouveaux piquets commandés. L'inventaire doit être remisé dans le bon ordre et prêt pour la prochaine course à l'agenda.

Lors de la réunion des entraîneurs, le sujet «Démantèlement» doit être discuté si l'on prévoit utiliser les coureurs et les entraîneurs pour réaliser cette dernière activité. Les équipes doivent se faire désigner une zone particulière et des tâches spéciales, telles le transport des clôtures ou de l'équipement, qu'on veut leur assigner. Il faut s'assurer que chacun connaît l'endroit où l'équipement doit être déposé, afin d'éviter d'autres manipulations par des bénévoles.

Si les coureurs ne sont pas impliqués, les travailleurs de piste, les juges de portes, le personnel de sécurité et les autres personnes impliquées doivent réaliser cette tâche et eux aussi doivent être informés convenablement de leurs responsabilités, précocement puis un rappel doit être fait le matin de l'événement.

Chapitre 8

LE CHRONOMÉTRAGE

Le chronométrage fut traité lors du cours de Niveau 1. Certains éléments spécifiques ont été précisés davantage dans le chapitre 10 du manuel de Niveau 2. Les pages qui suivent traitent de quelques spécificités.

L'information complète et à jour se trouve dans les documents FIS Timing Booklet, Timing Homologation Information et le Livret national de chronométrage.

Les deux premières publications sont disponibles sur le site Web www.fis-ski.com. La troisième est disponible sur le site www.canski.org. Vous êtes invités à les consulter.

8.1. Règles de chronométrage

Le manuel RIS définit les règles spécifiques du chronométrage. En particulier ces règles prescrivent :

- La nécessité de plusieurs liens de communications entre le départ et l'arrivée;
- Le chronométrage électronique doit être muni d'une imprimante et doit être en lien avec le portillon de départ et les cellules d'arrivée pour être en mesure de fournir les temps mesurés au $\frac{1}{100}$ de seconde;
- Le chronométrage manuel doit être utilisé et il doit être effectué sans lien avec l'équipement de chronométrage électronique. Les heures de départ et d'arrivée doivent être enregistrées au $\frac{1}{100}$ de secondes;
- Lorsque qu'une lecture de temps électronique est manquée (panne temporaire), les temps notés manuellement sont considérés après qu'une correction a été calculée. Cette technique est appelée « temps équivalent électronique »;
- Lorsqu'une panne complète du chronométrage électronique survient durant une course, alors les temps manuels seront valides pour tous les compétiteurs. C'est-à-dire que seuls les temps manuels devront être utilisés pour tous les compétiteurs, même si des temps électroniques sont disponibles pour certains coureurs.

8.2. Temps équivalent électronique – TÉE

Lorsque le système de chronométrage électrique A rate un temps, on doit recourir au système B pour calculer un temps, selon la méthode de correction ci-dessous. En cas de défaillance des deux installations électriques, le temps manuel est utilisé pour ce compétiteur après avoir subi une correction. Le calcul de la correction s'effectue de la façon suivante : on calcule la différence entre les temps du chronométrage électrique B (ou manuel) et les temps du chronométrage électrique A des cinq concurrents qui précèdent et des cinq concurrents qui suivent le concurrent non chronométré ou, éventuellement, les dix concurrents les plus proches. Le total des dix différences, divisé par dix, donne la correction à appliquer au temps du chronométrage électrique B (ou manuel) du concurrent dont le temps est raté sur le système A.

Plusieurs logiciels possèdent une fonction de calcul des TÉE. Pour vous aider à effectuer le calcul manuellement, un formulaire a été développé afin de simplifier ce calcul, un exemple est fourni en page suivante.

Dans cet exemple, vous verrez que la correction à appliquer est de +0.02 seconde. À première vue ceci semble insignifiant, mais regardez un échantillonnage de résultats d'une course ci-dessous, et voyez combien de points de course une différence de 0.02 seconde représente. Vous constatez qu'elle n'est pas insignifiante.

Coureur	Temps	Points
1	1:56.68	0.00
2	1:56.84	1.66
3	1:57.04	3.73
4	1:57.06	3.94
5	1:57.07	4.04

DATE: TODAY'S DATE DISCIPLINE: GS MEN X WOMEN RUN I CHIEF CALCULATIONS: TC I KEY

HAND TIME/TIME OF DAY - ToD		HAND TIME/TIME OF DAY (ToD) E.E.T. WORKSHEET		ELECTRIC TIME		HAND TIME SHORTER (+)		HAND TIME LONGER (-)	
BIB #	FIN -ST = HT	BIB #	FIN -ST = HT	ELAPSED HAND TIME	ELAPSED HAND TIME	ELAPSED HAND TIME	ELAPSED HAND TIME	ELAPSED HAND TIME	ELAPSED HAND TIME
57	40:02.81 39:04.37 58.44	95	44:39.53 43:37.17 1:02.36	: 58.44	: 58.52	: .08			
58	40:57.28 39:59.93 57.35	97	47:01.87 46:00.09 1:01.78	: 57.35	: 57.44	: .09			
92	42:36.01 41:10.91 1:25.10	98	47:35.41 46:35.88 59.53	1: 25.10	1: 25.00			.10	
60	43:22.05 42:07.11 1:14.94	99	48:22.54 47:27.69 54.85	1: 14.94	1: 14.83			.11	
55	40:37.56 39:25.17 1:12.39	102	49:35.33 48:22.13 1:13.20	1: 12.39	1: 12.31			.08	
				1: 02.36	1: 02.28			.08	
				1: 01.78	1: 01.69			.09	
				: 59.53	: 59.61	: .08			
				: 54.85	: 54.77			.08	
				1: 13.20	1: 13.27	: .07			

COLUMN A TOTAL + .32
COLUMN B TOTAL - .54

MISSING TIME (S)

94	43:43.97 42:46.38 57.59
102	49:35.33 48:22.13 1:13.20

DIFFERENCE = (+) or (-) .22
DIVIDED BY 10 = (+) or (-) .02 = CORRECTION

BIB #	ELAPSED HAND TIME	CORRECTION (+) or (-)	RACER'S E.E.T
94	: 57.59	-.02	: 57.57

8.3. Livret national et compte rendu technique de chronométrage

Les instructions de chronométrage sont présentées dans le *FIS Timing Booklet* pour les courses FIS et dans le Livret national de chronométrage pour les courses non-FIS. Ces livrets rassemblent les renseignements utiles pour le chronométrage des épreuves des différents niveaux. Les livrets présentent également les instructions pour compléter le rapport technique. Ce rapport permet de recueillir les statistiques sur les équipements utilisés, sur les procédures et sur la précision du chronométrage au cours des courses sanctionnées par la FIS et par ACA.

Ce rapport qui suit est un exemple pour une course canadienne. Le formulaire est disponible sur le site d'ACA (www.canski.org) pour téléchargement. Le chef du chronométrage doit compléter ce rapport et le remettre au secrétaire d'épreuve afin de l'inclure au dossier de la course à remettre pour l'enregistrement des résultats. Le rapport FIS est disponible sur le site web de la FIS (www.fis-ski.com)



National Timing Technical Report Compte rendu technique du chronométrage

Alpine
Alpin

CODEX
1: NAT 7512

To be included with official results package - One form required per day.
Un formulaire pour chaque jour de course doit être complété et annexé aux résultats officiels.

SEASON / SAISON 2007-2008
Version 7.0 / June 2007

Location/Endroit:	Mt. Washington	DH <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> GS <input type="checkbox"/> SG <input type="checkbox"/> KK <input type="checkbox"/>
PSOI/Province:	BC	MEN/Masculin: <input type="checkbox"/> LADIES/Féminin: <input checked="" type="checkbox"/>
Event Name/Nom de l'événement:	Zone Finals	
Date (dd/mm/yy) Date (jj/mm/aa):	14/04/07	

	Brand/Marque	Model/Modèle	Serial Number / # Série	Homologation # Homologation
Sys A Timer: (at finish/à l'arrivée)	ALGE	TdC8001	200504-82	ALG.003.02
Sys B Timer: (at finish/à l'arrivée)	LONGINES	TL5005	8805-120	LON.053.57
Start Gate / Portillon:	MICROGATE	MIC.SG.03	0008-12	MIC.556.03
Finish Cells A / Photocellule A:	TAG Heuer	HL3-33	0303-121	TAG.LEC.03
Finish Cells B / Photocellule B:	Seiko	PBU-S10	0503-128	PBU-810

Connections to Start/Liaison au départ	System/Système A	System/Système B	Voice Comm./Communication
Cable or other/Avec ou sans fil	Cable	Cable	Radio

POWER ON Time (warm-up):
Heure de début du réchauffement

7:00 At least 30 minutes before Synchronization.
Au moins 30 minutes avant la synchronisation

	1 st Run / 1 ^{re} Manche / I AM			2 nd Run / 2 ^e manche / II PM		
	System A (TOD)* Système A (Hr du jour)*	System B (TOD)* Système B (Hr du jour)*	Manual sync. Synch. manuel	System A (TOD)* Système A (Hr du jour)*	System B (TOD)* Système B (Hr du jour)*	Manual sync. Synch. manuel
Synchronization Time Heure de synchronisation	9:15		9:15	12:00		12:00
Sync confirm at + 1 min. Chrono arrivée ± 1 min. après synchro	9:16:02.3423	9:16:02.341		12:01:02.3423	12:01:02.341	
Start TOD First Competitor * Heure de départ du premier coureur	9:30:01.2942	9:30:01.294	Net Time Temps net	12:30:01.1421	12:30:01.142	Net Time Temps net
Finish TOD First Bib: (1) * (21) * Heure d'arrivée du premier coureur	9:31:30.4259	9:31:30.434	1:29.43	12:31:30.4932	12:31:30.492	1:29.34
Hand Time First Competitor * Temps manuel du premier coureur			1:29.48			1:29.41
Start TOD Last Competitor * Heure de départ du dernier coureur	11:03:00.2543	11:03:00.250		13:05:00.3214	13:05:00.322	
Finish TOD Last Bib: (65) * (49) * Heure d'arrivée du dernier coureur	11:04:35.5964	11:04:35.597	1:36.34	13:06:29.5479	13:06:29.547	1:29.22
Hand Time Last Competitor * Temps manuel du dernier coureur			1:36.49			1:29.29
* First and Last competitor to Finish with complete data each run/ Premier et dernier coureur ayant complété le parcours de la manche						
Best run-time System A Meilleur temps de la manche (chrono A)		Bib: (2)	1:29.25		Bib: (2)	1:29.18

Were all Results from system A? Yes / Oui No / Non

* TOD seconds in thousands, at least
* Les secondes de l'heure du jour exprimées en centièmes

List any or all bib numbers used in the results timed on any system other than system A in all runs (indicate run):
Énumérez le ou les dossard(s) qui n'a (n'ont) pas été chronométré(s) avec système A dans cette épreuve (indiquez la manche):

WHY? Batteries Snow obscuration Wire break Photocell alignment Other? (describe)
Pourquoi? Piles Brouillage par la neige Rupture d'un fil Enlèvement des cellules Autre? (spécifiez)

For Bib #25 on 2nd run the system A photocell was moved by the finish judge accidentally but the time from system B was OK

Data Source for replacement system A time. (resp. ICR 611.2.1) ? System B System C Manual
Provenance des temps en remplacement des temps A (RIS 611.2.1) ? Système B Système C Manuel

Comments / Commentaires:

We certify that the timing and calculations of this event adhered to the National Rules.
Nous certifions que le chronométrage et les calculs des temps de cette épreuve sont conformes au règlement FIS en vigueur.

YES/OUI : NO/NON :

Chief of Timing/Chef du chronométrage Name (Print) / Nom (lettres moulées)	Telephone, Email Téléphone, courriel	Signature / Signature	
Charlie Brown	(555) 555-5555 charliebco@telus.net	C. Brown	
Technical Delegate - Name, NAT (Print)	Telephone, Email Téléphone, courriel	Signature / Signature	TD Level
Sam Rule	(888) 888-8888 rutor@shaw.ca	Sam Rule	PSO TD T/S

Download this form from / Télécharger ce formulaire de : www.canski.org - Officials section

ACA-TWG 2007

Chapitre 9

SYSTÈME DE POINTAGE

9.1. Définitions

Points :

Les points sont calculés en utilisant les résultats ou les points du coureur (voir ci-dessous). Habituellement la moyenne des deux meilleurs résultats dans chaque discipline est utilisée pour calculer les points. Il s'agit des points inscrits sur les listes de points FIS et les listes ACA utilisés pour établir notamment les listes de départ.

Liste de points :

Il s'agit d'une liste des compétiteurs en précisant leurs points dans chaque discipline. Il n'y a qu'une liste de points en usage, la liste FIS (www.fis-ski.com). Chaque liste est valide pour une période spécifique et seulement les listes courantes peuvent être utilisées pour l'inscription des coureurs.

La liste nationale est publiée à toutes les semaines (www.acapoints.ca).

Pénalité de course :

Il s'agit d'un nombre calculé qui sert à comparer des courses tenues sur des montagnes différentes. La pénalité sert également à déterminer la valeur du résultat d'une course, selon le calibre des compétiteurs qui terminent parmi les 10 meilleurs dans cette course.

Points de course :

Ces points sont déterminés à l'aide d'une formule spécifique selon laquelle le temps du coureur est comparé avec le temps du vainqueur. Le vainqueur d'une course a toujours 0.00 point. Les points de course sont utilisés dans le calcul de la pénalité de la course.

Les points du coureur ou le résultat :

En course, un coureur obtient toujours un résultat à la suite d'une course, c'est-à-dire la somme de ses points de course de cette épreuve, auxquels on ajoute la pénalité de la course.

9.2. Points de course FIS

Les points de course sont un système de handicap qui permet de comparer le temps d'un coureur avec le temps du premier, basé sur une fonction linéaire. Parce que les courses sont courues selon des limites et des règles bien définies, le temps du vainqueur et les autres temps dans une course spécifique peuvent être mis en relation avec d'autres événements similaires.

Les points de course sont calculés en établissant le principe de base que le vainqueur reçoit 0,00 points et que tous les autres ont une valeur supérieure, proportionnelle à l'écart entre le temps nécessaire pour compléter leur course comparativement au vainqueur. La formule utilisée est la suivante :

$$P = [(T_x/T_o) - 1] \times F$$

P	=	les points de course
T _x	=	le temps du coureur en secondes
T _o	=	le temps du vainqueur en secondes
F	=	facteur dont la valeur varie selon le type d'épreuve 60 / (CM - 1) où CM est une valeur statistique basée sur l'ensemble des résultats mondiaux.

Il est à noter que le facteur F est revu habituellement tous les deux ans, en prenant en considération les statistiques mondiales des deux années précédentes. Les valeurs F de chaque discipline pour 2007-2008 sont : DH- 1350; SL- 610; GS- 880; SG- 1030, SC- 1000.

Afin de faciliter l'utilisation avec une calculatrice de poche, la formule est reformulée de la façon suivante :

$$P = \frac{F \times T_x}{T_o} - F$$

Tous les calculs doivent être effectués avec au moins 4 décimales.

Quelques points importants à noter lors de ces calculs :

1. Toutes les étapes des calculs doivent être effectuées avec au moins 4 décimales, sans arrondissement, jusqu'à ce que le calcul soit terminé.
2. L'arrondissement à 2 décimales est réalisé de la façon suivante : il faut ignorer la quatrième décimale et la valeur de la troisième décimale est utilisée pour arrondir la deuxième décimale.
 - 0 à 4 : n'entraîne aucun changement; 5 à 9 sont arrondis vers le haut.
 - Exemple : 105.5689 devient 105.57 105.5649 devient 105.56
3. Il n'existe pas de table préétablie pour le calcul des temps manuels. C'est pourquoi il faut vérifier la programmation et les calculs sur une base régulière. Notez qu'un temps T_o de 100 sec. en slalom et un temps T_x de 108 sec. donnera des points de course de 48,80. Le même temps donnera une valeur de 70,40 en slalom géant, de 82,40 en super-G et de 108,00 en descente. Il faut également s'assurer que le temps du vainqueur donne une valeur de 0,00 point.

Le tableau ci-dessous présente un échantillonnage de valeurs pour les quatre disciplines, ce qui vous permettra de pratiquer les calculs de points.

Racer	Time	Time in seconds	P - DH	P - SL	P - GS	P - SG	P - SC
1. AAA	1:58.99	118,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. BBB	1:59.74	119,74	8,32	3,78	5,55	6,68	7,82
3. CCC	2:03.52	123,52	50,25	22,84	33,50	40,35	47,21
4. DDD	2:04.01	124,01	55,69	25,31	37,13	44,72	52,31
5. EEE	2:04.29	124,29	58,79	26,72	39,20	47,21	55,23

9.3. Calcul de la pénalité de course

Les courses ne sont pas toutes de qualité égale et le simple fait de donner à tous les coureurs les mêmes points ne permettrait pas de différencier entre les niveaux de course. C'est pourquoi chaque épreuve a une pénalité calculée, représentant une mesure directe du calibre de cette course. Plus la valeur de la pénalité est faible, plus le calibre des athlètes participant à l'épreuve est élevé.

Pour fin d'exercice, nous allons utiliser les données de la saison 2003/04 dont les variables de calcul sont les suivantes :

Pénalité minimum et maximum pour chacun des niveaux d'épreuve (saison 2003-2004)

Category	Race Level	Min Penalty	Maximum Penalty
OWG, WSC, WC		0	0
OWG K, WSC K		0	4
WJC, Continental Cups, UVS	1	6	255
NC	2	8	255
FIS, JUN,NJC, UNI, CIT, CISM	3	9	255
ENL	4	50	255

Facteurs F et pointage maximum de chaque discipline

2003/2004 List 1	F value	Maximum Points
DH	1350	310
SG	980	250
GS	860	200
SL	570	145

Additif de catégorie et valeur de correction z par sexe et par niveau

2003/2004 List 1	MEN					LADIES				
	ADDER				Z value	ADDER				Z value
	Level 1	Level 2	Level 3	Level 4		Level 1	Level 2	Level 3	Level 4	
DH	0	2	3	13	-1.00	0	2	3	13	-7.14
SG	0	2	3	13	0.00	0	2	3	13	-6.97
GS	1	3	4	14	-0.80	1	3	4	14	-0.13
SL	1	3	4	14	-2.35	0	2	3	13	-1.44

9.3.1 Formulaire pour le calcul de la pénalité



PENALTY CALCULATION
CALCUL DE LA PÉNALITÉ
PUNKTEZUSCHLAGSBERECHNUNG

Name of event <i>Nom de l'événement</i> Name der Veranstaltung						
Date <i>Date</i> Datum	Discipline <i>Discipline</i> Disziplin		Name of the TD <i>Nom du DT</i> Name des TDs			
The best 10 at finish / 10 meilleurs à l'arrivée / Die besten 10 im Ziel						
Result <i>Résultat</i> Resultat	Number <i>Dossard</i> Nummer	Name <i>Nom</i> Name	Nat <i>Nat</i> Nat	FIS-Points <i>Points FIS</i> FIS-Punkte	Best 5 <i>5 meilleurs</i> 5 besten	Race points <i>Pts de course</i> Rennpunkte
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
7.						
8.						
9.						
10.						
The best 5 at start / 5 meilleurs points FIS au départ / Die 5 besten FIS-Punkte am Start						
TOTALS / TOTALS / SUMMEN						
(B)	FIS Points of best 5 at start <i>Points FIS des 5 meilleurs au départ</i> <i>Die 5 besten FIS-Punkte am Start</i>					
(A)	FIS Points of best 5 to finish in top 10 <i>Points FIS des 5 meilleurs dans les premiers 10</i> <i>Die 5 besten FIS-Punkte aus den ersten 10</i>					
(C)	Race Points of corresponding competitors <i>Points compétition de ces concurrents</i> <i>Rennpunkte der entsprechenden Wettkämpfer</i>					
Calculated penalty / <i>Pénalité calculée</i> / Berechneter Zuschlag						
A		+	B		-	C
				=		: 10 =
Correction value / <i>Valeur de correction</i> / Korrekturwert (-z → +z Art. 4.4.6)						
Category Adder / <i>Additif de catégorie</i> / Kategorie-Adder						
Penalty applied / <i>Pénalité appliquée</i> / Angewandter Punktezuschlag						
Signature TD / <i>Signature du DT</i> / Unterschrift des TDs						Nr/No/Nr

cs/14.06.96/penalty.doc

9.3.2 Procédure pour le calcul de la pénalité d'une course FIS

La façon de procéder au calcul de la pénalité est la suivante : en utilisant le formulaire de la page précédente :

1. Faire la liste des 10 premiers.
2. Additionner les points des 5 coureurs ayant les meilleurs points parmi les 10 premiers.

3. Faire la somme des points des 5 meilleurs coureurs ayant **pris le départ**, quel que soit le résultat, qu'ils aient fini ou non.
4. Additionner les points des 5 meilleurs qui ont terminé la course et des 5 meilleurs au départ.
5. Soustraire les points de course des 5 meilleurs qui ont fini.
6. Diviser le résultat par 10.

Une correction (z), dont la valeur est établie pour chaque liste de points FIS et un additif de catégorie, dont la valeur varie selon le niveau d'épreuve.

Exemple de calcul complété :

	PENALTY CALCULATION CALCUL DE LA PENALITE PUNKTEZUSCHLAGSBERECHNUNG	A1 Z = -1.00 F = 1350 ADDER = 3.00				
Name of event / Nom de l'événement / Name der Veranstaltung: CIT/M						
Date / Date / Datum	Discipline / Discipline / Disziplin: DH	Name of the TD / Nom du DT / Name des TDs				
The best 10 at finish / 10 meilleurs à l'arrivée / Die besten 10 im Ziel						
Result / Résultat / Resultat	Number / Dossard / Nummer	Name / Nom / Name	Time / Temps / Zeit	FIS-Points / Points FIS / FIS-Punkte	Best 5 / 5 meilleurs / 5 besten	Race points / Pts de course / Rennpunkte
1.			1.37.26	204.95		
2.			1.38.03	115.56	115.56	10.69
3.			1.38.09	193.81		
4.			1.38.98	141.68	141.68	23.87
5.			1.39.09			
6.			1.39.67	144.92	144.92	33.45
7.			1.39.98	96.83	96.83	37.75
8.			1.40.05	177.15	177.15	38.73
9.			1.40.08			
10.			1.40.10			
The best 5 at start / 5 meilleurs points FIS au départ / Die 5 besten FIS-Punkte am Start				77.02		
				96.83		
				97.66		
				105.53		
				111.34		
TOTALS / TOTALS / SUMMEN						
(B) FIS Points of best 5 at start / Points FIS des 5 meilleurs au départ / Die 5 besten FIS-Punkte am Start				488.38		
(A) FIS Points of best 5 to finish in top 10 / Points FIS des 5 meilleurs dans les premiers 10 / Die 5 besten FIS-Punkte aus den ersten 10				676.14		
(C) Race Points of corresponding competitors / Points compétition de ces concurrents / Rennpunkte der entsprechenden Wettkämpfer				144.49		
Calculated penalty / Pénalité calculée / Berechneter Zuschlag						
A 676.14 + B 488.38 - C 144.49 = 1020.03 : 10 =				102.00		
Correction value / Valeur de correction / Korrekturwert (-z→+z Art. 4.4.7)				+1.00		
Category Adder / Additif de catégorie / Kategorie-Adder				+3.00		
Penalty applied / Pénalité appliquée / Angewandter Punktezuschlag				106.00		
Signature TD / Signature du DT / Unterschrift des TDs						Nr/No/Nr

9.4. Calcul des résultats

Afin d'arriver à établir une valeur finale pour la course, il faut additionner les points de course et la pénalité pour chaque coureur afin de déterminer quels sont ses points pour la course en question.

Regardons un exemple :

	Temps en sec.	Points de course	Pénalité	Total des points
Le gagnant	111,72	0,00	125,18	125,18
Compétiteur A	116,26	23,16	125,18	148,34
Compétiteur B	116,72	25,51	125,18	150,69

La valeur qui apparaît pour chaque compétiteur sur la liste de points FIS est calculée en faisant la moyenne des points résultant de ses deux meilleures courses au cours d'une saison pour chaque discipline.

Ainsi si les deux meilleurs résultats du compétiteur A dans une discipline étaient de 148,34, tel qu'illustré ci-dessus, et un autre résultat de 156,24, la valeur pour le compétiteur A, à considérer pour la liste de points, serait de :

$$(148,34 + 156,24) / 2 = 152,26$$

Pour ce compétiteur A, s'il appert que ce nouveau score est inférieur aux points inscrits sur la liste, cette valeur apparaîtra sur la prochaine liste. Si la valeur sur la liste est inférieure, il n'y a pas d'amélioration et les points de la liste resteront inchangés.

9.4.1 Publication des résultats

CAHIER DES RÉSULTATS FIS

NOTE: LES DOCUMENTS TRANSMIS À "A" (BUREAU FIS) POUR LES RÉSULTATS "FIS RESULT PACKET" DOIVENT ÊTRE IMPRIMÉ SUR PAPIER BLANC AU RECTO SEULEMENT. TRANSMETTEZ SEULEMENT LES DOCUMENTS INDIQUÉS PAR UN "X"

Distribution des résultats – Épreuve FIS			A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1.	Liste des compétiteurs par points	Obligatoire	Blanc					X	X					
2.	Liste des compétiteurs par nationalité	Obligatoire	Blanc					X	X					
3.	Formulaire officiel d'inscription	Participants seulement	Blanc					X						
4.	Liste de présence	Facultatif	Blanc					X	X					
5.	Horaire (compte rendu de la réunion des entraîneurs)	Obligatoire	Blanc	X	X			X	X	X	X		X	
6.	Liste de départ et temps de l'entraînement DH	Facultatif	Blanc					X	X					
7.	Liste de départ – Première manche	Obligatoire	Blanc	X	X			X	X	X	X		X	X
8.	Liste de départ – Deuxième manche	Obligatoire	Blanc					X	X					
9.	Résultats officiels - Original signé par DT	Obligatoire	Blanc	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
10.	Calcul de pénalité officiel – signé par DT (rapport informatisé)	Obligatoire	Blanc	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
11.	Calcul manuel de pénalité – signé par DT (à utiliser si le résultat informatique n'est pas disponible)	Obligatoire	Blanc						X					
12.	Rapport du Délégué technique (Un rapport par épreuve – original signé par le DT)*	Obligatoire	Blanc	X	X			X	X	X	X		X	
13.	Compte rendu technique du chronométrage – signé par le DT et le chef chrono.*	Obligatoire	Blanc	X	X			X	X	X	X		X	
14.	Rapport supplémentaire du DT	Au besoin	Blanc	X	X		X	X	X	X	X		X	
15.	Report par The Referee - Signé par Referee	Obligatoire	Blanc	X	X			X	X	X	X		X	
16.	Formulaire de réclamation	Au besoin	Blanc	X	X			X	X	X	X		X	
17.	Procès verbal des décisions du Jury (Avec réclamation)**	Au besoin	Blanc	X	X			X	X	X	X		X	
18.	Procès verbal des décisions du Jury (Sans réclamation)**	Au besoin	Blanc	X	X			X	X	X	X		X	
19.	Évaluation du candidat DT	Au besoin	Blanc	X	X				X		X		X	
20.	Liste des officiels (à communiquer) (un par départ, bien que facultative, la signature du DT est souhaitable)	Obligatoire	Blanc		X			X	X				X	
21.	Rapport d'accident	Au besoin	Blanc	X	X			X	X	X	X		X	
22.	Note de frais du DT	Obligatoire	Blanc					X	X		X		X	

* "One Per Start" Means One Copy Required Per Race Per Gender. Timing Report Requires One Copy Per Run Per Gender.

** Minutes Of Jury Decisions Are NOT To Be Copied For General Distribution. (Both Require Record of Vote and Signatures of Jury Members)

A. FIS BUREAU Blochstrasse 2 CH-3653 Oberhofen/Thunersee SWITZERLAND
B. USSA Alpine Office Park City, UT
C. Provincial/regional Alpine Offices (Communiquez avec le bureau provincial pour les détails particuliers)
D. Participating National Federations
E. Sub-Committee Alpine Courses (See Form) & USSA Chairperson as listed in COMP GUIDE
F. Organizing Committee

G. Technical Delegate TDChair*
H. FOR NOR-AM/CAN TD'S Alpine Canada Alpin Calgary, Alberta
I. USA FIS TD Chairman
J. DIV/REG OFFICIALS
K. CAN FIS

L. ACA Point
 c/o Alpine Canada Alpin

(CONTACT DIV./REG. AO CHAIR FOR SPECIFIC REQUIREMENTS)

*POUR LES DÉLÉGUÉS TECHNIQUES CANADIENS

The result package items should be in this order for each packet as it makes checking easier for the FIS Office.

NOTE: les formulaires FIS sont disponibles sur CD. Communiquez avec votre fédération nationale

9.4.2 Liste de contrôle de correction pour les erreurs critiques

Une révision attentive des résultats officiels et des autres rapports à produire fait partie des devoirs du DT. Bien que les listes de contrôle qui suivent ne couvrent pas toutes les tâches du DT dans ce secteur, elles sont utiles pour repérer ou éviter les erreurs.

Données techniques : tous les renseignements techniques de l'ensemble des entêtes de résultats et des rapports doivent être complets, précis, constant et répondre aux besoins.

Vérifiez :

▪ Nom / date / lieu / discipline / sexe / catégorie de l'épreuve	<input type="checkbox"/>
▪ Confirmation du formulaire des données techniques, complété et signé par le DT et l'arbitre	<input type="checkbox"/>
▪ Entête des résultats de la 1 ^{ère} manche et de la liste de départ	<input type="checkbox"/>
▪ Entête des résultats officiels	<input type="checkbox"/>
▪ Rapport du délégué technique	<input type="checkbox"/>
▪ Nombre règlementaire de portes pour le dénivelé	<input type="checkbox"/>
▪ Longueur mesurée du tracé de DH et SG inscrite sur les résultats officiels, etc.	<input type="checkbox"/>

Résultats officiels : la vérification des résultats officiels peut être assez simple en effectuant quelques contrôles par sondage (*spot check*). Si on découvre des erreurs, il faut alors procéder à une vérification complète, ligne par ligne. Les données manquantes sont relativement simples à repérer et indiquent fréquemment la présence de problème sérieux exigeant attention et correction.

Vérifiez :

▪ L'exactitude des temps cumulatifs et des points FIS pour les 10 premiers plus quelques autres au hasard parmi les autres coureurs avec des résultats	<input type="checkbox"/>
▪ Le traitement des égalités (ex aequo)	<input type="checkbox"/>
▪ Le numéro de carte inscrit pour tous les coureurs inscrits	<input type="checkbox"/>
▪ Le nombre de coureurs apparaissant sur la liste de départ doit être le même sur les résultats officiels en tenant compte des DNS, DNF et DSQ	<input type="checkbox"/>

Calcul de la pénalité : plusieurs erreurs peuvent survenir.

Vérifiez :

▪ L'exactitude des calculs (addition, soustraction, division) et des arrondissements (1~4 vers le bas, 5~9 vers l'entier supérieur)	<input type="checkbox"/>
▪ L'exactitude des points et l'ordre de tri	<input type="checkbox"/>
▪ L'inscription de la pénalité minimale (selon la catégorie) et sa prise en compte dans les calculs	<input type="checkbox"/>
▪ L'indication de la pénalité minimale et de la pénalité appliquée sur le rapport du DT	<input type="checkbox"/>
▪ Vérifiez manuellement et signez tous les rapports produits par ordinateur, incluant le rapport de calcul de la pénalité	<input type="checkbox"/>

Signatures :

Une signature officielle est exigée à plusieurs endroits. La plupart des documents doivent au moins être paraphés de l'officiel responsable ou du superviseur. Les résultats officiels et le rapport du DT doivent être signés seulement après avoir été validés correctement. C'est le DT qui est responsable.

Vérifiez :

- | | |
|--|--------------------------|
| ▪ Les résultats officiels et le rapport du DT | <input type="checkbox"/> |
| ▪ Attestez les données techniques des formulaires (DT et arbitre) | <input type="checkbox"/> |
| ▪ Plusieurs procès-verbaux et autres rapports
(c.-à-d. le rapport de l'arbitre, les réclamations, les comptes rendus des décisions du jury) | <input type="checkbox"/> |

Chapitre 10

PROBLÈMES FRÉQUENTS RELATIFS AU JUGEMENT DU PASSAGE DES PORTES

1. Les gardiens de portes ne sont pas en position ou arrivent à leur place à la dernière minute, ce qui les empêche de choisir un poste d'observation adéquat. Les juges de portes, en nombre suffisant pour assurer un bon contrôle, doivent prendre place quelque temps avant le début de la course.
2. Indécision ! Souvent causé par une situation inattendue où le gardien de portes doit juger. Planifiez ! Aux endroits où le parcours est plus complexe, le chef des gardiens de portes doit prendre le temps d'indiquer le type de situation pouvant survenir à cet endroit.
3. Avant le début de la course, préparez les diagrammes de votre portion de parcours sur votre carte. Lorsque les diagrammes sont omis ou imprécis, votre carte devient inutile au jury. Une sinon la plus importante de vos tâches est d'illustrer comment la faute a été commise – c'est essentiel. Lorsque le dessin du parcours est fait d'avance, tout ce qu'il vous reste à faire est de montrer la trajectoire du skieur et d'indiquer le numéro de dossard.
4. À la fin d'une manche, le chef des gardiens de porte est responsable de recueillir diligemment les cartons des gardiens de portes. Tout délai dans la cueillette retarde le travail du jury et la préparation de la liste de départ de la seconde manche ou des résultats.
5. Une carte de gardien de portes manquante : lorsque la personne responsable de la cueillette des cartes omet un gardien de porte, alors le gardien de porte doit faire tout ce qu'il peut pour transmettre son rapport au jury, particulièrement à l'arbitre ou à tout le moins au secrétariat.
6. L'absence du gardien de porte lorsque son rapport indique une ou des fautes. Chaque juge de porte est responsable de demeurer à la disposition du jury pour fournir des détails ou des explications à l'égard des fautes rapportées. Le chef des gardiens de porte doit également être sur place pour présenter le gardien de portes au jury, si nécessaire.
7. La tâche du gardien de portes n'est pas terminée tant que le dernier coureur n'a pas franchi la ligne d'arrivée. Le gardien de portes doit être prêt à témoigner au besoin lorsqu'une réclamation est acceptée par le jury. À l'expiration du délai de protestation (habituellement 15 minutes après la publication des DSQ), le gardien de porte est libéré de sa fonction par le DT.
8. Manque de qualification des juges de portes – recrutement de dernière minute de personnes disponibles. Lorsqu'on est dans l'impossibilité de faire mieux, l'utilisation de la vidéo peut s'avérer utile dans pour une formation rapide.
9. Lorsque les conditions climatiques sont extrêmes, planifiez des vêtements adéquats pour les gardiens de portes qui n'en sont pas pourvus. Un gardien de portes doit pouvoir affronter toutes sortes de conditions.
10. Si possible, recrutez quelques gardiens de portes suppléants pour relever les personnes qui doivent se réchauffer ou s'absenter. Souvenez-vous, le nombre insuffisant de gardiens de portes est un des problèmes les plus fréquents.

L'évaluation des éléments précédents vous indiquera le dénominateur commun, c'est-à-dire le manque de planification et de formation. Tous ces ennuis peuvent être minimisés par une bonne planification et une compréhension claire de la tâche par le chef des gardiens de portes. L'effort vaut la chandelle étant donné l'importance du rôle des gardiens de portes.

Chapitre 11

REPRISE DE PARCOURS, SANCTIONS, DISQUALIFICATIONS ET RÉCLAMATIONS

Consultez le manuel RIS conjointement aux informations qui suivent.

220 Techniciens de service, fournisseurs et représentants de firmes

223 Sanctions

225 Commission de requêtes

620 & 621 Ordre de départ

623 Répétition de parcours

624 Interruption d'une manche ou de l'entraînement

625 Arrêt d'une compétition

627 Interdiction de départ

628 Infractions

629 Disqualification

640 Ordre de départ

641 Types de réclamations

642 Lieu de dépôt

643 Délais de dépôt

644 Forme des réclamations

645 Habilitation

646 Traitement des réclamations par le jury

647 Voies de recours

650 Règlement d'homologation de pistes

11.1. Principes directeurs

1. Réfléchir – ne pas précipiter le processus
2. Écouter – l'accusé a des droits
3. Faits – devoir de connaître les faits
4. Analyser – discuter toutes les options
5. Sentencier – la sentence doit correspondre à la faute
6. Écrire – noter toutes les décisions du jury
7. Communiquer – FIS, Fédération (nationale, provinciale selon le cas), le prévenu



MINUTES OF JURY DECISIONS (PROTESTS)
PROCÈS-VERBAL DES DÉCISIONS DU JURY (RÉCLAMATIONS)
PROTOKOLL DER JURYENTSCHEIDE (PROTESTE)



Competition / Manifestation / Veranstaltung				L M	
Discipline / Discipline / Disziplin			Date / Date / Datum		
Jury members present/Membres du jury présents/ Anwesende Mitglieder der Jury		Nat		Signatures/ Signatures/ Unterschriften	
Technical Delegate Délégué Technique Technischer Delegierter			With voting right Avec droit de vote Mit Stimmrecht		
Referee Arbitre Schiedsrichter			With voting right Avec droit de vote Mit Stimmrecht		
Assistant Referee Arbitre-assistant SR-Assistent			With voting right+ Avec droit de vote+ Mit Stimmrecht+		
Chief of Race Directeur d'épreuve Rennleiter			With voting right Avec droit de vote Mit Stimmrecht		
Start Referee Juge au départ Startrichter			With voting right* Avec droit de vote* Mit Stimmrecht*		
Finish Referee Juge à l'arrivée Zielrichter			With voting right* Avec droit de vote* Mit Stimmrecht*		
Others present at the meeting/Autres personnes convoquées/Andere eingeladene Personen					
Name Nom Name				Nat Nat Nat	Function Fonction Funktion
Summary of reasons for protest Rappel succinct du motif de la réclamation Kurze Beschreibung des Protestgrundes				ICR References Références FIS Bezugsquellen IWO	
Decision Décision Entscheid					
Time published Heure d'affichage Anschlagzeit		Date Date Datum		The TD: Le DT: Der TD:	

+) DH/SG, *) OWG/WCS
 cs/24.07.96/minjurp.doc

Chapitre 12

LISTE DE VÉRIFICATION DU COMITÉ ORGANISATEUR

12.1. Liste sommaire pour les organisateurs

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

1. Automne

- a) Identifier un président du Comité d'organisation et le responsable du secrétariat;
- b) Communiquer avec les propriétaires du centre de ski et obtenir leur approbation pour tenir l'événement;
- c) Vérifier les règles pour s'assurer que la piste choisie respecte les règles particulières de l'événement;
- d) Obtenir l'appui de la province (division) afin d'inclure l'événement dans le calendrier des épreuves.
- 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 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.

4. Une semaine avant la course

- a) Vérifier 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) Contacter tous les officiels majeurs pour vous informer de l'avancement et communiquer l'état des préparatifs au DT;
- e) Insister pour que la piste soit bien damée durant la semaine qui précède la course;
- f) Prendre les mesures appropriées pour que le parcours soit préparé avec des produits chimiques si nécessaire;
- g) Faire les préparatifs nécessaires pour la réunion des entraîneurs et le tirage au sort;
- h) Organiser la préparation et l'installation des aires de départ et d'arrivée;

- i) Organiser la remise des prix par des dignitaires;
- j) Préparer les règlements de l'événement;
- k) 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 des principaux officiels;
- 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 ouvriers 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

- L'entretien de la piste est particulièrement essentiel et doit débiter avant l'apparition de problèmes. Il doit se poursuivre jusqu'à ce que le dernier coureur ait terminé.
- S'assurer que l'équipement soit disponible en quantité suffisante tout le long du parcours : piquets, drapeaux, râteliers, pelles, perceuses, etc.
- Fournir au jury et aux principaux officiels des systèmes de communication indépendants.
- Mettre l'équipe responsable du chronométrage et de la production des résultats à l'abri de toute interférence.
- **Remercier tous les bénévoles**, les officiels et les propriétaires du centre de ski.

12.2. Liste pour le responsable du secrétariat

1. UN MOIS AVANT L'ÉPREUVE

- Préparer et transmettre l'avis de course à ACA, province, responsable des officiels provincial et DT
- Vérifier les quotas et les quotas hôte au livret vert
- Discuter avec le DT pour ses besoins en hébergement et les prévisions des conditions de la piste

2. Vérifier les fournitures

- Papier hydrofuge pour les chronomètres manuels
- Feuilles d'affichage
- Cartes de gardiens de portes
- Étiquettes, marqueurs, colorant pour les portes
- Papier blanc et de couleur pour photocopieur
- Cartouche pour imprimante et photocopieur
- Tablette rigide
- Tableau pour le tirage, cartes, jetons ou balles de tirage
- Chemise à dossiers de couleur
- Disquettes ou CD vierges
- Enveloppes de papier bulle
- Obtenir la plus récente version du logiciel de course (SplitSecond, dTris, SoftControl, etc.)

3. 2 SEMAINES AU PRÉALABLE

- Réunir le comité organisateur
- Préparer un horaire préliminaire et les règlements pour l'événement à discuter lors de la réunion des entraîneurs. Utilisez le format FIS pour préparer votre horaire
- Amorcer les discussions avec la montagne pour les billets (une entente préliminaire doit avoir eu lieu pour la publication des billets sur l'avis de course) Au Québec, en Alberta et en Colombie Britannique on a recours à une entente provinciale
- Télécharger la liste de points FIS de ACA ou de www.fis-ski.com
- Obtenir les formulaires FIS sur disque (www.fis-ski.com/alpine/publication)
- Vérifier le fonctionnement du logiciel de course, vérifier que les points s'inscrivent correctement
- Trouver le dossier d'homologation
- Confirmer le # CODEX pour toutes les courses (F/M à chaque jour)
- Préparer les dossards, les cahiers de presse, les prix. Trouver qui remettra les médailles
- Préparer le tableau d'affichage ou un écran, les cartons de tirage ou le projecteur et procurez-vous des jetons ou des balles. (les jetons peuvent être remplacés par un tirage électronique)
- Obtenez les versions courantes du RIS, livret de chronométrage, équipement homologué, règle des points FIS.

4. QUELQUES JOURS AVANT L'ÉVÉNEMENT

- Enregistrer les inscriptions dans le logiciel de course
- Vérifier les # CODEX pour H et F pour chaque jour de l'événement
- Obtenez le # de licence du DT
- Valider les facteurs F courants

5. APRÈS LA RÉUNION DES ENTRAÎNEURS

- Mettre à jour les inscriptions en ajoutant ou en retirant les coureurs selon le cas
- Revérifier que le nombre de coureurs correspond au nombre inscrit sur le programme
- Inscrire l'entête de la course et sauvegarder le fichier (8 caractères max.)
- Préparer la documentation pour la piste : départ, arrivée, DT, arbitre, chef des gardiens de portes (liste de départ, programme, règles locales, procès-verbal de l'arbitre, formulaire de réclamation)

6. APRÈS LA COURSE

- Préparer les fichiers de course et les fichiers de format FIS
- Transmettre quotidiennement par courriel les fichiers à votre fédération provinciale et à ACA
- Transmettre par courriel les fichiers FIS et le rapport du DT en Suisse (essayez les 2 adresses, seulement une des 2 fonctionne habituellement)
- Poster également la documentation à la FIS
- Conserver la liste des bénévoles (à transmettre à Sandie Hales – shales2@telus.net)
- Préparer les cahiers de résultats tels que prescrit dans la liste de distribution FIS. Poster cette documentation le plus rapidement possible

7. Aléas du secrétariat

- Les endroits trop achalandés où le personnel de secrétariat est facilement distrait
- Les locaux exigus non adaptés aux activités du secrétariat
- L'éloignement du lieu des compétitions sans avoir de plan de communication
- Un éclairage déficient
- Une alimentation électrique instable, périlleuse pour les ordinateurs et les copieurs

NÉGLIGER de lire la documentation ou de consulter les guides fournis par la fédération ou par le DT et qui concerne :

- Le tableau des points pour le tirage
- Les entêtes des résultats (renseignements techniques)
- Les données des compétiteurs sur les documents de l'épreuve
- La liste de points appropriée et le fichier de transfert des résultats (.XML ou skidata 2.02)
- CODEX
- Additif et facteur de correction pour la pénalité
- L'orthographe des noms doit correspondre à la liste de points
- Le compte rendu des votes et les signatures des membres du jury
- Tous les documents entièrement complétés
- Recruter des personnes familières à la documentation pour faire la saisie des données sur ordinateur
- Avoir du personnel disponible jusqu'à la fin de la production de la documentation

Chapitre 13

Annexe de CHRONOMÉTRAGE

Préface – mai 2001

Ce document a comme double objectif d'initier le lecteur et de servir de guide de référence pour le chronométrage lors des courses de ski alpin. Pour ce faire, il présente une foule de sujets, parmi lesquels, selon son expérience, le lecteur pourra choisir ceux qui pour lui ont de l'importance ou non.

Le premier objectif est de servir de guide de référence pour l'ensemble du chronométrage, de fournir des détails sur les installations de Whistler en C.-B. pour le chronométrage des courses.

L'auteur souhaite que les lecteurs lui indiquent les erreurs, les éléments où plus d'explications sont requises et, de façon générale, de suggérer des améliorations au document pour l'atteinte de ses objectifs.

Le chronométrage s'avère à la fois un défi intellectuel, une activité captivante et beaucoup de plaisir.

David A. Oakes

13.1. Chronométrer une course de ski alpin

Les éléments de base

Vous regardez les courses à la télé et vous participez à l'organisation d'une course pour votre club de ski. Cependant, certains aspects vous échappent et en particulier l'ensemble des portions techniques dont fait partie le chronométrage.

Grosso modo, un coureur prend le départ selon une certaine procédure et descend jusqu'à l'arrivée. Durant le parcours, surviennent des prouesses, des chutes etc. Vous observez certains équipements, tel un portillon de départ et des cellules photoélectriques à la ligne d'arrivée. Il y a également des personnes près de cet équipement tenant des chronomètres à la main et qui prennent des notes. Que se passe-t-il?

Concept général

Il y a un ensemble de paires de fils qui constituent des circuits reliant le départ et l'arrivée. En s'élançant au départ, le coureur produit un contact sur le circuit lorsqu'une de ses jambes ouvre le portillon. Ce contact est capté par un ordinateur branché à l'arrivée indiquant le départ du skieur. Ensuite lorsque le coureur interrompt le faisceau des cellules de la ligne d'arrivée un second signal est capté par l'ordinateur pour indiquer l'arrivée du coureur. En notant les heures de départ et d'arrivée, l'ordinateur peut calculer l'intervalle de temps où le coureur a effectué sa descente.

L'enregistrement des impulsions de départ et des arrivées respectives associées aux numéros de dossards, est la responsabilité principale de la personne qui opère le chronomètre électronique et l'ordinateur durant le déroulement de la course.

À la fin de chaque manche, l'ordinateur peut produire les résultats ou de présenter les temps des coureurs selon différentes séquences (par temps du premier au dernier, par heure d'arrivée, par numéro de dossard, par nom, etc.). En complétant cette information des coureurs DNS, DNF et DSQ, il est simple de produire les résultats de la course.

Également pour les courses sur plus d'une manche, l'ordinateur peut cumuler les temps de l'événement et fournir les résultats du meilleur temps cumulatif au dernier.

C'est simple, n'est-ce pas!

Circuits, boîtiers, faisceaux, baguettes et ordinateurs

Circuits (les paires de fils)

Plusieurs pistes sont équipées de fils permanents pour le chronométrage des courses. Pour cela, plusieurs paires de fils partent de l'aire de départ pour atteindre l'aire d'arrivée. On peut également y retrouver quelques points de branchements intermédiaires pour permettre de déplacer le départ ou la ligne d'arrivée, ou pour permettre le branchement d'une communication avec un éclaireur (*spotter*) – pour informer le chronométreur à l'arrivée du passage des coureurs à mi-parcours. Un circuit devient alors un élément de base nécessaire à la tenue de l'événement.

Pour chronométrer une course, un minimum de deux paires sont nécessaire pour relier le départ à l'arrivée. Pour une course FIS, trois paires requises. Pour la Coupe du Monde en descente, Whistler dispose d'un total de 25 paires disponibles.

Le circuit #1 est utilisé pour la communication entre le préposé aux départs et l'arrivée. D'autres personnes peuvent être branchées à ce circuit tel l'éclaireur, sinon un autre circuit peut être utilisé. Si vous utilisez une seconde ligne, il doit y avoir deux opérateurs à l'arrivée puisqu'une personne est branchée à un seul circuit avec un casque d'écoute.

Le circuit #2 transporte les signaux de départ à l'ordinateur de chronométrage.

Lors des courses FIS, le circuit #3 transmet un second signal au système de chronométrage «B».

Les autres circuits disponibles sont utilisés pour transmettre des signaux de temps intermédiaires au besoin. Souvent lors des épreuves de DH ou SG et parfois en GS, on utilise des temps intermédiaires. L'équipement utilisé pour ces signaux varie selon la disponibilité et la précision souhaitée. Les temps intermédiaires sont produits pour les spectateurs et les entraîneurs et ne font pas partie des résultats officiels, c'est pourquoi le souci de précision est moindre dans ce cas. Cependant, l'opérateur à l'arrivée doit savoir si un coureur rate un intervalle afin d'indiquer à l'ordinateur que la prochaine impulsion correspond à un autre coureur.

Boîtiers

Les boîtiers constituent les endroits sur le parcours du fil où on peut relier des appareils de communication ou des dispositifs de mesure des temps intermédiaires. En fait, le câble se rend au boîtier et est coupé à cet endroit. Les portions en amont et en aval sont alors reliées à l'intérieur du boîtier selon différentes techniques adaptées aux différents modèles de boîtiers. Ainsi le circuit se poursuit en continu à travers le boîtier.

Certains boîtiers permettent l'utilisation de fiche banane pour brancher les dispositifs de chronométrage. D'autres types de boîtiers sont munis de réglette de raccordement à broches autodénudantes ou permettent l'utilisation de pincettes alligators ou le branchement de fils dénudés par des vis.

Faisceaux

Une cellule photo électrique est un dispositif qui permet de détecter le passage du skieur. Ce dispositif fonctionne à l'aide d'un émetteur de rayon infrarouge et d'un capteur qui détecte ce rayon. Les cellules sont installées sur des piquets de bois de 5cm x 5cm (2"x2") de chaque côté de la piste où les coureurs passent. Lorsqu'un coureur passe entre les cellules et coupe le faisceau, le récepteur interprète qu'un coureur arrive et transmet un signal à l'ordinateur.

Certains modèles fonctionnent du même côté de la piste en projetant un rayon sur un réflecteur placé de l'autre côté de la piste. Ces modèles intègrent l'émetteur et le récepteur dans un seul boîtier. Outre la différence de conception, ces cellules fonctionnent exactement de la même façon que les modèles à deux boîtiers.

Les cellules peuvent également être placées en position intermédiaire aux endroits exacts où on souhaite obtenir un temps intermédiaire, comme en Coupe du Monde et à la ligne d'arrivée lors des épreuves FIS pour fournir un signal indépendant au système de chronométrage 'B'.

Portillon

Le portillon installé au départ, transmet un signal électronique au système de chronométrage lorsqu'un coureur part. Pour les épreuves FIS, le portillon doit être en mesure de fournir deux signaux distincts. On trouve plusieurs modèles de portillons sur le marché.

Un de ces modèles comprend 2 unités dans un boîtier. On les reconnaît facilement à leur taille. Cependant la plupart des modèles peuvent produire plusieurs signaux à partir du même boîtier. Ce sont les modèles les plus couramment utilisés par les clubs qui achètent leur équipement.

Circuits ouverts ou fermés – dispositifs

Les manufacturiers ont chacun leur philosophie concernant la conception de la détection du signal.

Les dispositifs à circuits ouverts sont à leur état normal et provoquent une impulsion lorsque le circuit ferme. À l'inverse, les dispositifs à circuit fermés sont à l'état normal lorsqu'il y a continuité et toute interruption de continuité est interprétée comme un signal. Sachant cela, il vous faut être vigilant lorsque vous vous procurez de l'équipement. Il existe des appareils qui peuvent fonctionner dans les deux modes, ce qui vous permet d'utiliser une combinaison d'appareils provenant de différents manufacturiers.

Système de chronométrage

Les chronomètres électroniques sont en fait des ordinateurs spécialisés qui sont adaptés au ski alpin. La FIS a déterminé les modèles par manufacturier qui sont adéquats pour les courses.

Ces systèmes sont dotés de branchements pour accepter le signal de départ et d'arrivée séparément. Quelques systèmes peuvent en plus accepter des signaux intermédiaires.

Pour les départs, le système vous permet d'entrer le numéro de dossard du coureur au départ, soit manuellement ou par programmation à partir de la liste de départ fournie par le secrétariat de course. Vous avez toujours la possibilité de modifier la programmation, par exemple pour tenir compte des coureurs absents. Il est aussi possible de réviser les heures de départ en cas de besoin.

Pour les arrivées, vous pouvez entrer le numéro de dossard du coureur qui se présente à la ligne d'arrivée. Ici encore, cela peut se faire automatiquement si le système mémorise la séquence des dossards ayant pris le départ. Lors d'une chute où le coureur abandonne, vous avez la possibilité d'outrepasser le numéro de dossard indiqué pour spécifier le numéro en vue de l'arrivée. Comme pour le départ, vous avez également la possibilité d'éditer l'heure d'arrivée, en cas de besoin. Ces corrections sont plus fréquentes à l'arrivée lorsqu'on a affaire à un dépassement, à de fausses impulsions provoquées par les travailleurs de pistes, etc.

Un des principaux ennuis au chronométrage est l'arrivée inattendue d'une personne qui franchit la ligne d'arrivée. Ces personnes peuvent être soit un dérapeur ou un spectateur qui s'est infiltré à travers les clôtures de sécurité. Lorsque cela survient, le système enregistre un signal d'arrivée qu'il attribue au coureur qui est toujours en piste. La plupart des systèmes permettent de garder ce signal pour que vous puissiez examiner la situation avant d'effacer l'impulsion inutile avant l'arrivée du coureur désigné. Là encore, si le coureur arrive avant que vous n'ayez eu le temps d'enregistrer les corrections, vous obtiendrez un signal d'arrivée sans qu'il y ait une impulsion de départ correspondante. Pire encore si plus d'un coureur sont en piste, le système attribuera l'impulsion du coureur au suivant. Les fonctions d'édition des résultats sont disponibles, on peut retirer les mauvaises impulsions et réaffecter les numéros de dossard aux bonnes impulsions. Cela peut vous sembler compliqué, mais il s'agit de manipulation réalisable durant l'intervalle disponible avant le prochain coureur ou à la fin de la manche.

D'autres causes d'incidents de chronométrage sont la température et les chutes des coureurs à la ligne d'arrivée lorsqu'il y a collision avec les équipements de la ligne d'arrivée. C'est lors de ces incidents que le chronométrage manuel est essentiel.

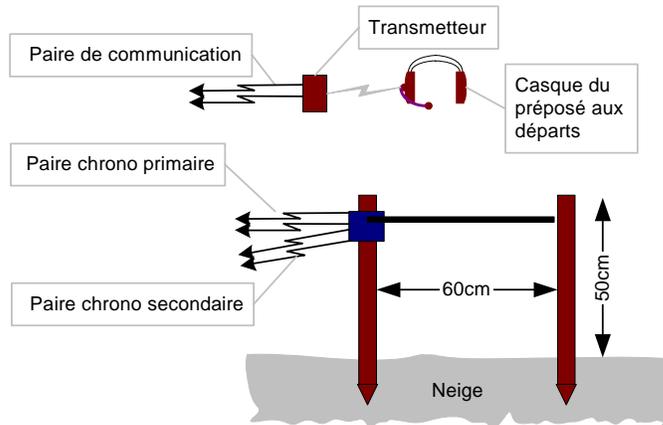
Les conditions climatiques qui causent obstructions au chronométrage sont, entre autres, les fortes chutes de neige qui déclenchent de faux signaux. Également, un brouillard dense peut empêcher le bon fonctionnement des cellules. Dans de tels cas, il est probable que la course soit interrompue. Lorsque la chute de neige est forte, bloquer la cellule à partir du système de chronométrage jusqu'au moment où le coureur est près de l'arrivée peut suffire pour régler le problème.

Plusieurs autres cas seraient intéressants à décrire ici, mais ceci devrait être suffisant à moins que vous maîtrisiez parfaitement votre système de chronométrage.

L'aire de départ

L'installation de l'aire de départ est sous la responsabilité du chef du chronométrage et du jury.

Le portillon de départ est installé entre deux piquets de 50cm de hauteur, distants de 60cm. La baguette du portillon doit être à hauteur moyenne de mi-jambe des coureurs qui prendront le départ. Pour une épreuve FIS, le portillon doit être en mesure de produire deux signaux indépendants, alors qu'un seul suffit lors des courses locales ou régionales non-FIS. En tout



temps, les branchements à ce dispositif permettront de fournir les signaux de départs au système de chronométrage. Si vous utilisez un abri de départ permanent, des boîtiers de branchement devraient être installés à proximité du portillon.

En plus du portillon pour les impulsions de départ, les branchements comprennent également le circuit de communication avec le préposé au départ dont le casque d'écoute permet de parler au chronométreur placé à l'arrivée.

Un ou deux systèmes de chronométrage

Les règlements FIS stipulent qu'une épreuve sanctionnée par la FIS doit être chronométrée à l'aide de deux systèmes électroniques indépendants en plus d'un système de relève manuel. Un portillon muni d'une seule baguette et fournissant deux signaux doit être utilisé. Deux chronomètres électroniques doivent être opérés par deux opérateurs à l'arrivée.

Idéalement, deux fils empruntant deux parcours distincts devraient relier l'aire de départ à l'aire d'arrivée. Ce dernier point décrit le monde idéal. La plupart des montagnes n'ont pas plusieurs fils, mais disposent de câbles multibrins comportant des paires de conducteurs supplémentaires. Cette exigence FIS est en vigueur depuis 1998.

Pour les épreuves de Coupe du Monde, un troisième signal de départ est utilisé fréquemment.

Chronométrage manuel

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 est nécessaire. Pour chronométrer manuellement, on utilise des chronomètres synchronisés pour le départ et l'arrivée. Les chronomètres utilisés doivent permettre de dissocier le temps continu et le temps du coureur (fonction *split*). 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.

Au départ d'un coureur, on note l'heure de départ sur une liste. À l'arrivée, on note également l'heure où le coureur atteint la ligne d'arrivée.

Les montres chronomètres fonctionnent continuellement. Une pression sur le bouton, fixe l'affichage de l'heure tandis que le mécanisme continue. Le temps affiché est noté. Le chronométrateur qui actionne le bouton doit s'efforcer d'être le plus régulier possible en appuyant sur le bouton pour chacun des coureurs. Pour palier à l'éventualité qu'un chronomètre cesse de fonctionner, un deuxième chronomètre doit être disponible. Les quatre montres doivent être resynchronisées avant la deuxième manche.

Lorsqu'on doit utiliser un temps manuel pour un coureur, il faut suivre la méthode de calcul de temps équivalent électronique (TÉÉ). Cette méthode consiste à comparer les temps électroniques et manuels des cinq coureurs qui précède et qui suivent le coureur dont on a obtenu le temps manuel. On calcule un facteur d'ajustement en comparant les temps électroniques et manuels et en faisant la moyenne des écarts positifs et négatifs. Cette moyenne est utilisée pour ajuster le temps manuel du coureur dont le temps électronique a été manqué. C'est le temps corrigé qui devient le TÉÉ attribué au coureur.

Temps intermédiaire et surveillance

Lors des épreuves de vitesse, les entraîneurs, les athlètes et les spectateurs apprécient connaître la vitesse atteinte dans une portion du parcours et les temps de passage en plus des résultats officiels. C'est ce qui amène le chronométrage des intervalles.

Pour les courses non sanctionnées FIS, la précision des temps intermédiaires n'est pas critique, mais c'est une toute autre histoire pour les épreuves télédiffusées internationalement. Pour les épreuves non sanctionnées, les temps intermédiaires peuvent être simplement transmis par une personne qui appuie sur un bouton à chaque passage d'un coureur à un endroit précis du parcours.

Pour produire plus précisément les temps intermédiaires pour la télé on a recours à de l'équipement électronique. Des cellules photoélectriques adaptées sont placées de part et d'autre du parcours qui transmet au système à l'arrivée lorsqu'un coureur interrompt le faisceau. Pour éviter les fausses impulsions, ces cellules sont munies d'un bouton d'activation qui est actionné à l'approche des coureurs, mais pas pour le passage des bénévoles.

Pour plus de détails consulter les sections suivantes sur l'utilisation des cellules et sur les mesures de sécurité lors de l'utilisation de ces équipements.

L'aire d'arrivée

Le juge à l'arrivée est responsable de l'ensemble de l'aire d'arrivée. Cependant le chef du chronométrage doit intervenir pour la mise en place de la ligne d'arrivée.

Les deux composants de chronométrage –l'émetteur et le récepteur– délimitent la ligne d'arrivée. Le récepteur est installé à l'extrémité de la ligne se trouvant près du poste de chronométrage. Le rayon devrait se trouver à environ mi-jambe des coureurs en moyenne (mi-distance entre le genou et le sol). Bien qu'il n'y ait pas de technique complexe pour l'installation, la mise en place de ces équipements exige un minimum de pratique.

Placez d'abord le récepteur et mettez-le sous tension. Alignez-le pour qu'il soit orienté approximativement vers l'endroit prévu pour l'émetteur (ou réflecteur). Les appareils doivent être montés sur des piquets de 2"x2" enfoncés dans la neige. L'écart minimum exigé entre ces deux appareils varie selon la discipline.

Lorsque les deux appareils sont montés, procéder à l'alignement. Mettez les appareils en marche et faites bouger l'émetteur sur les deux axes. Jusqu'à ce que la lumière témoin du récepteur s'allume, indiquant la

Discipline	Largeur minimale de la ligne d'arrivée
Descente	15 m
Slalom	10 m
Slalom géant	15 m
Super G	15 m

réception du signal. Bloquez l'appareil en place et effectuez le raccordement au système de chronométrage.

Lorsque vous utilisez deux ensembles de cellules, les émetteurs doivent être reliés pour éliminer les interférences.

À l'intérieur du poste de chronométrage, plusieurs connexions doivent être réalisées. Idéalement, les branchements seront effectués à un boîtier extérieur au poste de chronométrage, ce qui est préférable au passage des câbles par une fenêtre.

1. Circuit pour le système de communication de l'opérateur du système. Selon les modèles, ce dispositif peut être autonome ou intégré au système.
2. Circuit pour le signal de départ du système principal.
3. Circuit pour le signal de départ du système secondaire.

Le branchement de la cellule d'arrivée s'effectue sur la prise de correspondante du système. Si vous utilisez deux récepteurs, le second doit être branché au système secondaire.

Si vous utilisez des intervalles, vous aurez une paire de fils pour chacun. Les branchements de ces circuits sont reliés aux prises correspondantes du système. Selon l'équipement utilisé, vous pourriez être obligés de brancher l'intervalle #1 au système principal et l'intervalle #2 au système secondaire.

Chronométrer la course

Dès que la mise en place et les vérifications ont été réalisées avec succès, le fonctionnement général du chronométrage est ensuite contrôlé à partir de l'aire d'arrivée.

Communications

Durant la course, le préposé aux départs et l'opérateur du système de chronométrage sont en communication constante. L'opérateur à l'aire d'arrivée doit connaître le numéro du coureur qui va prendre le départ et le préposé aux départs doit savoir sur le champ que l'aire d'arrivée demande un arrêt des départs pour effectuer une correction ou quoi que ce soit d'autre. L'aire d'arrivée est également en communication avec le jury soit en demandant au juge au départ par l'intermédiaire du préposé. Les radios dans le poste de chronométrage sont souvent trop dérangeantes.

L'éclaireur à piste doit également annoncer au chronométreur les numéros de dossards des coureurs qui passent devant lui ou qui chutent ou abandonnent le parcours. Lorsque la chute entraîne une blessure, le préposé au départ ou l'opérateur au bas de la piste peuvent aviser le juge au départ ou d'arrivée pour qu'ils appellent la patrouille à l'aide.

Un autre personne qui doit être informée des coureurs en piste est celle qui écrit au tableau d'affichage, surtout lorsqu'il n'y a pas de tableau d'affichage électronique pour informer les spectateurs. Dans l'exemple présenté ici, le préposé au tableau est branché sur le circuit numéro 1 avec un casque d'écoute. Avec cette méthode, le chronométreur doit annoncer les temps de chaque coureur qui termine le parcours afin que son temps soit inscrit au tableau. Cependant, lorsqu'il y a un annonceur qui diffuse les temps au fur et à mesure pour le bénéfice des spectateurs, l'utilisation d'un circuit privé entre l'annonceur et le marqueur facilite la tâche de tous.

Enregistrement, vérifications et résultats

L'opérateur du système doit également effectuer une tâche supplémentaire qu'est l'enregistrement des temps. Si le chronomètre qu'il utilise est relié à un ordinateur, la tâche se résume à vérifier que le temps dans l'ordinateur correspond à celui imprimé sur le ruban du chronomètre. Sinon, il doit en prendre note sur une liste de départ afin de transmettre les temps au secrétariat en fin de manche pour saisie à l'ordinateur. Cette transmission peut se faire en main propre, par téléphone (mobile) ou par courriel.

Pour les épreuves en deux manches, une deuxième liste de départs doit être produite en utilisant les résultats de la première manche. Certains systèmes de chronométrage peuvent également produire cette liste, mais il faut alors s'assurer que les coureurs qui ont abandonné (DNF) ou qui ont commis une faute (DSQ) soient retirés avant d'entreprendre la seconde manche.

Pour produire rapidement la liste de deuxième manche, la première étape est d'imprimer une liste des coureurs triée par ordre croissant des temps de descente, du plus rapide au plus lent. On peut ensuite produire la liste de départ en suivant la procédure prévue. À moins de procédure spéciale discutée à la réunion des entraîneurs, la liste de deuxième manche présente les 30 premiers coureurs dans l'ordre inversé du résultat de première manche; ainsi le 30^e dans les temps prend le départ en premier, le 29^e en second et ainsi de suite. S'il y a égalité entre 2 coureurs, celui portant le plus petit numéro de dossard prend le départ d'abord. Après les 30 premiers, les départ s'effectuent selon les résultats de la première manche et cette fois-ci pour les cas d'égalité, on laisse d'abord descendre le coureur portant le numéro de dossard le plus élevé.

Les logiciels conçus pour les courses alpines effectuent cette fonction automatiquement.

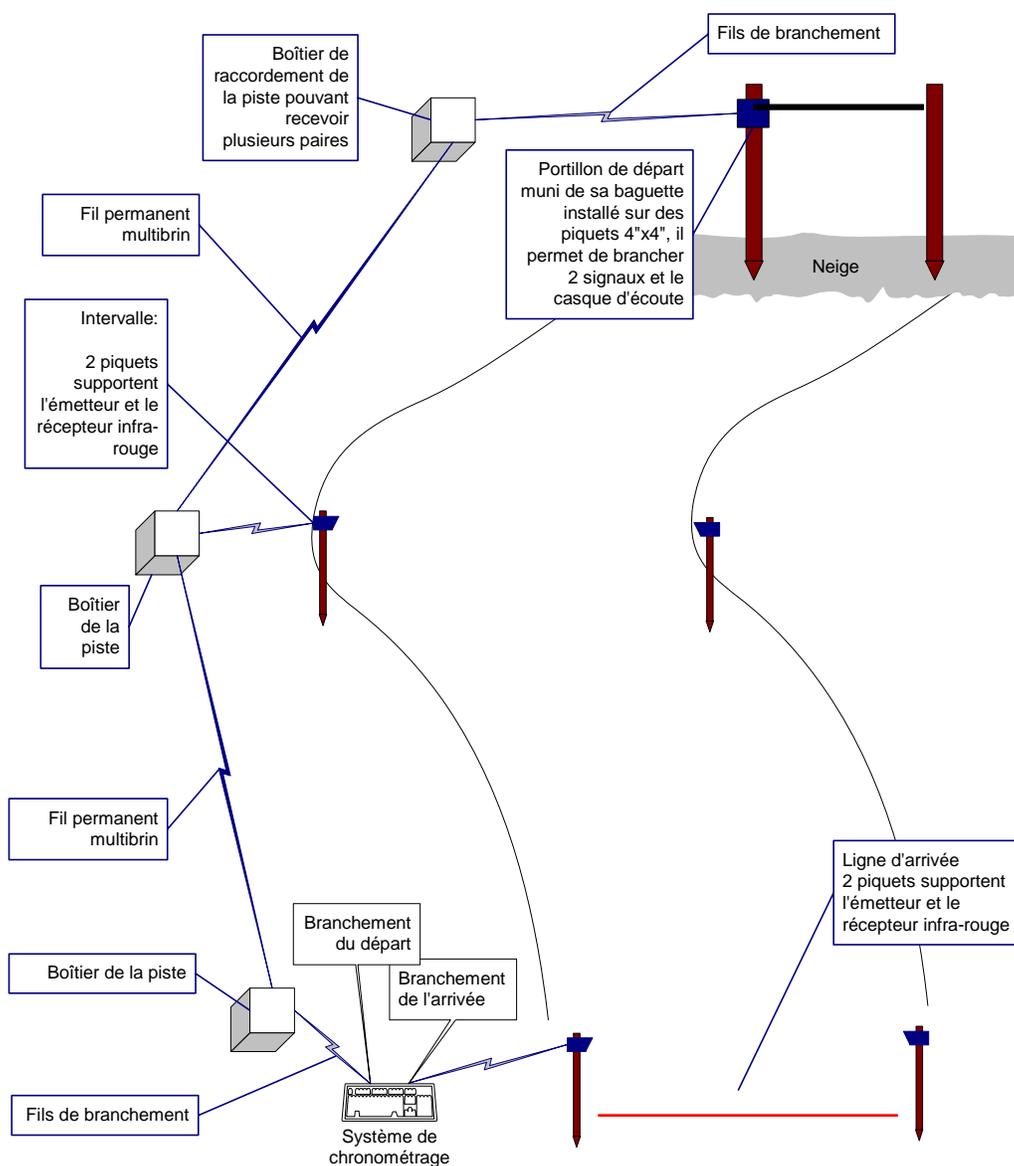


Figure 13.1 – Illustration d'un branchement en piste pour le chronométrage

Éléments de sécurité

Dans tout ce qui précède, je ne vous pas parlé de l'élément le plus important lors de la tenue de course de ski alpin, la **sécurité**.

Pour le volet chronométrage, la sécurité doit être considérée pour tous les installations des équipements sur la piste jusqu'à l'aire d'arrivée, entendu que l'installation du portillon et de la communication au départ ne présente pas de risque particulier. Cependant les cellules pour les temps intermédiaires et à la ligne d'arrivée doivent être installées de façon à ne pas blesser un skieur qui entrerait en collision lors d'une chute.

La première règle de base est de laisser un écart suffisant entre les cellules en les plaçant de chaque côté de la piste. Lors des épreuves de Coupe du Monde, on va jusqu'à placer les équipements hors des clôtures de protection, puis on pratique une ouverture dans les filets pour permettre le bon fonctionnement des cellules.

En plus d'un positionnement sécuritaire, les piquets sur lesquels sont fixés les appareils doivent :

1. être coupés le plus court possible ou enfoncés le plus possible
2. être sciés au niveau de la neige, plus de moitié avec l'entaille placée en amont afin que le piquet cède facilement au moindre choc
3. une clôture ou tout autre moyen de protection doit être placé à l'avant des piquets et satisfaire aux recommandations du DT

À la ligne d'arrivée, la protection des piquets doit être installée avec un angle de façon à faire dévier la trajectoire de chute des skieurs vers le centre de l'enclos d'arrivée. Il est fortement recommandé d'ajouter des Willy bags. Tout ces dispositifs n'excluent pas qu'il faille installer les piquets le plus éloigné l'un de l'autre, autant que le terrain et la puissance du récepteur l'autorise. La plupart des appareils fonctionnent à partir de 20 mètres et plus.

