



**ALPINE CANADA ALPIN**

**SKI - QUÉBEC ALPIN**



**NIVEAU 2**

**PROGRAMME DES OFFICIELS ALPINS**

**Édition 2009**

Version 1 : 01 septembre 2009

Version 2 : 11 octobre 2009

<b>Chapitre 1 INTRODUCTION ET OBJECTIFS DU COURS .....</b>	<b>1</b>
<b>Chapitre 2 LES ORGANISMES DE GOUVERNANCE .....</b>	<b>1</b>
2.1.    FIS .....	1
2.2.    A.C.S.H. ....	1
2.3.    ALPINE CANADA ALPIN.....	1
2.4.    ORGANISMES PROVINCIAUX du SPORT (OPS).....	2
2.5.    NIVEAUX DE COMPÉTITION .....	2
<b>Chapitre 3 PROGRAMME NATIONAL POUR LES OFFICIELS .....</b>	<b>1</b>
3.1.    OBJECTIFS .....	1
3.2.    CODE DE CONDUITE DES OFFICIELS .....	3
3.3.    PRÉALABLES pour l’OBTENTION des NIVEAUX SUPÉRIEURS .....	6
3.4.    RECONNAISSANCE DES OFFICIELS.....	7
3.5.    EXIGENCES DE MAINTIEN de la CERTIFICATION des OFFICIELS.....	8
3.6.    DÉLÉGUÉ TECHNIQUE.....	8
3.7.    ADMINISTRATION DU PROGRAMME DES OFFICIELS .....	10
<b>Chapitre 4 ORGANISATION DE COURSE.....</b>	<b>1</b>
4.1.    INTRODUCTION.....	1
4.2.    ABRÉVIATION ET TERMINOLOGIE .....	2
4.3.    LE CADRE ORGANISATIONNEL .....	4
4.4.    DÉPLOIEMENT DU PERSONNEL DURANT LA COURSE .....	10
4.5.    RÉSUMÉ D’UNE COURSE .....	11
4.6.    LISTE DE VÉRIFICATION POUR LES ORGANISATEURS DE COURSE ...	12
4.7.    QUIZ .....	14
4.8.    ÉTUDE de CAS .....	15
<b>Chapitre 5 RESPONSABILITÉS DU SECRÉTAIRE D’ÉPREUVE, AVIS DE COURSE ET RÉUNION DES ENTRAÎNEURS.....</b>	<b>1</b>
5.1    SECRÉTARIAT DE COURSE.....	1
5.2    AVIS DE COURSE .....	1
5.3    RÉUNION DES ENTRAÎNEURS - CHEFS D’ÉQUIPE .....	1
5.4    LISTE DE DÉPART, 1 <sup>ÈRE</sup> ET 2 <sup>E</sup> MANCHE ET LISTE DE DÉPART EN CAS DE CONDITIONS PARTICULIÈRES .....	3
5.5    ÉTUDE DE CAS – Secrétariat, avis de course, réunion des entraîneurs.....	16
<b>Chapitre 6 LE JURY.....</b>	<b>1</b>
6.1    COMPOSITION DU JURY .....	1
6.2    QUALIFICATION DES MEMBRES DU JURY .....	2
6.3    RESPONSABILITÉS GÉNÉRALES DU JURY .....	4
6.4    DEVOIRS ET RESPONSABILITÉS DES MEMBRES DU JURY .....	4
6.5    ÉTUDE DE CAS POUR LES MEMBRES DU JURY.....	7
<b>Chapitre 7 REPRISES DE PARCOURS, DISQUALIFICATIONS, RÉCLAMATIONS, INTERRUPTION D’UNE MANCHE ET FIN DE COURSE .....</b>	<b>1</b>
7.1    REPRISES DE PARCOURS .....	1
7.2    INTERRUPTION D’UNE MANCHE OU ARRÊT DE COMPÉTITION.....	2

7.3	INTERDICTION DE DÉPART .....	3
7.4	INFRACTIONS .....	3
7.5	DISQUALIFICATIONS .....	4
7.6	SANCTIONS .....	4
7.7	RÉCLAMATIONS.....	5
7.8	ÉTUDES DE CAS .....	10
<b>Chapitre 8 LES PARCOURS.....</b>		<b>1</b>
8.1	DESCRIPTION DES DIVERS PARCOURS.....	1
8.2	RÈGLEMENTS POUR LES COURSES FIS ET POUR LES COURSES PROVINCIALES et RÉGIONALES .....	3
8.3	PRÉPARATION D'UN PARCOURS .....	6
8.4	SÉCURITÉ ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ .....	9
8.5	L' AIRE DE DÉPART.....	16
8.6.	L' AIRE D' ARRIVÉE .....	17
8.7	TRAÇAGE .....	21
8.8	INSPECTION DU PARCOURS.....	22
8.9	LE CHEF DE PISTE.....	25
8.10	ÉTUDE DE CAS - .....	26
<b>Chapitre 9 LES JUGES DE PORTES.....</b>		<b>1</b>
9.1	CHECK LIST POUR LE CHEF DES JUGES DE PORTES .....	1
9.2	LIGNES DIRECTRICES POUR LES JUGES DE PORTES.....	2
9.3	NOMBRE DE PORTES PAR JUGE DE PORTES.....	4
9.4	MINI-TEST POUR LES JUGES DE PORTES .....	5
9.5	ÉTUDE DE CAS POUR LES JUGES DE PORTE.....	6
<b>Chapitre 10 LE CHRONOMÉTRAGE.....</b>		<b>1</b>
10.1	RÈGLES POUR LE CHRONOMÉTRAGE .....	1
10.2	TEMPS ÉLECTRIQUE ÉQUIVALENT – TEE .....	2
10.3	LES DÉPARTS, LE SIGNAL DE DÉPART ET L' ARRIVÉE.....	3
10.4	LIVRET DE CHRONOMÉTRAGE .....	4
10.5	RAPPORT TECHNIQUE DE CHRONOMÉTRAGE .....	4
10.6	QUIZ POUR LES CHRONOMÉTREURS .....	7
10.7	ÉTUDE DE CAS – CHRONOMÉTRAGE .....	7
<b>Chapitre 11 SYSTÈME DE CLASSEMENT – LE POINTAGE.....</b>		<b>1</b>
11.1	DÉFINITIONS .....	1
11.2	POINTS DE COURSE.....	1
11.3	CALCUL DE LA PÉNALITÉ DE COURSE.....	3
11.4	CALCUL DES RÉSULTATS.....	6
<b>Chapitre 12 LES RÉSULTATS DE COURSE.....</b>		<b>1</b>
12.1	CALCUL DES RÉSULTATS.....	8
<b>Chapitre 13 – DESCRIPTIONS DE TÂCHES ET INFORMATION COMPLÉMENTAIRE .....</b>		<b>1</b>
13.1	PRÉSIDENT DU COMITÉ D' ORGANISATION.....	1
13.2	DIRECTEUR D'ÉPREUVE .....	3

13.3	CHEF DU SECRÉTARIAT (Secrétaire d'épreuve) .....	15
13.4	CHEF DE PISTE.....	22
13.5	CHEF DES JUGES DE PORTES .....	26
13.6	CHEF DU CHRONOMÉTRAGE ET DES CALCULS .....	29
13.7	JUGE AU DÉPART .....	35
13.8	JUGE À L'ARRIVÉE .....	41
<b>Chapitre 14 – L'IMPORTANT DES POINTS .....</b>		<b>1</b>
14.1	Calcul de la pénalité des course ACA.....	2
14.2	Calcul de la pénalité des course FIS.....	3
<b>Chapitre 15 – SÉCURITÉ .....</b>		<b>1</b>
15.1	Autorisation de parcours (Course Clearance) .....	1
15.2	Procédure lors de l'évacuation d'un coureur.....	3



# Chapitre 1

## INTRODUCTION ET OBJECTIFS DU COURS

Ce module de formation d'Officiel alpin est le second d'une série de trois. Ce cours est destiné aux personnes qui ont déjà suivi la formation de Niveau 1 et qui ont obtenu l'expérience requise pour atteindre le Niveau 2. Cette formation est conçue pour couvrir en détail le processus des courses de ski alpin. Au cours de la session nous discuterons des types d'épreuves, des règlements, du système de pointage et, bien sûr, des rôles et responsabilités des différents officiels. Comme le contenu de ce cours est très chargé, nous y réviserons rapidement les éléments contenus dans le module du Niveau 1 sans toutefois entrer dans les détails.

La formation de Niveau 2 a pour but :

- de développer des Officiels capable d'œuvrer dans des compétitions où les points sont considérés,
- de fournir aux participants la base d'expérience et les connaissances nécessaires pour leurs permettre d'accepter des responsabilités supérieures dans des courses de plus haut niveau.

Le cours pour officiels de Niveau 2 a pour objectifs de permettre aux participants de comprendre :

1. Les structures de gouvernance qui régissent le ski de compétition
2. Les éléments d'une course
3. Les rôles et les responsabilités du comité organisateur de course, du comité de course et du Jury
4. Les différents types de parcours et leur traçage
5. Les communications et le chronométrage
6. Le jugement du passage des portes
7. Les compétiteurs
8. Les entraîneurs et la réunion des chefs d'équipe
9. La production et la vérification des résultats
10. Les règles communes et les règles spécifiques à chaque discipline
11. Les Règlements des concours internationaux du ski (RIS) et la façon de retrouver l'information adéquate
12. L'atteinte de la note de passage à l'examen



## Chapitre 2 LES ORGANISMES DE GOUVERNANCE

### 2.1. FIS

La Fédération internationale de SKI (FIS) est l'organisme international qui régie le ski de compétition. Le siège social de la FIS est en Suisse. Le Canada est membre de cet organisme international.

La FIS élaborent les règles qui s'appliquent à toutes les compétitions et administre le programme des compétitions internationale dont font partie les Championnats du monde et le circuit de la Coupe du Monde. La FIS publie le manuel RIS contenant l'ensemble de ces règlements.

### 2.2. A.C.S.H.

L'Association canadienne Sports d'hiver (ACSH – [www.canadaskiandsnowboard.net](http://www.canadaskiandsnowboard.net)) est l'organisme qui chapeaute l'ensemble des sports de glisse au pays. Cette association est constituée d'un groupe d'administration qui appuie les différentes disciplines que sont le ski de fond, le ski acrobatique, le style libre et le ski alpin.

### 2.3. ALPINE CANADA ALPIN

Alpine Canada Alpin (ACA – [www.canski.org](http://www.canski.org)), membre de l'ACSH, est pour sa part responsable de tous les aspects du ski alpin de compétition au Canada. La mission de ACA est de :

1. Promouvoir au Canada le ski alpin de loisir et de compétition de tous genres
2. Organiser et régir les compétitions nationales de ski alpin en s'assurant que toutes ces épreuves sont conduites selon les standards établis
3. Sélectionner et entraîner les membres de l'Équipe canadienne de ski alpin et l'Équipe canadienne alpine pour skieurs handicapés
4. Fournit des orientations, de l'information et de l'assistance aux organismes provinciaux de sports (OPS) dans le cadre de son mandat et pour l'amélioration du ski alpin de compétition.
5. Encourage le grand public à soutenir ses programmes.

Pour réaliser son mandat, ACA est dirigée par un administrateur bénévole et gérée par une équipe professionnelle menée par un président directeur général. L'administrateur est responsable d'élaborer les politiques, tandis que l'équipe professionnelle doit veiller à l'implantation de celles-ci.

## 2.4. ORGANISMES PROVINCIAUX du SPORT (OPS)

Les membres d'ACA sont représentés par des organisations provinciales nommées OPS. Actuellement, les douze OPS canadiens reconnus sont :

			
			
	Territoires du Nord-Ouest et Nunavut		

Les OPS représentent le ski alpin au niveau provincial. Leur mode de fonctionnement varie d'une à l'autre.

Chaque OPS est responsable de l'administration des programmes nationaux au niveau provincial et doit développer des programmes de ski pour répondre aux besoins de ses compétiteurs.

Les huit plus petites OPS sont regroupées et désignées sous le nom de **District Canada**. Ce sont : Manitoba, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve & Labrador, Île du Prince-Edward, Territoires du Nord-Ouest, Saskatchewan et Yukon.

## 2.5. NIVEAUX DE COMPÉTITION

Des programmes de compétition de différents niveaux sont disponibles pour permettre aux provinces de répondre aux besoins des compétiteurs de toute catégorie. Tous ces programmes sont soit **avec** ou **sans pointage**.

Le système de pointage (carte ACA) est conçu pour atteindre plusieurs objectifs :

1. Fournir un système national d'enregistrement des compétiteurs
2. Procurer un moyen de comparaison des performances des athlètes pour les niveaux provinciaux, national et international
3. Constituer un registre pour assurer tous les participants.

Les athlètes ne peuvent pas participer aux courses sanctionnées par ACA sans être inscrit et en règle (no de carte). ACA sanctionne toutes les courses inscrites au calendrier national et les courses inscrites aux calendriers provinciaux.

### **2.5.1 Courses sans pointage**

Sommairement, les courses sans pointage sont organisées dans le cadre des programmes suivants :

- Circuit Nancy-Greene pour les moins de 12 ans
- Programme Étoiles des Neiges
- Série des Maîtres

Le programme principal est le circuit Introduction (**Nancy-Greene**) est généralisé à travers l'ensemble du pays et comprend des règles et des critères particuliers. Ce circuit est basé sur un programme d'entraînements et de courses destinés à initier les enfants à la course de ski alpin sans toutefois leurs imposer le stress de la compétition de plus haut niveau.

Pour favoriser la participation et le plaisir des participants, les résultats des courses sont calculés par équipe.

Conjointement au programme Nancy-Greene, le programme **Étoiles des Neiges** vise à développer les habiletés sur ski par des exercices ludiques, des éducatifs et du ski libre.

Quant à elle, la Série des Maîtres est un programme qui permet aux adultes (18+) de tous les âges de participer à des courses encadrées dans une atmosphère détendue et de camaraderie.

### **2.5.2 Courses à pointage**

Le programme des courses avec point est destiné à rehausser le niveau de compétition tout en conservant l'objectif de développement, d'identification et de promotion des athlètes vers les championnats et les équipes provinciaux et nationaux. Bien sûr ce ne sont pas tous les athlètes ou toutes les familles qui souhaitent s'engager à des compétitions de niveau international mais les programmes sont conçus pour permettre des défis personnels et des expériences valables.

Les courses à points comprennent :

K1 – 11~12 ans	Épreuves provinciales (championnats, Jeux du QC)
K2 – 13~14 ans	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Courses régionales et provinciales</li> <li>• Championnats provinciaux (Critérium)</li> <li>• Championnats juvéniles canadiens</li> </ul>
J1 – 15~16 ans J2 – 17~19 ans	<b>Sans carte FIS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Championnat junior provincial (Cadet)</li> <li>• Courses universitaires</li> </ul>
Maîtres – 18 et plus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Courses « Masters »</li> <li>• Championnat national des Maîtres</li> </ul>
J1 – 15~16 ans J2 – 17~19 ans SR – 20 ans et plus	<b>Avec carte FIS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Courses FIS régionales (Coupe du Québec)</li> <li>• Courses FIS nationales (Coupe Pontiac)</li> <li>• Courses FIS des Maîtres</li> <li>• Championnats canadiens – Junior / Senior</li> <li>• Jeux d'hiver du Canada (aux 4 ans)</li> <li>• Coupe Nor-Am</li> <li>• Coupe du Monde</li> </ul>
Courses FIS	Championnats du Monde (aux 2 ans) Jeux Olympiques d'hiver (aux 4 ans)

## **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'offrir 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 note de passage est de 65%.

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 (RIS) 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 oralement par une entrevue. 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.

### **Délégué technique :**

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

### **Délégué technique national :**

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.

## 3.2. CODE DE CONDUITE DES OFFICIELS

En tant que représentant d'ACA et de leur OPS, 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 en toute 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'égales 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.

À chacune de ses affectations, un officiel doit donner et recevoir (enseigner et apprendre). Avec toutes les personnes à qui il a affaires<sup>1</sup>, un officiel doit montrer respect, attention et compréhension et ce tant pour les novices que pour les vétérans.

Tant officiellement qu'officieusement en public ou auprès d'organisations de ski alpin, un officiel ne doit jamais critiquer une organisation de course, un entraîneur, un athlète ou un bénévole.

### 3.2.1 Mesures disciplinaires envers les officiels

Lorsqu'un officiel déroge au code de conduite et que les parties impliquées ne peuvent en arriver à un accord le recours possible en suivant la procédure suivante pour toutes les épreuves sanctionnées au niveau national, tandis que pour les épreuves FIS, la procédure FIS doit être respectée.

Il faut adresser une plainte par écrit au président du comité des officiels approprié (ACA ou FIS) :

Niveau	Instance
FIS	Commissaire canadien des DT de la FIS
Championnats nationaux K2 (juvéniles)	Comité national des officiels
Championnats provinciaux	Responsable provincial des officiels
Épreuves provinciales ou régionales	Responsable provincial des officiels
Course locale	Responsable régional des officiels (Zone)

<sup>1</sup> Ces personnes sont les organisateurs, les bénévoles, les entraîneurs, les compétiteurs, etc.

### ***Dépôt de la plainte***

Le responsable des officiels concerné prend connaissance de la plainte et s'il le juge nécessaire il peut former un comité de trois personnes pour décider si oui ou non une sanction doit être imposée à l'officiel en cause. Le responsable décide de sa participation à ce comité. La sélection des membres du comité doit se faire parmi les personnes ayant une bonne expérience des courses.

Si après avoir pris connaissance de la plainte, le responsable des officiels juge qu'il n'y a pas matière à poursuite, il devra transmettre par écrit aux deux partis sa décision et les justifications. Une copie de cette décision devra être remise au comité des officiels (ou à un délégué officiel) de l'organisme responsable.

### ***Traitement par le comité***

Un comité dûment nommé déterminera le mode de vérification de tous les détails concernant la plainte. Il pourra demander aux partis de présenter l'information par écrit ou autrement, il pourra également leur demander de se présenter en personne pour témoigner ou il pourra consulter toute autre personne qu'il jugera utile à la compréhension de la cause. En fait, le comité pourra prendre tous les moyens qu'il jugera pertinents pour en arriver à la bonne décision. Dans tous les cas, l'officiel en cause doit être bien informé de la nature de la plainte et des preuves obtenues au cours de l'enquête et il devra avoir la possibilité de formuler une réponse de la manière prescrite par le Comité.

Après avoir analysé l'information, le comité statuera s'il accepte ou refuse la plainte et communiquera sa décision et les justifications par écrit aux partis. Une copie de la décision sera également transmise au conseil (ou à un représentant officiel) de la fédération qui sanctionne la course.

Dans le cas où le Comité juge que les gestes posés par l'officiel ont contrevenu au code de conduite, il pourra alors infliger la sentence jugée appropriée telle une sanction, de la formation supplémentaire, une réprimande, une période de probation, ou le retrait du titre d'officiel ou autres...

### ***Appel de la décision***

Les partis peuvent loger un appel à l'égard d'une décision rendue par le responsable des officiels pour l'acceptation ou le refus de la plainte ou rendue par le comité de révision décrétant qu'un manquement au code a été commis. Le dépôt de l'appel doit se faire tel qu'indiqué dans le tableau suivant.

<b>Décision rendue par :</b>	<b>Appel déposé à :</b>
Responsable national des officiels/ Comité de révision	Comité national des officiels

Décision rendue par :	Appel déposé à :
Responsables des officiels de l'OPS/ Comité de révision	Responsable national des officiels
Responsables des officiels de l'OPS/ Comité de révision	Responsable national des officiels
Responsables régional des officiels/ Comité de révision	Responsables des officiels de l'OPS

Le processus d'examen de l'appel est similaire à celui suivi pour l'analyse de la plainte par le responsable des officiels national ou par un comité de révision.

Lorsqu'une décision du responsable national des officiels ou d'un comité de révision fait l'objet d'un appel, cet appel doit être traité par le Comité national des officiels en l'absence du responsable ou de tout autre membre ayant fait partie du comité de révision. De là, toute décision rendue par le Comité national des officiels sera final et sans appel.

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

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.

### **3.3. PRÉALABLES pour l'OBTENTION des NIVEAUX SUPÉRIEURS**

#### **3.3.1 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.

#### **3.3.2 Niveau 3**

---

Après l'obtention du niveau 2, les expériences pratiques préalables à l'obtention du niveau 3 sont :

- 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
- 2 affectations comme membre du jury (votant ou non) différentes de directeur d'épreuve
- 1 affectation différente des précédentes et admissible pour le niveau III lors d'une course FIS
- Suivre la formation niveau 3 et réussir l'examen

L'obtention du niveau 3 est possible pour les seules personnes qui répondent aux préalables énumérés ici ou aux candidats ayant une expérience pertinente très près du

curriculum ci-dessus. Les candidats doivent être recommandés par le responsable provincial des officiels.

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.

De plus, le travail de tous les officiels principaux, la préparation de piste, l'entretien, le traçage et les calculs des points et des pénalités sont révisés. Au cours de la session, 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.

### **3.3.3 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 FIS
- Affectation sur un jury dans une épreuve de DH de niveau junior ou plus
- Performances reconnues dont :
  - 1 affectation comme chef de piste ou chef des gardiens de portes
  - 2 affectations différentes de secrétaire, chef chrono et calculs et président du comité d'organisation

## **3.4. RECONNAISSANCE DES OFFICIELS**

La reconnaissance des officiels formés se concrétise ainsi :

<b>Niveau</b>	<b>Attestation</b>	<b>Identification</b>
1	Carte	Épinglette
2	Carte	Épinglette
3	Carte	Épinglette
4	Carte	Épinglette et lettre

### 3.5. EXIGENCES DE MAINTIEN de la CERTIFICATION des OFFICIELS

Pour les niveaux 1, 2 et 3, la période initiale de validité de la certification est de 3 ans et de 2 ans pour un niveau 4.

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.

\* pour les niveaux 2 et 3, il est essentiel de suivre une mise à jour à tous les 2 ans. C'est le responsable provincial des officiels qui détermine le mode de mise à jour.

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

### 3.6. DÉLÉGUÉ TECHNIQUE

Le DT est la personne qui possède le contrôle consultatif sur les processus d'avant et d'après la course et, 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.

#### 3.6.1 Niveaux des DT

DT régionaux (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

DT provincial – 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

### DT provincial – Vitesse

- Officiel alpin de niveau 3 en règle
- Connaissances et expérience pratique lors de courses de vitesse
- DT provincial – technique
- Conduite réussie de 2 courses de vitesse (SG ou DH) en tant que candidat DT
- Recommandé à la certification par le DT vérificateur

### DT national

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

### DT de la Fédération internationale de Ski (FIS)

- Désigné par le responsable provincial des officiels, le président de la fédération provinciale (OPS) 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

## **3.6.2 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 et DT régionaux

- Au minimum une affectation DT aux deux ans
- Participer à une mise à jour ou à une mise à jour des DT aux deux ans
- Maintenir son niveau 2, 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
- Participer à une mise à jour des 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.

### **3.6.3 Candidat DT**

---

#### **Sélection**

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, national ou FIS 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.

## **3.7. ADMINISTRATION DU PROGRAMME DES OFFICIELS**

---

### **3.7.1 Responsable provincial des officiels**

---

Chacun des OPS doit nommer un responsable provincial des officiels pour coordonner et administrer le programme des officiels pour l'OPS. Les provinces membres du District Canada doivent nommer un représentant pour recevoir les communications officielles.

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.

### **3.7.2 Calendrier de formation des officiels**

---

Un calendrier annuel de formation des officiels doit être préparé par la province 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

Ce calendrier permet à la province 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 pour planifier une date, réserver un instructeur et obtenir le matériel de formation.

### **3.7.3 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***

Le DT pour ces épreuves est choisi par le responsable provincial des officiels.

#### ***Championnats de l'Est et de l'Ouest***

Le DT de niveau national pour ces épreuves est nommé par le responsable des officiels de l'OPS hôte ou par son représentant désigné.

#### ***Championnats nationaux K2***

Le DT de niveau national pour ces épreuves est nommé par le responsable national des officiels après consultation du comité national des officiels.

#### ***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.

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

### **3.7.4 Base de données des officiels et système de suivi**

---

Chaque PROVINCE maintient un journal des activités des officiels. Ce journal peut être électronique ou manuel. Il contient la liste des activités des officiels, c'est-à-dire la course, la fonction occupée, la formation reçue et les antécédents l'ayant amené à devenir officiel. La fiche d'un officiel comprend également les besoins de mises à jour et les dates d'admissibilité au niveau supérieur et la date d'expiration de la certification courante.

Essentiellement, la cueillette de ces renseignements s'effectue à l'aide du formulaire d'enregistrement présenté à la page suivante. Également, la carte remise à chacun des officiels à l'obtention de leur licence, permet de noter les différentes participations aux courses. Une fois remplie, cette carte peut être remise au responsable des officiels pour enregistrement. Ces deux méthodes permettent de maintenir une trace satisfaisante de l'expérience des officiels.

L'information recueillie est ensuite transmise et conservée dans la base de données des officiels sur une base annuelle. Avant cette mise à jour, une copie d'archive de la base de données est conservée. Durant cette mise à jour, les noms des officiels inactifs sont retirés tandis que les candidats à l'obtention d'un niveau supérieur sont indiqués. Une analyse par province, par zone et par club est produite, ce qui permet de valider le nombre d'officiels par endroit et qualification.

Dans la base de données, les personnes qualifiées pour occuper la fonction de DT sont identifiées. Les données sont conservées de la même manière que pour les officiels, toutes les affectations en tant que DT et les besoins de mise à jour sont également notés. Ces renseignements sont ensuite transférés dans le fichier des DT. Le responsable provincial des officiels a pour tâche d'identifier les candidats potentiels et de valider l'intérêt de ces candidats à suivre le programme de certification décrit précédemment dans ce document.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

# OFFICIALS RECORD SHEET

Year

NAME :  
ADDRESS:  
CITY :  
CODE :

PHONE Res:  
E-mail:  
F A X :  
C L U B

LEVEL: I  
LEVEL II:  
LEVEL III:  
LEVEL IV  
T . D . :

ENTRY INFORMATION

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**EXPERIENCE/YEAR ADMINISTRATION**

Race Chairman										
Finance**										
Chief of Admin										
Secretariat**										

**EVENT QUALITY**

Chief of Event Quality										
Chief of Ski Area										
Chief of Awards/PR										

**COURSE**

Chief OF Race										
Chief OF Course										
Course Crew										
Chief of G. Judges										
Gate Judge**										
Chief of Equipment										
Chief Steward										

**TIMING**

Chief Time & Calc.										
Chief of Timing										
Timer										
Timer Recorder**										
Starter										
Assistant Starter**										
Finish Controller**										
Announcer										
Chief of Calculations										
Calculator										

**JURY**

Technical Deleqate										
T.D. Candidate										
Referee										
Assistant Referee										
Start Referee										
Finish Referee										

Level Card Issued Expires

**M A I N T E N A N C E**

LEVEL II: 2 Assignment/ 3 yr  
Update / 2 years

LEVEL III 2 Assignments/year  
Update / 2 years

LEVEL IV: 2 Assignment/year  
Up-date clinic/2 years

**COURSE ATTENDANCE**

Date Instructor

Level I

Level II

Level III

Update

Update

Update

Update

Update

\*\* This experience not acceptable for Level 3 I



# Chapitre 4

## ORGANISATION DE COURSE

### 4.1. INTRODUCTION

Le groupe de personnes (l'organisation) réunies pour une course de ski dépend des besoins particuliers de l'événement et de la disponibilité de ces personnes. La plupart des activités nécessaires pour tenir une course FIS sont les mêmes que pour les courses de niveau inférieur. Les diverses procédures vont cependant différer en nombre et en qualifications, tout comme le nombre et la qualification des officiels impliqués. Par d'exemple, dans une course de haut niveau, il y aura un chef des cérémonies, qui devra rechercher et obtenir des prix et qui devra organiser les cérémonies de remise des médailles. À un niveau de division, le président du Comité organisateur ou la secrétaire d'épreuve assumera de telles responsabilités, incluant la remise des prix à la ligne d'arrivée, à la fin de l'événement. D'autres exemples illustrant la réalité :

- les patrouilleurs de la montagne vont habituellement s'occuper de fournir les premiers soins et de s'assurer de la sécurité, plutôt qu'une équipe spéciale réunie pour couvrir cet événement particulier;
- le chef de piste va également agir comme chef de l'équipement et chef de l'entretien.

Dans chaque cas, l'objectif est atteint, les règles sont respectées, et chacun des participants est fatigué mais satisfait d'avoir accompli sa tâche.

Voici un résumé des objectifs visés dans l'organisation et la réalisation d'une course de ski :

- |               |                                                                                                                                                                                               |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| parcours      | - il est règlementaire, il est sécuritaire, il est consistant.                                                                                                                                |
| compétiteurs  | - sont compétents, ils sont contrôlés, ils sont regroupés convenablement.                                                                                                                     |
| chronométrage | - il est précis, les temps sont affichés rapidement.                                                                                                                                          |
| documents     | - les documents nécessaires sont produits selon les spécifications; ils sont précis et disponibles à temps.                                                                                   |
| course        | - elle débute et se poursuit selon l'horaire; elle est équitable pour tous, elle est appréciée de tous les compétiteurs, elle se classe par l'habileté et la performance de ses participants. |
| procédures    | - les compétiteurs et leurs entraîneurs doivent s'attendre à retrouver de la constance d'une course à l'autre.                                                                                |
| Règlements    | - il ne doit y avoir aucun favoritisme, chaque compétiteur doit avoir la chance de réaliser sa course une seule fois, mais sur un parcours sécuritaire, bien entretenu.                       |

## 4.2. ABRÉVIATION ET TERMINOLOGIE

Comme pour la plupart des sports, le ski alpin de compétition possède son « jargon » propre. Cette section vous présente la plupart des abréviations et des termes utilisés. Ce ne sont pas nécessairement des termes extraits du RIS où le vocabulaire officiel se trouve

<b>ACA</b>	Alpine Canada Alpin	<b>GS</b>	Slalom géant
<b>AR-A</b>	Arbitre assistant	<b>JD</b>	Juge au départ
<b>ARB</b>	Arbitre	<b>JA</b>	Juge à l'arrivée
<b>CA</b>	Chef d'administration (secrétaire)	<b>KK</b>	Kombi enfant (Kinder Kombi)
<b>COC</b>	Comité organisateur de la course	<b>NorAm</b>	Circuit de courses nord-américain
<b>CP</b>	Chef de piste	<b>OPS</b>	Fédération provinciale (SQA)
<b>DE</b>	Directeur d'épreuve	<b>SC</b>	Super Combiné
<b>DT</b>	Délégué technique	<b>SG</b>	Super G
<b>DH</b>	Descente	<b>SL</b>	Slalom
<b>DNF</b>	Abandon ( <i>Did not finish</i> )	<b>T&amp;C</b>	Chronométrage et calculs
<b>DNS</b>	Absent ( <i>Did not show</i> )	<b>TÉE</b>	Temps équivalent électronique
<b>DSQ</b>	Disqualifié	<b>TM</b>	Temps manuel
<b>FIS</b>	Fédération internationale de ski	<b>WC</b>	Coupe du Monde

### **BIBO ou BIBBO**

Méthode d'attribution de l'ordre de départ des coureurs pour la seconde manche d'une épreuve. On place les 30 meilleurs dans l'ordre inverse des résultats obtenus à la première manche. Par exemple, le coureur qui a terminé 30<sup>e</sup> prend le départ en 1<sup>ère</sup> position, celui qui a terminé 29<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup>, etc.

### **Réunion des entraîneurs** (ou chefs d'équipe)

Toutes réunions où participent les entraîneurs, les membres du jury et les officiels de la course pour faire le tirage au sort, affecter les arbitres, confirmer ou modifier l'horaire et discuter de toutes questions administratives concernant la course.

### **Afficheur (Marqueur)**

Personne qui inscrit les temps réalisés par les coureurs sur le tableau.

### **Aire de départ**

Zone contrôlée entourant le portillon de départ.

### **Aire d'arrivée**

Zone clôturée, en aval de la ligne d'arrivée, aménagée pour permettre aux coureurs de s'arrêter après avoir complété leur parcours.

### **Carton de juge de portes**

Fiche utilisée par les gardiens de portes pour noter les fautes des coureurs.

### **DNF**

*DID NOT FINISH* – Terme signifiant l'abandon d'un coureur qui a pris le départ de la course. Cet athlète ne complète pas la descente du parcours.

### **DNS**

*DID NOT START* – Terme signifiant qu'un athlète inscrit n'a pas pris le départ.

### **DSQ ou Faute**

Indique que le compétiteur a commis une faute (ex. rater une porte) qui a été observée et notée.

<b>Double tirage</b>	Méthode pour déterminer la position de départ des 15 premiers coureurs de la course. Le premier tirage permet de désigner le coureur tandis que le second détermine la position du départ.
<b>Homologation</b>	Utilisé surtout pour les épreuves sanctionnées par la FIS, c'est le processus et la certification qui en résulte qu'une piste répond aux normes prescrites pour la tenue d'épreuves d'une discipline de ski alpin.
<b>Inspection du jury</b>	Inspection d'un parcours par le jury de course pour valider les éléments sécuritaires et techniques avant l'ouverture du parcours.
<b>Inspection de parcours</b>	Le processus et la période durant laquelle les coureurs se familiarisent avec le tracé du parcours de la course.
<b>Liste de départ</b>	Document décrivant l'ordre de départ des coureurs. On y trouve également des informations techniques relatives au parcours, l'équipement de chronométrage, le nom du traceur, le nom de l'événement, l'endroit et l'organisme qui sanctionne l'événement.
<b>Parcours bloqué</b> (arrêt de course)	Durant les épreuves de DH ou SG, il ne doit plus y avoir aucun mouvement pour une certaine période précédant le départ de la course jusqu'à ce que la course se termine; autrement dit, tous doivent demeurer immobiles.
<b>Pénalité de course</b>	Facteur qui permet la comparaison des résultats d'une course à l'ensemble des autres épreuves. Le calcul de ce facteur s'appuie sur la qualité des coureurs présents et sur le niveau de la course.
<b>Points de course</b>	Facteur indiquant la position d'un coureur à l'aide d'une fonction linéaire calculée en fonction de l'écart de temps entre le résultat du coureur et le résultat du gagnant.
<b>Points de série</b>	Indication numérique de la position relative d'un coureur dans la discipline. Selon le cas on utilise le système de points national ou FIS.
<b>Protocole d'évacuation</b>	Plan d'action mis en œuvre lorsqu'un accident survient en piste et nécessite l'évacuation d'un coureur.
<b>Réunion du jury</b>	Réunion des membres du jury pour prendre les décisions relatives à l'épreuve en cours. Par exemple, pour entendre une réclamation.
<b>Secrétariat de course</b>	Désigne à la fois les personnes et l'endroit où on réalise toutes les tâches administratives requises pour la course.
<b>TÉÉ</b>	Temps équivalent électronique : c'est un temps officiel obtenu à partir du système de chronométrage secondaire ou par temps manuel pour remplacer une lecture de temps ratée sur le système principal.
<b>Tirage</b>	L'ordre des 15 meneurs inscrits et des coureurs ex aequo sur la liste de départ de la course est tiré au sort.
<b>Tableau d'inscription</b>	Affichage où apparaissent, en ordre ascendant de points, tous les coureurs inscrits pour la course – avant le tirage au sort. Après le tirage, le tri correspond à l'ordre de départ de la course.

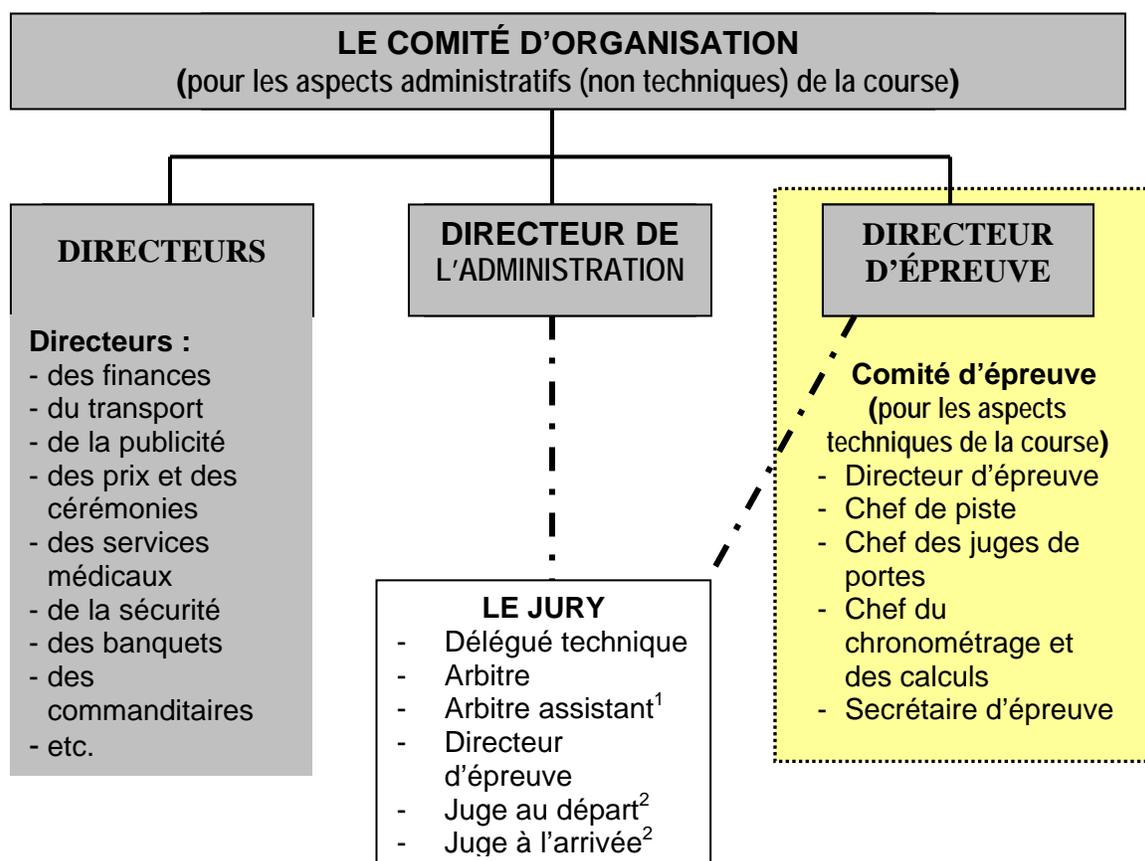
### 4.3. LE CADRE ORGANISATIONNEL

Les principaux intervenants d'une course sont illustrés à la page 4-3. Ce tableau montre l'éventail des intervenants qui doivent s'associer pour assurer le succès d'un événement. Cependant, il faut d'abord regarder la structure de base nécessaire pour une course.

Les intervenants principaux d'un événement sont :

1. Club de ski
2. Comité d'organisation
3. Centre de ski
4. Division
5. Les commanditaires
6. Les médias

#### LA STRUCTURE DE BASE D'UNE ÉPREUVE



<sup>2</sup> Un arbitre assistant est obligatoire seulement aux épreuves de vitesse (DH, SG).

<sup>2</sup> Les juges de départ et d'arrivée sont des conseillers non-votants aux autres membres du Jury.

### **4.3.1 Responsabilités principales des membres du Comité d'organisation**

---

**Directeur  
d'épreuve :**

- Membre du Comité l'organisation
- Responsable pour ce qui est de la réalisation de la course sur le terrain.
- Convoque toutes les réunions du Comité d'organisation.
- Dirige et contrôle le travail de tous les officiels.
- En général, dirige la réunion des entraîneurs ou des chefs d'équipe, après consultation avec le délégué technique.
- Responsable de la sécurité et de tous les aspects techniques de la course.

**Chef de piste :**

- Supervise tout le travail en piste.
- S'assure que la piste est préparée convenablement en respectant les décisions du Comité d'organisation et du jury.
- Doit être familier avec les conditions locales d'enneigement et plus particulièrement des pistes utilisées.
- Supervise l'entretien du parcours pendant la course.
- Supervise toutes les opérations de démantèlement.

**Chef des juges de  
portes :**

- Organise et supervise le travail des juges de portes et s'assure que chacun a le matériel nécessaire.
- Rappelle aux juges de portes leurs responsabilités.
- Désigne à chaque juge les portes qu'il doit surveiller et s'assure de leur bonne position.
- S'assure que les portes soient numérotées et marquées dans les délais prescrits.
- Recueille les cartes des juges de portes après chaque manche, et les remet au secrétariat à l'attention de l'arbitre.

**Chef du  
chronométrage et  
des calculs :**

- Est responsable de l'installation et de la vérification des équipements de chronométrage et de communication entre le starter et le poste de chronométrage.
- Est responsable de la coordination des officiels et responsable du chronométrage et des calculs au départ et à l'arrivée.
- En slalom, lui-même ou un assistant désigné à cet effet décidera des intervalles entre chaque départ.

**Secrétaire  
d'épreuve :**

- Est responsable de tout le travail secrétariat pour les aspects techniques de la course.
- Est responsable de la préparation du tirage au sort.
- Doit s'assurer que les informations inscrites sur les listes de départ et sur les résultats officiels sont bonnes.
- Est responsable de la préparation des procès-verbaux des réunions du Comité d'organisation, du jury et des réunions des entraîneurs.
- Doit s'assurer que tous les formulaires nécessaires au départ, à l'arrivée, pour le chronométrage, pour les calculs, pour les juges de portes sont préparés et prêts à être utilisés et distribués aux officiels concernés selon un horaire précis.
- Est responsable de recevoir les réclamations officielles et de les remettre aux personnes désignées (jury).
- Doit faciliter la publication rapide des résultats par une préparation adéquate. Doit ensuite s'assurer que les résultats sont reproduits et publiés aussi rapidement possible à la fin de la course.

### **4.3.2 Autres postes décrits dans les règlements**

---

**Juge au départ :**

- Il doit être en poste et demeurer en position à compter de l'ouverture de l'inspection jusqu'à la fin de l'entraînement ou de la course.
- Il s'assure que les règlements concernant la procédure de départ sont respectés. Il identifie les coureurs qui commettent un faux départ ou se présentent en retard au départ. Il surveille le respect des règlements concernant l'équipement. À la fin de chaque manche, il fait rapport à l'arbitre, en précisant le nom des coureurs qui n'ont pas pris le départ, qui ont fait un faux départ, ceux qui se sont présentés en retard au départ ou qui ont commis d'autres manquements aux règlements.
- Le juge doit avoir à sa disposition des dossards de rechange.

601.3.3

**Starter adjoint :**

- Il appelle les compétiteurs au départ selon l'ordre préétabli.

612.2

**Starter :**  
(préposé aux départs)

- Il doit synchroniser sa montre avec celle de son adjoint et, par téléphone, ou par radio ou autrement, avec le chef du chronométrage dans les dix minutes qui précèdent le départ. Il est responsable de donner le signal de départ et de s'assurer de la précision de l'intervalle entre ces signaux. Il supervise également son adjoint.

**Chronométrateur  
manuel :**

- Il enregistre, à l'aide d'un chronomètre manuel, l'heure de départ ou d'arrivée des compétiteurs et s'assure que le temps soit bien enregistré.

611.2.2 et 612.5

**Juge de portes :**

- Il est responsable de la supervision d'une ou de plusieurs portes. Il doit vérifier si le passage d'un compétiteur est correct à travers les portes sous sa responsabilité. Il doit remplir plusieurs autres fonctions importantes, telles que décrites en détail à l'article 667 du RIS.

**Chef de  
l'équipement :**

- Il est responsable de s'assurer que tout l'équipement nécessaire, le matériel pour la préparation et l'entretien des parcours soient disponibles pour le déroulement de l'épreuve
- pour la diffusion de l'information sont disponibles lorsque de telles responsabilités n'ont pas été assignées spécifiquement à d'autres officiels.

601.3.10

**Chef des services  
médicaux et de  
secours :**

- Il est responsable d'organiser des services de premiers soins, des services médicaux aussi bien pour l'entraînement officiel que pour la compétition. Il s'assure que le téléphone ou que des communications radios avec les membres de son équipe soient disponibles pour toute la durée l'entraînement officiel et de l'épreuve. Il doit également coordonner des plans d'intervention avec le directeur d'épreuve, avant le départ de la course. S'il y a lieu, le médecin de l'organisation doit rencontrer les médecins des équipes afin de coordonner des plans d'intervention.

- Il doit être un bon skieur et se tenir prêt près de l'aire de départ, en communication avec le jury et les membres des services de secours.

601.3.8

**Chef du service  
d'ordre :**

- Il est responsable que les mesures de sécurité soient mises en place. Il doit s'assurer que les spectateurs sont tenus éloignés du parcours.

601.3.9.1

**Chef du  
chronométrage :**

- Il est responsable de la précision du chronométrage. Il doit s'assurer que les chronomètres sont synchronisés au départ et à l'arrivée, peu de temps avant le départ. Les temps manuels doivent être affichés aussi rapidement que possible après la fin de l'épreuve, si le chronomètre électrique a fait défaut. Il doit également communiquer tout problème dans le plus bref délai au juge au départ et au délégué technique.

612.4

**Chef des calculs :** – Il est responsable des calculs rapides et précis des résultats. Il supervise la reproduction immédiate des résultats non officiels et la publication des résultats officiels après l'expiration du délai prévu pour les réclamations ou après que toutes les réclamations aient été traitées.

612.7

**Contrôleur à l'arrivée :** – Il contrôle toute la zone comprise entre la dernière porte et la ligne d'arrivée, et il enregistre l'ordre d'arrivée des compétiteurs qui terminent le parcours.

612.6

**Juge à l'arrivée :** – Il doit être en poste et demeurer en position à compter de l'ouverture de l'inspection jusqu'à la fin de l'entraînement ou de la course.

– Il s'assure que les règlements concernant l'organisation de l'aire d'arrivée sont respectés. Il supervise le contrôleur à l'arrivée, le chronométrage et le service d'ordre. Il doit être en mesure de communiquer immédiatement avec le départ en tout temps.

601.3.4

**Traceur :** – Il doit posséder une expérience adéquate. Il est nommé par le jury, lors de la réunion des chefs d'équipe. En descente, il doit être particulièrement informé des particularités de cette épreuve. Il est supervisé par le jury. Il doit prendre en considération le terrain, les dispositifs de sécurité en place, la couverture de neige, le calibre des participants et le contrôle de la vitesse de descente. Il est responsable du traçage, en se rappelant que les règles élémentaires de sécurité pour les coureurs doivent l'emporter sur toute autre considération.

603

**Arbitre :** – Il inspecte le parcours immédiatement après qu'il soit tracé, seul ou accompagné par les membres du jury. Il reçoit les rapports du juge au départ et du juge à l'arrivée, concernant toute infraction et disqualifications à la fin de la première manche et à la fin de l'épreuve. Il doit afficher immédiatement sur un tableau officiel et également à la ligne d'arrivée une liste comprenant le nom de ceux qui ont été disqualifiés. Il doit envoyer un rapport spécial à la Fédération internationale de ski dans certaines situations particulières ou si, à l'occasion, il y a une différence d'opinion au sein du jury. Il travaille en étroite collaboration avec le délégué technique.

**Délégué technique :** – Il s'assure que tous les règlements et toutes les directives des instances dirigeantes sont respectés. Il s'assure que l'épreuve se déroule sans faute. Il conseille les organisateurs à l'intérieur de ses compétences. Il est le représentant officiel des instances dirigeantes. Le délégué technique a le dernier mot dans tous les cas où la sécurité est en jeu.

### 4.3.3 Postes additionnels pour les épreuves d'envergure

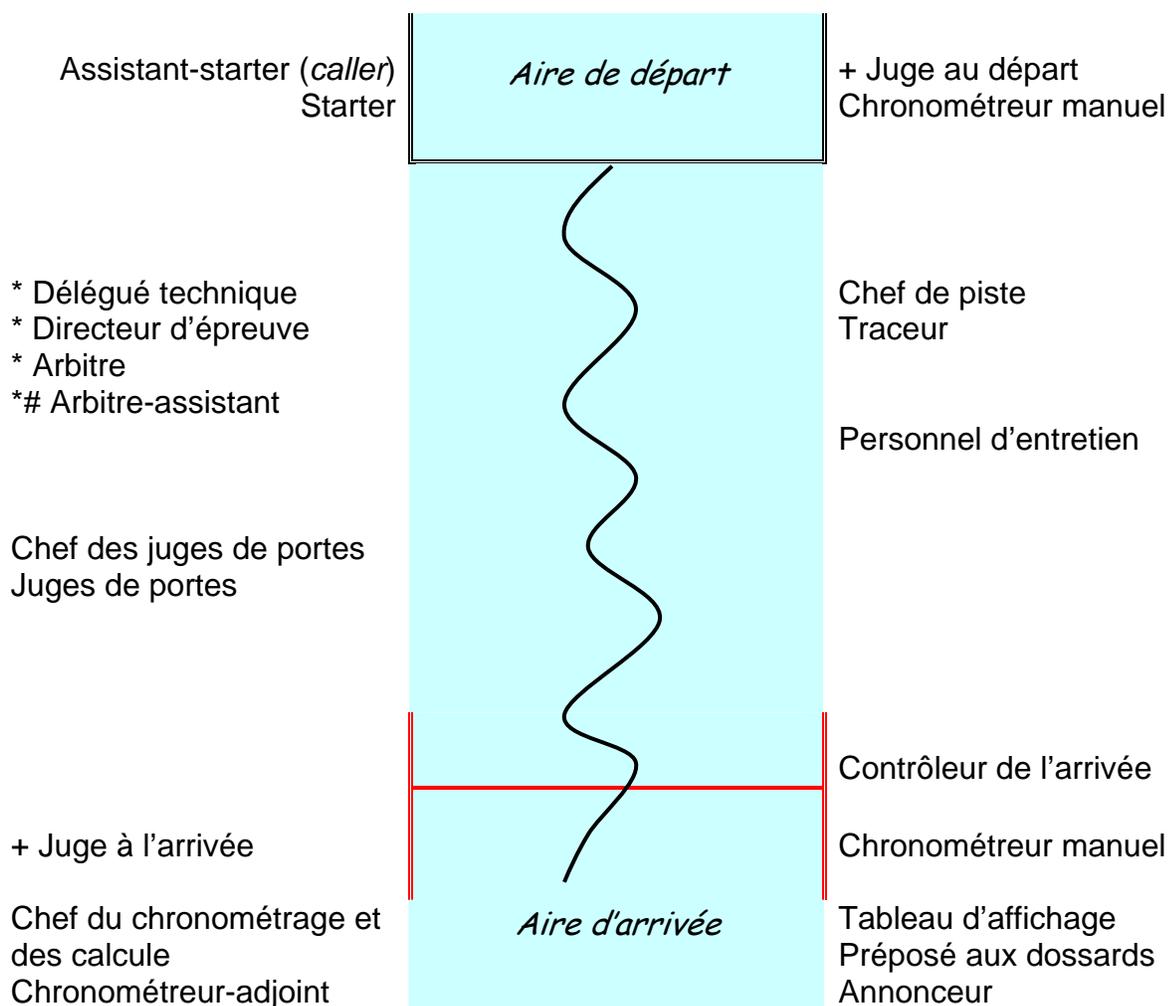
---

Tandis que pour les événements locaux, les acteurs mentionnés suffisent à la tâche, pour les événements de grande envergure d'autres personnes sont requises aux postes suivants :

- |                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Chef de l'événement</b><br>:                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"><li>- Tous les aspects non techniques de l'événement sont sous sa responsabilité</li><li>- R responsable des affectations de tout le personnel.</li><li>- Dirige les interventions du relationniste, de la remise des médailles et des communications avec les médias.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Relationniste de la station</b>                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"><li>- Planifie le calendrier de course avec les dirigeants de la Station. <i>(souvent cette tâche est réalisée plusieurs mois à l'avance par les dirigeants du Club)</i></li><li>- Planifie la logistique générale</li><li>- Communique le déroulement des activités et l'horaire de course, afin d'assurer que le personnel de la station soit informé et collabore au bon fonctionnement</li><li>- Supervise les activités des compétiteurs, leur comportement au chalet, aux remontées mécaniques, etc.</li><li>- Obtention des billets de remontée</li></ul> |
| <b>Responsable des communications et de la remise des prix</b>                                                          | <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Effectue la promotion de l'événement</i></li><li>- <i>Distribue l'information relative à la station de ski</i></li><li>- Remet des articles aux médias</li><li>- <i>Gère les relations publiques sur le site</i></li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| (au Québec, SQA s'occupe en général de cette fonction lors des événements provinciaux et FIS, assisté par le club hôte) | <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Assure la transmission des résultats aux médias</i></li><li>- <i>Organise la cérémonie de remise des prix, invite les présentateurs</i></li><li>- <i>Planifie et facilite la tâche des photographes</i></li><li>- <i>Garde contact avec les commanditaires et s'occupe de l'installation du matériel promotionnel</i></li></ul>                                                                                                                                                                                                                         |

L'**annexe A** présente un modèle de formulaire d'affectation du personnel (bénévoles) lors d'une course.

## 4.4. DÉPLOIEMENT DU PERSONNEL DURANT LA COURSE



### Personnel additionnel sur la piste

- Sécurité
- Patrouilleur
- Estafette
- Médecin
- Approvisionnement

\* Membre du jury

# Assistant vote seulement en DH/SG

+ Membre non-votant

### Autres participants

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

### SECRETARIAT

- Secrétaire d'épreuve
- Ordinateurs
- Photocopies

## 4.5. RÉSUMÉ D'UNE COURSE

Après avoir identifié les personnes nécessaires à la réalisation d'une course, il faut noter que certaines activités se tiennent **avant** la course, **durant** la course et d'autres **après** la course. Le tableau suivant les énumère :

Activités hors piste	Activités sur la piste
<b>Avant la course</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planification</li> <li>▪ Communications</li> <li>▪ Avis de course</li> <li>▪ Inscriptions</li>   <li>▪ Réunion des chefs d'équipes               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Distribution du programme</li> <li>○ Sélection du jury</li> <li>○ Tirage au sort</li> </ul> </li> <li>▪ Distribution des dossards</li> <li>▪ Préparation des listes de départ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Préparation de la piste</li> <li>▪ Installation de l'équipement de sécurité</li> <li>▪ Vérification de la communication</li>   <li>▪ Traçage du parcours</li> <li>▪ Ajustements finaux</li> <li>▪ Installation du chronométrage</li>   <li>▪ Inspection du parcours</li> <li>▪ Réunion du jury</li> </ul>
<b>Durant la course</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Préparation de la liste de départ de la seconde manche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Personnel en position (patrouilleurs, juges de portes, travailleurs de piste, chronométreurs, annonceurs, personnel départ-arrivée)</li> <li>▪ Descente des ouvreurs de piste</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Déroulement de la première manche</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cueillette des rapports des juges de portes</li> <li>▪ Rapport de l'arbitre</li> <li>▪ Affichage des DSQ</li>   <li>▪ Traçage de la seconde manche</li> <li>▪ Inspection du parcours</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Déroulement de la seconde manche</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cueillette des rapports des juges de portes</li> <li>▪ Rapport de l'arbitre</li> <li>▪ Affichage des DSQ</li> </ul>
<b>Fin de la course</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Publication des résultats</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réunion du Jury</li> <li>▪ Démantèlement du parcours</li> </ul>
<b>Après la course</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rencontre post-mortem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rencontre post-mortem</li> </ul>

## **4.6. LISTE DE VÉRIFICATION POUR LES ORGANISATEURS DE COURSE**

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

### **2. Quatre semaines avant la course ou plus tôt**

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

### **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) Informer le DT du progrès dans la préparation et des problèmes non réglés;
- d) S'assurer que toutes les mesures de sécurité sont disponibles;
- e) Procéder à une vérification de tout le système de chronométrage et de communication dans des conditions de course;
- f) Vérifier les préparatifs de la piste;
- g) Préparer le podium et le système de son pour la remise des médailles.

### **4. Une semaine avant la course**

- a) Révérifier toutes les ententes, inspecter la préparation de la piste;
- b) Apporter tout l'équipement nécessaire à la montagne et au site de l'épreuve si possible;
- c) Faire une révision des différents éléments avec la station;
- d) Communiquer avec tous les officiels majeurs pour vous informer de l'avancement 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) Obtenir un bulletin météorologique pour la nuit et la journée de l'épreuve
- b) Réunion des entraîneurs, suivie du tirage au sort;
- c) Réunion du jury;
- d) Rencontre des principaux officiels;
- e) Procéder aux ajustements requis suite à ces rencontres;
- f) Publier l'horaire de l'épreuve, les listes de départs, etc.

#### **7. Le jour de l'épreuve**

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

#### **8. Éléments-clés le jour de la course**

- L'entretien de la piste est particulièrement essentiel et doit débuter avant l'apparition de problèmes. Il doit se poursuivre jusqu'à ce que le dernier coureur ait terminé.
- 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.

## 4.7. QUIZ

Associez l'officiel responsable à chacune des tâches suivantes :

- |                                                                                             |                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 1. Calcul rapide et précis des résultats.                                                   | A. Préposé-adjoint aux départs |
| 2. Noter l'ordre d'arrivée des compétiteurs                                                 | B. Chef des calculs            |
| 3. Précision du chronométrage.                                                              | C. Directeur d'épreuve         |
| 4. Enregistrer le temps du départ de chaque coureur.                                        | D. Traceur                     |
| 5. Premiers soins et services médicaux durant l'entraînement ou la course.                  | E. Gardien de porte            |
| 6. Organisation, direction et contrôle de tous les officiels.                               | F. Contrôleur à l'arrivée      |
| 7. S'assurer que les règlements concernant le passage de la ligne d'arrivée sont respectés. | G. Préposé aux départs         |
| 8. Rassembler les coureurs dans le bon ordre au départ.                                     | H. Chef de piste               |
| 9. Vérifier si le passage d'un compétiteur est correct dans sa zone de surveillance.        | I. Arbitre                     |
| 10. Effectuer le tirage durant la réunion des chefs d'équipe                                | J. Médecin d'épreuve           |
| 11. Présider la réunion des chefs d'équipe                                                  | K. Chronométreur au départ     |
| 12. Faire le tracé du parcours sous la supervision du Jury                                  | L. Secrétaire d'épreuve        |
| 13. Surveillance d'une ou plusieurs porte(s)                                                | M. Juge à l'arrivée            |
| 14. Donner le signal d'avertissement et de départ                                           | N. Chef chronométreur          |
| 15. Rédiger le procès-verbal de toutes les réunions.                                        | O. Directeur d'épreuve         |

- |          |           |           |
|----------|-----------|-----------|
| 1. _____ | 6. _____  | 11. _____ |
| 2. _____ | 7. _____  | 12. _____ |
| 3. _____ | 8. _____  | 13. _____ |
| 4. _____ | 9. _____  | 14. _____ |
| 5. _____ | 10. _____ | 15. _____ |

## 4.8. ÉTUDE de CAS

### Horaire de courses

Vous êtes le **Directeur d'épreuve d'une course de Slalom K2** à la mi-mars. 40 filles et 72 garçons sont en lice. Les remontées mécaniques ouvrent à 07:15 pour les traceurs et le jury. Pour les coureurs, les remontées sont permises à compter de 08:00. Les remontées mécaniques fermeront à 15:30. Le plan est de démarrer la course avec le départ de la 1<sup>ère</sup> fille à 10:00 précise. Les filles et les garçons emprunteront le même tracé.

Veillez compléter l'horaire suivant et préparez la justification de cet horaire.

<b>1<sup>ère</sup> MANCHE</b>	<b>2<sup>e</sup> MANCHE</b>
Traçage	Traçage
Inspection du jury	Inspection du jury
Inspection de coureurs	Inspection des coureurs
Fermeture de l'inspection	Fermeture de l'inspection
Ouvreur de piste (F)	Ouvreur de piste (F)
1 <sup>ère</sup> compétitrice	1 <sup>ère</sup> compétitrice
Ouvreur de piste (M)	Ouvreur de piste (M)
1 <sup>er</sup> compétiteur	1 <sup>er</sup> compétiteur
Fermeture du parcours	Fermeture du parcours en démantèlement



## **Chapitre 5**

# **RESPONSABILITÉS DU SECRÉTAIRE D'ÉPREUVE, AVIS DE COURSE ET RÉUNION DES ENTRAÎNEURS**

### **5.1 SECRÉTARIAT DE COURSE**

Le secrétariat est un élément majeur à la réussite d'un événement. C'est le premier point de contact des participants de tous rôles. La personne désignée « secrétaire d'épreuve » dirige toutes les activités du secrétariat de course (*race office*). Un(e) secrétaire d'épreuve expérimenté(e) se prépare suffisamment à l'avance, en incluant le recrutement, le matériel nécessaire, l'équipement et les formulaires requis pour l'événement.

Le jour de l'épreuve, un système efficace et efficient doit être en place pour s'assurer que la documentation nécessaire soit produite rapidement au moment requis, telles les listes de départ et les résultats. La documentation complète qui est nécessaire pour une course est considérable et son contenu doit être précis.

### **5.2 AVIS DE COURSE**

L'avis de course est préalable à toute épreuve. Des exemples d'avis de course sont disponibles auprès des fédérations provinciales ou régionales. La publication de l'avis de course est généralement faite par Internet sur le site régional ou provincial. Les règles de publication des avis de courses et des résultats sont fournies à la section 13 de ce cahier. Pour les épreuves FIS, l'information est généralement disponible dans la documentation de la FIS à [www.fis-ski.com](http://www.fis-ski.com).

### **5.3 RÉUNION DES ENTRAÎNEURS - CHEFS D'ÉQUIPE**

Une réunion des entraîneurs se tient avant chaque course. Cette rencontre formelle ou détendue donne le ton. Les entraîneurs et les représentants d'équipe se font une idée quant à l'attitude de l'organisation et de leurs attentes à l'égard de la course. Sans insister sur des éléments de base que la planification et l'organisation ou l'absence de planification et d'organisation. Qu'il s'agisse d'une rencontre brève et informelle ou non, la réunion des entraîneurs est un outil valable lors d'une course bien organisée.

L'endroit où est tenue la réunion doit être facilement accessible aux entraîneurs. Le temps et la place doivent être bien identifiés et annoncés. Le local doit être privé et isolé du public, avec un nombre suffisant de sièges et de l'espace pour circuler. Dans la salle de réunion, il y a un protocole à respecter. Il doit y avoir une table où s'assoient les officiels qui vont diriger la réunion : le directeur d'épreuve, le délégué technique et le chef de piste. Il est également pertinent d'inviter d'autres personnes telles le chef des juges de portes, le chef du chronométrage et des calculs et le chef de la patrouille. Des rafraîchissements ajoutent une touche habituellement bien appréciée de la part des participants qui, souvent, n'ont pas eu le temps de manger avant leur arrivée.

La meilleure façon de bien diriger une réunion des entraîneurs est d'y arriver préparé. Ensuite, on demande des commentaires, on écoute et on décide. Il ne faut pas prendre

la préparation à la légère et rien ne remplace une bonne planification. Si le secrétaire d'épreuve arrive bien préparé, il est beaucoup plus à l'aise et est en mesure de donner aux entraîneurs et aux autres personnes qui assistent à la réunion l'impression qu'il sait ce qu'il fait, même s'il s'agit de sa première expérience.

L'horaire de la rencontre doit être préparé par le directeur de l'épreuve et le délégué technique qui auront préalablement identifié qui dirigera quoi au cours de la rencontre. Si possible, identifier à l'avance les entraîneurs qui seront présents, afin de faciliter la nomination de l'arbitre et de l'assistant-arbitre les mieux qualifiés pour la course. Il faut se rappeler qu'il y a des préalables pour agir comme membre du jury, tels que décrits à la page 6-3 de ce cahier.

Le tirage au sort peut être réalisé par ordinateur ou peut être fait en utilisant un tableau où sont affichées toutes les cartes d'inscription des coureurs. La page suivante comprend une illustration où est représenté un tableau. Un double tirage doit être fait par l'arbitre. Le procès-verbal doit être consigné pour utilisation ultérieure et action éventuelle.

Les éléments suivants doivent être traités au cours de la rencontre :

1. L'état de la piste.
2. Le mode d'inspection du parcours par les compétiteurs.
3. Les personnes ayant accès à la piste, à quel moment (quand) et à quels endroits (où).
4. Les modes de contrôle des accès.
5. Les prévisions météorologiques.
6. L'horaire de la course.
7. Les règles particulières à la course.
8. La distribution des dossards.
9. La sélection des membres du jury et des traceurs.
10. Le tirage au sort.
11. L'affichage des disqualifications.

À la fin de ce chapitre, vous trouverez des listes de vérifications et formulaires utiles et pertinents aux sujets traités ici.

## **5.4 LISTE DE DÉPART, 1<sup>ÈRE</sup> ET 2<sup>E</sup> MANCHE ET LISTE DE DÉPART EN CAS DE CONDITIONS PARTICULIÈRES**

### **5.4.1 Liste de départ, 1ère manche**

La liste de départ de la première manche est très simple. Les compétiteurs sont placés dans l'ordre croissant de leurs points FIS pour une course FIS. Un groupe de quinze athlètes constitue le premier groupe, et les positions de départ de ces 15 athlètes doivent être tirées au sort. Les autres participants partiront selon l'ordre de leurs points. La position de départ des coureurs qui n'ont pas de point est tirée au hasard dans un groupe de fin. Quelques précisions s'imposent :

- a. S'il y a égalité des points pour la quinzième position du premier groupe, le premier groupe peut alors être augmenté en conséquence.
- b. Lorsqu'à l'intérieur du groupe des quinze premiers compétiteurs on constate un écart de points important entre un coureur et le suivant, le jury peut décider de réduire le nombre de compétiteurs compris dans le premier groupe.

### **5.4.2 Liste de départ dans les cas de conditions exceptionnelles**

Il y a une règle particulière pour établir la liste de départ dans des conditions exceptionnelles, identifiées dans le langage courant comme étant le « **Snow Seed** ». Cette situation survient exclusivement<sup>3</sup> dans les épreuves de descente (DH), de super géant (SG) et de slalom géant (GS) lorsque des chutes de neige importantes sont prévues. Si les précipitations prévues n'ont pas eu lieu le matin de la course, l'ordre de départ *Snow Seed* n'est pas utilisé. Cependant, on doit toujours le préparer selon le tirage au sort en prévention.

Le groupe *Snow Seed* est constitué d'au moins six coureurs, choisis au hasard parmi le dernier 20 % de la liste de départ. Les coureurs sélectionnés partent l'ordre inversé de leur numéro de dossard après les ouvreurs de pistes, mais avant le compétiteur portant le numéro 1. Par exemple, lorsque 90 compétiteurs sont inscrits, 20 % donne 18 coureurs. Pour former le *snow seed*, 6 coureurs sont choisis au hasard parmi les dossards 73 à 90. Si les numéros 75, 90, 77, 81, 84 et 73 sont choisis, l'ordre de départ de ceux-ci sera : 90, 84, 81, 77, 75 et 73. Ces coureurs apparaissent sur la liste régulière de départ, avec un astérisque devant leur nom.

### **5.4.3 Ordre de départ de la deuxième course ayant lieu le même jour**

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.

---

3 Jamais en SLALOM

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)

#### **5.4.4 Ordre de départ de la deuxième manche**

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<sup>E</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> place à égalité – le plus petit n° de dossard
2	30 <sup>e</sup> place à égalité – le plus gros n° de dossard
3	29
4	28
5	27
...	26
...	...
26	...
27	5
28	4
29	3
30 <sup>e</sup> place à égalité – le plus gros n° de dossard	2
30 <sup>e</sup> 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	<b>57.08"</b>	17
16	13	<b>57.08"</b>	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
<b>30</b>	<b>32</b>	<b>58.86"</b>	<b>2</b>
<b>31</b>	<b>20</b>	<b>58.86"</b>	<b>1</b>
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.

## EXEMPLES et FORMULAIRES

Les pages suivantes présentent un ensemble d'exemples, d'outils et de formulaires à l'intention du secrétariat de course.

- Exemple de liste de vérification d'un secrétariat. Cet exemple comprend des éléments qui peuvent faire partie des responsabilités des administrateurs d'un club ou d'une organisation de zone.
- Exemple d'inventaire de matériel
- Exemple d'avis de course régionale
- Formulaire de conduite de la réunion des chefs d'équipes
- Formulaire d'inscription
- Formulaire FIS d'horaire de course
- Formulaire FIS pour la réunion des chefs d'équipes
- Spécifications pour un tableau d'affichage des inscriptions et de tirage au sort manuel. Il est maintenant fréquent d'avoir un écran au lieu du tableau lorsqu'on procède par tirage électronique.

## Liste de vérification d'un secrétariat (exemple)

<b>ÉLÉMENTS PRÉ-SAISON</b>	<b>ACCREDITATIONS</b>
<p style="text-align: center;"><b>Préparatifs et planification</b></p> <p>_____ Approbation du centre de ski</p> <p>_____ Révision des rapports de DT antérieurs</p> <p>_____ Liste des points ACA (<a href="http://www.acapoints.ca">www.acapoints.ca</a>)</p> <p>_____ Compte rendu du Comité organisateur</p> <p>_____ Promotion de l'événement</p> <p>_____ Liste des officiels qualifiés par fonction</p>	<p style="text-align: center;"><b>Qui a quoi? Sous quel format?</b></p> <p>_____ Identification des officiels</p> <p>_____ Entraîneurs</p> <p>_____ Coureurs</p> <p>_____ Visiteurs officiels</p>
<p style="text-align: center;"><b>DONNÉES RELATIVES À LA COURSE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>4 à 5 semaines à l'avance</b></p> <p>_____ Avis de course                              - Transmission à LA PROVINCE                              ou ACA</p> <p>_____ Enregistrement                              (quand, où, à quelle heure?)</p> <p>_____ Billets (Prix, obtention, réservation)</p> <p>_____ Hébergement, alimentation, salle de                              fartage, stationnement et services</p> <p>_____ Horaire de course</p> <p>_____ Carte des pistes (site d'entraînement)</p> <p>_____ Tirage, réunion des chefs d'équipe</p> <p>_____ Règlements locaux, règles de la course</p> <p>_____ Prix</p> <p>_____ Coordonnées des officiels de la course</p> <p>_____ Équipement</p> <p>_____ Identification du personnel</p> <p>_____ Logiciel de course à jour</p> <p>_____ Données pour les entêtes des rapports</p>	<p style="text-align: center;"><b>RÉUNION DES CHEFS D'ÉQUIPES</b></p> <p>_____ Endroit</p> <p>_____ Compte rendu</p> <p>_____ Tirage au sort</p> <p>_____ Résultat du tirage                              (Liste de départ)</p> <p style="text-align: center;"><b>DURANT et APRÈS LA COURSE</b></p> <p>_____ Liste de départ corrigée</p> <p>_____ Traitement des réclamations</p> <p>_____ Production de la liste de départ 2<sup>e</sup> manche</p> <p>_____ Résultats de course (copies, transmission)</p> <p>_____ Compte rendu des réunions</p> <p>_____ Rapport du DT</p>

### Exemple de matériel pour le secrétariat

Livre des règlements (RIS)	Crayons	Règles
Précision FIS et autres livrets	Stylo rouge et bleu	Marteau et clous
Règlements régionaux	Élastiques	Rames de papier blanc (2+)
Babillard	Chemises à dossier	Essuie-tout
Télécopieur et cartouche de rechange	Agrafeuse et agrafes	Troueuse
Ordinateur et logiciel	Étiquettes autocollantes	Livret de reçus
Imprimante et « <i>surge protector</i> »	Punaises	Calculatrice
Mémoire flash ou disquettes	Pincés à papier et trombones	
Formulaires ACA et FIS	Surligneurs (+ couleurs)	
Dossards (vérifier les #)	Taille-crayon	
Dossards supplémentaires pour le juge au départ	Rubans gommés (Scotch, mask, duck)	<b>Pour les gardiens de portes</b>
Dossard pour les ouvreurs	Babillard	- Carton de gardien de portes
Identification des officiels (brassard ou dossard)	Ciseaux	- Instructions pour gardiens de portes (notes, vidéo)
Billets de remontée	Sacs à fermoir (ZipLock)	- Tabliers des gardiens de portes
Petite caisse et monnaie	Sacs de poubelles	- Tablette à pince et plastique
Tableau et jetons pour tirage	Logos des commanditaires	



**DLS**  
**AVIS DE COURSE**  
**GS K2 Filles**

**Date:** dimanche 06 février 2005  
**Admissibilité:** Coureurs K2 Filles  
**Endroit:** Station Chantecler  
Piste 46  
**Organisation:** Club de compétition Chantecler  
**Ordre de départ:** Selon l'ordre de départ préétabli aux règlements DLS 2004-2005. (O-P-M-R-Q-N)  
**Billets de remontée coureurs:** \$13.00  
**Billets de remontée parents:** \$26.00

**HORAIRE**

**Ouverture du chalet:** 7h30  
**Ouverture de la chaise:** 8h30  
**Inspection du jury:** 8h15  
**Inspection 1er manche:** 8h30 à 9h15 fermeture en haut à 9h00  
**Réunion des entraîneurs:** 9h15 au départ  
**Départ 1er manche:** 9h30  
**Tableau d'affichage:** Endroit: Au bas de la piste #46- à l'arrivée  
**Remise de médailles:** 30 minutes après la fin de la course  
Endroit : Au bar situé dans le chalet

**COMITÉ D'ORGANISATION**

**Directeur d'épreuve:** André Charest (andre.charest@fbn.ca)  
**Arbitre:** À Déterminer  
**Délégué Technique:** À Déterminer  
**Traceur:** À Déterminer

**INFORMATIONS:**

**Nom :** Marie Armeni  
**Email :** Marie.armeni@i-nov.ca  
**Tél semaine :** 450-987-7000 x14  
**Tél fin de semaine :** 450-222-9876





## RÉUNION DES CHEFS D'ÉQUIPES

Date: \_\_\_\_\_ Heure: \_\_\_\_\_

Toutes les inscriptions des coureurs doivent être payées avant le début de la réunion

### ACCUEIL et DIRECTIVES

1- Liste des participants (SVP ASSUREZ-VOUS DE SIGNER LE FORMULAIRE DE PRÉSENCE)

2- M \_\_\_\_\_ SL \_\_\_\_\_ GS \_\_\_\_\_ SG \_\_\_\_\_ DH \_\_\_\_\_ SC \_\_\_\_\_ KK \_\_\_\_\_  
F \_\_\_\_\_ SL \_\_\_\_\_ GS \_\_\_\_\_ SG \_\_\_\_\_ DH \_\_\_\_\_ SC \_\_\_\_\_ KK \_\_\_\_\_

3- APPEL DES PARTICIPANTS PAR ÉQUIPES

4- NOMINATION DU JURY

Délégué technique \_\_\_\_\_

Directeur d'épreuve \_\_\_\_\_

Arbitre | M (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

F (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

Assistant M (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

F (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

Juge au départ (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

Juge arrivée (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

5- NOMINATION DES TRACEURS

**N.B.** Dénivellation = \_\_\_\_\_

1e Manche M (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

F (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

2e Manche M (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

F (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

6- NOMINATION DES ASSISTANTS traceurs

**N.B.** Nb portes Min/Max = \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

1e Manche M (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

F (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

2e Manche M (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

F (Jour 1) \_\_\_\_\_ (Jour 2) \_\_\_\_\_

7- OUVREURS\* Nombre : \_\_\_\_\_ Catégorie : \_\_\_\_\_

\* Membre d'un club de OPS ou ayant signé le formulaire FIS de déclaration de l'athlète

8- MISE À JOUR DES INSCRIPTIONS / RÉVISION DES COUREURS / "Snow Seed"

9- TIRAGE AU SORT (ÉLECTRONIQUE ou DOUBLE TIRAGE)

10- COMPTE RENDU DES ORGANISATEURS

11- COMMENTAIRES DU DT (demande aux entraîneurs si des compétiteurs ont des contre-indications médicales en cas de blessure)

12- COMPTE RENDU DES MEMBRES DU JURY

13- PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES

14- REMISE DES PRIX Endroit: \_\_\_\_\_ Heure \_\_\_\_\_ :

15- RÉCLAMATIONS ÉCRITES \$ \_\_\_\_\_ Dans les 15 minutes après l'affichage

16- TABLEAU OFFICIEL D'AFFICHAGE Endroit: \_\_\_\_\_

17- DISTRIBUTION DE L'HORAIRE



## ENTRY FORM FORMULAIRE D'INSCRIPTION

<b>Competition (Name/ Place)</b> <i>Manifestation (Nom/Lieu)</i>				
<b>Responsible for entry</b> <i>Responsable de l'inscription</i>		<b>Date of race</b> <i>Date de la course</i>		
<b>Club Entering</b> <i>Équipe représentée</i>	<b>Cat.</b>	J1	J2	SR
	<b>Cat.</b>	K1	K2	
		I1	I2	

<b>COMPETITORS</b> <i>COUREURS</i>	<b>F</b> <input type="checkbox"/> <b>M</b> <input type="checkbox"/>
---------------------------------------	---------------------------------------------------------------------

Code No. <i>N. de code</i>	Surname, First Name <i>Nom de famille, Prénom</i>	YOB <i>AN</i>	Category <i>Catégorie</i>	DH	SL	GS	SG

**DATE:** \_\_\_\_\_                      **By / Par.** \_\_\_\_\_

Version 2005\_R3.0



**PROGRAM FOR**  
**PROGRAMME POUR**  
**PROGRAMM FÜR**



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



## CHECKLISTE POUR SÉANCE DES CHEFS D'ÉQUIPE



ART. RIS	ORDRE DU JOUR	CONTROL			REMARQUES	
		1	2	3		
216/218	<b>1. Souhaits de bienvenue/Présentations/Appel/ Liste de présence/Ordre du jour</b>				Formulaire FIS	
603.3.7	<b>2. Approbation du procès-verbal de la dernière séance</b>				Formulaire FIS	
603.3.1	<b>3. Partie technique</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formation du jury</li> <li>• Nomination des traceurs</li> <li>• Nomination des ouvreurs</li> <li>• Classement WC et COC</li> <li>• Mise à jour des inscriptions</li> <li>• 1ère liste d'entraînement</li> <li>• Tirages au sort</li> <li>• Dossards</li> <li>• Règlement des réclamations (15')</li> <li>• Ordre de départ 2ème manche</li> <li>• Rapport de la journée par le CO</li> <li>• Rapport du DT</li> <li>• Rapport des autres membres du jury</li> <li>• Orientation préalable sur le programme prévu (beau et mauvais temps) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévisions météorologiques</li> <li>- Renseignements sur les pistes de la station</li> <li>- Reconnaissance du parcours</li> <li>- Organisation sur le parcours</li> <li>- Service sanitaire</li> <li>- Piste d'entraînement</li> </ul> </li> <li>• Propositions des chefs d'équipe</li> <li>• Programme définitif <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ouverture des remontées mécaniques</li> <li>- Réunion du jury au départ ou à l'arrivée</li> <li>- Heure et lieu de la distribution des prix</li> </ul> </li> <li>• Remise des appareils radio (Jury)</li> </ul>					
603.4						603.4.9.1
605						Listes (WC et COC)
607						Bureau FIS
217						Quota (WC/COC/FIS)
704						621.7
219/621						603.4.6/621.9
608.1						630.1.4
617.2.2						640
						621.10
210/211/230						603.4.9/608.4
216/704/804						904/1004
						603.4.6.1
						603.3.9
						803.2
225/618						603.4-10
						603.4.9.3
					603.4.8	
223/228	<b>4. Partie administrative</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accréditation des équipes, officiels, Presse, Radio, TV, etc.</li> <li>• Hébergement, repas, boissons</li> <li>• Remise et retrait des dossards</li> <li>• Communiqués/Tableau d'affichage</li> <li>• Remboursements</li> <li>• Casier au bureau des courses</li> <li>• Contrôle des vêtements de course</li> <li>• Places de parking/remontées mécaniques</li> <li>• Heures d'ouverture du bureau des courses</li> <li>• Contrôle des appareils radio (PTT)</li> <li>• Prochaine séance</li> </ul>				Règlement WC et COC	
					702.4	
	<b>5. Divers</b>					

cs/24.07.96/tcmeetd.doc

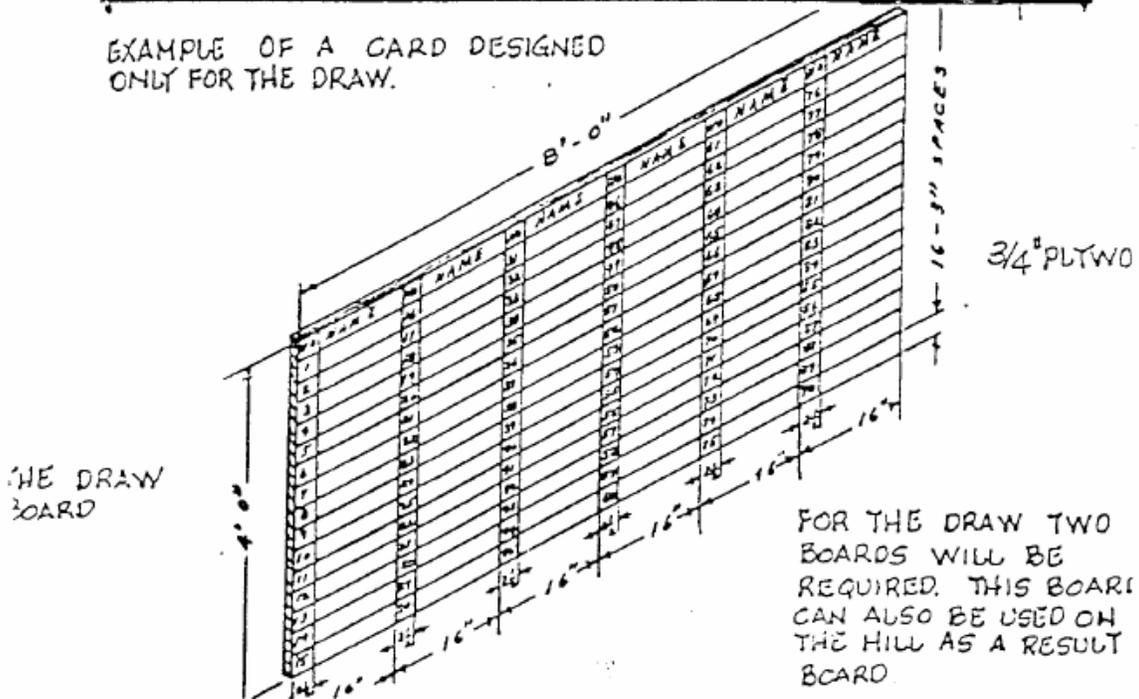
**DRAW**

COMP CARD No	CLUB/DIV/COUNTRY	POINTS	TIME
8371	M.S.S.C.	G.S.	
NAME SMITH KATHY		120.10	
		DIV.	TOT.

AN EXAMPLE OF A DRAW CARD THAT CAN ALSO BE USED ON THE RESULT BOARD ON RACE DAY.

COMP CARD No	CLUB/DIV/COUNTRY	DH	GS	SL	
8371	M.S.S.C.				FIS
NAME SMITH KATHY		87.50		30.10	N
			120.10		D

EXAMPLE OF A CARD DESIGNED ONLY FOR THE DRAW.



**BOARD USED FOR FIS POINT RACES**

## **5.5 ÉTUDE DE CAS**

### **– Secrétariat, avis de course, réunion des entraîneurs**

#### **5.5.1 Remettre une épreuve**

---

En se rendant à une rencontre avec le COC et constatant que la température est très douce, le DT est soucieux pour les 125 coureurs attendus pour les prochains jours et se demande si la piste pourra tenir convenablement. Dans la salle de réunion, il rencontre un groupe de physionomies allongées. Il y a très longtemps que ce club ait organisée une compétition et ils ont du se procurer filets, chronométrage, piquets etc. Les équipes sont logées à proximité de la station. À environ 20 minutes de route plus loin et quelques mètres plus haut, il y a une autre station disponible avec une bonne réputation en matière d'organisation de course et disposant de tout l'équipement requis.

Qu'arrive-t-il ensuite?

#### **5.5.2 Combien faut-il d'ouvriers de piste?**

---

##### Slalom géant K2, Whitehorse, YT

Conditions : piste ferme, pas de précipitation récente, -18°C, plafond haut, venteux, bref quasi idéal. Le COC a prévu trois ouvriers. Le premier ouvrier rapporte que le parcours est excellent. Le second coureur chute à 4 portes de l'arrivée et abandonne, le troisième chute à la 5<sup>e</sup> porte et abandonne également.

On interrompt la course pour savoir ce qui est advenu au 3<sup>e</sup> ouvrier. On ne le retrouve pas, l'hypothèse est qu'il a emprunté une autre piste pour descendre. On réinitialise le chronométrage et le coureur #1 prend le départ. Immédiatement, l'entraîneur du coureur #1 complète une réclamation alléguant qu'il n'y avait pas assez d'ouvriers qui aient complété le parcours. Le juge au départ demande un « Stop-Start » et le coureur #1 complète le parcours.

Comment le jury conclut-il cette réclamation et quels articles du RIS s'appliquent?

#### **5.5.3 Choix des ouvriers de piste**

---

Le club hôte a de la difficulté à trouver des ouvriers pour un slalom K2. Un skieur qui était dans le club l'an dernier se présente, il a son casque protecteur et c'est un bon skieur, mais il ne fait plus partie d'un club.

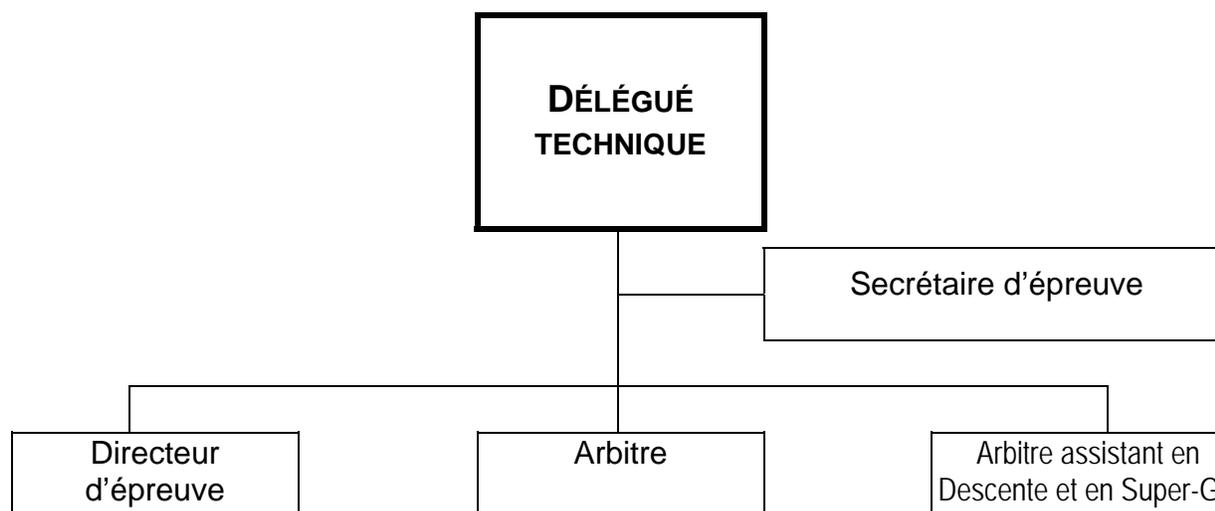
Est-ce un bon choix? Quelle règle s'applique-t-elle?

## Chapitre 6 LE JURY

### 6.1 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 organisateur. La composition du jury est la suivante :

### MEMBRES DU JURY



	Olympique Championnat du monde	Nor-Am	FIS International	Nationale	Division
<b>DÉLÉGUÉ TECHNIQUE</b>	FIS	FIS	FIS	ACA Nat.	ACA Div.
<b>DIRECTEUR D'ÉPREUVE</b>	HÔTE 3+	HÔTE 3+	HÔTE 3	HÔTE 2	HÔTE 1+
<b>ARBITRE</b>	FIS	PAR DT	PAR DT	PAR DT	PAR DT
<b>ARBITRE ASSISTANT</b>	FIS	EN DESCENTE ET SUPER-G SEULEMENT ET NOMMÉ PAR DT			

### **Membres du jury :**

**Délégué technique :** - nommé par l'Association qui sanctionne l'épreuve  
- représente l'Association qui sanctionne l'épreuve  
- est étranger à l'organisation hôte  
- est le président du jury, avec un vote prépondérant en cas d'égalité

**Arbitre :** - nommé par le délégué technique  
- doit être étranger à l'organisation hôte

**Arbitre assistant :** - Descente et Super Géant; nommé par le délégué technique  
- lors d'événements techniques au niveau Division, il s'agit d'entraîneurs moins expérimentés, en formation  
- doivent venir d'un autre club

**Directeur d'épreuve :** - nommé par l'organisation hôte

### **Membres consultatifs du jury<sup>4</sup> :**

**Juge au départ :** - nommé par l'organisation hôte

**Juge à l'arrivée :** - nommé par l'organisation hôte

## **6.2 QUALIFICATION DES MEMBRES DU JURY**

Les membres du jury doivent être des personnes compétentes et certifiées comme officiels alpins canadiens.

### **6.2.1 Certification des officiels pour les épreuves de Descente et de Super Géant**

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

---

4- Les membres consultatifs ne votent pas lors d'une prise de décision.

## 6.2.2 Certification pour les officiels de course lors d'événements techniques

---

<b>Délégué technique :</b>	Un délégué technique au minimum délégué technique de division (provincial)
<b>Arbitre :</b>	Un entraîneur avec au moins une certification de Niveau 2 entraîneur ainsi qu'une certification de Niveau 2 ou 2-C comme officiel
<b>Arbitre assistant ** :</b>	Niveau 1 ou 2 entraîneur
<b>Directeur d'épreuve :</b>	Certification Officiel alpin – Niveau 2
<b>Juges départ-arrivée :</b>	Certification Officiel alpin – Niveau 2

\*\* 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.

## 6.2.3 Courses FIS

---

<b>Directeur d'épreuve :</b>	Certification Officiel alpin – Niveau 3
<b>Juges départ-arrivée :</b>	Certification Officiel alpin – Niveau 2
<b>Arbitre et assistant :</b>	FESC niveau III et Officiel alpin – Niveau 2

## 6.2.4 Nancy-Greene et circuits régionaux

---

Toutes les courses, incluant les courses hebdomadaires, doivent être sous la responsabilité d'un officiel de Niveau 2 et de trois officiels de Niveau 1.

## 6.2.5 Courses de la Série des maîtres

---

Lors d'épreuves sanctionnées par 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.

## 6.2.6 Courses NCAA

---

<b>Délégué technique :</b>	Niveau national ou FIS
<b>Arbitre et assistant :</b>	FESC niveau II et Officiel alpin – Niveau 2
<b>Tous les autres membres du jury :</b>	Certification Officiel alpin – Niveau 1

### 6.3 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 :

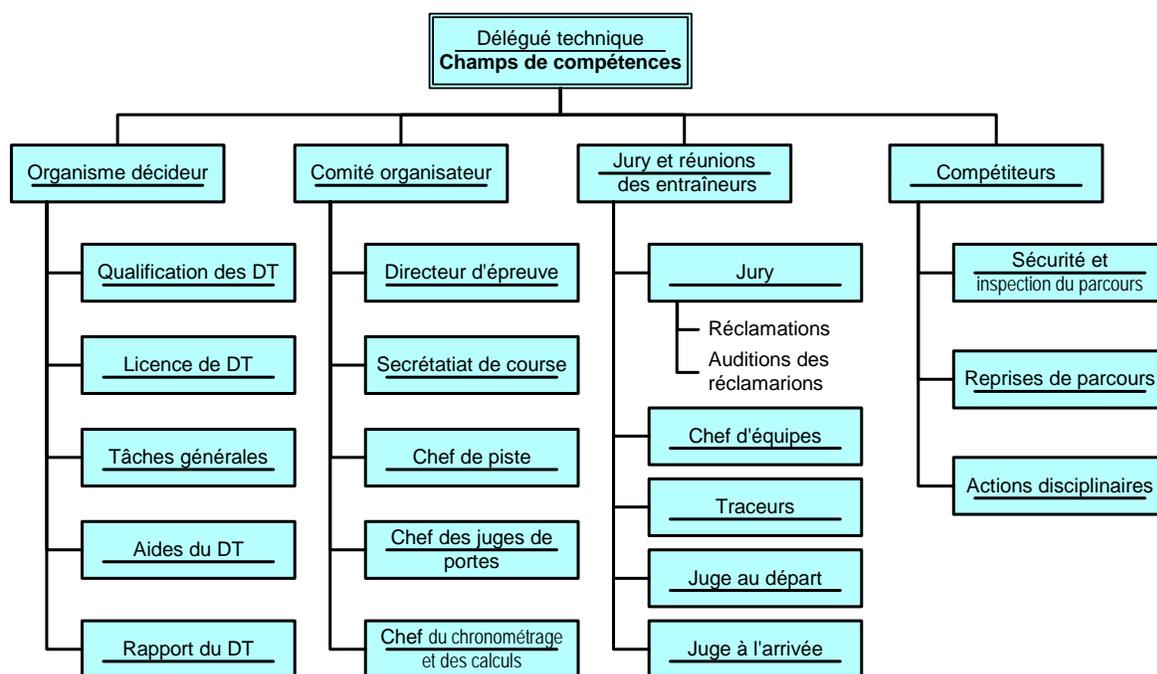
1. L'application et le respect des règlements.
2. Diriger le tirage.
3. L'inspection du parcours avant le départ de l'entraînement ou de la course et durant l'épreuve.
4. La supervision du départ et de l'arrivée.
5. Le droit d'annuler, d'interrompre ou de reporter une course, de modifier l'intervalle 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.

### 6.4 DEVOIRS ET RESPONSABILITÉS DES MEMBRES DU JURY

Les sections 601.4 et 602 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.

#### 6.4.1 Le délégué technique

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



Le rôle du délégué technique (DT) s'est modifié au fil du temps. Initialement, le DT avait un contrôle complet sur le fonctionnement d'une course. Maintenant, il est devenu un conseiller au comité de course, particulièrement durant le déroulement de l'épreuve et il a un rôle de contrôleur et de conseiller avant et après l'épreuve. Il détient un droit de veto pour tout problème de sécurité et il possède l'autorité d'annuler ou de reporter la course si nécessaire.

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

1. S'assurer que tous les règlements et toutes les directives de Alpine Canada Alpin, de la FIS et de l'OPS soient respectés.
2. Voir à ce que l'épreuve se déroule le plus harmonieusement possible.
3. Conseiller les organisateurs à l'intérieur de sa tâche.
4. Être le représentant officiel de Alpine Canada Alpin ou de la FIS.

#### **6.4.2 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.
5. 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.

#### **6.4.3 Le juge au départ**

**RIS 601.3.3**

---

Les responsabilités du juge au départ sont :

1. Veiller à ce qu'il y ait un respect des règles concernant les départs et l'ensemble de l'organisation du départ.

2. Il constate d'éventuels retards au départ et les faux départs.
3. Il doit être en mesure d'entrer à chaque instant en communication avec le Jury (voir 705.5).
4. Il signale à l'arbitre les noms des concurrents absents au départ et informe le Jury de toutes les infractions contre les règlements comme faux départ, départ tardif ou éventuelles violations des règlements concernant l'équipement
5. Il doit s'assurer qu'il y a des dossards de réserve en suffisance au départ.

#### **6.4.4 Le juge à l'arrivée**

**RIS 601.3.4**

---

Le juge à l'arrivée doit être présent à l'arrivée dès le début de la reconnaissance officielle jusqu'à la fin de l'entraînement/événement.

1. Il veille à l'observation des règles pour l'ensemble de l'organisation de l'arrivée, du passage de l'arrivée ainsi que la zone située après la ligne d'arrivée.
2. Il surveille le contrôleur à l'arrivée, le chronométrage et le service d'ordre.
3. Il doit être en mesure d'entrer à chaque instant en communication avec le Jury.
4. Il signale à l'arbitre les noms des concurrents qui n'ont pas terminé la compétition et informe le Jury de toutes les infractions contre les règlements.

#### **6.4.5 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.

## 6.5 ÉTUDE DE CAS POUR LES MEMBRES DU JURY

### 6.5.1 Exemples

Une des tâches d'un jury est prendre une décision sur les réclamations déposées. Voici donc quelques exemples à discuter.

- a) Durant l'exécution de son parcours, un coureur négocie la porte 14 mais le pivot de la porte 15 a été arraché par le coureur précédent et n'est pas replacé. Le coureur poursuit sa descente directement vers la porte 16 sans se soucier du marquage de colorant. Le gardien de porte inscrit une faute (DSQ) qui est contestée.

*La disqualification est **maintenue** puisque le coureur n'a pas passé la porte. Le coureur doit clairement montrer qu'il tente de suivre la ligne du parcours.*

Dans une situation semblable, le coureur s'arrête, quitte le parcours et demande une reprise au juge à l'arrivée. La reprise doit-elle lui être accordée?

***Oui**, le coureur est autorisé à reprendre son parcours, il a suivi la procédure prescrite.*

- b) Un coureur perd un ski lors d'un virage serré à la deuxième porte du parcours. Il récupère rapidement son ski et remonte au départ pour demander un autre départ. Sa demande est-elle valable?

*Non, le coureur est responsable de l'ajustement et du bon fonctionnement de son équipement.*

Même situation mais le déclenchement survient dès l'impulsion dans le portillon de départ.

*La **même** décision s'applique.*

- c) Un coureur arrache un piquet à l'entrée d'une chicane. Le piquet tombe dans le tracé de la chicane et obstrue le passage du skieur. Celui-ci quitte le parcours et demande une reprise. La demande est-elle valable?

***Non**, le coureur a lui-même créé la nuisance en frappant le piquet assez violemment pour l'arracher. Comme il n'y avait aucune évidence de négligence d'entretien au niveau de l'installation du piquet.*

- d) Le coureur #17 se présente 2 minutes en retard au départ en justifiant son retard par une panne de remontée. On lui accorde un départ provisoire. Doit-on valider le départ?

***Non**, sauf si le jury constate que d'autres coureurs sont également en retard pour la même raison. Le jury peut également vérifier s'il y a eu panne auprès de la station. Les coureurs sont responsables d'arriver à l'heure.*

### 6.5.2 Exercice

**À votre tour d'être membre d'un jury, comment voteriez-vous dans les situations suivantes :**

1. Vous êtes DT à un SL masculin. Les 81 compétiteurs constatent qu'ils courseront dans un beau parcours sur une piste ferme. À la première manche, le coureur #44 termine 8<sup>e</sup> et le coureur #81 termine 43<sup>e</sup>. À la 2<sup>e</sup> manche, le #44 termine 10<sup>e</sup> au temps combiné. Quand vint le tour du #81 de prendre le départ en 43<sup>e</sup> place, le dossard #44 descend le parcours à nouveau, il chute en fin de parcours, se relève et franchit la ligne d'arrivée.

Le chef du chronométrage croit voir double. Il appelle le départ et demande si le #44 a effectué une reprise. « Je crois que oui » obtient-il comme réponse. Le chef-chrono contacte le juge à l'arrivée—« Est-ce que #44 a demandé une reprise provisionnelle? – réponse—Non ». Le chef-chrono se retrouve avec 2 temps pour le #44 en 2<sup>e</sup> manche.

Le DT et le jury sont avisés de la situation. Il appert que le #44 est Jean Tremblay et que le #81 est Jacques Tremblay, le frère de Jean.

On réalise ensuite que Jacques, #81, a retiré et égaré son dossard lors du lunch. C'est ainsi qu'il a emprunté le dossard #44 de son frère pour la descente de 2<sup>e</sup> manche.

Quelles doivent être les décisions du jury pour le coureur #81 et pour le coureur #44?

2. Durant la 2<sup>e</sup> manche d'un SL, un coureur perd l'équilibre en passant sur un coin de plastique blanc. Ce coin provenait de la 8<sup>e</sup> porte précédente et avait glissé hors de vue du gardien de porte qui avait simplement remplacé un nouveau coin pour retenir le piquet. Le déséquilibre a déporté le parcours du skieur, mais ne l'a pas empêché de compléter le parcours bon pour la 7<sup>e</sup> place. Lorsqu'il informe son entraîneur de l'incident, celui-ci se rend demander une reprise au juge à l'arrivée. Lors de la reprise, le coureur obtient la 12<sup>e</sup> place.
  - a. Quelle position lui accorderez-vous?
  - b. Qu'auriez-vous fait si la reprise avait attribué la 34<sup>e</sup> position et considérant le fait que le coin avait entravé sa descente?
  - c. Avez-vous d'autres commentaires?

3. À la fin de la 2<sup>e</sup> manche d'un SL masculin, une réclamation est déposée contre une disqualification pour avoir accroché une spatule. L'entraîneur argue que son coureur a traversé à l'endroit correspondant à la verticale du piquet avec les deux pieds et les deux spatules de ses skis. De plus, il prétend que même si l'enregistrement vidéo montre clairement qu'une jambe effectue correctement le passage mais qu'il n'y a aucune évidence que le piquet n'était pas vertical lors du passage. Conséquemment, dans un cas de doute raisonnable, le coureur doit être favorisé.

Quelle est la décision du jury?

4. Le coureur #17 effectue une descente où les piquets des portes 60 à 63 tiennent difficilement en place à cause de la faible épaisseur de neige. Le juge à l'arrivée quitte son poste pour prêter main forte au travailleur de piste et au gardien de porte pour replacer les piquets.

Le #17 passe la section et le juge de porte ne note rien d'anormal tandis que le juge à l'arrivée prétend que le #17 a enfourché la porte #62. Le coureur et son entraîneur déposent une réclamation. Les autres coureurs, entraîneurs, le personnel de piste à proximité, l'annonceur et le marqueur prétendent que le coureur n'a pas enfourché la fameuse porte.

Quelle doit être la réaction du jury?

## **Chapitre 7**

# **REPRISES DE PARCOURS, DISQUALIFICATIONS, RÉCLAMATIONS, INTERRUPTION D'UNE MANCHE ET FIN DE COURSE**

Les règles présentées dans ce chapitre sont un sommaire tiré du règlement sur les compétitions internationales de ski.

<b>7.1 REPRISES DE PARCOURS</b>
---------------------------------

### **623 RÉPÉTITION DE PARCOURS**

#### **623.1 Conditions préalables**

623.1.1 Un concurrent gêné dans sa course doit, immédiatement après cet incident, s'arrêter et quitter le parcours et demander auprès d'un membre du jury l'autorisation de reprendre le départ. Cette demande pourra également être présentée par le chef d'équipe du concurrent concerné.

Le concurrent pourra ensuite rejoindre l'arrivée en longeant le bord de la piste.

623.1.2 Dans des conditions particulières (p.ex. portes manquantes ou autre insuffisances techniques), le jury peut autoriser la répétition du parcours.

#### **623.2 Causes de la gêne**

En général, il s'agit d'éléments imprévus qui occasionnent un ralentissement ou allongement de la ligne de parcours et, par conséquent, modifie le temps de descente.

623.2.1 Obstruction de la piste par du personnel de course, un spectateur, un animal ou autre obstacle.

623.2.2 Obstruction de la piste par un concurrent tombé et n'ayant pas pu dégager à temps la piste.

623.2.3 Objets sur la piste, tels que skis ou bâtons perdus par un concurrent.

623.2.4 Gêne occasionnée par l'intervention du service de secours.

623.2.5 Absence d'une porte renversée par un concurrent précédent et non remise en place en temps utile.

623.2.6 Autres incidents analogues indépendants de la volonté et de la capacité du concurrent et ayant pour suite un ralentissement effectif ou un allongement de la piste de compétition et influençant ainsi sensiblement son résultat.

623.2.7 Panne du chronométrage.

623.2.8 Interruption d'une descente par le personnel de course à l'intérieur d'une zone jaune.

### 623.3 **Validité de la répétition de parcours**

623.3.1 Au cas où il ne sera pas possible à l'arbitre ou à un autre membre du jury de questionner immédiatement le personnel de course compétent et de juger du bien-fondé de la répétition de parcours, l'arbitre ou un membre du jury pourra autoriser un second parcours provisoire afin de ne pas ralentir le déroulement de la compétition. Ce second parcours ne sera validé que s'il est confirmé à posteriori par le jury.

623.3.2 La répétition de parcours sera invalidée si on constate après coup que les conditions pour l'autorisation d'un second parcours n'étaient pas réunies.

623.3.3 Le temps enregistré lors de la répétition de parcours, autorisée provisoirement ou définitivement, sera pris en considération pour le classement, même lorsque ce temps est supérieur au temps enregistré lors du parcours entravé.

### 623.4 **Ordre de départ en cas de répétition de parcours**

623.4.1 En cas d'heure de départ fixe, et après s'être présenté au juge de départ, le concurrent pourra partir à un intervalle fixe décidé par le juge au départ.

623.4.2 En cas d'intervalles non régulier on procédera conformément aux dispositions de l'article 805.3.

## 7.2 INTERRUPTION D'UNE MANCHE OU ARRÊT DE COMPÉTITION

### 624 **Interruption d'une manche ou de l'entraînement**

Si on ne peut reprendre une manche interrompue le même jour, il faut considérer que la course est terminée.

### 625 **Arrêt de compétition**

625.1 Par le jury

- Lorsque les concurrents sont manifestement influencés par des phénomènes extérieurs perturbants.
- Lorsque surviennent des conditions inégales ou lorsque le déroulement régulier de la compétition n'est plus garanti.

**Note :** Les règles énoncées dans le RIS tiennent compte de l'importance de l'infraction et englobe toutes les personnes associées à l'événement qu'il s'agisse d'un coureur, d'un entraîneur, d'un officiel ou qui que ce soit sur le site des compétitions. Les règles prévoient les avertissements, les reports de départs, les disqualifications, les amendes et les suspensions.

### 7.3 INTERDICTION DE DÉPART

#### **627 Interdiction de départ**

Il est interdit à un concurrent de prendre le départ à une compétition figurant au calendrier international de ski particulièrement lorsque :

- 627.1 il porte des noms ou symboles obscènes sur ses vêtements et équipement de compétition (art. 206.4) ou s'il se comporte de manière antisportive dans le secteur du départ (art. 205.5, 223.1.1),
- 627.2 Son équipement (art.222) et les marques commerciales sur son équipement (art.207) ne correspondent pas aux prescriptions respectives,
- 627.3 Il se soustrait à un examen médical ordonné par la FIS (art.221.2),
- 627.4 Il s'entraîne sur une piste fermée (art.614.1.4),
- 627.5 Il ne participe pas au moins à un entraînement chronométré d'une épreuve de descente (art.704.8.3),
- 627.6 Il ne porte pas de casque de protection correspondant aux spécifications concernant l'équipement (art.606.4), ou si ses skis ne comportent pas de stoppeurs (art.606.3),
- 627.7 il est disqualifié (DSQ) ou non partant (DNS) ou abandon (DNF) lors de la première manche
- 627.8 Infractions aux articles 627.1-627.7

Lorsqu'un concurrent a effectivement pris le départ à une compétition et que le jury constate une infraction à ces règles, une sanction doit être prononcée.

### 7.4 INFRACTIONS

#### **628 Infractions**

Une infraction est reconnue par le jury particulièrement lorsqu'un concurrent :

- 628.1 ne respecte pas les règles concernant la publicité sur les vêtements de compétition (art. 207.1),
- 628.2 modifie illicitement le dossard (art. 606.1),
- 628.3 n'emmène pas son dossard ou ne le porte pas selon les règles en vigueur (art. 704.6, 804.1, 904, 1004.1),

- 628.4 passe dans les portes durant la reconnaissance ou s'il effectue des virages parallèles aux portes du tracé (art. 904),
- 628.5 Ne se présente pas à temps au départ ou commet un faux départ (art. 613.6, 613.7, 805.3.1, 805.4, 1106.3),
- 628.6 ne respecte pas les règles de départ ou s'il s'élanche autrement que prescrit (art. 613.3),
- 628.7 demande indûment une répétition de parcours (art. 623.3.2),
- 628.8 continue sa course après avoir manqué une porte (art. 614.2.2),
- 628.9 ne passe pas correctement la ligne d'arrivée (art. 615.3),
- 628.10 enlève ses skis avant la ligne rouge (art. 206.5),
- 628.11 ne quitte pas la sortie officielle avec l'ensemble de l'équipement utilisé pendant la compétition (art. 615.1.7),
- 628.12 emmène ses skis à des cérémonies officielles les (art. 206.6),
- 628.13 reçoit de l'aide extérieure pendant une compétition (art. 661.3).

## 7.5 DISQUALIFICATIONS

### **629 Disqualifications**

Un concurrent est disqualifié particulièrement lorsque :

- 629.1 Il participe à une compétition sous de fausses déclarations,
- 629.2 Il met fautivement en danger la sécurité de personnes ou de biens,
- 629.3 Il ne passe pas correctement une porte (art.661.4) ou ne prend pas le départ dans les laps de temps définis par art. 613.7.

## 7.6 SANCTIONS

### **223 Sanctions**

#### **223.3 Les peines**

- 223.3.1 Toute personne coupable d'un délit peut être soumise aux peines suivantes :
  - l'avertissement (écrit ou verbal)
  - le retrait de l'accréditation
  - le refus d'accréditation
  - l'amende.
- 223.3.2 Tout concurrent participant peut-être soumis aux peines suivantes :
  - la disqualification,
  - la rétrogradation dans l'ordre de départ,
  - la reprise des prix et primes par l'organisateur,

- la suspension aux manifestations de la FIS.

## 7.7 RÉCLAMATIONS

### 640 Réclamations

- 640.1 Un jury peut seulement accepter une réclamation si elle est basée sur preuve physique
- 640.2 Un jury peut seulement réévaluer sa décision précédente si de nouvelles preuves en rapport à l'opinion originale sont apportées
- 640.3 Toutes décisions du jury sont finales, à l'exception des réclamations apportées en vertu des paragraphes 641 ou des plaintes présentées en vertu du paragraphe 647.1

### 641 Types de réclamations

- 641.1 Contre la qualification de concurrents ou contre leur équipement de compétition,
- 641.2 contre la piste ou son état,
- 641.3 contre un concurrent ou le personnel de course pendant la compétition,
- 641.4 contre les disqualifications,
- 641.5 contre le chronométrage,
- 641.6 contre les instructions du Jury.

### 642 Lieu de dépôt

Les différentes réclamations sont à déposer comme suit :

- 642.1 Les réclamations ayant trait aux articles 641.1 à 641.5 et 641.7 au lieu indiqué sur le tableau d'affichage officiel ou signalé lors d'une réunion des chefs d'équipes.

### 643 Délais de dépôt

- 643.1 Contre la qualification d'un concurrent : avant le tirage au sort.
- 643.2 Contre la piste ou son état : au plus tard 60 minutes avant le début de la compétition.
- 643.3 Contre un concurrent ou son équipement de compétition ou contre le personnel de course pour comportement irrégulier durant la compétition : dans un délai de 15 minutes après le passage de l'arrivée du dernier concurrent.
- 643.4 Contre les disqualifications : dans un délai de 15 minutes après l'affichage des disqualifications.
- 643.5 Contre le chronométrage : dans un délai de 15 minutes après l'affichage des résultats officiels.

643.6 Contre toutes instructions du Jury : immédiatement, cependant au plus tard après expiration du délai de dépôt prévu à l'art. 643.4.



**REPORT BY THE REFEREE**  
*PROCES VERBAL DU JUGE ARBITRE*  
**PROTOKOLL DES SCHIEDSRICHTERS**



**Competition / Manifestation / Veranstaltung** L  M

**Discipline / Discipline / Disziplin** **Date / Date / Datum**

**The following competitors have been disqualified according to ICR:**  
*Les coureurs suivants ont été disqualifiés selon le RIS:*  
 Die folgenden Wettkämpfer wurden im Sinne der IWO disqualifiziert:

No. No. Nr.	Name - Surname <i>Nom - Prénom</i> Name - Vorname	Nat <i>Nat</i> Nat	No. of gates <i>No. de portes</i> Tor Nr.	Gate judge <i>Juge de porte</i> Torrichter	Notes <i>Notes</i> Bemerkung

Did not start (No.) <i>Pas au départ (No.)</i> Nicht am Start (Nr.)											

Did not finish (No.) <i>Pas à l'arrivée (No.)</i> Nicht im Ziel (Nr.)											

Time published <i>Heure d'affichage</i> Anschlagzeit	Deadline <i>Délai</i> Ablauf	Date <i>Date</i> Datum	The Referee <i>Le juge arbitre</i> Der Schiedsrichter

cs/24.07.96/reporref.doc



**PROTESTS  
RÉCLAMATIONS  
PROTESTE**



<b>Competition / Manifestation / Veranstaltung</b>		L      M
<b>Discipline / Discipline / Disziplin</b>		<b>Date / Date / Datum</b>
<b>Reasons for protest Mots de la réclamation Gründe des Protestes</b>		<b>ICR References Références RIS Bezugsquellen IWO</b>
<b>Name of protester Auteur de la réclamation Verfasser des Protestes</b>	<b>Team Equipe Mannschaft</b>	
<b>Function Fonction Funktion</b>		
<b>Date and time of submission Date et heure du dépôt Datum und Zeit der Zustellung</b>	<b>Payment of deposit Versement de la caution Einzahlung des Betrages</b>	
<b>Protest and deposit received by Réclamation et caution reçues par Protest und Betrag hinterlegt bei</b>	<b>Function Fonction Funktion</b>	
<b>Date Date Datum</b>	<b>Signature of protester Signature de l'auteur de la réclamation Unterschrift des Protestverfassers</b>	



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



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

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

## 7.8 ÉTUDES DE CAS

### 1. Cascades

Durant le Critérium K2, le COC apprend que des coureurs ont été aperçus sautant en bas des télésièges.

En tant que DE, que faites-vous ? En tant que DT que faites-vous ?

### 2. Reprise – Drapeau jaune

Un coureur subit un déséquilibre mais poursuit tout de même sa descente. Le coureur suivant chute et on utilise les drapeaux jaunes. Au même moment, le premier coureur quitte le parcours et s'arrête aux côtés de son entraîneur. L'entraîneur l'envoie immédiatement demander une reprise prétextant qu'il avait reçu un drapeau jaune. Le coureur obtient une reprise provisoire qu'il exécuta avec une performance suffisante pour décrocher une place aux Championnats canadiens.

Durant ce temps, les autres entraîneurs témoins de la manœuvre dénoncent et affirment que le coureur s'était arrêté non pas à cause du drapeau mais parce qu'il avait lui-même de la difficulté. Ils prétendent qu'ils ont entendu l'entraîneur convaincre le coureur qui disait ne pas avoir vu de drapeau.

Le jury se réunit et révise les détails et visionne l'enregistrement de l'événement. Le DT écoute l'entraîneur du coureur qui affirmait que son coureur avait reçu un drapeau et avait pu reprendre. Le DT téléphone au coureur, déjà rendu à sa chambre d'hôtel, pour entendre sa version. Le coureur affirme qu'il a reçu un drapeau et c'est pourquoi il a demandé une reprise. Le jury revoit la vidéo.

Le préposé au drapeau jaune a répondu à l'appel au moment où le coureur passait dans la zone du drapeau jaune. Il s'avança en agitant les bras au coureur. Dans sa hâte le préposé ne prit pas le temps de prendre le drapeau et l'agiter. Durant l'entrevue, le coureur a pourtant prétendu qu'il s'était arrêté en voyant le drapeau jaune agité. Les discussions se poursuivent.

Doit-on accorder la reprise conditionnelle? Quel article du RIS s'applique dans ce cas?

### 3. Reprise – Quand est-ce terminé ?

À la fin de la 1<sup>ère</sup> manche d'un SL de 2 manches, le juge à l'arrivée confirme le passage du #85 dernier coureur à la ligne d'arrivée. Les juges de portes se préparent à quitter leur poste pour la pause du lunch entre les 2 manches. La traverse pour le public est ouverte et les préposés de la piste retirent les premiers piquets.

Soudain sur la fréquence du jury, le juge au départ annonce que le coureur #63 demande une reprise. Son entraîneur prétend qu'un préposé de piste a commis une obstruction qui a forcé le #63 à quitter le parcours et que des témoins peuvent appuyer ses dires. Le coureur #63 n'a pas rapporté l'incident à aucun officiel, mais l'entraîneur insiste que même si son coureur n'a pas suivi la règle, il mérite tout de même une reprise.

Quelle est la décision du jury? Quel article du RIS s'applique dans ce cas?

#### 4. Gestes du coureur – Décision du jury

En 2<sup>e</sup> manche d'un SL, le coureur qui avait remporté la première manche enfourche de manière évidente la porte #7. Emporté par son élan, il conserve naturellement la ligne de course jusqu'à la porte suivante et, ensuite, effectue le reste du parcours.

Supposons les 3 scénarios suivants :

- a. Le coureur a simplement suivi le parcours sans toucher aucun piquet.
- b. Le coureur complète le parcours comme pour montrer comment il aurait pu gagner cette course s'il n'avait pas commis cette erreur.
- c. Le coureur poursuit en chargeant à chaque piquet de sorte qu'il faille faire un arrêt de 10 minutes pour remettre le parcours en état.

Question 1 : Que doit faire le jury ?

Dans un cas semblable, le jury transmet un rapport complet au Comité de discipline lui demandant d'appliquer les recours appropriés.

Dans un autre cas, le jury avise le coureur qu'il sera suspendu et que le Comité de discipline déterminera la durée de la suspension.

Un autre jury avise le coureur qu'il est suspendu pour toutes les compétitions pour les deux prochaines semaines.

Question 2 : Parmi les décisions présentées, quelles sont celles qui sont adéquate ou inappropriées ? Expliquez pourquoi.

#### 5. Reprise provisoire

Le jury se réunit pour discuter de la reprise provisoire accordée au dossard #7 dont le départ est prévu à 13:31. Le début de la 2<sup>e</sup> manche ayant été annoncé la veille et qui est toujours annoncé à 12:45. Les ouvreurs ont pris leur départ à l'heure prévue et le dossard #7 est prévu être le 1<sup>er</sup> coureur en piste. L'excitation est à son comble, on entend les conseils et les cris des entraîneurs et des athlètes qui se préparent pour une manche enlevante où la pénalité s'annonce bonne et où chacun espère décrocher une place parmi les membres de l'équipe. À 10 secondes de l'heure prévue, le #7 est toujours absent au départ. Soudain, il approche du portillon, en s'avançant il prend le départ dans l'intervalle permise. Le juge au départ note une disqualification (DSQ) pour faux départ (en mouvement) sans avoir pris le temps de planter ses pôles. L'assistant-arbitre, le candidat-DT et le DT ont été témoins des faits. Le candidat-DT demande une reprise à cause de la confusion au départ et aussi parce qu'il considère que le coureur a pris le départ après la limite de 3 secondes.

Quelle doit être la réaction du jury ? – Commentez la réaction du candidat-DT.

#### 6. Réclamation ?

Au cours d'un GS, plusieurs coureurs ont arraché le piquet intérieur de la porte #43 à quatre portes de l'arrivée. Le gardien de porte a fait de son mieux pour replanter le piquet. Durant la descente du dossard #20, classé en bonne position à la fin de la 1<sup>ère</sup> manche et avec espoir d'obtention d'une médaille, le coureur atteignant déjà la porte 40 à la fin du dernier faux-plateau avant la dernière portion pentue du parcours. Constatant qu'il ne pourrait pas remettre le piquet en place à temps, le juge de portes place la pointe du

piquet en position et retient la tige en se plaçant le plus loin possible compte tenu de la longueur du piquet et de son bras.

Le #20 se pointe à la fin du plat en vue de l'arrivée à une vitesse supérieure des coureurs précédents ; de fait, il semblait un peu hors contrôle. Il a presque chuté en négociant difficilement la porte 40. Dès lors, il avait quitté la ligne du parcours au point d'être quasi obligé de s'arrêter pour passer correctement la porte 41. Le #20 quitta alors du parcours et se dirigea vers l'aire d'arrivée. À ce moment, l'entraîneur du #20 s'approche du DT qui se tenait au côté du juge à l'arrivée à proximité de la ligne pour demander une reprise pour l'obstruction du juge de porte à la porte #41. Sa demande est rejetée par les 2 officiels qui ont clairement vu toute la scène de l'incident et qui affirment que, à leur avis, le #20 avait perdu le contrôle de sa descente bien avant la porte 40 et qu'il serait inscrit comme abandon (DNF).

Avant la fin de la manche, le président du club du coureur se présente au secrétariat de course et dépose une caution pour une réclamation contre la décision du jury de ne pas accorder une reprise et demande à ce que le jury se réunisse rapidement pour qu'une reprise puisse avoir lieu.

Maintenant, qu'arrive-t-il ?

## **7. Reprise en Nor-Am (1)**

Nous sommes à un Super G féminin du circuit Nor-Am. La coureuse #36 prend le départ, enfourche la première porte et quitte le parcours. Un préposé de la piste retire le ski qui était demeuré entre les 2 piquets et replace la porte et le fanion.

Le juge au départ retient la coureuse #37. La piste est libre et la #37 prend position. Peu après, le juge au départ remarque une coureuse qui pleure dans l'abri de départ, c'est la #36. Elle s'approche du juge et lui demande : « C'est seulement la première porte, pourrais-je, svp, avoir une reprise ? » Le juge lui demande si son entraîneur est dans les parages. « Non, il est descendu plus bas en bordure de la piste. » Le juge au départ refuse la demande de reprise. La coureuse qui en était à sa 4<sup>e</sup> année sur le circuit FIS demande alors si la décision aurait été différente en présence de son entraîneur au départ.

Qu'est-ce qui cloche dans ce récit ?

## **8. Reprise en Nor-Am (2)**

Nous sommes à une DH Nor-Am où la participation est de 50 femmes et 96 hommes. Les conditions sont idéales. Il est 13:48 et le coureur 96 est au portillon de départ en préparation pour la dernière descente de la journée. 96 s'élance et avant qu'il ait atteint la 1<sup>ère</sup> porte, un « Stop-Start » est annoncé. Il est trop tard pour retenir 96, on doit lui présenter un drapeau jaune.

Quelle est la décision du jury ? Quels articles du RIS sont applicables ?

## 9. Reprise de parcours, circuit junior Mars

Le dossard #27 s'élance au départ d'un Super G féminin, perd un ski et tombe dans un amoncellement de neige. La coureuse demande une reprise qui est refusée par le juge au départ. Le dossard #36 s'élance à son tour avec tant de force que son bâton gauche se brise dans l'aire de départ, coincé sous les tapis d'appui la faisant pivoter hors du tracé. Son entraîneur, au côté du juge au départ, est témoin de la scène. Ni la coureuse, ni son entraîneur n'ont demandé une reprise.

Qu'est-ce qui cloche dans cette description?

## 10. Premier répondant

Au cours d'un SL K1, un fillette chute et prend du temps avant de se relever. Soudain, un parent-spectateur s'amène en ski, il relève la fille la soulève et descend la pente en ski.

Question 1 : Vous êtes DT et vous êtes témoin de la scène.

- Que faites-vous ?

Question 2 : Vous êtes DE et vous êtes témoin de la scène.

- Que faites-vous ?
- Quelles règles s'appliquent en de telles circonstances ?

## NOTES

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## Chapitre 8

# LES PARCOURS

### 8.1 DESCRIPTION DES DIVERS PARCOURS

Les divers types de courses en ski alpin sont brièvement décrits ci-dessous et les données techniques particulières sont énumérées à la page suivante.

#### **Descente (700)**

L'épreuve de descente est la plus longue des épreuves de ski alpin. Le dénivelé varie de 500 à 1100 mètres (junior 700m) et le temps du vainqueur devrait être approximativement de 2 minutes. Les obstacles naturels et les particularités de la montagne doivent être utilisés pour donner à la course son caractère particulier. Les portes ne servent qu'à diriger le skieur loin des zones dangereuses. Il n'y a pas de figures techniques et les portes sont larges et ouvertes dans la ligne de pente. La descente est une épreuve au cours de laquelle le coureur doit démontrer d'excellentes techniques de ski, de l'agilité, une concentration ininterrompue, de l'endurance et une excellente condition physique tout comme beaucoup de courage. Il y a trois journées d'entraînement avant la compétition elle-même dont au moins une des deux dernières doit être chronométrée.

#### **Slalom (800)**

Le parcours de slalom est le plus court de toutes les épreuves alpines avec un dénivelé variant de 140 à 220 mètres. La piste peut varier en largeur, mais elle doit être unie et l'inclinaison de la pente doit être de 33% à 45%. Exceptionnellement, 52%, mais seulement pour une courte partie de la dénivellation. La course doit habituellement être en ligne de pente avec une combinaison de portes ouvertes et fermées. Les portes sont étroites et rapprochées l'une de l'autre. Pour les courses FIS et les courses pour enfants, l'utilisation de portes à piquet unique est permise. Il y a des figures obligatoires lors d'une épreuve de slalom incluant des doubles verticales et des chicanes. L'épreuve de slalom permet au coureur d'allier une vitesse maximale avec une grande variété de techniques de ski incluant les changements de directions avec des rayons divers.

#### **Slalom géant (900)**

Le slalom géant est une course modérément longue sur un dénivelé de 250 à 450 mètres, et la largeur de la piste doit être d'environ 40 mètres. On doit exploiter au maximum un terrain ondulé, plutôt que de tracer des figures techniques, même si celles-ci peuvent être utilisées dans des droits sans intérêt. Dans un slalom géant, l'emphase doit être mise sur l'utilisation de la largeur de la piste avec des portes ouvertes. Le nombre de portes doit correspondre à 11% à 15% (enfants, 13~15%) du dénivelé et la largeur des portes est de 6 à 8 mètres espacées l'une de l'autre d'au moins 10 mètres. Le slalom géant doit présenter une variété de grands, de moyens et de petits virages permettant au coureur de choisir sa propre ligne entre les portes. La vitesse est élevée mais n'est jamais égale à la haute vitesse de la descente.

## **Super-G (1000)**

Le nom de super-G est un diminutif pour slalom super géant indiquant véritablement que le parcours est à la fois plus long et plus rapide que le slalom géant régulier. Les vitesses peuvent être identiques à celles de la descente dans les lignes droites du parcours. Les portes sont utilisées pour créer un parcours avec des exigences de virages plus importantes qu'en descente, exigeant une plus grande attention quant à l'habileté technique de ski que lors d'un événement de descente pure. Les épreuves de super-G sont souvent tenues sur un parcours damé pour la descente mais avec un départ plus bas. Une descente d'entraînement peut être requise avant la compétition si le jury considère que les compétiteurs ne sont pas suffisamment familiers avec la piste compte tenu que la sécurité doit toujours primer.

## **Super combiné (1100)**

Le Super combiné (SC) est une épreuve FIS où on effectue une course de DH ou SG où on ajoute une manche de SL la même journée si possible. L'ordre de départ de la manche de SL est déterminé par l'ordre inverse des résultats de la course de vitesse qui a précédé. Les règles du RIS s'appliquent.

## **Combiné enfant – *Kinder Kombi***

Ce type d'épreuve non FIS est une épreuve pour K1 comprenant 2 types d'épreuves : SL avec des mini-piquets et des portes de GS ou une combinaison de Super G et GS sur un même parcours. Le tracé veut mettre à l'essai l'agilité et l'adaptation des enfants aux changements de rythme et de rayon des virages, tout en étant conçu pour que les transitions soient progressives entre les différentes sections. L'agencement du tracé passera du SL au GS, utilisant des chicanes de SL et des rayons de GS ou des virages arrondis de GS augmentant de rayon jusqu'à des virages de SG, et si le terrain le permet, des sections où le coureur sera en position groupée (*tuck*). Tout le terrain de la piste devrait être utilisé et tracé aussi souvent que possible en ligne de pente. Il n'est pas recommandé d'utiliser des chicanes de SL verticales.

## 8.2 RÈGLEMENTS POUR LES COURSES FIS ET POUR LES COURSES PROVINCIALES et RÉGIONALES

Un résumé des diverses exigences pour chacune des épreuves se retrouve à la page 8-5 (ou page 114 du RIS). Il s'agit des exigences pour des courses de niveau FIS. Les épreuves de niveau National ou de niveau Division se déroulent parfois avec des exigences moindres quant aux dénivellations et quant au nombre de portes.

### 8.2.1 Résumé des exigences selon la catégorie d'épreuve

Configuration			FIS			National		
			Dénivellation	#min de virages*	#max de virages*	Dénivellation	#min de virages*	#max de virages*
Descente (DH)	Femmes		450-800 m			400-500m /1 manche		
	Hommes		450-1100 m			350-500m /2 manches		
	Enfants		400-500 m					
Super G (SG)	Femmes		350-600 m	FIS-7% COC-6%	10% déniv.	K1= 250-350 m	8% déniv.	10% déniv.
	Hommes		500-650 m	FIS-7% COC-6%	10% déniv.	K2= 250-400 m	8% déniv.	10% déniv.
	ENL		350-500 m	8% déniv.	10% déniv.			
<p>Note : Les dimensions des parcours de DH et SG doivent être vérifiées (mesurées).            Note (*) : <i>Seules les portes exigeant un changement de direction sont considérées dans le décompte</i></p>								
Slalom géant (GS)	Femmes		250-400 m	11% déniv.	15% déniv.	K1 = 250m max.	13% déniv.	15% déniv.
	Hommes		250-450 m	11% déniv.	15% déniv.	K2 = 300m max. (250m si 2 manches)	13% déniv.	15% déniv.
	Enfants		200-250 m	13% déniv.	15% déniv.			
<p>Note (*) : <i>Seules les portes exigeant un changement de direction sont considérées dans le décompte</i></p>								
Slalom (SL)	Femmes		120-200 m	45	65 +3	K1 = 120m max.	32	40
	Hommes		140-200 m	55	75 +3	K2 = 160m max.	38	50
	Enfants		80-140 m	32	50			
<p>En SL (Provinciales et régionales)            le parcours doit inclure des portes ouvertes et des portes fermées dont 1 à 3 chicanes triples (<i>flush</i>) et 3 doubles verticales (<i>pin</i>) et peut également inclure de 1 à 3 traverses.            En FIS – par exception pour une dénivellation de 120m ou moins, 45 portes</p>								
Combiné enfant (KK)	K1		250m MAX	Min 30	Sans max.			
<p>Note (*) : <i>Seules les portes exigeant un changement de direction sont considérées dans le décompte</i></p>								

## RÈGLEMENTS POUR LES COURSES FIS

		Descente		Super géant		Slalom géant		Slalom	
		Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Dénivelé OWG/WSC, WC Mètres	Min	800 (750) *	450	400	400	300	300	180	140 (120)*
	Max	1100	800 *	650	600	450	400	220	220
Dénivelé Nor-Am Mètres	Min	550	450	400	350	250	250	140 (120)*	120
	Max	1100	800	650	600	450	400	220	200
Dénivelé FIS Mètres	Min	450	450	400	350	250	250	140 (120)*	120
	Max	1100	800	650	600	450	400	220	200
Largeur de la piste	Min	Une largeur minimale de 40 mètres est requise.						Si 2 parcours sont tracés, 40 mètres	
Largeur des portes	Min	8 mètres		Ouverte	Fermée	4 mètres		4 mètres	
	Max	Sans limite		6 mètres	8 mètres	8 mètres		6 mètres	
Distance entre les portes	Min	Sans limite		25 mètres (15mètres)*		10 mètres		0,75 mètre dans les combinaisons verticales Pas moins de 6m dans un enchaînement de portes ouverte-fermée Traverse de 12m 13 mètres K1-K2 = 12 mètres avec traverse de 18m	
	Max	Sans limite		Sans limite		Sans limite			
Nombre de chg de direction	Min	Sans limite		35	30	11 % du dénivelé		30% ±3	30% ±3
	Max	Sans limite		(32)***		15 % de la dénivellation		35% ±3	35% ±3
Fanions		75cm(L) x 100cm(H)		75cm x 50cm		75cm x 50cm		Triangle optionnel	
Couleur des fanions		Rouge brillant ou Orange fluorescent		Rouges et bleus en alternance					
Aire d'arrivée		Largeur minimale : 15 mètres				Largeur minimale : 10 mètres			
Piquets		Piquets rigides – Diam : Min 20mm – Max 32mm Portes flexibles (voir art. 680.2.1.2)						Portes flexibles (voir art. 680.2.1.1)	
Portillon de départ		Pour tous les types de courses : poteaux 4" x 4", 50cm (H) X 60cm (L)							
Signal de départ		*10 sec., (...), 5, 4, 3, 2, 1, Partez!						*Prêt ! Partez!	
Intervalles de départ	Max	Décision du jury (1-30)* 60 sec (31+)		Décision du jury (1-30)* 60 sec (31+)		Décision du jury (1-30)* 60 sec (31+)		Voir art. 805.1	
	Min	40 sec		40 sec		30 sec			
FIS, NorAm, JO & W/C		100 sec WC-F* 120 sec WC-M*							
Ouvreurs de piste		Un nombre minimal de trois ouvreurs est requis (art. 607 RIS)							
Desc. d'entraînement		3		1 (ou ski libre sur la piste de compétition)		Aucune		Aucune	
Casque requis		Oui		Oui		OUI		OUI	
Facteur F		1320		1060		880		600	
Valeur maximale		310		250		200		145	
Homologation		Tous les 5 ans				Tous les 10 ans			
Notes spéciales		Penser sécurité d'abord		Au maximum 2 sauts				Min. 1 et max. 3 chicanes de 3-4 portes et min. 3 doubles verticales	

Le SL doit avoir des portes ouvertes et fermées dont 1 à 3 chicanes et au moins 3 doubles verticales et de 1 à 3 traverses.

\* Exception

\*\*\* Exception pour SG selon Article 1001.1.1 : 450m comporte un minimum de 32 portes

NOTE : SL, GS & SG, seules les portes exigeant un virage sont considérées.

## **8.2.2 Compétitions internationales alpines pour enfants**

---

L'article 608 du RIS a été ajouté en 2008. Les règles dictent les limites d'âge, les types d'épreuves dont le slalom, le slalom géant, le super-G, les courses en parallèle et le combiné-enfant et les règles d'équipement. Ces règles sont également utilisées pour les épreuves du calendrier national.

Voici un aperçu de ces règles :

- 608.7.1 Les compétitions pour enfants peuvent se disputer dans les disciplines suivantes: Slalom, Slalom Géant, Super-G, Slalom Parallèle et Combiné. Des épreuves par équipes sont également possibles.
- 608.7.2 Pour tous les cas non réglementés par les articles RIS 608, le RIS alpin sera appliqué.
- 608.8.1 L'équipement de compétition des enfants est réglementé par les Spécifications FIS pour l'équipement de compétition.
- 608.8.2 Les enfants ont l'obligation de porter un casque de protection conforme aux Spécifications FIS pour l'équipement de compétition.

### **608.12 Kombi (combiné-enfant)**

Le Kombi est une compétition reconnue sur plan international. Elle consiste en un mélange de virages standard et de portes. Ce type de compétition vise à développer les compétences requises dans cette catégorie d'âge. Les changements de rythme, de rayons et de configurations tendent à améliorer le sens tactique de l'enfant. Le classement peut se faire par addition de 2 manches ou séparément. Le CO définit à l'avance le mode choisi.

#### **8.2.2.1 Kombi SL / GS**

---

Épreuve axée sur les habilités techniques où le traçage est fait au moyen de minipiquets, de portes de SL et de GS, voire de marquages colorés au sol.

- Les skis de SL sont recommandés;
- La piste doit être une piste de GS pour enfants dont la dénivellation est comprise entre 140 et 200 mètres;
- Les trois types de piquets sont utilisés et le parcours doit comprendre un minimum de 30 virages. Cinq sections de parcours sont recommandées;
- La couleur des portes doit être en alternance rouge et bleu.

#### **8.2.2.2 Kombi GS / SG**

---

Épreuve axée sur la vitesse où le traçage est fait au moyen de portes de GS et de SG, voire de marquages colorés au sol.

- Les skis de GS sont recommandés;
- La piste doit être une piste de GS pour enfants;
- Le nombre de virage doit être entre 10% et 12% de la dénivellation. Cinq sections de parcours sont recommandées;
- La couleur des portes doit être en alternance rouge et bleu.

608.12.7 Les règles du RIS pour le Slalom et le Slalom Géant sont appliquées, à l'exception des règles modifiées à l'art. 608.

608.12.9 Contrôle des portes – Un nombre suffisant de juges de portes doit être prévu. Pour la partie mini-piquets, il est recommandé de disposer d'un juge de portes

toutes les 2 portes. Il est également recommandé de teinter en bleu l'intérieur des portes afin de mieux définir la ligne à skier

## 8.3 PRÉPARATION D'UN PARCOURS

### 8.3.1 Aperçu

Évidemment, la préparation de la piste fait partie essentielle à la préparation de la course. Nous n'insisterons jamais trop sur l'importance de la planification exigée par la compétition.

Même s'il est impossible de couvrir tous les aspects de tous les problèmes dans tous les secteurs de toutes les régions, nous nous efforcerons ici de traiter des aspects majeurs du parcours et de la préparation de la piste. La source de l'information est énumérée à la fin de ce chapitre. En partageant cette information avec tous les officiels, nous voulons établir une base commune à laquelle s'ajouteront ultérieurement d'autres informations. Ce chapitre est comme tous les autres; il n'est jamais complet, il s'agit tout simplement d'une autre étape dans l'acquisition de nos connaissances comme officiels. C'est dans le rehaussement progressif de nos connaissances qu'il est possible d'apprendre et de réaliser des événements beaucoup plus sécuritaires, respectueux des règles et équitables pour tous.

Au cours des dix dernières années, il y a eu des progrès immenses qui ont été réalisés dans l'art (peut-être que le mot science serait plus exact) de la préparation des pistes. Cette progression a cependant résulté en des surfaces de neige qui contribuent à une vitesse de course beaucoup plus grande. Également, un meilleur équipement pour les coureurs, ainsi que des vêtements de compétition de qualité, ont contribué à augmenter la vitesse tel qu'on le voit maintenant lors des compétitions.

Sur un parcours bien préparé, avec une inclinaison légèrement supérieure à 33 % (20°), un glissement à une vitesse de plus de 90 à 100 km/h nécessite une distance d'arrêt de 80 à 100 mètres. Cette valeur a été mesurée lors de plusieurs épreuves de Coupe du monde et de Coupe d'Europe et évaluée à l'aide de films vidéo. Si la chute entraîne des culbutes, la distance d'arrêt est réduite par l'augmentation de la friction causée par l'impact avec la neige survenant à plusieurs reprises durant la chute.

Les règlements FIS exigent que la largeur d'un parcours de descente soit d'au moins 40 mètres. Dans une chute en glissade, la distance d'arrêt peut atteindre de 80 à 100 mètres. Il existe donc un écart de 50 à 70 mètres entre la distance nécessaire à un coureur pour s'arrêter et la distance disponible sur le parcours. Cet exemple illustre que lorsqu'un coureur tombe, nous avons toujours un problème. C'est pourquoi il est essentiel d'avoir un système de la protection et des installations qui fassent dévier le coureur afin de le protéger. Nous ne voulons pas qu'un compétiteur vienne en contact avec des objets fixes. D'autre part, si le système de protection provoque une décélération trop rapide du compétiteur (l'arrête trop rapidement) les dommages à sa personne peuvent être aussi graves qu'en l'absence de protection.

L'installation des systèmes de protection doit donc permettre d'arrêter la chute d'un coureur de façon sécuritaire. L'énergie cinétique doit être absorbée – la décélération doit être contrôlée. Des filets bien construits et installés adéquatement vont fournir une zone de décélération avec un effet rebond minimal. Dans presque tous les cas le filet va également amener un certain changement de direction. Des « *Willy bags* » absorbent une quantité phénoménale d'énergie mais vont provoquer un changement de direction assez aléatoire. En utilisant des filets, des clôtures, des *Willy bags* ou d'autres types de matériel, on vise à absorber de l'énergie.

Pour absorber l'énergie, il faut éviter les filets trop tendus, les coussins d'air ou les clôtures rigides. Tous ces dispositifs entraîneront des rebonds sans absorber de quantité importante d'énergie. Ainsi si le premier impact ne blesse pas le coureur, le rebond pourra être néfaste!

### **8.3.2 La préparation**

---

Le choix de la piste est décidé en fonction de la montagne où se tient l'événement. Ce n'est pas en fonction des officiels de course. Selon le niveau de l'épreuve, on s'assure que la piste est homologuée et qu'elle respecte les standards requis pour le niveau de compétition qu'on prévoit y tenir.

En collaboration avec le directeur d'épreuve<sup>5</sup> ou le chef de piste, les employés de la montagne vont procéder à la préparation physique du parcours et de la surface de neige à l'aide de leur équipement, qu'il s'agisse du matériel pour fabriquer de la neige, la déplacer ou de procéder au damage.

Indépendamment de qui fait le travail, il est nécessaire que le directeur d'épreuve, le chef de piste et le délégué technique travaillent étroitement avec le personnel de la montagne. Le délégué technique et les officiels doivent être en mesure de guider, selon les besoins, *tout en respectant l'expertise et l'habileté de ceux qui préparent la piste et qui connaissent bien leur environnement.* Le délégué technique demeure toujours responsable de juger de la qualité du travail accompli et des conditions de la piste.

Le travail peut débuter dès l'ouverture de la saison de ski et se poursuivre durant tout l'hiver. Parfois il y a peu de travail de finition à réaliser pour préparer la piste en vue de la compétition. Ceci peut inclure l'utilisation de la machinerie pour créer une rampe de départ s'il n'y a pas de rampe permanente.

Compte tenu que la préparation des pistes se fait presque exclusivement avec de la machinerie très polyvalente et efficiente, les officiels de course devraient apprendre ce qui peut être réalisé ou non sur la montagne. Une communication adéquate avec le gérant de la montagne, ainsi qu'avec le ou les opérateurs de machinerie est vitale pour s'assurer que le travail est effectué adéquatement et dans les délais prescrits.

---

5 Pour les événements d'importance, le délégué technique ou les responsables de la FIS peuvent être également consulté.

Parmi l'équipement disponible, la surfaceuse est l'outil le plus utilisé. La surfaceuse, grâce à des lames ou des chaînes tournant à une haute vitesse, peut retirer l'air de la neige molle et la compacter afin de créer une surface de neige uniforme. La même machine peut briser des surfaces glacées et laisser une surface de neige lisse. Lorsqu'elle est utilisée avec un épandeur, la surfaceuse peut également servir à mélanger des produits chimiques avec la neige qui est damée avant de lui permettre de durcir. Ceci permet également de geler une neige molle et mouillée telle qu'on en rencontre souvent au printemps.

Il faut également prendre des précautions dans certaines conditions de neige. Une croûte dure au-dessus d'une neige poudreuse ou granuleuse peut également être transformée en un mélange inutilisable si non travaillée la nuit précédente afin de lui permettre de prendre au cours de la nuit. Aucun produit chimique ne peut corriger ce problème. Il faudra malheureusement enlever toute cette neige pour atteindre un niveau où la neige sera utilisable pour tenir une course. À certains endroits, des produits chimiques sont épandus dès le début de la saison afin d'être mélangés lorsque la piste est damée, afin de fournir une base solide, très dure, pour n'importe quel événement précoce telle une épreuve de descente ou de super géant. Selon la région et les conditions habituelles de la neige, des produits chimiques tels le 0-0-30 (neige sèche en altitude) ou le 0-0-45/50 (neige plus humide à moyenne altitude) peuvent être employés.

Le nombre croissant de machines à fabriquer de la neige permet de préparer plus aisément les pistes, surtout pour les épreuves en début de saison. La fabrication de neige permet de bien dessiner une piste et, dans plusieurs cas, permet d'améliorer les mesures de sécurité en fabriquant de la neige quand et où elle est nécessaire.

### **8.3.3 Techniques de préparation de la neige**

---

Afin de préparer de la neige froide et sèche, un damage répété peut être nécessaire. Il est utile de skier sur cette neige le plus possible avant la compétition. Un damage final, juste avant la course aplanira la piste adéquatement.

De l'eau peut être utilisée dans des conditions très sèches. Cependant, la quantité d'eau requise est tellement grande que cette technique s'emploie seulement là où des conduites utilisées pour la fabrication de neige sont disponibles. En utilisant ces sources d'eau, la surface de neige peut être mouillée puis travaillée avec la surfaceuse.

Dans les conditions où la neige est extrêmement froide et sèche, de l'eau mélangée avec de l'urée peut être utilisée Comme ciment à neige pour de petites surfaces. Dans de telles conditions, le mélange du produit chimique avec l'eau est plus efficace que lorsque le produit chimique est utilisé seul.

Pour des températures moyennes, avec un mélange de neige naturelle et de neige fabriquée, la réponse avec le tallage est très bonne. La meilleure préparation à long terme est d'associer le tallage et le ski sur la piste. Lorsque possible, cette méthode est celle qui réussit le mieux. S'il est possible, le tallage doit être fait au moment où la

température est la plus douce. Ceci permet à la neige de bien se solidifier au cours de la nuit.

La neige mouillée, telle que retrouvée au printemps à la suite de températures douces, peut être damée avec une surfaceuse. S'il y a de l'eau à la surface, l'épandage de divers fertilisants peut produire une surface dure.

Il y a plusieurs produits chimiques, tels le carbonate d'ammonium, qui vont durcir une neige mouillée pour plusieurs jours s'ils sont répandus sur la neige puis fraisés sur plusieurs pouces. Si de fines particules de chlorure de calcium sont épandues sur cette surface, le carbonate d'ammonium absorbera l'eau de pluie sur plusieurs pouces. On doit respecter certaines précautions lorsqu'on utilise des produits chimiques. Le chlorure de calcium, le sel minéral et d'autres produits chimiques sont très durs pour l'environnement, pour la machinerie et pour à peu près tout. Il est à noter qu'ils ne sont pas autorisés dans certaines stations de ski. Il faut toujours s'informer auprès du gérant de la station avant d'utiliser un produit chimique, quel qu'il soit.

En utilisant une surfaceuse à haute vitesse en en se déplaçant lentement, on peut obtenir les meilleurs résultats pour mélanger deux types de neige. Cependant, le travail manuel, en utilisant des râtaux et des pelles, peut être nécessaire dans certaines conditions difficiles ou pour de petites sections.

Une surface glacée, croûtée, peut être brisée et aplanie en utilisant la dameuse. Dans certains cas, ceci peut être fait uniquement le matin de l'événement, surtout lorsqu'il y a eu une pluie verglaçante durant la nuit, avec évidemment traçage après le passage de la machinerie. La texture peut être modifiée afin de neutraliser les effets de la pluie verglaçante en utilisant des râtaux.

Rappelez-vous que l'expérience est le meilleur professeur. N'oubliez pas également que chaque centre de ski et chaque région ont des conditions différentes. Il en résulte qu'ils ont souvent développé leurs propres techniques en matière d'enneigement. Un officiel avisé interrogera et consultera les gens locaux en ce qui concerne les conditions de neige et les meilleures méthodes pour préparer la meilleure surface de course dans les conditions qui prévalent.

## 8.4 SÉCURITÉ ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ

Les épreuves de vitesse (descente et super-G) sont habituellement les deux événements qui nous viennent d'abord à l'esprit lorsqu'on mentionne des mesures de sécurité. Aujourd'hui lorsqu'on considère les vitesses atteintes en slalom géant, et maintenant souvent en slalom également, il est important de reconnaître que les considérations portant sur la sécurité sont également nécessaires lors d'événements techniques.

Tout d'abord, regardons les objectifs des dispositifs de sécurité. Le premier principe est d'empêcher le compétiteur d'entrer en contact avec tout ce qui peut être dur ou fixé

solidement (un objet impossible à déplacer) : les arbres, les hydrants, les poteaux à la ligne d'arrivée, les plates-formes de télévision et les spectateurs sont des objets qu'on souhaite isoler des coureurs afin d'éviter d'éventuels impacts.

Il est possible soit d'éloigner le coureur des objets fixes en utilisant des systèmes de filets ou nous pouvons matelasser les objets en utilisant des Willy bags. Une autre possibilité consiste à empêcher sa progression et en même temps le dévier loin du danger. Une partie de cet exercice est réalisée par le traceur, qui doit toujours éloigner les coureurs de tels obstacles.

### **8.4.1 Clôtures**

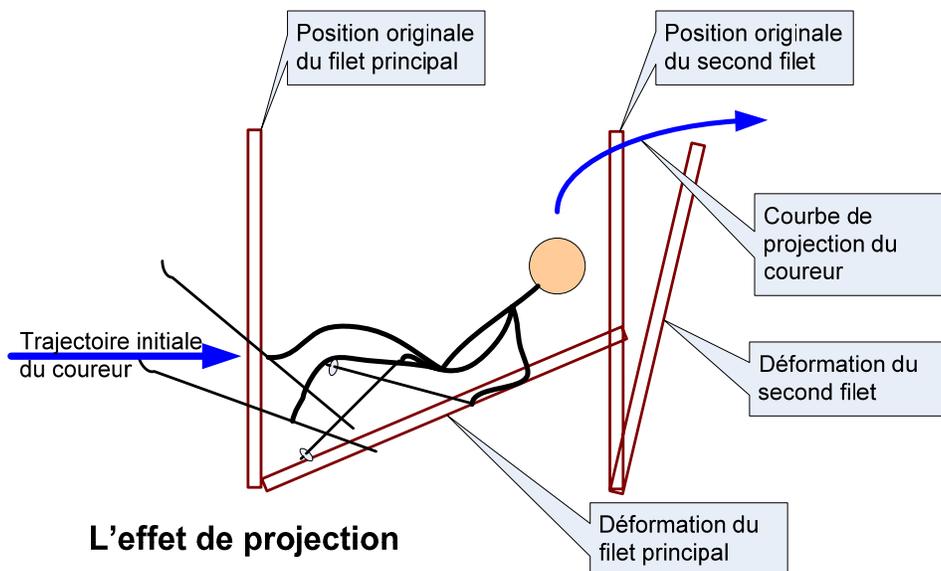
---

La méthode la plus pratique pour décélérer un coureur en chute sur la piste est de mettre en place des clôtures. Une clôture solide, bien conçue, ralentira la chute du coureur avant qu'il atteigne les obstacles. Les filets ne sont pas des barrières, il s'agit de déviations. Elles ne doivent pas servir à ralentir puis stopper le coureur en chute.

La clôture de base est fabriquée avec des filets de nylon monté sur des tubes de polycarbonate. Ces filets sont d'une hauteur de 2 mètres fixés adéquatement sur les tubes.

L'utilisation d'une double rangée de clôture est fréquente lorsqu'il est nécessaire d'arrêter un coureur et qu'il est prévu que le coureur se déplace à une grande vitesse lorsque l'impact survient. Ces deux rangées doivent être installées à au moins 2 mètres l'une de l'autre pour prévenir un effet de rampe de lancement. Ceci signifie que si le coureur frappe la première clôture et la repousse, vous ne voulez surtout pas que cette première clôture lui serve de rampe pour passer par dessus la deuxième clôture, ce qui aurait pour effet d'envoyer le coureur dans le décor.

Les clôtures de type C sont utilisées pour contrôler les spectateurs et la circulation. Ces clôtures ne sont pas installées dans les zones potentielles de chutes des skieurs.

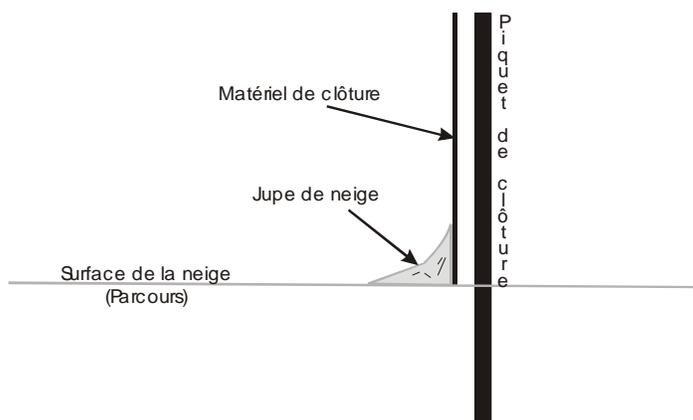


#### 8.4.2 Les filets de type A

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.

**Dans les zones de chute, toutes les clôtures doivent être enfouies à la base d'une profondeur d'environ 30cm afin d'agir comme couverture à la jupe, de façon à prévenir le passage du coureur sous la clôture.**



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.

### **8.4.3 Système de filets de type B**

---

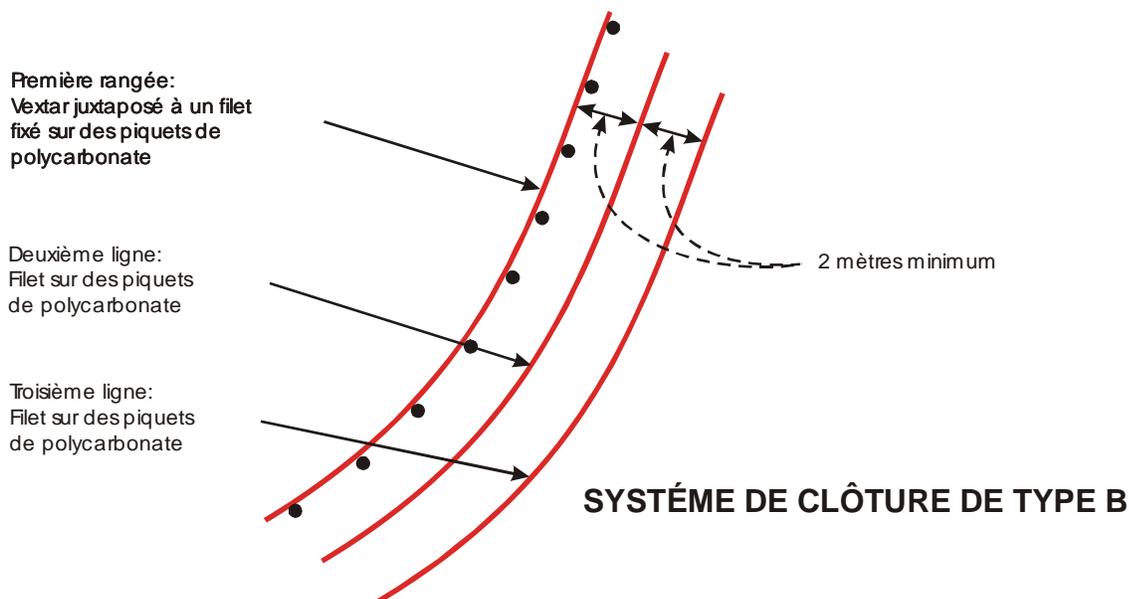
Le système de filets-B est un système autoportant qui est utilisé aux endroits où il n'y a pas de filets-A mais où la vitesse et les risques de chute sont réels. Selon la situation, il y a possibilité d'utiliser une ou plusieurs (2~4) rangées de filets-B.

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 nécessite un entretien. 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.

## 8.4.4 Protection des obstacles

---

### 8.4.4.1 Willy bags

---

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.

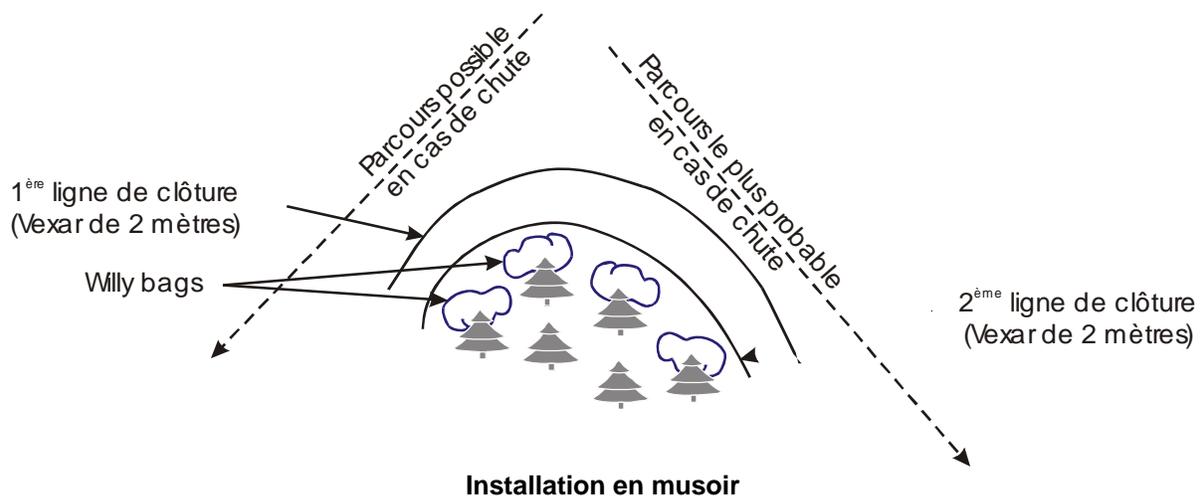
Une nouvelle technique est maintenant utilisée pour utiliser facilement les *Willy bags*. On installe une poulie à environ 3 mètres (10 pi.) au dessus du niveau moyen de neige à cet endroit et on y place une corde de polyéthylène. Les deux extrémités de la corde sont fixées au *Willy bag* à hauteur humaine. 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.

#### **8.4.4.2 Protection multiple (MUSOIR)**

Dans certains cas il peut être sage de mettre en place une clôture en avant des *Willy bags*, et particulièrement aux endroits où il y a possibilité qu'un coureur passe d'un côté ou de l'autre de l'obstacle lors d'une chute. Dans la plupart des cas, il est préférable que le système de clôture soit doublé, avec une distance minimale de deux mètres entre chaque rangée. Avec les améliorations récentes apportées aux systèmes de filets-B, l'installation d'un tel musoir s'avère une protection adéquate.



#### **ATTENTION - Les rayons ultra-violets agissent !**

Presque tous les matériaux utilisés dans les *Willy bags*, les filets et plusieurs autres clôtures sont susceptibles de s'affaiblir sous l'effet des rayons ultra-violets (soleil). Les matériaux en nylon, en polyvinyle et autres vont se détériorer après exposition au soleil. Le temps d'exposition nécessaire va varier d'un produit à l'autre. Il n'est pas nécessairement facile de constater cet affaiblissement, c'est pourquoi tous ces matériaux et équipements doivent être vérifiés complètement et avec beaucoup d'attention à chaque fois qu'ils doivent être utilisés.

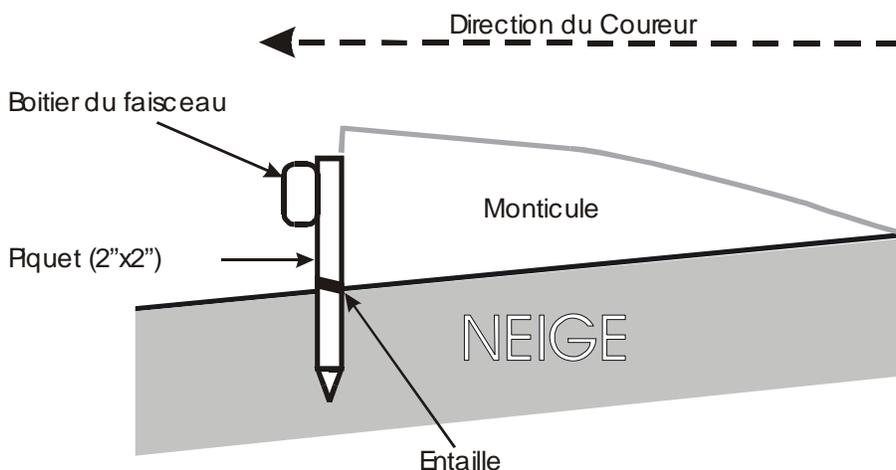
#### **8.4.4.3 Autres obstacles**

Chaque parcours comprend des obstacles créés par l'homme qui doivent également être protégés. Notamment, il faut prendre des mesures appropriées pour protéger le système de chronométrage, qu'il s'agisse de l'équipement pour fournir des temps intermédiaires ou les cellules photoélectriques à la ligne d'arrivée.

La première règle à suivre est d'installer l'équipement de chronométrage loin de la ligne que les coureurs vont suivre ou qu'ils pourraient suivre dans l'éventualité d'une chute. Dans les épreuves de Coupe du monde, le matériel est habituellement installé à l'extérieur des clôtures de sécurité et de contrôle de foule, un orifice de petite dimension étant fait dans la clôture afin de permettre au faisceau de passer sans obstruction.

De plus, les poteaux supportant les appareils de chronométrage sont :

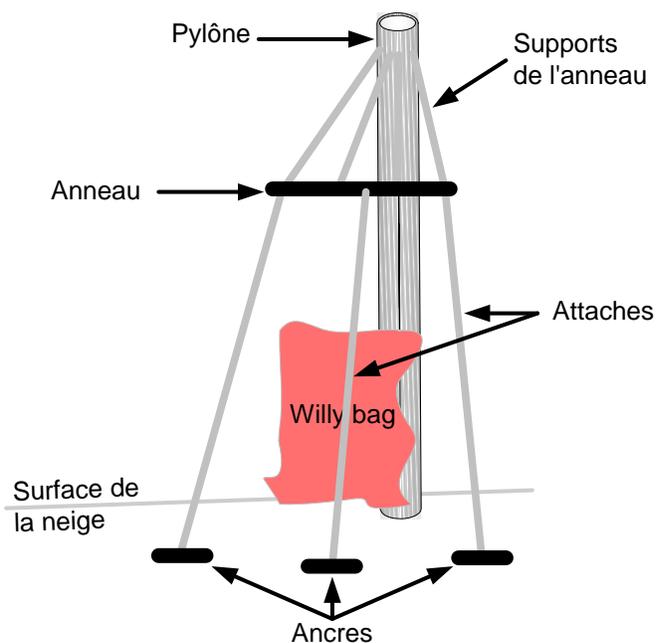
1. Taillés à la hauteur nécessaire sans dépassement;
2. Coupés au niveau de la surface de la neige d'environ la moitié du côté de la montagne afin qu'en cas d'impact le piquet se brise;
3. Des monticules de neige sont construits en amont des piquets afin que le skieur frappe la neige plutôt que le piquet. Ces monticules sont taillés en pente afin d'agir comme une bosse qui va faire glisser le skieur facilement sur ses skis ou en chute (glissade).



## Filets pour les pylônes

Les pylônes de remontée mécanique et les autres installations tels les pylônes pour la télévision ou les estrades nécessitent une protection. De tels obstacles peuvent être protégés en utilisant du filet-B installé de façon spécifique ou encore en utilisant du filet conçu spécifiquement pour ce type d'obstacle.

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.

## 8.5 L'AIRE DE DÉPART

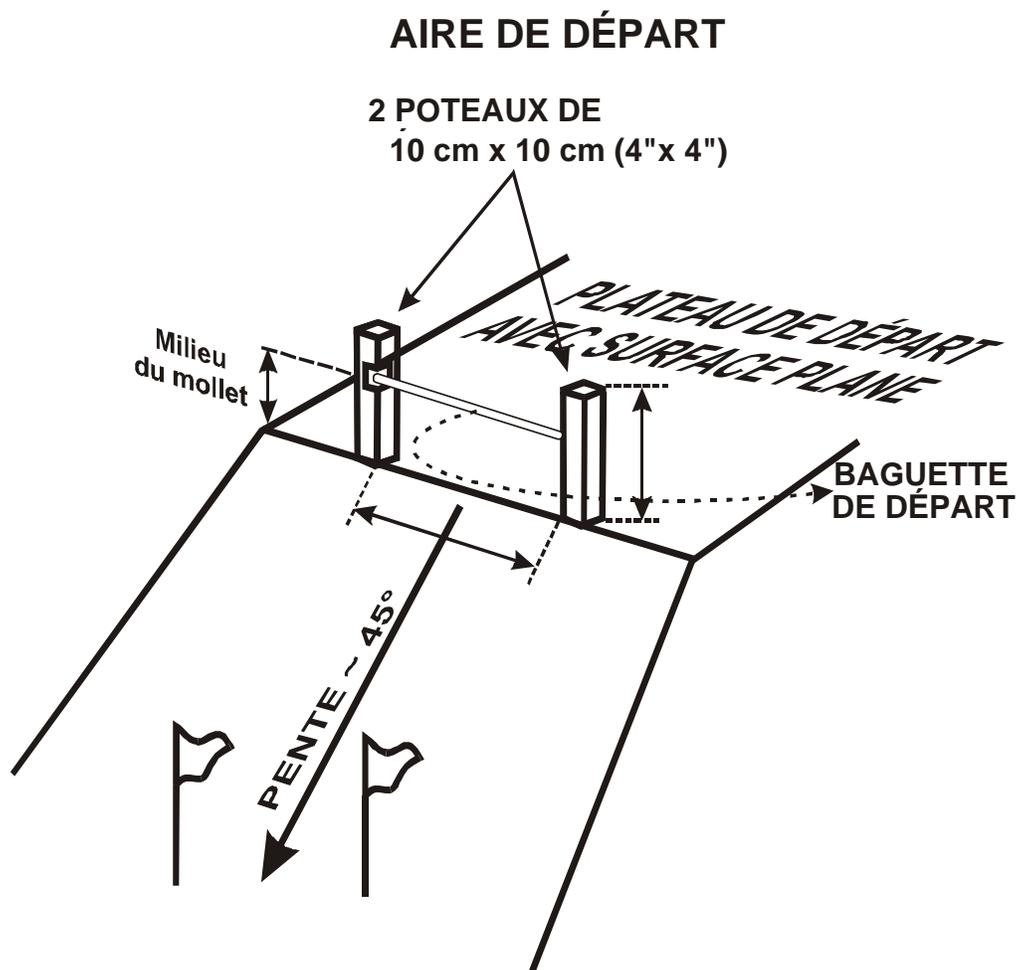
### 8.5.1 La rampe de départ et le portillon

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 séparée 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.



### 8.5.2 Entrée et sortie des travailleurs de la 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

## 8.6. 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.

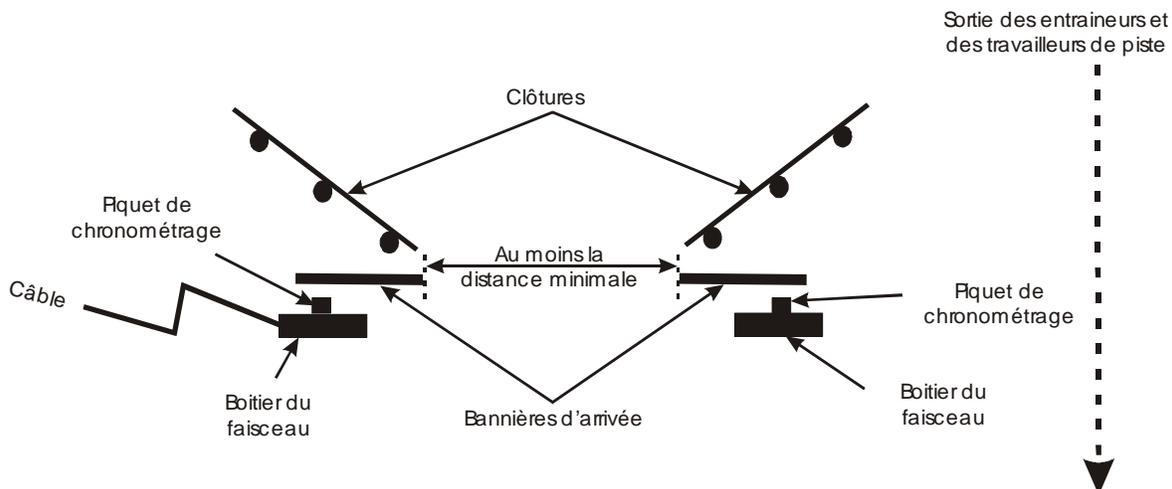
Le terrain doit être plat. Cependant, il serait même préférable qu'il y ait une légère pente ascendante. Toute l'aire d'arrivée doit être clôturée; parfois il est nécessaire d'ajouter de la clôture additionnelle pour protéger les compétiteurs épuisés à l'arrivée. Ces clôtures sont d'excellents sites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

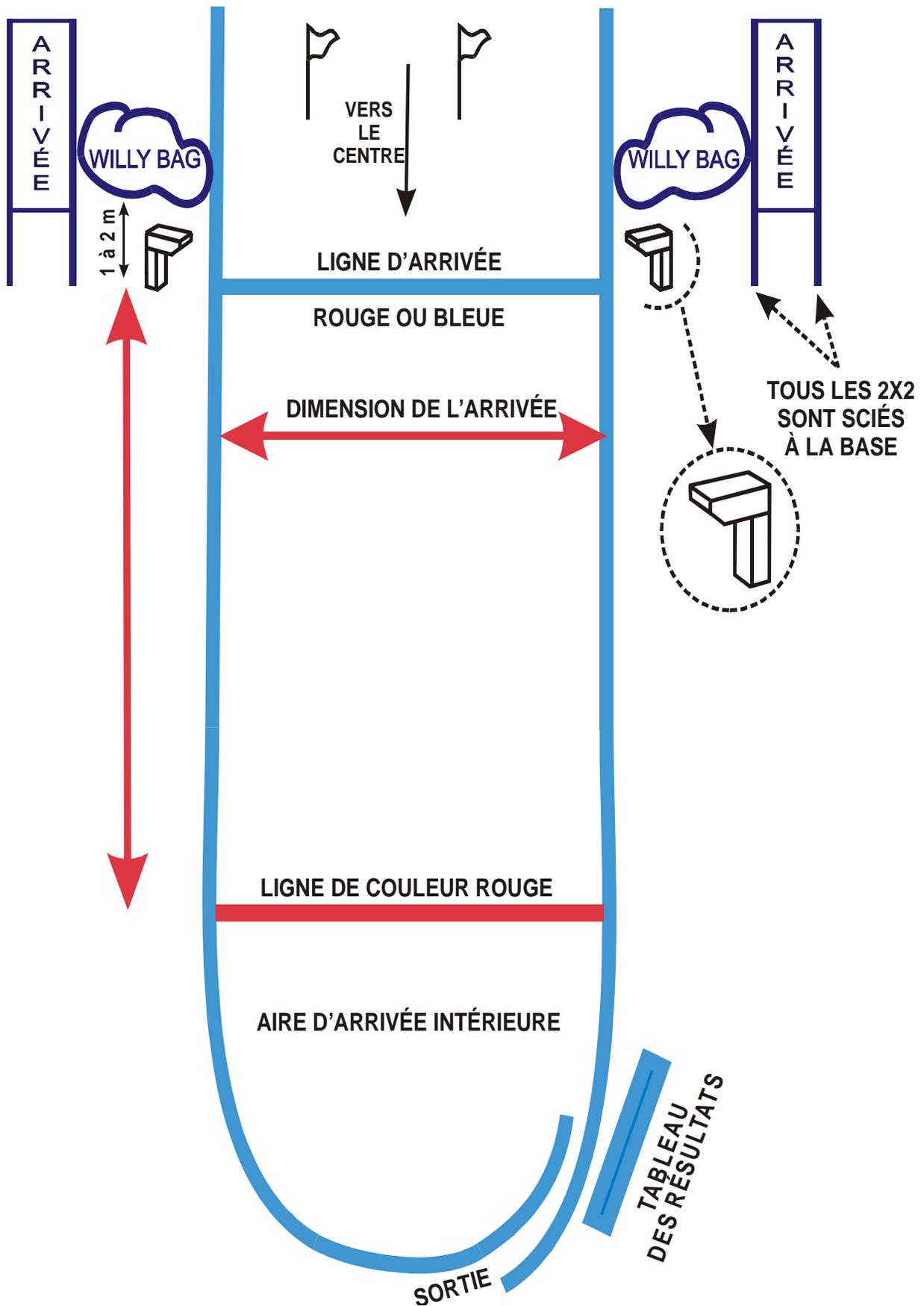
À la ligne d'arrivée, les piquets supportant l'équipement de chronométrage doivent être protégés tel qu'expliqué précédemment, en plus d'y ajouter des clôtures installées à un angle tel que la chute de coureur soit déviée. On devrait y ajouter de plus des *Willy bags*. Également, on doit installer les piquets le plus loin possibles 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.

La page suivante montre un diagramme détaillé de l'aire d'arrivée.



## 8.7 TRAÇAGE

Selon les règles en usage, les parcours sont habituellement tracés par des entraîneurs. Tout traceur doit placer le parcours en considérant à la fois la sécurité générale des coureurs et l'état général de la piste selon sa préparation et les dispositifs de sécurité déjà en place. En tout temps, le traceur doit être préoccupé par le contrôle de la vitesse. Souvent, 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.

### 8.7.1 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.

### 8.7.2 LE JOUR DE L'ÉPREUVE – « 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.

### **8.7.3 Le démantèlement**

À la fin de l'épreuve, lorsque tous 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 *Willy bags* 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 *Willy bags* 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 remis 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.

## **8.8 INSPECTION DU PARCOURS**

L'inspection du parcours est probablement l'un des aspects qui entraîne le plus de mécontentes et de rancunes entre les officiels, les concurrents et les entraîneurs. La faute peut tout aussi bien reposer sur un ou l'autre de ces groupes.

Il est clairement injuste et déloyal pour un concurrent ou une équipe d'obtenir un avantage déterminant sur leurs concurrents en contournant les règlements (ou lorsque l'ensemble des équipes décident de ne pas respecter les règlements comme cela s'est déjà produit) et/ou en s'esquivant des officiels, dont l'intérêt est de voir au respect des procédures d'inspection afin que l'épreuve se déroule équitablement.

Les coureurs et les entraîneurs sont invités à étudier avec attention les règlements définissant ce qu'est une inspection de parcours légale, même si les officiels et le jury peuvent mettre en place d'autres politiques en fonction de conditions particulières; ils peuvent faire respecter à la lettre les règles déjà établies.

### **Pour tous les événements :**

#### **614.1.4** Fermeture et modification des pistes

Dès le début du traçage d'une épreuve, la piste est considérée comme fermée. Sur une piste fermée, personne, à part le jury, n'est autorisé à modifier des portes, des banderoles, du marquage, ainsi que la structure de la piste (sauts, compressions, etc.).

Il est interdit aux concurrents de se trouver sur la piste de compétition fermée en dehors des heures autorisées par le jury.

### **614.3. Inspection**

#### **614.3.1** *Inspection d u jury*

Le jour de la course, le jury inspecte la piste et doit ensuite confirmer le programme pour la journée. Les chefs d'équipes peuvent accompagner le jury.

#### **614.3.2** *Reconnaissance par les concurrents*

Après inspection du jury et après que celui-ci en ait donné l'autorisation, la reconnaissance de la piste par les concurrents s'effectue normalement du haut en bas de la piste. La piste doit être prête pour la compétition dès le début de la reconnaissance et les concurrents ne devront pas être dérangés pendant celle-ci par des personnels d'entretien ou de préparation. Les concurrents sont autorisés à inspecter le tracé définitif skis aux pieds à côté de la ligne de course à vitesse réduite, ou bien en dérapage le long de la ligne de course. Il n'est pas permis de skier sur le tracé ou d'effectuer des courbes parallèlement à la ligne de course, même en dehors des portes. Les concurrents doivent être porteurs de leurs dossards. Ils doivent respecter les portions de piste ou de tracé fermés par des filets, cordelettes ou tous autres moyens physiques d'obstruction du passage. À la fin du temps imparti pour l'inspection, les concurrents doivent sortir de la piste de compétition. Ils ne sont pas autorisés à inspecter le tracé autrement que skis aux pieds.

#### **614.3.3** *Décisions du jury*

Le jury de compétition décide et inscrit dans le programme distribué lors de la réunion des chefs d'équipes, l'heure et la durée de l'inspection par les concurrents. Si nécessaire, (en raison de conditions atmosphériques particulières), le jury peut décider d'un mode d'inspection spécifique.

### **628 Infractions**

Une infraction est reconnue par le Jury en particulier lorsqu'un concurrent :

#### **628.4** passe dans les portes durant la reconnaissance ou s'il effectue des virages parallèles aux portes du tracé (art. 904), ou ne respecte pas les règles de reconnaissance du tracé (614.3).

## Règles spécifiques pour chaque épreuve :

---

### Kombi :

- 608.12.5 Reconnaissance Kombi  
Une seule reconnaissance avec un temps donné est recommandée. Le concept prévoit de tester la capacité d'adaptation des concurrents à une reconnaissance normale.

### Descente :

- 703.2.3 Avant le début du premier entraînement officiel, les concurrents procéderont à une reconnaissance de la piste de compétition

### Slalom :

- Voir RIS art. 614.3.
- 804 Slalom à piquet simple  
toutes les règles du RIS s'appliquent à l'exception de ce qui suit :
- 804.1 Le slalom à piquet simple est autorisé seulement pour les courses internationales de niveau FIS (voir art. 201.3.4, 201.3.5 et 201.3.6).
- 804.2 Le tracé de slalom à piquet simple ne comporte pas de piquet extérieur à l'exception des première et dernière portes, des traverses et des figures (chicanes, verticales).
- 804.3 En l'absence de piquet extérieur, les deux pieds et les deux spatules doivent passer du même côté du pivot en suivant la ligne normale du tracé. La ligne normale d'un tracé est définie par la ligne imaginaire qui relie un pivot au pivot précédent et que le coureur doit franchir. Lorsqu'un coureur ne passe pas cette ligne, il doit remonter et repasser autour du pivot. En présence des piquets extérieur (1<sup>ère</sup>, 2<sup>e</sup> traverses et figures) l'article 661.4.1 s'applique.

### Slalom géant :

- 904 Voir RIS art. 614.3.

### Super-G :

- 1004 Voir RIS art. 614.3.

Il est essentiel pour assurer le succès de la course que les conditions de neige soient préservées, non seulement dans la zone du parcours, mais également dans les zones réservées comme zones de chute et également les zones requises pour la deuxième manche. Souvent, les dérapeurs ont tendance à laisser une accumulation de neige au début d'un virage qui constitue une bosse très difficile, puis après le virage de continuer à déraper en enlevant la neige là où elle serait le plus nécessaire.

Selon la pente, il peut être extrêmement difficile d'organiser une course, particulièrement pour les juges de portes, si les coureurs inspectent en descendant rapidement dans le désordre, et ceci sans mentionner les problèmes de sécurité compte tenu que les collisions sont toujours possibles.

C'est pourquoi la procédure d'inspection est établie et surveillée, non pas pour embêter les coureurs, mais pour leur assurer une meilleure course, plus équitable. Il s'agit souvent d'actions

d'un petit nombre d'individus irresponsables, incluant certains entraîneurs, qui obligent les officiels à adopter une méthode plus rigoureuse que ce qui semble nécessaire. De la part des officiels, il peut ne pas être nécessaire ou désirable d'appliquer à la lettre les règlements à des courses de niveau inférieur. Il s'agit d'identifier les besoins en fonction des conditions du parcours. La plupart des coureurs et des entraîneurs vont coopérer totalement si la situation est bien expliquée. C'est pourquoi il est essentiel que les règles et les procédures soient bien transmises aux personnes impliquées. En plus de transmettre l'information lors de la réunion des entraîneurs, il serait judicieux d'afficher les règles le jour même de la course à l'entrée du parcours, ainsi qu'au babillard près du secrétariat.

De plus, si les officiels sont en position au moment de l'inspection, les coureurs seront incités sans intervention directe à respecter la procédure d'inspection prévue. Il faut avoir une position ferme envers ceux qui violent le règlement, mais il n'y a aucun besoin de les insulter ou de les traiter cavalièrement. Dans certains cas, ils peuvent avoir commis une erreur sans leur faute. Il peut y avoir des sanctions disciplinaires de prises à l'égard de ceux qui violent délibérément les règles, plutôt que de resserrer les procédures pour tout le monde.

Les compétiteurs et les entraîneurs doivent se rappeler que les règles à respecter lors de l'inspection ne sont pas là pour les gêner mais plutôt dans le but de réaliser une meilleure course, plus équitable pour tous et souvent beaucoup plus sécuritaire.

## 8.9 LE CHEF DE PISTE

À la direction de tout ce dont nous avons discuté dans ce chapitre nous retrouvons le chef de piste. En temps que membre du comité d'épreuve, il est l'officiel responsable de la préparation des piste de compétition et de réchauffement. Il supervise l'entretien du parcours, collabore avec le traceur et veille au démantèlement à la fin de l'événement. Cette fonction exige une personne avec un bon sens de l'organisation, du leadership, du tact en plus d'être un bon skieur afin de diriger avec succès les autres travailleurs et mener la course à bien.

Même s'il n'est pas un membre du jury, le chef de piste doit nécessairement travailler en étroite collaboration avec le jury et d'ailleurs il doit participer aux inspections.

## 8.10 ÉTUDE DE CAS -

### 1. Souriez, vous êtes devant la caméra...

Lors des Provinciaux K1, un des clubs participants décide de filmer les 20 premiers compétiteurs. Ce faisant, ils remarquent que l'athlète d'un autre club et classé en 2<sup>e</sup> position, a enfourché une porte. L'entraîneur demande à un juge de porte d'expérience si elle disqualifie le coureur. Elle lui répond non. L'entraîneur lui montre la vidéo et elle répond : "Désolée, je ne l'ai pas vu." L'entraîneur lui confirme qu'il va déposer une réclamation si elle ne disqualifie pas le coureur. L'entraîneur du coureur en seconde place visionne l'enregistrement et discute de la situation avec le coureur en question. Démontrant un grand esprit sportif, le coureur demande volontairement d'être retiré du classement et d'être placé dans la liste des DSQ.

Peut-on utiliser un enregistrement vidéo pour influencer des officiels? Auraient-ils utilisé le film pour disqualifier un athlète de leur club? Tous les clubs ont-ils accès à l'équipement vidéo? Quelles autres questions et combien d'autres réponses possibles vous viennent-elles à l'esprit?

D'autres démonstrations d'esprit sportif survinrent à cet événement. Une fille classée 11<sup>e</sup> dans une autre course est venue indiquer à l'arbitre qu'elle avait enfourché une porte et qu'elle devait être DSQ.

- Échangez sur l'utilisation de la vidéo, énumérez les cas d'utilisation positifs et toute utilisation négative.
- 
- 

### 2. Décision basée sur un enregistrement vidéo

Aux championnats provinciaux, le coureur ayant obtenu le meilleur temps lors d'un SL avec des mini-piquets est disqualifié par un juge de porte expérimenté. La disqualification est contestée et l'entraîneur de l'athlète présente un enregistrement vidéo qu'il définit lui-même de non-probant et qu'en conséquence, son coureur ne devrait pas être disqualifié. Le jury effectue plusieurs visionnements avant de réussir à immobiliser l'image au bon moment. On y voit nettement le piquet entre les pieds du coureur. La réclamation fut refusée.

- Le jury pouvait-il considérer l'enregistrement vidéo ?
- 

- Quelle règle est-elle applicable ?
- 

- La décision aurait-elle été différente sans la vidéo ?
-

### 3. Quelle couleur déjà?

Le DE transmet au DT et à l'arbitre qu'il a inspecté le parcours durant le traçage de la seconde manche et que tout lui semble correct. Étant donné leur arrivée tardive au départ et se fiant à l'évaluation et à l'expérience du DE, le DT et l'arbitre décide de ne pas inspecter étant donné que les préposés de piste ont déjà débuté l'épandage de l'urée.

Un entraîneur qui assistait à l'épandage communique avec le DT pour lui annoncer qu'il y a un problème aux deux tiers du parcours. En descendant pour constater le problème, le DT et l'arbitre constate qu'il y a deux portes bleues consécutives, soit la fin d'une chicane et la porte suivante.

Une discussion en découle à savoir si on doit replacer les portes pour corriger les couleurs ou laisser le tout tel quel étant donné que le soleil éclatant transforme rapidement la neige. On observe que le rythme rapide du tracé entraînerait les compétiteurs à suivre la ligne sans remarquer l'erreur d'alternance des couleurs.

Qu'auriez-vous fait ?

---

---

### 4. Départ invalide

Le juge au départ note la disqualification d'un coureur qui a pris le départ d'un SL de façon incorrecte. En prenant position, le coureur est parvenu à passer une jambe en avant de la baguette du portillon sans déclencher celui-ci. Cette situation procurait au coureur une position plus avancée que la normale. Pour le reste, le coureur a respecté la procédure de départ. L'arbitre a noté et affiché la disqualification sur son rapport. Le coureur et son entraîneur déposèrent une réclamation alléguant que l'installation permettait de prendre ce genre de position de départ.

Que doit faire le jury?

---

---

### 5. Traçage

En inspectant le parcours, le DT remarque que le traceur a placé une traverse qui conduit les compétiteurs vers les arbres à proximité de la bordure de la piste. Après quoi, le tracé comprend un virage prononcé ramenant les skieurs vers le centre de la piste. Selon le DT, l'emplacement de ce virage représente un risque important. Même si l'arbitre et l'assistant-arbitre opine dans le même sens, ils croient tout de même que c'est l'emplacement du tracé est sous la responsabilité du traceur.

a. Que fera ou pourra faire le DT?

---

b. Que fait le jury?

---

## 6. Ennuis à l'arrivée

Le juge à l'arrivée considère que la neige qui retient le module gonflable installé à la ligne d'arrivée est dans la ligne probable que les coureurs utiliseront. Il communique sa préoccupation au DT qui lui répond que c'est correct ainsi. Le juge mentionne alors au DT qu'en cas de réclamation, il se dégage de toute responsabilité. De plus, il photographie pour consultation ultérieure et pour présenter la situation à la rencontre de mise à jour des DT.

Qu'auriez-vous fait à la place du juge à l'arrivée?

---

Qu'auriez-vous fait en tant que DT?

### NOTES

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## **Chapitre 9**

# **LES JUGES DE PORTES**

Le manuel de niveau 1 contient une section importante sur le juge de portes. Nous traiterons donc dans cette partie des responsabilités du chef des juges de portes, des lignes directrices pour les juges de portes et du nombre de portes par juge de portes.

### **9.1 CHECK LIST POUR LE CHEF DES JUGES DE PORTES**

- |     |                             |                                                                                      |
|-----|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.  | Directeur d'épreuve         | Patron N° 1                                                                          |
| 2.  | Comité d'organisation       | Organisation préalable                                                               |
| 3.  | Délégué technique           | Patron N° 2                                                                          |
| 4.  | Chef des juges de portes    | Débuter tôt, déléguer.                                                               |
| 5.  | Arbitre                     | Reçoit les rapports le jour de la course.                                            |
| 6.  | Support                     | Identifier les besoins.                                                              |
| 7.  | Comité hôte                 | Contacter les membres responsables pour le support.                                  |
| 8.  | Recrutement                 | Liste des travailleurs potentiels; les entraîner.                                    |
| 9.  | Nombre par événement        | Consulter des rapports de courses antérieurs, ou faire une évaluation.               |
| 10. | Remplacement                | Les besoins potentiels en cas de conditions extrêmes.                                |
| 11. | Assistant                   | Évaluer le parcours afin d'identifier les endroits difficiles.                       |
| 12. | Équipement                  | Faire la liste des besoins.                                                          |
| 13. | En main par chaque juge     | Cartes, crayons, tablette rigide, couverture translucide, tablier et identification. |
| 14. | Sur le parcours             | Pour entretenir la porte : râtaux, pelles.                                           |
| 15. | Identification              | Pour permettre une reconnaissance facile par les coureurs et les autres.             |
| 16. | Réunion des entraîneurs     | Rencontrer l'arbitre, entretien du parcours, rapports.                               |
| 17. | Réunion des juges de portes | À tenir tôt le matin de la course.                                                   |

18.	Horaire	Obtenir du secrétariat ou lors de la réunion des entraîneurs.
19.	Informations	À obtenir du secrétariat ou lors de la réunion des entraîneurs.
20.	Revoir les responsabilités	Revoir les informations pertinentes pour l'événement, obtenir des précisions.
21.	Fournitures	Distribuer les cartes, les tablettes, les listes de départ.
22.	Responsabilités sur la montagne	Faire sa propre check-list et la porter sur soi.
23.	Identification des portes	Vérifier qui doit marquer les portes.
24.	Contrôle	Se promener tout au long de l'épreuve, informer les juges.
25.	Désignation	Escorter les juges dans le parcours et leur assigner les portes.
26.	Ramasser les cartes	À la fin de la première et de la deuxième manche, les mettre en ordre pour l'arbitre.
27.	BIBO	Distribuer une liste de départ pour la deuxième manche.
28.	Assistance	Pour le contrôle de la foule et l'entretien de la piste.
29.	Rappel pour le jury	Rappeler et retenir les juges de portes pour le jury.

## 9.2 LIGNES DIRECTRICES POUR LES JUGES DE PORTES

1. Les juges de portes sont les officiels les plus importants lors d'une course, et cette épreuve ne sera un succès que si le travail des juges de portes a été efficace et efficient.
2. Chaque juge de porte doit recevoir une carte de juge de portes pour chaque manche et un crayon.
3. Le chef des juges de portes va préciser un lieu et une heure de rencontre pour tous les juges de portes afin de leur désigner les portes sous leur responsabilité. Il est important d'être à l'heure lors de ces rencontres, avec tout son équipement : bottes, skis et matériel, prêt à prendre la remontée mécanique.
4. Une fois que le juge de portes est en place, il doit inscrire les informations suivantes sur sa carte :
  - a) le nom du juge de portes;
  - b) les portes qui lui ont été assignées;

- c) la manche (1<sup>ère</sup> ou 2<sup>e</sup>, hommes ou femmes);
- d) faire quelques dessins du tracé sous sa responsabilité;
- e) faire une esquisse de la trace du coureur lorsqu'il y a une faute de passage entraînant une éventuelle disqualification.

5. Une porte est correctement passée lorsque les spatules des deux skis et les deux pieds du concurrent ont franchi la ligne de porte. Lorsqu'un concurrent perd un ski, sans sa faute, c'est à dire sans avoir enfourché un piquet, la spatule du ski restant et les deux pieds doivent avoir franchi la ligne de porte.

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

6. Pour les épreuves de slalom à piquet simple (sans piquet extérieur) la porte est constituée du seul piquet pivot. Alors les deux spatules des skis et les deux pieds doivent passer du même côté du piquet en suivant la ligne du tracé de slalom. La ligne imaginaire de passage de la porte est la ligne directe la plus courte entre le pivot et le piquet de la porte précédente.

Pour toute question à ce sujet durant une course, VEUILLEZ DEMANDER À UN MEMBRE DU JURY OU AU CHEF DES JUGES DE PORTES.

7. Il peut être utile de tracer une ligne dans la neige à travers la ligne de chute, à l'extérieur du piquet pivot afin de vérifier les traces après le passage d'un coureur qu'on soupçonne d'avoir commis une faute de passage.
8. La décision rendue par le juge de portes doit être claire et impartiale. Sa conduite doit être calme, attentive et prudente. En cas de doute, le juge de portes doit retenir le principe qu'il est mieux qu'une faute ne soit pas punie que de punir indûment.
9. Un juge de portes doit disqualifier un coureur seulement lorsqu'il est convaincu qu'une faute a été commise. Dans l'éventualité d'une réclamation, il doit être en mesure d'expliquer clairement comment la faute a été commise.
10. Le gardien de porte peut consulter les gardiens des portes voisines pour valider ses notes. Il peut également demander à un membre du jury une pause pour vérifier les traces sur le parcours. L'opinion du public ne peut en aucun cas influencer son jugement. Il ne doit pas accepter l'opinion de tout témoin, même s'il s'agit de personnes expérimentées, fussent-elles des entraîneurs.
11. Par ailleurs, un compétiteur, dans le cas d'une chute ou d'une erreur de passage, peut demander au juge si une faute a été commise. Lorsqu'il est interrogé, le juge doit répondre au concurrent s'il y a eu faute ou non.
12. Le concurrent est entièrement responsable de son action et ne peut à ce sujet se retourner contre le juge de porte.
13. Les cartes du juge de portes seront recueillies sur place par le chef des juges de portes à la fin de chaque manche.

14. Chaque juge de portes qui a enregistré une disqualification ou qui ai été témoin d'un incident entraînant une reprise de parcours doit demeurer disponible pour le jury si nécessaire. Il faut vérifier avec le chef des juges de portes.
15. Si un compétiteur est ennuyé durant sa course, le compétiteur doit immédiatement quitter le parcours et s'adresser au juge de portes le plus près. Ce juge de portes doit inscrire les circonstances de l'incident sur sa carte et en informer le jury à la fin de la première ou de la deuxième manche. Le juge de portes doit demander au compétiteur impliqué de se rapporter immédiatement à l'arbitre ou à un autre membre du jury, en descendant le long du parcours et sans franchir la ligne d'arrivée.
16. Un coureur ne peut recevoir d'assistance, quelle que soit sa forme. S'il reçoit de l'aide, il doit être disqualifié.
17. Autres responsabilités : **UNIQUEMENT APRÈS QUE TOUTES LES TÂCHES DÉCRITES CI-DESSUS ONT ÉTÉ REMPLIES - NE PAS COMPTER SUR LES JUGES DE PORTES POUR L'UNE OU L'AUTRE OU LA TOTALITÉ DE CES TÂCHES :**
  - Replacer les piquets verticalement (un piquet couché peut aider ou nuire à un compétiteur);
  - Replacer un piquet arraché dans sa position exacte; la position est marquée à l'aide de colorant;
  - Replacer les fanions arrachés au déchirés;
  - Remplacer les piquets brisés selon leur couleur (bleu ou rouge), les pièces brisées devant être remisées de façon à ne pas nuire aux coureurs ou aux spectateurs;
  - Entretenir et réparer le parcours dans la section sous son contrôle;
  - Garder le parcours libre de coureurs, spectateurs, skieurs récréatifs ou de toute autre forme de distraction ou de risque.

### **9.3 NOMBRE DE PORTES PAR JUGE DE PORTES**

Les organisateurs sont responsables de recruter suffisamment de gardiens de portes qualifiés pour le déroulement de l'épreuve.

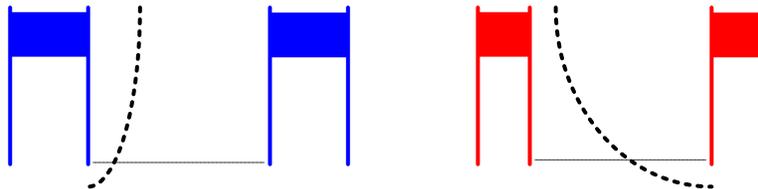
Slalom :	3 portes
Super G :	1 porte
Descente :	1 porte
Slalom géant :	3 portes

Les organisateurs doivent informer le jury du nombre de gardiens de portes disponibles pour l'entraînement et surtout pour la course.

## 9.4 MINI-TEST POUR LES JUGES DE PORTES

Répondez vrai ou faux aux questions suivantes :

1. La meilleure position pour accomplir votre tâche, c'est après avoir enlevé vos skis.
2. En cas de doute, décidez toujours en faveur du coureur.
3. Il est correct de dire à un entraîneur pourquoi vous avez inscrit une faute concernant un de ses coureurs.
4. Le piquet extérieur est le plus important – il faut d'abord le replacer en position lorsque les deux piquets ont été arrachés par un coureur.
5. Vous pouvez interrompre (ou demander un arrêt de l'épreuve) pour une courte période si vous devez vérifier les traces d'un coureur susceptible d'être disqualifié.
6. Un coureur rate une porte et finit le parcours, réalise cette erreur et demande pour une reprise de parcours. L'obtiendra-t-il ?
7. Comme juge de portes, vous pouvez être appelé à une réunion du jury.
8. La chose la plus importante à prendre en considération lorsque vous préparez vos effets pour une journée de travail sur la pente, c'est la possibilité de changement dans la température.
9. Le nombre minimal d'ouvriers de piste est de 3.
10. Vous devez être en position sur la piste environ 15 minutes avant le début de la course.
11. Dans les dessins ci-dessous, indiquer le pivot et à quel endroit on doit mettre le colorant à neige.



## 9.5 ÉTUDE DE CAS POUR LES JUGES DE PORTE

### 1. Considération à l'égard des juges de portes

Le chef des juges de porte d'un SL FIS avait accepté d'être bénévole à cette course mais n'avait pas été avisé avant son arrivée le matin de la course qu'il était chef des juges de portes. Le COC avait seulement 3 gardiens de portes présents. On lui avait dit que tout était prêt et qu'il pourrait recruter quelques juges additionnels parmi les préposés de piste.

Peu de bénévoles, une température de -28°C agrémentée de vents forts et une substitution de dernière minute du DE pour compléter le tout.

À son arrivée au départ, les 2 parcours sont tracés, mais les portes ne sont pas étiquetées et le chef de piste prétexte qu'il ne sait pas où sont les étiquettes. Le chef des portes réitère que les étiquettes sont essentielles et qu'en même temps il a besoin de quelques juges additionnels pour les portes. Quelques bénévoles acceptent avec réticence d'être juge de portes et parmi ceux-ci quelques uns sont inexpérimentés.

La course est sur le point de débiter et le chef des juges de portes descend le parcours pour la distribution des portes, de 8 à 10 portes « non étiquetées » par juges. Le DT décide d'autoriser le départ sans que les étiquettes soient apposées pour la manche des dames. Éventuellement, les étiquettes seront mises en place pour la manche des hommes. Celles-ci ont été installées à la va-vite et près de la moitié sont manquantes. Au moment du changement de parcours, les juges de portes étaient encore plus confus.

En résumé, les juges de portes ont inscrits de mauvais numéros de portes pour quelques disqualifications. Il y a également eu deux erreurs commises par inscription d'un mauvais numéro de dossard parce que le juge au départ autorisait les départs au fur et à mesure de l'arrivée des coureurs sans respecter la liste de départ de 2<sup>e</sup> manche pour tenter de minimiser les retards.

Quelques autres disqualifications furent contestées, parce que les juges de portes se contredisaient relativement aux numéros de portes et parfois sur les numéros de dossards. Le DT décida finalement de radié toutes les disqualifications contestées à cause de la confusion. Le chef des juges de portes estima que cette situation était injuste et convoqua une réunion du jury.

- Discutez de ce que vous auriez fait en tant que membre du jury ou en tant que chef des portes.

---

---

---

### 2. Communication

Un coureur rate de peu la dernière porte d'une chicane en passant un pied sur l'articulation du piquet. Il s'arrête et crie quelque chose au gardien de porte. Le juge de porte répond « QUOI? » Le coureur reprend sa descente. Apprenant la disqualification lors de l'annonce, l'entraîneur du coureur proteste que le gardien de porte lui avait crié « GO ».

a. Le temps de descente du coureur est-il valide?

---

b. Devrait-on accorder une reprise au coureur?

---

---

c. Le coureur doit-il être disqualifié?

---

d. Le coureur aurait-il pu descendre hors du parcours pour obtenir une reprise?

---

e. Que serait-il survenu si le gardien de porte avait crié « Remontez »?

---

### 3. Erreur d'un juge de portes

Après une course SL pour K1-K2, le DT est en train de vérifier les résultats lorsqu'un juge de portes agité vient l'interrompre affirmant qu'il a raté une disqualification. Le juge de porte inexpérimenté explique qu'il a noté tous les coureurs qui ont abandonné (DNF) aux portes en amont et en aval de lui. En voyant les résultats, le juge de porte réalisa qu'à la manche du matin, il avait inscrit un mauvais numéro, le 63 qui un coureur qui a complété la manche, au lieu du #62 qui a abandonné dans son secteur du parcours. Le juge de portes demande alors au DT, que peut-il être fait pour corriger son erreur.

- Peut-on faire quelque chose ?

---

---

- Si vous êtes le DT, que faites-vous ?

---

---

- Quelles recommandations feriez-vous aux personnes que vous entraînez comme officiel alpin en classe ou en simulation sur une piste ?

---

---

---



## Chapitre 10

# LE CHRONOMÉTRAGE

Le chronométrage fut présenté lors du cours de niveau 1. Certains éléments spécifiques vont être précisés dans les pages qui suivent.

### 10.1 RÈGLES POUR LE CHRONOMÉTRAGE

Le règlement des concours internationaux de ski (RIS) et le *Timing-Booklet* précisent certaines règles spécifiques pour le chronométrage. Ceci inclut notamment :

- Il doit y avoir une liaison multiple par câbles entre le départ et l'arrivée;
- Pour toutes les compétitions internationales, on doit utiliser deux appareils électroniques synchronisés indiquant l'heure réelle et fonctionnant de manière indépendante et permettant de mesurer exactement les temps au millième de seconde ( $1/1000^e$ ). Tous les temps d'heure du jour doivent être reproduits chronologiquement sur une bande.
- Le temps net de chaque concurrent sera exprimé avec une précision au centième ( $1/100^e$ ).
- Le chronométrage manuel doit être effectué au centième ( $1/100^e$ ) de seconde. Il doit être autonome et fonctionner indépendamment du chronométrage électrique au départ et à l'arrivée.
- Lorsqu'en raison d'une panne du système A on doit recourir au système B, on doit calculer un temps selon la méthode définie à l'article 611.3.2.1. Il est interdit d'utiliser directement les heures réelles du système B en remplacement du système A pour le calcul des temps nets.
- Au cas où les temps nets d'un concurrents ne sont pas enregistrés ni par le système A, ni par le système B, les temps nets enregistrés manuellement conformément aux dispositions de l'article 611.3.2.1 seront valables. Il s'agit du temps électrique équivalent (TEE) dont la procédure de calcul est décrite dans la prochaine section.
- Lorsque le système électrique tombe en panne **complètement** durant une épreuve, les temps manuels deviennent valides pour tous les compétiteurs. C'est-à-dire que seuls les temps manuels seront utilisés pour tous les coureurs, même s'ils ont un temps électrique

## 10.2 TEMPS ÉLECTRIQUE ÉQUIVALENT – TEE

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 et arrondi au centième, donne la correction à appliquer au temps du chronométrage électrique B (ou manuel) du concurrent dont le temps est raté sur le système A. (611.3.2.1)

Un formulaire a été développé afin de simplifier ce calcul. Ce formulaire est illustré en annexe. 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 négligeable.

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

## 10.3 LES DÉPARTS, LE SIGNAL DE DÉPART ET L'ARRIVÉE

### Temps de départ

Le chronométreur manuel au départ doit mesurer le moment exact où le compétiteur franchit la ligne de départ avec ses jambes au dessous du genou.

### Ordre de départ

	<b>DH, Super G, GS</b> (RIS art. 613.4)	<b>SL</b> (RIS art. 805.3)
Signal de départ	*10 sec, (...), (...), (...), 5-4-3-2-1 Partez !+	*Prêt ! Partez !+
Intervalle de départ	Régulier – 60 secondes <ul style="list-style-type: none"><li>• Minimum de 40 sec. en DH et Super-G</li><li>• Minimum de 30 sec. GS</li></ul>	Irrégulier
Valide si ...	<b>Le coureur quitte entre 5 sec. avant et 5 sec. après le signal *Partez !+</b>	<b>Doit s'élancer dans un délai d'environ 10 sec. après le signal *Partez !+</b>
Sanctionné si ...	N'est pas prêt à partir à temps. Quitte plus de 5 sec. avant ou après le signal *Partez !+	N'est pas au départ dans la minute qui suit son appel. Ne quitte pas dans un délai d'environ 10 sec. du signal *Partez !+

### Départs valables et faux départs

(RIS art. 613.7)

Lors des courses à intervalle de départ fixe, le coureur doit partir au moment du signal de départ. Le moment du départ est valide s'il survient dans les 5 secondes précédant et les 5 secondes suivant le top officiel de départ. Un compétiteur qui ne part pas durant cet intervalle sera disqualifié. Le juge au départ doit informer l'arbitre en fournissant le numéro et le nom du coureur fautif aux règles de départ.

Pour les épreuves de SL, consultez le RIS art. 805.4.

### Passage de l'arrivée

La ligne d'arrivée doit être franchie :

- soit sur les deux skis, soit un ski;
- soit avec les deux pieds en cas de chute à proximité immédiate de la ligne d'arrivée. Dans ce cas le temps est pris lorsqu'une partie du corps ou de l'équipement du concurrent provoque une impulsion sur les installations de chronométrage.

## Enregistrement des temps

Avec le chronométrage électrique, le temps est enregistré lorsque le compétiteur franchit la ligne d'arrivée et coupe le faisceau lumineux de la cellule.

En cas de chute à proximité de la ligne d'arrivée, le temps peut être enregistré sans que les deux pieds du compétiteur n'aient franchi la ligne d'arrivée.

Pour que le temps enregistré soit valide, le concurrent devra ensuite avoir franchi la ligne d'arrivée avec ou sans ses skis.

Pour le chronométrage manuel, le temps est pris lorsqu'une partie de son corps franchit la ligne d'arrivée.

## 10.4 LIVRET DE CHRONOMÉTRAGE

Le livret FIS du chronométrage (FIS Timing Booklet) et le livret national sont des documents de référence qui expliquent les normes, les règlements, l'équipement nécessaire et leur installation, la documentation et le compte rendu technique nécessaires. Les livrets sont disponibles sur les sites Web suivants :

- FIS – [www.fis-ski.com](http://www.fis-ski.com) – section des publications de ski alpin
- ACA – [www.canski.org](http://www.canski.org) – section pour les officiels

## 10.5 RAPPORT TECHNIQUE DE CHRONOMÉTRAGE

Les comptes rendus techniques du chronométrage complétés par les chefs du chronométrage servent d'outil de validation sur les équipements utilisés et attestent de la fiabilité de la procédure de chronométrage utilisée. Les comptes rendus utilisés sont adaptés au niveau de l'événement, soit FIS ou national. Voici un exemple d'un compte rendu d'une épreuve nationale (non-FIS).

La page suivante présente un exemple de compte rendu technique et elle est suivie par le formulaire d'enregistrement des temps manuels.



**National Timing Technical Report**  
Compte rendu technique du chronométrage



<b>CODEX</b>
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 / Juin 2007

<b>Location/Endroit :</b> Mt. Washington	<b>DH:</b> <input type="checkbox"/> <b>SL:</b> <input type="checkbox"/> <b>GS:</b> <input checked="" type="checkbox"/> <b>SG:</b> <input type="checkbox"/> <b>KK:</b> <input type="checkbox"/>
<b>PSO/Province:</b> BC	<b>MEN/Masculin:</b> <input type="checkbox"/> <b>LADIES/Féminin:</b> <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Event Name/Nom de l'événement :</b> Zone Finals	

<b>Date (dd/mm/yy) Date (jj/mm/aa) :</b> 14/04/07				
	<b>Brand/Marque</b>	<b>Model/Modèle</b>	<b>Serial Number / # Série</b>	<b>Homologation # Homologation</b>
<b>Sys A Timer: (at finish à l'arrivée)</b>	ALGE	TdC8001	200504-82	ALG.003.02
<b>Sys B Timer: (at finish à l'arrivée)</b>	LONGINES	TL5005	8805-120	LON.053.57
<b>Start Gate / Portillon :</b>	MICROGATE	MIC.SG.03	0008-12	MIC.556.03
<b>Finish Cells A / Photocellule A:</b>	TAG Heuer	HL3-33	0303-121	TAG.LEC.03
<b>Finish Cells B / Photocellule B:</b>	Seiko	PBU-S10	0503-128	PBU-810

<b>Connections to Start/Liaison au départ</b>	<b>System/Système A</b>	<b>System/Système B</b>	<b>Voice Comm./Communication</b>
<b>Cable or other/Avec ou sans fil</b>	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 <sup>st</sup> Run / 1 <sup>o</sup> Manche / AM			2 <sup>nd</sup> Run / 2 <sup>o</sup> manche / 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
<b>Synchronization Time</b> Heure de synchronisation	9:15		9:15	12:00		12:00
<b>Sync confirm at + 1 min.</b> Chrono arrivée ± 1 min. après synchro	9:16:02.3423	9:16:02.341		12:01:02.3423	12:01:02.341	
<b>Start TOD First Competitor*</b> 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
<b>Finish TOD First Bib: ( 1 ) * ( 21 )*</b> 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
<b>Hand Time First Competitor*</b> Temps manuel du premier coureur			1:29.48			1:29.41
<b>Start TOD Last Competitor*</b> Heure de départ du dernier coureur	11:03:00.2543	11:03:00.250		13:05:00.3214	13:05:00.322	
<b>Finish TOD Last Bib: ( 65 ) * ( 49 )*</b> 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
<b>Hand Time Last Competitor*</b> Temps manuel du dernier coureur			1:36.49			1:29.29

<small>* First and Last competitor to Finish with complete data each run/Premier et dernier coureur ayant complété le parcours de la manche</small>					
<b>Best run-time System A</b> Meilleur temps de la manche (chrono A)		<b>Bib: ( 2 )</b>	1:29.25		Bib: ( 2 )
<b>Were all Results from system A?</b> Tous les résultats proviennent-ils du chrono A ?	Yes / Oui : <input type="checkbox"/>	No / Non : <input checked="" type="checkbox"/>		<small>* TOD seconds in thousands, at least * Les secondes de l'heure du jour exprimées en centièmes</small>	

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? Pourquoi?**  Batteries Piles  Snow obscuration Brouillage par la neige  Wire break Rupture d'un fil  Photocell alignment Enlignement des cellules  Other? (describe) 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) ?  
Provenance des temps en remplacement des temps A (RIS 611.2.1) ?

System B / Système B  System C / Système C  Manual / Manuel

**Comments / Commentaires :**

We certify that the timing and calculations of this event adhered to the 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 :**

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

Download this form from / Télécharger ce formulaire de : [www.canski.org](http://www.canski.org) - Officials section

ACA-TWG.2007



**Hand Timing / Temps manuels**

[ ] **DH**   [ ] **SL**   [ ] **GS**   [ ] **SG**   **Date :**             
JJ - MM - AA

**Women/Femmes** [ ]   **Run/Manche #1** [ ]   **Start/Départ** [ ]   **Page** \_\_\_\_\_  
**Men/Hommes** [ ]   **Run/Manche #2** [ ]   **Finish/Arrivée** [ ]   \_\_\_\_\_

BIB	H	min	Sec	1/100	BIB	H	min	sec	1/100	BIB	H	min	sec	1/100

CODEX : F= \_\_\_\_\_ - M= \_\_\_\_\_   **Recorded by/Chronométré par:** \_\_\_\_\_

## 10.6 QUIZ POUR LES CHRONOMÉTREURS

1. Convertissez les temps suivants en minutes et en secondes.

61.15

180.61

124.47

---

2. Convertissez les temps suivants en secondes.

3:10.61

2:01.39

1:12.32

---

3. Additionnez les chiffres suivants et convertissez-les en minutes et en secondes.

59.06

74.49

41.18

69.19

69.94

32.31

---

4. Calculez le temps.

Temps à l'arrivée :

11:01:48.01

11:02:46.05

Temps au départ :

11:01:01.69

11:01:59.24

---

5. Arrondir les chiffres suivants au centième.

49.115

145.561

19.999

## 10.7 ÉTUDE DE CAS – CHRONOMÉTRAGE

### Synchronisation des chronomètres manuels

Je suis juge au départ lors d'une épreuve para-alpine. Dix minute avant l'heure prévue pour le début de la course, l'arbitre me demande de vérifier la synchronisation des chronos manuels. J'obtempère en communiquant avec le juge à l'arrivée et en effectuant un compte à rebours comme nous l'avions fait une heure plus tôt au secrétariat. Nous constatons un écart important. Nous possédons deux chronomètres et un de rechange au départ et à l'arrivée ainsi que deux chronométreurs.

Que faites-vous?

---

---



# Chapitre 11

## SYSTÈME DE CLASSEMENT – LE POINTAGE

En ski alpin, les concurrents sont classés selon des points de départ dans chacune des 5 spécialités, c'est-à-dire en descente (DH), en Super G (SG), en slalom géant (GS), en slalom (SL) et en Super combiné (SC). Les points sont octroyés en centième où le premier au monde détient 00,00 point. Autrement dit, le meilleur skieur est celui qui détient le moins de points dans la spécialité.

### 11.1 DÉFINITIONS

#### 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.

#### Points de série:

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 que deux listes de points en usage au pays, la liste FIS ([www.fis-ski.com](http://www.fis-ski.com)) et la liste nationale ([www.acapoints.ca](http://www.acapoints.ca)). 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 hebdomadairement à tous les mercredis.

#### 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.

### 11.2 POINTS DE COURSE

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 <sub>x</sub>	=	le temps du coureur en secondes
T <sub>o</sub>	=	le temps du vainqueur en secondes
F	=	60/(CM-1) facteur dont la valeur varie selon le type d'épreuve

Pour le facteur 'F' la valeur CM est le résultat d'une analyse statistique biannuelle 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. Pour 2008-2010, les facteurs 'F' par disciplines sont les suivants :

DH- F = 1320	GS- F = 880
SG- F = 1060	SL- F = 600
SC- F = 1240	KK- F = 740

Afin de faciliter l'utilisation avec une calculatrice de poche, la formule est transformée 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'entraînent 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 points de courses. 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 48,00. Le même temps donnera une valeur de 70,40 en slalom géant, de 84,80 en super-G et de 105,60 en descente. Il faut également s'assurer que le temps du vainqueur donne une valeur de 0,00 point.

Ci-dessous, vous trouverez un échantillonnage de valeurs pour les quatre disciplines, ce qui vous permettra de pratiquer vos calculs de points.

Coureur	Temps	Temps en secondes	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

## 11.3 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 pénalité est basse, plus élevé est le calibre des athlètes participant à l'épreuve.

### 11.3.1 Calcul de pénalité pour une course canadienne

La façon de procéder au calcul de la pénalité est la suivante : en utilisant le formulaire de la page 11-5 :

1. Faire la liste des 10 premiers.
2. Additionner les points (ACA) des 5 coureurs ayant les meilleurs points (ACA) parmi les 10 premiers.
3. Faire la somme des points (ACA) 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.

Dans les cas où le nombre de coureur avec points est faible, il faut appliquer la même approche que pour le calcul des points FIS en considérant que le nombre de points maximum est de 500 dans toutes les disciplines. (voir Règlement des points FIS alpins art. 4.4.4).

### 11.3.2 Considération importantes pour le calcul de la pénalité nationale

- La valeur maximale de la pénalité est de 500,00.
- Le pointage par défaut à utiliser lorsqu'il y a moins de 5 coureurs ayant des points nationaux est de 500,00 pour toutes les disciplines. Cette valeur de défaut doit également être utilisée pour les coureurs ayant plus de 500 points.
- Il n'y a pas d'additif de catégorie pour les courses nationales.
- Il n'y a pas de facteur « Z » en usage pour les courses nationales.
- Si deux coureurs ou plus sont ex aequo avec le 5<sup>e</sup> meilleur temps, lequel doit être considéré dans le calcul de la pénalité? Le coureur qui a les points les plus élevés doit être utilisé. (cela pour améliorer la pénalité).

### 11.3.3 Calcul de pénalité pour une course FIS

---

Utilisez les six étapes décrites pour le calcul d'une course canadienne en utilisant la liste des points FIS en vigueur. Ensuite, deux éléments supplémentaires sont à prendre en considération. Une correction, 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. Ces valeurs sont publiées sur la 1<sup>ère</sup> page de chacune des listes de ponts FIS.

Voici l'extrait du manuel de règlement des points FIS.

#### 4.4 Calcul de la pénalité

##### 4.4.1 *Calcul des pénalités*

Les pénalités se calculent sur la base de la liste en vigueur.

##### 4.4.2 *Les cinq meilleurs concurrents ayant pris le départ*

On recherche les points FIS des cinq meilleurs concurrents de la liste des points FIS ayant pris le départ (classés, disqualifiés, abandons et absents au départ de la 2<sup>ème</sup> manche). Les concurrents avec le statut (DNS1) ne sont pas pris en considération. Lorsque ces points sont supérieurs à la note forfaitaire maximale, cette dernière note sera retenue pour le calcul de la pénalité.

##### 4.4.3 *Les cinq meilleurs concurrents classés*

Parmi les dix premiers de la compétition on recherche les cinq concurrents ayant les meilleurs points FIS. Lorsque ces points sont supérieurs à la note forfaitaire maximale ou qu'ils manquent, la note forfaitaire max. sera retenue pour le calcul de la pénalité.

##### 4.4.4 *Moins que cinq concurrents: note forfaitaire maximale*

Lorsque parmi les dix premiers de la liste des résultats figurent moins que cinq concurrents avec des points FIS ou lorsque moins que cinq concurrents ayant pris le départ n'ont pas de points FIS, une note forfaitaire maximale sera attribuée aux concurrents les moins bien classés ou aux concurrents restants:

Descente:	310 points FIS
Super-G:	250 points FIS
Slalom:	145 points FIS
Slalom géant:	200 points FIS
Super Combiné	250 points FIS

S'il y a moins que trois concurrents avec des points FIS parmi les cinq comptant pour le calcul de la pénalité, la compétition ne sera pas validée. Au moins trois concurrents doivent avoir des points FIS, quel que soit leur nombre, et au moins cinq concurrents doivent être classés.

##### 4.4.5 *Deux ou plusieurs concurrents au 10<sup>ème</sup> rang*

Lorsque deux ou plusieurs concurrents sont classés au 10<sup>ème</sup> rang de la liste des résultats, on retient pour le calcul de la pénalité les cinq concurrents ayant les meilleurs points FIS.

#### 4.4.6 *Deux ou plusieurs concurrents à égalité de points FIS en 5ème position*

Lorsque deux ou plusieurs concurrents sont à égalité de points FIS en 5ème position pour le calcul de la pénalité, on retient le concurrent ayant les points de course les plus élevés. Raison: meilleure pénalité.

#### 4.4.7 *Mode de calcul*

- Les cinq meilleurs points FIS ou la note forfaitaire maximale des dix classés (= somme A) et des cinq meilleurs concurrents de la liste des points FIS ayant pris le départ (= somme B) sont additionnés. Ensuite on additionne les points de course des cinq concurrents avec les meilleurs points FIS (= somme C). Lorsque les points des courses sont supérieurs à la note forfaitaire maximale on retiendra la valeur maximale pour la discipline concernée (DH 310, SL 145, GS 200, SG 250, SC 250).
- Ensuite on soustrait le total des points de course de la somme des cinq meilleurs points FIS des dix classés et des cinq meilleurs concurrents de la liste des points FIS ayant pris le départ et on divise ce résultat par dix (somme A + somme B - somme C : 10).
- A la fin du calcul de la pénalité, il faut tenir compte de la valeur de correction selon art. 4.3.2. Remarque: Lorsque la valeur "z" est positive, elle est déduite, lorsqu'elle est négative, elle est additionnée. Il est ainsi assuré que, de liste à liste, tous les résultats sont comparables.

#### 4.4.8 *Arrondissement des pénalités*

La pénalité calculée jusqu'à 4/1000 est à arrondir au centième inférieur et à partir de 5/1000 à arrondir au centième supérieur (exemple: 13.654 = 13.65 ou 21.849 = 21.85).

#### 4.4.9 *Super Combiné*

Les points FIS seront attribués pour l'évènement de vitesse (DH ou SG) in all FIS events except blabla, en Coupe du Monde et Coupe d'Europe uniquement si le concurrent a complété les deux manches.

La pénalité des points FIS sera appliquée en considérant les dates techniques.

## 11.4 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.



**PENALTY CALCULATION**  
**CALCUL DE LA PÉNALITÉ**  
**PUNKTEZUSCHLAGSBERECHNUNG**

<b>Name of event</b> <i>Nom de l'événement</i> Name der Veranstaltung		
<b>Date</b> <i>Date</i> Datum	<b>Discipline</b> <i>Discipline</i> Disziplin	<b>Name of the TD</b> <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**  
 Points FIS des 5 meilleurs au départ  
 Die 5 besten FIS-Punkte am Start

(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

(C) **Race Points of corresponding competitors**  
 Points compétition de ces concurrents  
 Rennpunkte der entsprechenden Wettkämpfer

**Calculated penalty / Pénalité calculée / Berechneter Zuschlag**

A  + B  - C  =  : 10 =

**Correction value / Valeur de correction / Korrekturwert (-z → +z Art. 4.4.6)**

**Category Adder / Additif de catégorie / Kategorie-Adder**

**Penalty applied / Pénalité appliquée / Angewandter Punktezuschlag**

<b>Signature TD / Signature du DT / Unterschrift des TDs</b>	<b>Nr/No/Nr</b>
--------------------------------------------------------------	-----------------

cs/14.06.96/penalty.doc

---

## Exemple de calcul de pénalité FIS

---

ALPINE CANADA ALPIN

NOR-AM CUP

CLUB DE COMPETITION VAL ST-COME  
VAL ST-COME (QC) JOK 2B0

JANUARY 5, 2003  
SKI QUEBEC ALPIN

---

S L A L O M L A D I E S  
FIS PENALTY CALCULATION

THE BEST 10 AT FINISH:

RACE RESULT	BIB NR.	CODE	COMPETITOR SURNAME+NAME	FIS POINTS	BEST 5	RACE POINTS
1	3	537230	KELLEY, Jessica C	27.99	27.99	0.00
2	17	537145	ROSS, Lauren	28.73	28.73	1.26
3	6	106527	ACTON, Brigitte	41.21		
4	5	537768	HITCHCOCK, Katharine	28.17	28.17	2.90
5	4	537833	SPINA, Ashley Linda	37.04	37.04	5.37
6	16	105903	PRCHAL, Anna	25.46	25.46	5.91
7	18	106410	DESFORGES, Emilie	38.80		
8	15	536878	KINGSBURY, Jamie	37.58		
9	2	106523	DURHAM, Jennah	47.57		
10	24	537565	KELLEHER, Keely Blair	44.55		

THE BEST 5 AT START:

28	1	537626	RICHARDSON, Kaylin L	21.54
6	16	105903	PRCHAL, Anna	25.46
1	3	537230	KELLEY, Jessica C	27.99
4	5	537768	HITCHCOCK, Katharine	28.17
11	7	537544	KILDOW, Lindsey C.	28.45

TOTALS

(B) FIS POINTS OF BEST 5 AT START	131.61	-----	
(A) FIS POINTS OF BEST 5 TO FINISH IN TOP 10		147.39	-----
(C) RACE POINTS OF CORRESPONDING COMPETITORS			15.44

CALCULATED PENALTY 147.39 + 131.61 - 15.44 : 10 = 26.356  
(A) (B) (C)

ROUNDED 26.36  
CATEGORY ADDER 1.00  
CORRECTION VALUE (Z) +1.63

PENALTY APPLIED: 28.99

D. SLUITER (USA) #507

05-01-03 / VAL ST-COME (QC) JOK 2B0 CAN5448.507 SF9 / 1

DATA PROCESSING BY SPLIT SECOND SOFTWARE TAG HEUER CP520 TIMING

---

## Exemple de calcul de pénalité ACA

ALPINE CANADA ALPIN  
 CIRCUIT K2 MARS - GS-M - STSAV 15 FEV 04  
 ACA RACE CODE No. N3486  
 EQUIPE DE COMPETITION MONT SAINT-SAUVEUR  
 SAINT-SAUVEUR-DES-MONTS (QC) J0R 1R3  
 FEBRUARY 15, 2004  
 DIVISION LAURENTIENNE DE SKI

G I A N T S L A L O M M E N  
 ACA PENALTY CALCULATION

THE BEST 10 AT FINISH:

RACE RESULT	BIB NR.	CODE	COMPETITOR SURNAME+NAME	ACA POINTS	BEST 5	RACE POINTS
1	36	31426	DEMERS-TELMOSSE, Nicolas	269.95	269.95	0.00
2	64	31760	FINNEGAN, Patrick	296.72		
3	76	31444	PRATTE, Francis	256.86	256.86	1.43
4	26	31759	FEMY, Robin	264.40	264.40	3.48
5	60	31427	DEMERS-TELMOSSE, Francois	266.08	266.08	4.91
6	86	31756	BOYER-LAPORTE, Alex	314.29		
7	75	31441	PHANEUF, Jean-Philippe	291.44	291.44	23.02
8	21	31423	CHENEVERT, Frederic	328.91		
9	35	31758	DUPUIS, Mekkenzie	291.51		
10	50	31806	MAILHOT, Maxime	342.48		

THE BEST 5 AT START:

3	76	31444	PRATTE, Francis	256.86
4	26	31759	FEMY, Robin	264.40
5	60	31427	DEMERS-TELMOSSE, Francois	266.08
1	36	31426	DEMERS-TELMOSSE, Nicolas	269.95
23	25	31770	LEFEBVRE, Etienne	272.81

TOTALS

(B) ACA POINTS OF BEST 5 AT START	1330.10	
(A) ACA POINTS OF BEST 5 TO FINISH IN TOP 10		1348.73
(C) RACE POINTS OF CORRESPONDING COMPETITORS		32.84
<b>CALCULATED PENALTY</b> 1348.73 + 1330.10 - 32.84 : 10 =		<b>264.599</b>
	(A)            (B)            (C)	

ROUNDED 264.60

PENALTY APPLIED: 264.60

M. NADEAU (VSC)

15-02-04 / SAINT-SAUVEUR-DES-MONTS (QC) J0R 1R3 N3486 GM9 / 1

-----  
 DATA PROCESSING BY SPLIT SECOND SOFTWARE [Time|15:50] TAG HEUER CP705 TIMING

*Dans cet exemple, notez qu'il n'y a pas de « ADDER » ni de correctif « Z » comme c'est le cas pour la pénalité FIS de la page précédente.*



## Chapitre 12

# LES RÉSULTATS DE COURSE

L'utilisation d'un logiciel de course simplifie grandement la production de la documentation et des résultats de course. Cependant, ces outils ne réduisent pas la quantité de documentation à produire. De même, les logiciels utilisés doivent être conforme aux règles de production des résultats. Bien entendu, la précision des données recueillies est indispensable à la préparation des résultats.

L'avis de course et les résultats de courses sont obligatoires pour les courses FIS et les courses provinciales. Un exemple de résultat de course provinciale est montré à la page suivante.

Bien que le papier couleur ne soit plus exigé pour la production des résultats des courses FIS ou nationales, la convention d'utilisation de couleur est la suivante :

Courses FIS BLANC  
Courses nationales (provinciale ou régionale) BLANC  
Utilisation facultative d'une page couverture selon les couleurs suivantes

▪	Descente	DH	Jaune
▪	Slalom	SL	Bleu
▪	Slalom géant	GS	Rose
▪	Super G	SG	Vert
▪	Combiné alpin		Blanc
▪	Kombi (combiné-enfant)		Blanc
▪	Parallèle		Bleu

## Exemple de liste de distribution de l'avis de course et des résultats

AVIS de COURSE				A	B	C	D	Responsabilité
1	Avis de course (4 semaines à l'avance)	Obligatoire	Blanc*	X	X	X		Secrétariat

RÉSULTATS								
1	Liste des compétiteurs par points	Obligatoire	Blanc*	X	X	X	X	Secrétariat
2	Liste d'entraînement de DH et résultats	Optionnel	JAUNE	X	X	X	X	Secrétariat
3	Liste de départ (1 <sup>e</sup> manche)	Optionnel	Blanc		X			Secrétariat
4	Résultats (1 <sup>e</sup> manche)	Optionnel	Blanc		X			Secrétariat
5	Liste de départ (2 <sup>e</sup> manche)	Optionnel	Blanc		X			Secrétariat
6	Résultats officiels et calcul de pénalité**	Obligatoire	Blanc	X	X	X	X	Secrétariat
7	Procès verbal des décisions du jury	Obligatoire	Blanc*	X	X	X		Secrétariat
8	Rapport d'accident	Obligatoire	Blanc	X	X	X		Délégué tech.
9	Rapport du Délégué technique	Obligatoire	Blanc		X			Délégué tech.
10	Signature des résultats par le DT	Obligatoire	Blanc		X			Délégué tech.
11	Procès verbal du Juge arbitre	Obligatoire	Blanc		X			Délégué tech.
12	Liste des officiels	Obligatoire	Blanc*	xx	X			Secrétariat
13	Compte rendu technique signé	Obligatoire	Blanc		X			Délégué tech.
14	Rapports provinciaux et frais de sanction***	Obligatoire	Blanc		X			Secrétariat

**NOTE** : La liste de distribution ci-dessus est une liste de base, elle n'empêche aucunement les clubs de faire une distribution à un plus grand nombre d'intervenants.

\* Utilisation possible du papier en couleur

\*\* Doit être signé par le DT

\*\*\* À annexer aux résultats envoyés à la fédération.

xx Pour l'enregistrement des officiels.

<b>A</b>	Fédération ou zone	<b>B</b>	Responsable des officiels (provincial ou régional)
<b>C</b>	Délégué technique	<b>D</b>	Commanditaire

L'avis de course doit être transmis par courriel 4 semaines à l'avance à l'organisme qui sanctionne la course afin de permettre sa publication sur le site Web de l'organisme.

De même, les résultats doivent être transmis par courriel à l'organisme (province ou zone) dans les 24 heures qui suivent l'événement ou au plus tard à midi le lundi suivant les courses de fin de semaine.

Les pages suivantes présentent un exemple de résultat de course.

SKI QUÉBEC ALPIN

CLASSIQUE VAL D'IRENE 2003 (K1-K2) SL-M

ACA RACE CODE No. NAT2317

CLUB ALPIN VAL D'IRENE  
VAL D'IRENE (QC)

APRIL 5, 2003  
ZONE EST-DU-QUEBEC

S L A L O M M E N  
OFFICIAL RESULTS

JURY

TD J.-Y. GREGOIRE (VSC)  
REFEREE C. PLOURDE (COM)  
CHIEF OF RACE R. POIRIER (IRN)

TECHNICAL DATA

COURSE #5 - OUF  
START 670 M  
FINISH 505 M  
VERTICAL DROP 165 M

HOMOLOG.Nr. 6593/503/01

	1st RUN		2nd RUN	
COURSE SETTER	C. GRENIER (OUT)		J.-P. MICHAUD (SKB)	
FORERUNNERS -A-	A. DESCHENES (CAS)		M. ROY (COM)	
	-B- F. LANDRY (IRN)		-B- A. DESCHENES (CAS)	
	-C- M. ROY (COM)		-C- F. LANDRY (IRN)	
	-D-		-D-	
	-E-		-E-	

GATES/DIR CHANGES 34/(33)

34/(34)

START TIME 10.00

13.00

WEATHER: NUAGEUX

SNOW: DAMMEE

TEMP. S: -3 C F: -3 C

UNOFFICIAL PENALTY 233.56

F=570

PL	BIB	ACA	COMPETITOR	NAT/YR	TIME	TIME	TOTAL	RACE
	Nr	Nr	SURNAME+NAME		1stRUN	2ndRUN	TIME	POINTS
1	152	31476	MORNEAU-RICARD, Antoine	RELAI/89	39.34	38.63	1:17.97	0.00
2	150	31770	LEFEBVRE, Etienne	VALST/89	40.80	39.72	1:20.52	18.64
3	194	31367	ST-AMOUR, Martin	NCAR/88	40.79	40.09	1:20.88	21.27
4	190	31394	COOK, Dustin	NCAR/89	40.24	40.86	1:21.10	22.88
5	145	31610	GREGOIRE Vincent	VALST/88	42.78	41.46	1:24.24	45.84
6	151	31613	THERIAULT Simon	VALST/88	42.97	42.10	1:25.07	51.90
7	170	31435	LEMOYRE, Scott	HABI/88	41.79	43.30	1:25.09	52.05
8	183	31477	FARRELL, Liam	MSA/88	42.12	42.98	1:25.10	52.12
9	188	31408	BEAUREGARD, Samuel	ORFOR/88	42.80	42.33	1:25.13	52.34
10	157	31532	CHOQUETTE Jerome	STON/88	42.62	42.76	1:25.38	54.17
11	154	31609	DUPLESSIS-FAILLE Justin	VALST/88	44.05	43.13	1:27.18	67.33
12	143	31682	LAPRISE, Alexandre	LVERT/89	44.41	43.12	1:27.53	69.89
13	198	31438	MICHEL, Karl	OLYM/88	44.70	42.84	1:27.54	69.96
14	118	32114	PARENT, Simon-Charles	MSA/90	43.39	44.43	1:27.82	72.01
15	191	31466	AYOTTE-HUDON, Vincent	STON/88	44.16	43.78	1:27.94	72.89

05-04-03 / VAL D'IRENE (QC)

NAT2317

SM8 / 1

DATA PROCESSING BY SPLIT SECOND SOFTWARE

[Time|15:19]

ALGE S3 TIMING

## SKI QUÉBEC ALPIN

## CLASSIQUE VAL D'IRENE 2003 (K1-K2) SL-M

ACA RACE CODE No. NAT2317

CLUB ALPIN VAL D'IRENE  
VAL D'IRENE (QC)APRIL 5, 2003  
ZONE EST-DU-QUEBEC

PL	BIB	ACA	COMPETITOR-----	TIME	TIME	TOTAL	RACE	
	Nr	Nr	SURNAME+NAME	NAT/YR	1stRUN	2ndRUN	TIME	POINTS
16	142	31616	COUSINEAU,Tiziano	CASCA/88	43.93	44.11	1:28.04	73.62
17	174	31722	FOLEY,Jonathan	BROM/89	43.50	44.94	1:28.44	76.54
18	159	31641	AUTHIER,Charles-Antoine	STON/88	44.19	44.34	1:28.53	77.20
19	168	31716	LÉVESQUE-CANUEL,Henrick	COMI/89	44.29	44.77	1:29.06	81.07
20	98	32094	TESSIER Charles-Andre	STON/91	44.35	44.79	1:29.14	81.66
21	197	31396	BRULE,Kyle	NCAR/88	45.04	44.41	1:29.45	83.92
22	89	32135	ST-LAURENT,Hugo	VALST/90	43.68	46.07	1:29.75	86.12
23	99	31726	FORGUES-LAPOINTE,Freder	ORFOR/90	43.94	45.85	1:29.79	86.41
	91	31729	ROUTHIER,Mahtieu	ORFOR/90	41.10	48.69	1:29.79	86.41
25	141	31810	GAGNON,Charles	BLANC/89	42.71	47.13	1:29.84	86.78
26	171	40264	PEREIRA,Alexandre	FORTU/89	44.15	45.75	1:29.90	87.21
27	161	31486	BENOÎT B.,Christophe	ORFOR/89	45.74	44.54	1:30.28	89.99
28	132	31684	TREMBLAY,Luc	CASTR/90	45.15	45.24	1:30.39	90.80
29	121	32105	GREGOIRE Felix	VALST/91	45.73	45.00	1:30.73	93.28
30	104	54401	PANFILI,Francis	MSA/90	45.37	45.74	1:31.11	96.06
31	186	31318	DUGRE,Brian	STON/89	45.31	45.93	1:31.24	97.01
32	139	31399	MOTT,Troy	VORLA/89	46.27	45.32	1:31.59	99.57
33	90	31681	DOLBEC Francois-Olivier	LVERT/90	46.41	45.19	1:31.60	99.64
34	146	31478	NORTON,Jonathan	MARIE/89	46.26	45.46	1:31.72	100.52
35	96	99999	OUELLET MALOUIN,Grégoir	VANLE/91	46.31	45.43	1:31.74	100.67
36	136	31947	GIRARD,Raphael	AVAL/90	45.95	46.06	1:32.01	102.64
37	172	31484	JEAN,Alexandre	VALNE/88	46.87	45.16	1:32.03	102.79
38	177	31700	DUPUIS-RICHARD,Philippe	STON/89	42.76	49.28	1:32.04	102.86
39	182	31773	FORBES,David	COMI/89	45.93	47.38	1:33.31	112.14
40	127	32136	TOUTANT Simon-Claude	VALST/91	46.85	46.54	1:33.39	112.73
41	124	54766	TRUDEAU,Simon	BROM/91	46.92	46.97	1:33.89	116.38
42	94	32056	LAROSE-CADIEUX Phillipp	BROM/90	45.30	48.76	1:34.06	117.63
43	112	31931	LANDRY,Julien	IRENE/90	46.55	47.70	1:34.25	119.02
44	176	31424	COUTU-SARRAZIN,Étienne	OLYM/88	43.65	50.82	1:34.47	120.62
	95	32131	JEAN Francois	VALNE/91	47.65	46.82	1:34.47	120.62
46	140	31621	CLARK,Jordan	MARIE/88	49.51	45.00	1:34.51	120.92
47	199	31938	PLOURDE TURCOTTE,Mathie	COMI/88	47.99	46.70	1:34.69	122.23
48	101	31717	FAUCHER,Hugo	VALNE/90	48.19	46.64	1:34.83	123.26
49	83	99998	DICHAINÉ-FONTAINE,Samue	STON/91	48.10	47.46	1:35.56	128.59
50	111	61370	TREMBLAY,Jean-Frederic	MSA/90	47.13	48.91	1:36.04	132.10
51	163	31724	TRUDEAU,Mathieu	BROM/89	49.30	46.89	1:36.19	133.20
52	93	54830	GENEST-ROUILLER Vincent	STON/91	50.42	46.77	1:37.19	140.51
53	200	31528	HALEY,James	VORLA/88	49.54	47.84	1:37.38	141.90
54	158	31999	RUEST,Benoît	VALNE/88	45.20	52.50	1:37.70	144.24
55	109	32130	HUDIER,Pierre-Olivier	VALNE/90	48.04	49.93	1:37.97	146.21
56	169	31546	LACHANCE,Jean-Philipe	BROM/88	49.64	48.97	1:38.61	150.89
57	103	31842	FOURNIER,Mathieu	DESC/91	48.61	50.46	1:39.07	154.25

05-04-03 / VAL D'IRENE (QC)

NAT2317 SM8 / 2

DATA PROCESSING BY SPLIT SECOND SOFTWARE [Time|15:19] ALGE S3 TIMING

## SKI QUÉBEC ALPIN

## CLASSIQUE VAL D'IRENE 2003 (K1-K2) SL-M

ACA RACE CODE No. NAT2317

CLUB ALPIN VAL D'IRENE  
VAL D'IRENE (QC)APRIL 5, 2003  
ZONE EST-DU-QUEBEC

PL	BIB	ACA	COMPETITOR-----	TIME	TIME	TOTAL	RACE	
	Nr	Nr	SURNAME+NAME	NAT/YR	1stRUN	2ndRUN	POINTS	
58	147	31817	GAUTHIER,Maxime-Olivier	OLYM/89	50.02	49.86	1:39.88	160.17
59	162	31468	BELLEMARE,Micheal	STON/88	54.25	46.88	1:41.13	169.31
60	116	54809	LEMIEUX,Maxime	CASCA/91	48.73	52.45	1:41.18	169.68
61	119	31702	MARQUIS,Nicolas	STON/90	55.16	46.24	1:41.40	171.29
62	153	31612	LEFEBVRE Felix	VALST/88	56.87	44.88	1:41.75	173.84
63	167	31719	OUELLET,Simon	VALNE/89	51.15	51.04	1:42.19	177.06
64	180	31870	ROY,Simon-Olivier	STON/89	50.54	51.76	1:42.30	177.86
65	125	54805	MAYER,Olivier	BLANC/91	50.86	51.55	1:42.41	178.67
66	92	31862	NORTON,Justin	MARIE/91	51.32	52.71	1:44.03	190.51
67	175	31645	TARDIF-DROLET,Jean-Fran	STON/88	52.58	51.72	1:44.30	192.49
68	165	31663	D'AMBOISE,Charles	STON/88	52.26	52.07	1:44.33	192.70
69	160	31844	CADHAM,Willy	CASCA/89	53.19	51.63	1:44.82	196.29
70	144	99997	PARENT,Jean-François	MATHI/89	52.54	52.30	1:44.84	196.43
71	97	54023	ARSENAULT,Maxime	PINR/90	53.36	52.27	1:45.63	202.21
72	123	60743	COUSINEAU,Maxime	BLANC/91	52.42	56.59	1:49.01	226.92
73	196	31363	LEBLANC,Alain	CASCA/88	55.96	53.26	1:49.22	228.45
74	88	54724	RUEST,Simon	VALNE/91	1:03.08	48.72	1:51.80	247.31
75	164	31361	BEGIN,Jean-Philippe	CASCA/88	1:06.73	48.45	1:55.18	272.02
76	84	31687	DUFOUR-NEYRON,Hubert	MSA/90	53.85	1:08.40	2:02.25	323.71
77	185	31935	BOUCHER,Jérôme	COMI/89	49.86	1:14.03	2:03.89	335.70
78	115	31943	LAPRISE,Jérôme	LVERT/91	53.48	1:12.95	2:06.43	354.27

## DID NOT START 1st RUN

195	31861	NERON Mathieu	MARIE/88
181	31471	PORLIER-CLOUTIER Philippe	STO/88
156	31545	GRAVIER Olivier	BROM/88
155	31533	CRETE-BELZILE Philippe	MSA/88
148	31534	BLOUIN-RACINE Gabriel	MSA/88
110	60731	CHIASSON Charles-Olivier	OLYM/91
107	31706	PELLETIER Jean-Philippe	STON/90
106	99995	BEDARD Francois	RELAI/90
87	60765	DUBE-ARSENAULT Joseph	STON/91
86	31630	ABBOUD Jean-Pierre	VORLA/90
82	32093	HERISSET Anthony	STON/91
81	32100	BEGIN Antoine	RELAI/91

## DID NOT FINISH 1st RUN

193	31872	ST-PIERRE Mathieu	STON/89
192	31624	HONEYWELL Chris	MARIE/89
184	31809	COUSINEAU David	BLANC/89
173	31381	HARVEY Kevin	CASCA/89
138	31856	SCOTT Graham	VORLA/90

05-04-03 / VAL D'IRENE (QC)

NAT2317 SM8 / 3

DATA PROCESSING BY SPLIT SECOND SOFTWARE [Time|15:19] ALGE S3 TIMING

## SKI QUÉBEC ALPIN

CLASSIQUE VAL D'IRENE 2003 (K1-K2) SL-M

ACA RACE CODE No. NAT2317

CLUB ALPIN VAL D'IRENE  
VAL D'IRENE (QC)APRIL 5, 2003  
ZONE EST-DU-QUEBEC

PL	BIB	ACA	COMPETITOR-----	NAT/YR	TIME	TIME	TOTAL	RACE
	Nr	Nr	SURNAME+NAME		1stRUN	2ndRUN	TIME	POINTS

DID NOT FINISH 1st RUN

137	31852		ST-DENIS Felix	CASCA/91				
130	99994		DIONNE Nicolas	VALNE/90				

DISQUALIFIED 1st RUN

178	31869		LAFLAMME, Charles	STON/89	GATE	0		
166	31871		SICOTTE Benoit	STON/89	GATE	0		
135	60791		GAGNON Fabien	OLYM/91	GATE	0		
134	99992		MICHEL, Nicholas	OLYM/91	GATE	0		
131	54826		LABONTE Florent	COMI/91	GATE	0		
129	54133		HAMELIN Hugo	MSA/90	GATE	0		
128	60763		DOLCE Charles-Eric	VALNE/91	GATE	0		
126	99991		LORTIE Emile	MSA/91	GATE	0		
120	31617		HABICHT Stephan	CASCA/90	GATE	0		
113	31730		ROZON Julien	ORFOR/90	GATE	0		
108	32065		BLANCHARD Pierre-Andre	ORFOR/91	GATE	0		
105	31627		SHEINER Eli	MARIE/90	GATE	0		

DID NOT START 2nd RUN

85	99993		GUILBEAULT, Samuel	OLYM/91				
----	-------	--	--------------------	---------	--	--	--	--

DID NOT FINISH 2nd RUN

189	31956		DUCHESNEAU-STRIGUANUK, Gabbro	89				
187	31958		FORTIN, Thomas	BROM/89				
179	31475		VEZINA, Simon	STON/88				
133	31693		DESCHESNE, Hugo	MSA/90				
122	40298		FOURNIER, Alexandre	DESC/90				
117	31689		BEAUCHESNE, Marc-Antoine	MSA/90				
114	22174		GAGNE Olivier	IRENE/91				
100	31771		NADEAU, Olivier	VALST/90				

DISQUALIFIED 2nd RUN

102	54782		VERMETTE, Marc-Olivier	OLYM/91	GATE	0		
-----	-------	--	------------------------	---------	------	---	--	--

TECHNICAL DELEGATE

J.-Y. GREGOIRE (VSC)

05-04-03 / VAL D'IRENE (QC)

NAT2317 SM8 / 4

DATA PROCESSING BY SPLIT SECOND SOFTWARE [Time|15:19] ALGE S3 TIMING

SKI QUÉBEC ALPIN

CLASSIQUE VAL D'IRENE 2003 (K1-K2) SL-M

ACA RACE CODE No. NAT2317

CLUB ALPIN VAL D'IRENE  
VAL D'IRENE (QC)

APRIL 5, 2003  
ZONE EST-DU-QUEBEC

-----  
S L A L O M M E N  
ACA PENALTY CALCULATION

THE BEST 10 AT FINISH:

RACE RESULT	BIB NR.	CODE	COMPETITOR SURNAME+NAME	ACA POINTS	BEST 5	RACE POINTS
1	152	31476	MORNEAU-RICARD, Antoine	230.30	230.30	0.00
2	150	31770	LEFEBVRE, Etienne	296.69		
3	194	31367	ST-AMOUR, Martin	241.88	241.88	21.27
4	190	31394	COOK, Dustin	260.76	260.76	22.88
5	145	31610	GREGOIRE Vincent	292.28		
6	151	31613	THERIAULT Simon	344.26		
7	170	31435	LEMOYRE, Scott	302.65		
8	183	31477	FARRELL, Liam	266.74	266.74	52.12
9	188	31408	BEAUREGARD, Samuel	309.65		
10	157	31532	CHOQUETTE Jerome	265.03	265.03	54.17

THE BEST 5 AT START:

1	152	31476	MORNEAU-RICARD, Antoine	230.30
26	171	40264	PEREIRA, Alexandre	236.89
3	194	31367	ST-AMOUR, Martin	241.88
DNF1	173	31381	HARVEY Kevin	255.38
34	146	31478	NORTON, Jonathan	256.89

TOTALS

(B) ACA POINTS OF BEST 5 AT START	1221.34	-----	
(A) ACA POINTS OF BEST 5 TO FINISH IN TOP 10		1264.71	-----
(C) RACE POINTS OF CORRESPONDING COMPETITORS			150.44
CALCULATED PENALTY 1264.71 +1221.34 - 150.44 : 10 =			
	(A)	(B)	(C)

ROUNDED 233.56

PENALTY APPLIED: 233.56

-----  
J.-Y. GREGOIRE (VSC)

05-04-03 / VAL D'IRENE (QC)

NAT2317 SM9 / 1

-----  
DATA PROCESSING BY SPLIT SECOND SOFTWARE [Time|15:19] ALGE S3 TIMING



## **Chapitre 13 – DESCRIPTIONS DE TÂCHES ET INFORMATION COMPLÉMENTAIRE**

Cette section présente les descriptions de tâches pour les chefs d'équipes et des renseignements sur les règlements, les attentes des DT et des comités organisateurs, le chronométrage et le pointage.

Ces renseignements ne font pas partie du cours de 8 heures pour les officiels de niveau 2. Ils sont annexés ici afin de servir de référence pour les officiels de niveau 2 qui occuperont des postes de « chef », seront juges au départ ou à l'arrivée ou encore seront membre du jury. L'information de cette section est valable pour les formations de niveaux 2 et 3 lorsque l'instructeur souhaite l'utiliser.

Cette documentation est disponible sur le site [www.canski.org](http://www.canski.org) d'ACA. Toute nouvelle information disponible sera également publiée sur ce site.

### **13.1 PRÉSIDENT DU COMITÉ D'ORGANISATION**

*RIS-601.3 Le président ou son représentant représente le comité vers l'extérieur, dirige les réunions et décide de toutes les questions qui ne sont pas de la compétence d'autres personnes ou groupements de personnes. Il collabore étroitement avant, pendant et après la compétition avec la FIS et les personnes déléguées par elle. Il assure toutes les autres tâches nécessaires pour le déroulement de la manifestation. (Par exemple, les finances, l'hébergement, la circulation, les activités sociales, etc. pour en nommer quelques uns.)*

#### **Président de l'événement :**

- Responsable du recrutement et des affectations de tout le personnel.
- Il préside le comité organisateur.
- Tous les aspects non techniques de l'événement sont sous sa responsabilité. En d'autre terme il dirige tous les événements hors piste.
- Dirige les interventions du relationniste, de la remise des médailles et des communications avec les média.
- Le travail président et du comité organisateur est surtout visible pour les événements de haut niveau.

**Responsable de la qualité de l'événement**

- Supervise l'ensemble des éléments non-techniques des courses, non seulement pour une discipline précise mais également pour l'ensemble du calendrier de courses de l'événement.
- Dirige le travail du relationniste de la station et du responsable des communications et de la remise des prix.

**Relationniste de la station**

- Planifie le calendrier de course avec les dirigeants de la Station. *(souvent cette tâche est réalisée plusieurs mois à l'avance par les dirigeants du Club)*
- Planifie la logistique générale
- Communique le déroulement des activités et l'horaire de course, afin d'assurer que le personnel de la station soit informé et collabore au bon fonctionnement
- Supervise les activités des compétiteurs, leur comportement au chalet, aux remontées mécaniques, etc.
- Obtention des billets de remontée

**Responsable des communications et de la remise des prix**

(au Québec, SQA s'occupe en général de cette fonction lors des événements provinciaux et FIS, assisté par le club hôte)

- Effectue la promotion de l'événement
- Distribue l'information relative à la station de ski
- Remet des articles aux médias
- Gère les relations publiques sur le site
- Assure la transmission des résultats aux médias
- Organise la cérémonie de remise des prix, invite les présentateurs
- Planifie et facilite la tâche des photographes
- Garde contact avec les commanditaires et s'occupe de l'installation du matériel promotionnel

**Qualifications du président du comité d'organisation**

- Officiel alpin de niveau 2 au minimum.
- Être en mesure de travailler en étroite collaboration avec le club, la zone, la fédération provinciale ou nationale.
- Faire preuve de motivation et être reconnu pour ses talents de communicateur et ses relations étroites dans la communauté.
- Être fiable, sachant gérer son temps et être en mesure de déléguer.
- Expérience en comptabilité – finances et expérience ou connaissances en communications et marketing.
- Montrer un bon leadership et être reconnu dans la direction d'équipe et pour son esprit d'équipe

## **13.2 DIRECTEUR D'ÉPREUVE**

*RIS-601.3.1 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 des questions techniques et dirige en règle générale les réunions des chefs d'équipes après concertation avec le DT.*

### **Directeur d'épreuve (DE):**

- Membre du Comité l'organisation
- Responsable pour ce qui est de la réalisation de la course sur le terrain.
- Convoque toutes les réunions du Comité de course.
- Dirige et contrôle le travail de tous les officiels.
- En général, dirige la réunion des entraîneurs ou des chefs d'équipe, après consultation avec le délégué technique.
- Responsable de la sécurité et de tous les aspects techniques de la course.
- Sélectionne judicieusement les personnes les mieux qualifiées disponibles pour œuvrer à la course

*Lors des épreuves locales ou régionales, le directeur d'épreuve joue également le rôle de président du comité d'organisation.*

### **Planification préliminaire : (Quelques questions pour le DE)**

- Quelles sont les pistes potentielles?
- Ces pistes sont-elles homologuées?
- Les remontées mécaniques sont elles adéquates et disponibles pour l'événement?
- Quelles sont les conditions de neige probables?
- Peut-on fermer une portion de la station au public? Combien de passages doit-on aménager pour le public?
- Peut-on faire préparer la piste pour la circonstance? La station assure-t-elle le damage?
- La coopération entre la station et le comité organisateur (COC) est-elle bonne?
- Dispose-t-on d'officiels compétents et de personnel en nombre suffisant?
- Quels sont les enjeux financiers?
- Dispose-t-on de l'équipement nécessaire?  
(piquets articulés, fanions, filets, dossards, chronométrage, radios, etc.)
- Avons-nous le logiciel de course à jour?
- L'équipement de chronométrage est-il adéquat?
- Disposons-nous d'assez de temps pour les préparatifs?

### **13.2.1 Description de tâche – Directeur d'épreuve**

---

Les deux atouts essentiels pour être un excellent DE sont :

- Choisir des collaborateurs qualifiés pour accomplir les tâches de chef de piste, chef des gardiens de portes, juges de départ et d'arrivée, chef du chronométrage et chef du secrétariat. Un directeur d'événement peut également s'avérer très utile pour s'occuper des tâches hors-piste. En déléguant les responsabilités suffisamment tôt avant la course, facilite grandement la réalisation et améliore la satisfaction de tous.
- En étant bien organisé et en ayant recruté une bonne équipe pour vous seconder vous constaterez que les trois quarts de votre tâche sont accomplis. Il ne vous reste plus qu'à valider et coordonner le travail de votre équipe et de les assister au besoin. Advenant des conditions climatiques difficiles le jour de l'événement, demeurez calme, utilisez les conseils du jury, de vos chefs d'équipe et souvent des entraîneurs et à la fin de la journée, vous serez étonnés des résultats que vous aurez atteints sous ces conditions difficiles de température ou d'état de la piste.

Lorsqu'un des chefs de l'organisation possède moins d'expérience dans la fonction qui leur est attribuée, il est souhaitable de leur attribuer un mentor qui les supporte dans l'ombre. Fréquemment, l'enthousiasme doublé d'un peu d'assistance permettent à une personne inexpérimentée d'atteindre d'excellents résultats. Cela augmente également la réussite du DE et lui procure la satisfaction d'avoir développé une ressource additionnelle expérimentée et confiante pour collaborer aux courses.

Confiance et encouragement sont donc des caractéristiques importantes d'un bon DE. En résumé, mettez toutes les chances de votre côté...

### **13.2.2 Préparation préalable à la réunion des chefs d'équipes**

---

Dans la liste suivante, plusieurs éléments mentionnés doivent être délégués. Lorsqu'un des symboles suivants accompagne le numéro dans la liste suivante, ce symbole indique la personne responsable de cette tâche.

**+** Président d'événement    **&** Chef de piste    **=** Chef chrono    **#** Secrétaire

1. Recrutez les bénévoles tôt en saison pour les fonctions souhaitées. Plus vous disposez de temps avant la course, meilleure sera votre planification.
2. Rencontrez le président d'événement pour planifier la course. Préparer un calendrier de réalisation en y indiquant les responsables pour éviter les doubles usages.
3. Si vous ne disposez pas d'un président d'événement ou d'un administrateur délégué aux courses, songez-y. La contribution de cette personne est inestimable pour tout le travail préparatoire et extérieur à la course elle-même. Cette personne doit être en poste pour toutes les épreuves organisées au cours de la saison.
4. **+Le** président d'événement doit rencontrer la direction de la station pour s'assurer de sa compréhension des besoins respectifs de chacun.

5. +Connaître les compétences requises pour les officiels alpins pour l'épreuve que vous voulez tenir. Votre club dispose-t-il d'officiels qualifiés en assez grand nombre? Avez-vous planifié une formation de niveau 2 assez tôt dans la saison?
6. +Assurez-vous de planifier une formation de niveau 1 dès le début de la saison pour y inviter les parents des coureurs du circuit Nancy-Greene. Il est important que le cours soit planifié tôt au début du programme Nancy-Greene.
7. Vérifiez que l'homologation de piste est en règle.  
(Seulement si vous souhaitez organiser une épreuve FIS)
8. Relisez les rapports des DT qui vous ont visités lors des dernières épreuves en soulignant d'abord les éléments forts (positifs) de votre organisation. Voyez s'il y a encore place à l'amélioration dans pour les prochaines épreuves. Passez ensuite aux éléments qui doivent être améliorés et comment pourriez-vous éliminer ces points faibles sur le prochain rapport?
9. Réviser les notes des anciens comités organisateurs, ayant bien performé, et notez quelles sont leurs recommandations pour les prochaines courses. A-t-on des photos ou des vidéos des installations de sécurité?
10. Réviser la liste des « attentes » du DT et du comité organisateur pour l'événement afin d'apporter une réponse à leurs préoccupations (\*ces préoccupations sont décrites à la fin de leur description de tâche).
11. Assurez-vous que les postes de secrétariat de course soient comblés au moins 5 semaines à l'avance.
12. Vérifiez les besoins de communication (walkie-talkie) et prévoyez-en la location. Ne lésinez pas trop et assurez-vous que le jury et l'équipe de piste communiquent sur des fréquences différentes. Prévoyez toujours quelques radios supplémentaires et des piles de rechange.
13. +Planifiez au budget les prix de participation pour compétiteurs ou les bénévoles. Prévoyez la sollicitation des commerçants locaux pour ces prix.
14. +Souhaitez-vous un animateur pour la course? Quel sera l'équipement requis? (emprunt ou location) Parlez-en à votre président d'événement.
15. +Discutez avec votre coordonnateur « SAM? ». Où pouvons-nous placer la publicité? Comment pouvons-nous souligner la contribution des commanditaires? Invitez les représentants des commanditaires à la course et à la remise des prix. Qui sera le maître de cérémonie à la remise des médailles?
16. Prévoyez la fourniture des lunches pour les bénévoles! N'oubliez pas les personnes à diètes spéciales (végétariens, sans gras, etc.). Pensez à la distribution de boissons chaudes sur la piste, ce geste sera grandement apprécié!
17. #Demandez au responsable des officiels qui sera le DT lors de votre épreuve. (cela peut être fait par la personne responsable du secrétariat)
18. Communiquez avec le DT et présentez-vous. Informez-vous de ses besoins et de ses attentes. Souhaite-t-il que son hébergement soit réservé à la montagne ou à la ville? Prévoit-il arriver une journée à l'avance? Si oui, doit-on prévoir un billet de remontée? Possède-t-il un numéro de téléphone mobile? (+ Confiez la réservation d'hôtel, de billet de remontée, etc. au président d'événement).

19. +Préparez l'avis de course 4~5 semaines avant la course. L'endroit et le moment de la réunion des entraîneurs doivent y être indiqués de même que le coût de l'inscription ou des billets de remontée. La détermination de l'endroit de la réunion et du coût de participation est généralement préparée par le président d'événement.
20. Vérifiez l'avis de course avec votre entraîneur-chef avant de le diffuser sur le site du club, de la zone ou de votre province<sup>6</sup>. Vous pouvez également transmettre votre avis de course directement aux responsables des clubs invités.
21. Avisez le DT de la publication de l'avis de course.
22. +Demandez au président d'événement de valider que la direction et le personnel de la station dispose de toute l'information sur l'événement. Cette validation a pour but d'assurer la présence du personnel supplémentaire pour les remontées, la patrouille, les cuisines, etc.
23. Afficher le formulaire d'inscription des bénévoles au local du club au moins 4 semaines à l'avance. Incluez-y un espace pour que chacun puisse y inscrire son numéro de téléphone.
24. **Les postes clés à combler sont ceux de chef de piste, chef du chronométrage, juge au départ, juge à l'arrivée et chef des gardiens de portes. Le DE doit s'assurer que ces postes disposent d'une relève ou d'un accompagnement par une personne moins expérimentée ou, encore mieux, qu'une personne moins expérimentée soit en poste appuyée par une personne d'expérience.**
25. Places des affiches afin d'encourager les parents du club à s'engager à travailler à la course, transmettez des courriels de sollicitation exposant les besoins de bénévoles, spécialement pour les postes de gardiens de portes. Songez aux programmes scolaires qui incluent l'implication communautaire, c'est un bon endroit pour dénicher de bons bénévoles.
26. Re-familiarisez-vous avec le RIS. Révisez les règles spécifiques de votre province pour la saison.
27. Validez auprès de chaque personne clé de votre organisation que leurs questions ou préoccupations soient prises en compte. Assurez-vous que ces personnes soient informées de leur description de tâches et encouragez-les à consulter la documentation disponible.
28. En collaboration avec le président de l'événement et le chef de piste, préparez l'horaire de la journée de course (programme) ainsi que la demande de damage de piste. Validez que les règles locales pour les courses soient à jour.
29. +&Le président d'événement et le chef de piste doivent discuter avec le personnel de la station des besoins de damage, de l'ouverture et de la fermeture des remontées mécaniques.
30. Communiquer par courriel le programme de course, l'horaire du travail de damage et les règles locales au DT afin d'obtenir ses commentaires. Il peut également être pertinent de lui indiquer qui sont les juges de départ et d'arrivée ainsi que le protocole de communication radio.

31. Vérifiez que le responsable du secrétariat dispose de toutes les fournitures nécessaires ou qu'elles sont commandées. Demandez au chef chrono si son équipement est vérifié et fonctionnel. Assurez-vous qu'il dispose d'une quantité suffisante de piles de rechange.
32. +Quand arriveront les dossards et les médailles? Doit-on faire graver les médailles? C'est habituellement le président d'événement qui s'occupe de ces considérations.
33. +Avons-nous les bannières des commanditaires? Sinon, comment les obtiendrons-nous?
34. Validez avec l'entraîneur-chef ou votre responsable d'équipement si vous disposez d'un nombre suffisant de piquets articulés pour le parcours de SL (&–vous pourriez demander au chef de piste de s'occuper de cet élément). Si vous croyez en manquer, vous pouvez vous organiser avec un club voisin pour en obtenir un lot « en-cas! ». Également, quelques équipes souhaitent arriver quelques jours avant la course et vous demanderont d'obtenir des billets à tarif réduit.
35. Demandez à votre entraîneur-chef ou votre directeur de programme s'il a des suggestions quant au choix de traceurs pour les différents parcours. C'est également à l'entraîneur-chef ou, parfois, au chef de piste de nommer les ouvreurs de piste.
36. Discutez de la disponibilité d'équipement avec le chef de piste. Dispose-t-il de suffisamment d'outils, de bambous, de filets-B, de produit de durcissement de neige, etc.? Que devons-nous nous procurer? Faut-il prévoir un abri pour réchauffer les coureurs et les bénévoles près de l'aire de départ? Comment contrôlerons-nous la circulation en bordure du parcours?  
(\* \*\* valider également les éléments relatifs aux règles locales pour les courses)
37. =Vérifiez les chronomètres manuels. En avons-nous suffisamment<sup>7</sup>? Remplacez les piles et testez les chronomètres. Synchronisez-les et laissez-les fonctionner quelques heures, après quoi validez leur précision et leur écart (*drift*).
38. =S'il vous manque des chronomètres, vous pouvez demander à un club invité d'apporter des chronomètres supplémentaires.
39. Demandez au chef des gardiens de portes s'il a en main le matériel de formation des gardiens de portes une semaine ou deux avant la course. Doit-on prévoir un local, une table, un magnétoscope ou un lecteur DVD au cas où des gardiens de portes inexpérimentés participent à la course?
40. Validez le nombre de compétiteurs inscrits avec votre registraire (secrétariat, zone ou province). Manque-t-il des inscriptions de la part de club que vous anticipiez? Si oui, demandez à votre directeur/entraîneur-chef de communiquer avec ses homologues de ces clubs pour leur demander s'ils comptent participer.
41. Communiquez au DT le nombre de participants attendus.
42. Avons-nous des ordinateurs en nombre suffisant? (secrétariat, chronométrage, communication, etc.)
43. Ajoutez les noms des bénévoles des autres clubs sur la liste de participation des bénévoles. Assurez-vous qu'ils sont adéquatement qualifiés pour l'épreuve.

---

7 - ACA recommande d'avoir 8 chronomètres en inventaire.

44. +Demandez au président d'événement de valider avec la clinique/patrouille de la station qu'elle dispose du personnel nécessaire pour la journée de l'épreuve. Si possible, assurez-vous d'avoir une ambulance disponible sur place. Disposez des traîneaux de secours au départ et à mi-parcours. Assurez-vous que le responsable de la patrouille comprenne qu'au moins un des patrouilleurs demeure en faction à l'aire de départ. Si vous disposez d'un médecin sur place, indiquez-le sur le programme et spécifiez les jours et heures où il sera disponible. Avisez la patrouille de la présence du médecin et du moyen de communiquer avec lui.
45. Au cours de la semaine précédant la course, convoquez une réunion du COC. Révisez l'horaire de damage, le programme de course et les règlements de course. Discutez de la disponibilité et de la qualité des bénévoles inscrits et vérifiez auprès de chacun de vos chefs s'il dispose du personnel requis (souhaité) dans leur équipe.
46. Révisez la disponibilité et la distribution des radios. Révisez la procédure d'autorisation de parcours (*Course Clearance*). Pratiquez la procédure d'arrêt de compétition (*Stop Start*) et d'autorisation de parcours.
47. #Constituez une liste téléphonique (cellulaire et chalet) des principaux officiels (incluant les numéros du poste de premiers soins et du DT). Si le site de compétition est couvert par un service de téléphone cellulaire, demandez aux participants d'apporter leur portable avec eux. Le téléphone, lorsque disponible, s'avère un outil très utile particulièrement pour discuter en privé sans obstruer la fréquence radio du jury. Le responsable du secrétariat de course doit colliger et distribuer cette liste.
48. La liste téléphonique est-elle distribuée au personnel clé et particulièrement au DT?
49. Déterminez l'heure et le lieu de rassemblement des principaux officiels le matin de la course. Recueillez les noms de ceux qui seront présents à la réunion des entraîneurs.
50. +Qui est responsable de la cueillette et du transport des lunches vers le site de la course?
51. Récupérez les radios au moins trois jours à l'avance afin de pouvoir les vérifier durant la mise en place du parcours et d'éviter les ennuis le jour de l'épreuve. Assurez-vous de disposer du nombre suffisant de chargeurs pour tous les appareils.
52. Contrôlez la distribution des radios! Réservez les meilleures unités pour le jury et les appareils fonctionnant sur une autre fréquence pour les travailleurs de piste. Les radios pour les travailleurs de piste doivent être confiés au chef de piste pour la distribution. Cela lui permet de s'assurer qu'il distribue les radios aux personnes qu'il choisit pour assurer une bonne couverture du parcours.
53. &Prévoyez suffisamment de temps et de personnel pour la mise en place des filets de protection, le déploiement du fil de chronométrage et de l'enclos d'arrivée. Si la course débute le samedi matin, songez à faire monter l'équipement le mercredi précédent et prévoyez un rassemblement jeudi et vendredi matin pour la mise en place.
54. &Discutez des besoins de damage avec le chef de piste et l'entraîneur-chef. Assurez-vous que le chef de piste communique avec le responsable du travail de la piste de la station pour lui exposer les besoins.

55. &Prévoir la mise en place du cabanon de chronométrage près de l'aire d'arrivée.
56. Imaginez clairement ce que devrait être la disposition des équipements de sécurité. Il est préférable de bien planifier plutôt que d'avoir à déplacer des filets déjà en place. Consulter les personnes qui ont déjà organisé des courses à cet endroit ou examinez les photographies disponibles. L'entraîneur-chef s'avèrera un conseiller valable en ce domaine.
57. L'avant-veille de la course ou avant, les opérateurs de la machinerie de damage doivent vous rencontrer au sommet de la piste pour construire la rampe de départ. Indiquez où doit se trouver la rampe et assurez-vous que vos officiels connaissent l'endroit.
58. &Prévoyez installer un maximum d'équipement dès la première journée d'installation au cas où les conditions climatiques changent. Installez également les clôtures de contrôle de foule en laissant les ouvertures nécessaires pour la circulation des véhicules de damage.
59. La veille de l'épreuve, le travail d'installation consiste à mettre en place les derniers éléments pour parfaire l'installation. Validez le bon fonctionnement du système de chronométrage et que l'abri de départ est bien en place, ainsi que les panneaux où les coureurs appuieront leurs bâtons pour prendre le départ.
60. Accueillez le DT et présentez-le aux membres de votre comité organisateur. Inspectez la piste et les installations de sécurité. Occupez-vous des ajustements et de répondre aux besoins exprimés.
61. Discutez du déroulement de la réunion des entraîneurs. Présentez les noms des traceurs proposés par votre directeur/entraîneur-chef. Réviser la liste des candidats aux postes d'arbitre ou d'assistant-arbitre.
62. Rencontrez les opérateurs des dameuses, des officiels de la course et des entraîneurs locaux pour discuter des conditions de piste et des directives de damage.
63. #Obtenez la liste des ouvreurs de votre entraîneur-chef.
64. #Vérifiez auprès du président d'événement que les billets de remontée des coureurs, des entraîneurs et des bénévoles sont disponibles. Vérifiez également que les dossards ont été vérifiés et que les numéros des dossards manquants soient notés.
65. Confirmez la présence des responsables à la réunion des entraîneurs

### **13.2.3 Réunion des chefs d'équipes**

---

1. Soyez prêt!
2. Prévoyez un local assez vaste pour accueillir tout le monde. Lorsque vous prévoyez un grand nombre de participants, disposez les sièges comme dans un théâtre.
3. Pour les petits groupes, installez des tables en carré ou en « U ».
4. Prévoyez des rafraichissements. De l'eau fraîche et des jus sont toujours bienvenus.
5. Ayez en main un ordre du jour préparé.

6. Ayez des copies de la documentation pour tous les entraîneurs et les officiels présents.
7. Avant le début de la rencontre, le DT et vous devriez rencontrer les candidats aux postes d'arbitre et d'assistant.
8. Débutez à l'heure. Respectez votre ordre du jour. Souvenez-vous que c'est vous qui dirigez.
9. (&)Fournissez le dernier rapport de prévision météorologique et le numéro de téléphone de la station météo locale.
10. &Assurez-vous que les participants comprennent la collaboration attendue lors du démantèlement de la piste.
11. Si nécessaire, effectuez le tirage pour les conditions exceptionnelles (*snow seed*)
12. #Autant que possible, distribuez les billets de remontée lors de l'inscription (secrétariat d'épreuve).
13. Assistez la remise des dossards.

#### **13.2.4 La journée de la course**

---

1. Soyez tôt! Tous apprécient que le « patron » soit le premier sur place pour préparer le café... Apportez 2~3 douzaines de beignes ou muffins puisque les premiers travailleurs sur place n'auront probablement pas pris le temps de déjeuner.
2. Soyez calme et confiant à l'égard des membres de votre équipe. Gardez une vue d'ensemble.
3. La première préoccupation du matin est de s'assurer que le traceur soit arrivé et transporté au sommet rapidement avec quelques personnes pour l'assister. Assurez-vous que le chef de piste dispose de son lot de radio (faites-lui signer la réception) et que son équipe soit arrivée.
4. Assurez-vous que le secrétariat est prêt à distribuer le matériel pour le juge au départ, le juge à l'arrivée, le DT, le chef chrono, le chef de piste et le chef des gardiens de portes. L'identification du membre du jury et des principaux officiels est un élément important à ce stade.
5. Dès l'arrivée de ces officiels, on leur demande de signer et ils reçoivent une radio. Le président d'événement doit normalement assister à cette distribution.
6. Si nécessaire, aidez le juge au départ à synchroniser son chronomètre.
7. Assurez-vous d'obtenir des lanches pour les membres du jury et vous-même. Prenez quelques listes de départ supplémentaires avec vous. La pile de listes devrait être près du juge au départ.
8. +Confiez au président d'événement la gérance des activités d'arrière-plan (c.-à-d. l'affectation des bénévoles supplémentaires, le remplacement des bénévoles absents, la remise des billets aux bénévoles).
9. Assurez l'aide requise au chef des gardiens de portes pour l'organisation son groupe.

10. Sitôt la fébrilité du départ calmée, prenez un peu de recul.
11. Si le temps le permet, donnez un coup de main au chef chrono pour le transport de son matériel.
12. Encouragez le personnel à l'arrivée. Préoccupez-vous des remarques du juge à l'arrivée et répondez à ses questions. Songez au développement de vos ressources-clés en répondant à leurs questions par d'autres questions. Souvent ils vous répondront correctement, vous devez simplement les accompagner dans leurs prises de décisions. Inspectez l'aire d'arrivée, validez si ses dimensions sont sécuritaires, si les bannières des commanditaires sont en place, les clôtures pour les spectateurs, etc.
13. Rendez vous au sommet et examinez l'état de la piste depuis la rampe de départ. Y a-t-il de la neige fraîche qui devrait être enlevée? Les filets de protections sont-ils bien installés?
14. Validez, qu'au départ, la signalisation est adéquate pour éviter la circulation inutile sur la piste. Les travailleurs de piste ont-ils une allée d'accès adéquate à travers les spectateurs et les athlètes?
15. Vérifiez que l'accès à l'abri de départ est contrôlée, que les environs de la rampe de départ sont clôturés de chaque côté.
16. Encouragez le personnel au départ. Répondez aux préoccupations et aux questions du juge au départ. Examinez la rampe de départ, la fermeté de la neige, la hauteur de la baguette de départ. Informez vous de la qualité de la communication avec l'arrivée est vérifiée et de la fiabilité du circuit de chronométrage.
17. &Quelles sont les conditions de la piste? Devrait-on déraper ou durcir? Communiquez avec le chef de piste ou le traceur pour connaître les conditions au bas de la piste. Le jury doit prendre part à la décision concernant les ajustements.
18. &Devrait-on procéder à des essais de durcissement avec du sel ou de l'urée?
19. &Quels sont les enjeux ou les ennuis connus du chef de piste? Son équipe peut-elle procéder à l'installation des fanions et au marquage des piquets? Les piquets extérieurs sont-ils numérotés?
20. &Assurez-vous que les fanions sont installés montrant le nom des commanditaires vers le bas de la pente. Lors d'une journée chaude, spécifiez que le marquage ne doit pas être trop foncé pour éviter l'amollissement de la neige au pied des piquets.
21. Demandez au traceur pour procéder à la numérotation des portes. Un membre du jury doit être responsable du décompte des portes.
22. Procédez ponctuellement à l'inspection du parcours par le jury. Réglez les ajustements sur le champ en communiquant avec le chef de piste afin qu'il envoie du personnel dans la zone concernée. Préférez, demandez au chef de piste où à un de ses assistants d'expérience de se joindre au jury pour l'inspection du parcours.
23. Lorsque le jury est d'accord avec la configuration du parcours, demandez au juge au départ d'ouvrir le parcours à l'inspection. Fermez l'inspection du parcours à l'heure prévue.

24. &Demandez un dérapage dès la fin de l'inspection. Voyez s'il est nécessaire de racler le pied des piquets ou d'appliquer un produit chimique?
25. Informez-vous auprès du chef des gardiens de porte si toute son équipe, y compris lui-même sont en place, si ses meilleurs juges sont aux endroits critiques, là où la plupart des DSQ devraient survenir et où il devrait y avoir le plus de bris aux portes. C'est également important de placer un juge de porte expérimenté près d'un juge débutant.
26. L'assistant-arbitre et l'arbitre doivent prendre position aux endroits les plus challengeant du parcours. Souvent ils souhaitent occuper de tels endroits. Parlez-en au préalable avec eux. Si possible : nommez un assistant-arbitre durant les courses SL ou GS; affectez un officiel de niveau 2 ou 3 hors jury pour l'ouverture du parcours (*clearance*) cela permettra au DT et à vous-même d'apporter votre aide ailleurs.
27. Assurez-vous que les patrouilleurs soient en place.
28. Lorsque tous les officiels sont en place, validez la libération du parcours. Habituellement, le juge au départ initie cette procédure.
29. Dès la fin de parcours des ouvreurs de piste, veuillez à ce que leurs rapports soient transmis au jury.
30. Débutez la course à l'heure prévue.
31. Déplacez-vous! Parcourez la piste et répondez aux questions de vos officiels, assistez-les au besoin.
32. Arrêtez-vous et discutez avec les bénévoles. Les encouragements contribuent non seulement au développement de bons officiels, mais cela les motivera à participer à la prochaine course.
33. Vérifiez la dureté du parcours au fur et à mesure du passage des coureurs et du nombre de compétiteurs restants.
34. Prévoyez les endroits susceptibles à problème et prenez des dispositions préalables. Apportez votre aide où c'est requis.
35. Notez ce qui fonctionne bien et ce qui doit être amélioré.
36. Assurez-vous d'être disponible à la fin de la course pour une éventuelle réunion du jury.
37. Veuillez à ce que les feuilles de chronométrage manuel soient recueillies et remise à l'arrivée. Ces feuilles et les rubans des chronomètres doivent être conservés au secrétariat.
38. La seconde manche et les jours suivants doivent s'effectuer de la même manière.
39. En tant que DE, vous êtes responsable de la course et de son déroulement avec l'aide des bénévoles. Quelquefois les DT vont trop loin, et lorsque cela arrive, demandez-leur poliment de se retirer. Leur fonction est celle d'un consultant et à ce titre, ce sont d'abord la sécurité et les aspects techniques en collaboration avec l'arbitre.
40. Pour les courses de haut niveau, quand la course est terminée et que chacun peut retourner au train-train quotidien, planifiez une rencontre post-mortem pour réviser le

fonctionnement de l'événement, discuter des problèmes rencontrés et noter les éléments à améliorer. De telles rencontres sont constructives et améliorent la réalisation des événements ultérieurs.

*Rappelez-vous de considérer tous les participants, d'encourager le développement de nouveaux officiels et de toujours rétroagir positivement.*

**Remerciez les athlètes et les entraîneurs de leur collaboration au démantèlement, ils y font preuve d'esprit sportif.**

N'oubliez pas de remercier les officiels, les bénévoles et les gestionnaires de la montagne et leurs employés.

*\* Remerciement à Paul Francisilty – officiel niveau 2 – Club de ski du Mont Washington*

### **13.2.5 Les attentes du DT envers le DE et vice-versa**

---

Attentes des DT à l'égard du DE

- Être contacté tôt
- Être avisé des particularités de l'événement.
- Recevoir un avis de course
- Être informé de :
  - horaire projeté
  - calendrier de préparation de la piste
  - équipement disponible
  - quantité et types de radios disponibles
  - préparation du secrétariat de course
  - déroulement du tirage et organisation du secrétariat
  - mesures prises par le COC pour tenir l'horaire
  - état de la piste avant l'arrivée du DT
  - préparatif des dispositifs de sécurité
- Le DT souhaite que le personnel connaisse ses tâches
- Que les bénévoles soient informés de l'horaire
- Que le COC ait un plan "B" pour l'ensemble
- Que le COC prenne ses responsabilités
- Que les systèmes aient été vérifiés
- Quel est le plan de contingence

Attente du DE à l'égard du DT

- DT communique rapidement avec le DE et apporte son aide à la planification
- DT arrive tôt
- DT est un conseiller, il aide et conseille, il ne contrôle pas.
- DT œuvre par l'intermédiaire du DE
- DT doit informer et conseiller le DE
- DT doit permettre au jury d'agir.

*Extrait de la présentation de Dave Pym, DT FIS, novembre 2000*

### 13.2.6 Règlements locaux

---

Le COC a le privilège d'utiliser des règlements locaux lorsqu'il organise une épreuve. Dans plusieurs cas, les renseignements sont une retranscription des règlements FIS, nationaux ou provinciaux et servent à rappeler le code de conduite aux entraîneurs, aux athlètes et aux officiels lors de la réunion des chefs d'équipes.

Les lignes suivantes présentent des exemples de règles locales qui peuvent être présentées à la rencontre des chefs d'équipes.

1. Le dossard doit être porté visiblement en tout temps sur la piste.
2. Le port du casque approprié à la discipline est obligatoire.
3. Les règlements de la FIS, ACA, DLS. et de la station sont en vigueur.
4. La piste est fermée aux coureurs en dehors du temps d'inspection. Les coureurs ne respectant pas cette directive peuvent se voir sanctionnés.
5. Le jury peut sanctionner tout coureur ayant une conduite dangereuse ou grossière, ayant insulté un officiel ou ayant nuit au bon fonctionnement de l'épreuve.
6. Suite à la perte d'un ski, un coureur ne doit pas reprendre le parcours.
7. Les dossards doivent être remis sur les crochets prévus `près de l'aire d'arrivée, et ce à la fin de chaque journée.
8. Chaque compétiteur doit se présenter au départ selon l'ordre prévu. Le défaut de se présenter à l'appel peut entraîner une sanction par le juge au départ.
9. Les résultats officiels et les disqualifications seront affichés au tableau d'affichage près de l'arrivée.
10. Si l'horaire le permet, les coureurs DNF ou DSQ en première manche, pourront prendre le départ en seconde manche à la suite des coureurs qualifiés.
11. Les entraîneurs doivent veiller à ce que leurs athlètes participent au démantèlement de la piste à la fin de l'épreuve.
12. Les réclamations (protêts) devront être remises au jury dans les quinze (15) minutes suivant l'affichage des disqualifications. Une somme de \$25,00 doit accompagner chaque réclamation. Cette somme sera remboursée uniquement si la réclamation est acceptée par le jury.

**Bonne course !**

### **13.3 CHEF DU SECRÉTARIAT (Secrétaire d'épreuve)**

*RIS-601.3.7 Le secrétaire d'épreuve est responsable de tout le secrétariat concernant les questions techniques des compétitions et, entre autres, de la préparation du tirage au sort. Il s'assure que les listes de résultats officiels contiennent toutes les données prescrites par l'art. 617.3.4. Il est responsable de la rédaction des procès-verbaux des réunions des officiels techniques ainsi que du jury et des chefs d'équipes.*

*En particulier, il prend les mesures nécessaires afin que tous les formulaires pour le départ, l'arrivée, le chronométrage, le calcul et le contrôle des portes soient préparés en ordre et remis en temps utile au personnel concerné.*

*Il reçoit les réclamations pour les instances compétentes. En outre, il facilite par des mesures adéquates la sortie des résultats et veille à ce qu'ils soient photocopiés aussi rapidement que possible après la fin de la compétition.*

Le secrétaire d'épreuve doit être désigné longtemps avant l'événement et doit être une personne :

- Organisée,
- Sachant prendre des notes,
- Familier à l'utilisation d'un ordinateur et d'un photocopieur,
- Agissant avec tact et doigté.

Le secrétariat est le centre des communications et doit être doté d'un personnel adéquat. La personne qui dirige doit être en mesure de déléguer les tâches nécessaires pour répondre aux besoins du DE et du DT.

Le chef du secrétariat est la personne de l'organisation qui a le plus de contact avec les athlètes, les entraîneurs, le jury, les autres officiels, le public et les médias. Le chef du secrétariat doit veiller à la production préalable de toute la documentation technique relative à l'épreuve, des fournitures et des formulaires. Le jour de la course, les systèmes doivent être en place pour produire rapidement et méthodiquement la documentation prescrite.

Le chef du secrétariat doit avoir en main les copies à jour du Mémo domestique ACA, du RIS et des précisions et de tous les autres documents pertinents, par exemple les règles Nor-Am ou ce Coupe du Monde. Le chef du secrétariat doit connaître et comprendre les règlements. Le secrétaire doit avoir le matériel nécessaire, l'équipement, l'espace et avoir la disponibilité suffisante durant les préparatifs, le déroulement et après l'épreuve.

## Description de tâche – Chef du secrétariat ou de l'administration

La description de tâche qui suit s'applique aux épreuves FIS et provinciales.

### 13.3.1 3 à 4 semaines avant la course

---

1. 4 semaines au préalable, obtenir du président d'événement ou du directeur d'épreuve les détails requis pour publier l'avis de course. Ces renseignements comprennent : le nom du DT et des membres du comité de course, le type d'épreuve, la date et la piste où aura lieu la course, l'endroit et l'heure pour la réunion des entraîneurs.

Obtenir également de la station le prix des billets de remontée et le mode de fonctionnement pour l'accès aux remontées. Tâchez d'obtenir les accréditations pour être en mesure de les distribuer à la réunion des entraîneurs. Obtenez également les billets de courtoisie pour les VIP et les bénévoles.

Déterminer la date limite d'inscription, et les numéros de téléphone et de télécopieur à inscrire pour la réception des inscriptions

2. Préparer l'avis de course. Environ 6 semaines avant l'événement, transmettre (téléchargement ou courriel) à votre province et au responsable des officiels indiqués au tableau de distribution compris dans la documentation obtenue du responsable des officiels ou décrite dans le manuel des règlements provinciaux ou sur le site Web. L'avis de course pour l'épreuve FIS doit être distribué selon les directives du livre vert<sup>8</sup>. L'adresse du DT pour ces épreuves accompagne les formulaires en provenance du responsable des officiels provincial ou de la FIS.
3. Vérifier que le président d'événement ou le DE aient communiqué avec le DT pour les réservations d'hébergement.
4. Vérifier l'inventaire des cartons pour les gardiens de portes. Prévoir une soixantaine de cartons par course. Un modèle de carte est disponible à la section des officiels du site ACA.
5. Faire l'inventaire des fournitures pour le secrétariat. Prévoir :
  - 2~3 boîtes de crayons aiguisés (24 à 36 crayons)
  - 2~3 gommes à effacer
  - Taille-crayon électrique ou quelques manuels
  - 1 douzaine de stylos-billes (couleur noir)
  - Quelques stylos à pointe fine (bleu ou noir) pour les chronométrateurs (*fine liner*)
  - 4~6 stylos à pointe fine (**rouge**) (*fine liner*)
  - 4~6 marqueurs indélébiles bleus ou noirs pour les tableaux d'affichage
  - 2 agrafeuses et 1 boîte d'agrafes
  - 1 dégrafeurs
  - Trombones (1 boîte de taille régulière et 1 boîte de grande taille)
  - Pincés-papier (*paper clips*) boîte de ¾" et boîte de 1".
  - 1 boîte de punaises
  - 1 bâton de colle
  - 2 rouleaux de ruban adhésif (Scotch)
  - 3 rouleaux de ruban adhésif pour électricité

---

8 - Au Québec, SQA gère la distribution de l'avis de course.

- 1 rouleau de Duck Tape
  - Bandes élastiques
  - Ciseaux
  - 2 crayons pour tableau et brosse à effacer
  - Liquide pour correction
  - Règle
  - Étiquettes autocollantes (petites et grandes)
  - Notocollants jaunes (*Post-It*)
  - 6 rames de papier blanc format 8½"x11"
  - 2 tablettes lignées
  - Cartouches de rechange pour le photocopieur et pour les imprimantes
  - Grands sacs à ordures
  - Chemise de classement pour les résultats et les données (différentes couleurs si possible)
  - Dossiers suspendus
  - Enveloppes de papier bulle (9"x12")
  - Calculatrice
  - Planchettes à pince (±12)
  - Brassard pour le jury, chef de piste, chef des gardiens de portes (vert)
  - Pour tirage manuel, 2 jeux de 15 balles de ping-pong ou de jetons et 150 cartons
  - Tableau d'affichage
  - Grandes feuilles pour tableau et 8 grande pincés-papier.
6. Désigner la personne qui utilisera l'ordinateur durant la course. Emprunter un ordinateur portatif (*laptop*) de relève en cas de pépin durant la course.
7. Confirmer la disponibilité des chronomètres manuels et de leur vérification.
8. Discuter avec le président d'événement des participants requis à la réunion des entraîneurs. Les personnes suivantes sont requises :
- Réunion des entraîneurs*
- a. Secrétaire d'épreuve pour la supervision des préparatifs du tirage
  - b. Assistant pour la collecte des frais d'inscription
  - c. Assistant pour la prise des notes de la rencontre et la réalisation des photocopies
  - d. Opérateur d'ordinateur et assistant
  - e. Deux aides pour le tri des dossards et la préparation du tableau d'affichage des résultats
- Bureau du secrétariat*
- a. Secrétaire d'épreuve
  - b. Assistant secrétaire
  - c. Opérateur d'ordinateur et assistant
  - d. Photocopiste
  - e. 2 personnes au tableau d'affichage
  - f. Un préposé à la cueillette et au tri des dossards pour la prochaine journée
  - g. Estafette (navette entre l'arrivée et le bureau)
9. Obtenir les dossards, comment et quand? Désigner un responsable des dossards pour valider les numéros et les apporter à la réunion des entraîneurs
10. Veiller à la préparation des médailles en quantité suffisante, à leur gravure.

#### 11. Formulaires requis :

- a. Formulaire d'inscription pour le paiement et la remise des billets de remontée
- b. Feuille de présence à la réunion des entraîneurs
- c. Feuille d'affectation des traceurs et des arbitres
- d. Feuille d'enregistrement des bénévoles
- e. Feuilles pour rapport des juges au départ et à l'arrivée
- f. Feuilles pour les chronométreurs manuels
- g. Formulaire pour rapport du DT, formulaire de note de frais du DT
- h. Enregistrement des officiels
- i. Formulaire FIS pour les courses FIS
- j. Formulaire du procès-verbal de l'arbitre
- k. Formulaires de réclamation et de décision du jury

### **13.3.2 Semaine précédente à la course**

---

1. La majorité des inscriptions arrivent à l'échéance ou le lendemain, la plupart du temps par courriel ou fax.
2. Dès la réception des inscriptions, télécharger les listes des coureurs de ACA ([www.acapoints.ca](http://www.acapoints.ca)). C'est plus rapide de procéder à 2 personnes. Vérifier l'âge et les points de chaque coureur inscrits. Imprimer la liste des coureurs par liste de points et par club/zone.
3. *Pour une course FIS* : pour un tirage manuel, préparer un carton pour chaque coureur avec ses points, indiquer la nationalité et les points sur le carton et classer les femmes et les hommes séparément. Les coureurs sans points sont placés à la fin. Pour un tirage électronique, imprimer une quantité suffisante de liste par points afin de la distribuer aux entraîneurs pour vérification.

*Pour une course provinciale ou régionale* : Préparer les liste des compétiteurs par équipe pour permettre aux entraîneurs de valider leurs inscriptions. Généralement le tirage au sort est fait électroniquement. Pour un tirage manuel, procéder avec des cartons similaires à ceux utilisés pour les courses FIS en remplaçant la nationalité par le club.

4. Préparer les pages couvertures des paquets de documentation à produire.
5. Mettre à jour la liste d'inscription en y indiquant les frais d'inscription perçus.
6. Préparer les enveloppes pour les paquets de résultats selon la liste de distribution applicable fournie par le responsable des officiels.

### **13.3.3 Réunion des entraîneurs et tirage au sort**

---

1. Arriver 45 minutes avant l'heure pour mettre en place le tableau ou l'écran et le projecteur. Placer les cartons de tirage ou préparer l'affichage selon l'ordre des points. Vérifier les égalités des points.
2. Si ce n'est pas déjà fait, indiquer les numéros de dossards manquants pour les inscrire à l'ordinateur.
3. Au fur et à mesure de l'arrivée des entraîneurs, distribuer les liste de coureurs par points et par équipe. Lorsqu'il n'y a pas de tableau d'affichage des cartons, demander aux

entraîneurs de vérifier leur liste; par contre si vous avez un tableau, demandez aux entraîneurs de retirer les cartes des coureurs absents. Les entraîneurs doivent ensuite se présenter à l'inscription avec les ajouts et les retraits des coureurs pour régler les frais d'inscription. Préparez des cartes pour les coureurs ajoutés afin de les placer au tableau en ordre croissant des points. À la fin des inscriptions, retirer les cartes des 15 meilleurs coureurs par sexe.

4. Assurez-vous d'enregistrer les ajouts et les retraits à l'ordinateur. Dès lors, si vous utilisez l'ordinateur pour le tirage, vous êtes prêts à procéder au tirage dès la fin des mises à jour.
5. Faire circuler la feuille de présence pour signature. Lors d'une épreuve FIS, assurez-vous d'avoir les formulaires officiels pour les présences, le procès-verbal, etc.
6. Lors d'un tirage manuel, si tous sont d'accord, effectuez le tirage au début de la rencontre pour accélérer le processus. Cette façon de faire dépend des entraîneurs et du DT.
7. Assister l'arbitre et le DE pour procéder au tirage manuel. Effectuer un double tirage à l'aide de jetons ou de balles de ping-pong pour les 15<sup>es</sup> coureurs et les cartes pour les coureurs sans points ainsi que pour les cas d'égalité de points.
8. Affectez un assistant à la prise des notes. Au cours de la rencontre, les mises à jour peuvent être faites afin de produire la liste de départ et de distribuer les dossards. Le préposé au tableau peut débiter l'inscription au tableau d'affichage de la course tandis qu'un autre bénévole peut faire les copies de la liste de départ (prévoir un nombre de copies proportionnel à l'importance de l'épreuve, 50 et plus).
9. Pour les courses régionales lorsqu'on procède par tirage au sort manuel<sup>9</sup>, laissez les cartes au tableau jusqu'à la fin de la réunion. Si les participants acceptent, procéder au tirage pour la seconde journée. Au préalable, ajouter les nouvelles entrées et faites les retraits. Procéder ensuite comme pour le tirage précédent avec les 15<sup>es</sup> coureurs. Pour les courses FIS généralement, la rencontre a lieu quotidiennement. Dès lors vous préparer les cartes dès le matin suivant pour la rencontre du soir.
10. Ce sont encore les l'arbitre et le DE qui conduisent le tirage au sort.
11. Distribuer les dossards dès que la liste de départ est prête, procéder à la distribution des dossards. Autrement, les dossards peuvent être répartis en paquet pour chaque équipe pour la distribution le lendemain matin.
12. Selon la procédure de paiement pour les billets de remontée, assurez-vous d'avoir en main des chèques et une personne autorisée à signer.
13. Attacher une copie de la liste de départ au brassard des DT, DE, arbitre et chef de piste.
  - a. Préparer les tablettes des juges au départ et d'arrivée avec les listes (hommes et femmes), 4 feuilles d'enregistrement, crayons et brassards.
  - b. Pour le préposé aux départs (*starter*) et son assistant (*caller*), listes de départ et crayons.
  - c. Des feuilles en nombre suffisant pour les chronométreurs manuels.
  - d. Les chronomètres manuels qui devront être synchronisés le lendemain matin par le chef chronométreur ou son assistant, des listes de départ.

---

9- Le tirage électronique est de plus en plus utilisé.

### 13.3.4 Première journée de course

---

1. En compagnie d'un assistant, ouvrir le bureau du secrétariat à 07:00 (2 heures avant le début de la course) et mettre le photocopieur en marche.
2. Remettez les tablettes aux personnes concernées; distribuez les radios et les brassards aux membres du jury; transmettez une vingtaine de liste au départ et une dizaine à l'arrivée pour les besoins additionnels.
3. Ayez un préposé à l'enregistrement des bénévoles et à la remise des billets et des lunches.
4. Avant le départ de la course, collecter les données requises pour l'entête des rapports. Pour les courses régionales, le tirage au sort peut dès lors être effectué afin de produire les prochaines listes de départ. Complétez la comptabilité des inscriptions et préparez les enveloppes pour les résultats. Complétez les listes des bénévoles à transmettre au responsable.
5. Lorsque les résultats produits sur ordinateur<sup>10</sup> parviennent du poste de chronométrage sur une mémoire flash par messenger ou par transmission sans fil. À la fin de la première manche, le ruban de chronométrage est envoyé au secrétariat pour faire la validation avec les résultats enregistrés. L'arbitre doit procéder à l'affichage des disqualifications (DSQ) au tableau. Le chef des gardiens de portes doit recueillir les cartes des gardiens au secrétariat. Lors d'une épreuve mixte, dès la fin de la manche des filles, l'arbitre doit rédiger son rapport pendant que débute la manche des garçons. Les DSQ doivent également être enregistrés à l'ordinateur par le chronométreur avant la transmission des résultats. S'il n'y a pas de réclamation, les résultats de la première manche et la liste de départ de la seconde manche peuvent être produits. Faites une cinquantaine de copies de la liste de départs, expédiez-en 35 au départ pour le jury, le préposé aux départs, son assistant, les chronométreurs manuels, et une quinzaine à l'arrivée pour les chronométreurs, le juge à l'arrivée, l'annonceur et le tableau d'affichage.
6. Les résultats de la deuxième manche sont également produits par ordinateur<sup>5</sup>. Si l'entrée des temps est faite manuellement, il faut absolument comparer les résultats avec les temps imprimés sur le ruban du chronomètre. Attendez la liste des DSQ. Les copies des documents déjà validés peuvent être produites<sup>11</sup>, soyez cependant certain d'avoir inscrit toute l'information technique. Préparer un dossier pour chaque paquet indiqué sur la liste de distribution.
7. Imprimez les résultats non-officiels pour permettre au DT de faire les calculs. Remettez-en une copie à la personne responsable de la remise des prix pour qu'elle puisse préparer les trophées, médailles et rubans. Dès l'approbation du DT, imprimez les résultats officiels pour signature. Vérifiez que toutes les données techniques apparaissent dans l'en-tête avant de faire signer le rapport. Le DT doit également signer le rapport de calcul de la pénalité. Conservez tous les documents signés originaux dans un dossier bien identifié et daté, prêt pour la reprographie. S'il vous reste du temps, procéder dès que possible à la préparation des paquets.

---

10- Plusieurs logiciels sont disponibles pour la production des résultats. Entre autres : SplitSecond, Dtris/Measures, SoftControl (Tag Heuer) sont des logiciels adaptés aux courses canadiennes.

11- Utilisez du papier blanc, l'utilisation de papier couleur n'est plus requise.

8. Transmettez les résultats par courriel le plus rapidement possible à l'organisation qui sanctionne l'épreuve (région, province, ACA ou FIS).
9. Pour une épreuve FIS, transmettez les résultats à ACA et USSA, tel qu'indiqué dans les instructions FIS.
10. Dès que vous êtes certain que les résultats non-officiels sont valables (sans réclamation ou calcul de temps équivalent électronique, etc.) vous pouvez, avec l'accord du DT, distribuer quelques copies de ces résultats aux entraîneurs.
11. Demandez à un bénévole de classer les dossards en utilisant la liste de départ produite pour la course du lendemain.
12. Assurez-vous de recueillir toutes les données de la course (feuilles de chronométrage, cartes de disqualifications, rapports des juges au départ et à l'arrivée, etc.) et classez-les.
13. Dès que la liste de départ est disponible, préparez les tablettes pour la prochaine course.
14. Si vous utilisez un tableau d'affichage plastifié, fournissez au préposé de l'acétone, des gants et des essuie-tout pour le nettoyage du tableau. Fournissez-lui la liste de départ du lendemain pour qu'il puisse préparer le tableau pour le lendemain. Souvenez-vous que pour une course FIS, cela doit être réalisé après la réunion des entraîneurs.

### **13.3.5 Seconde journée de course et suivantes...**

---

1. En compagnie d'un assistant, ouvrir le bureau du secrétariat à 07:00 (2 heures avant le début de la course) et mettre le photocopieur en marche.
2. Distribuez les tablettes, les brassards et les listes comme vous l'avez fait la veille.
3. Préparez-vous à photocopier les résultats officiels de la veille et à amorcer la préparation des paquets.
4. Suivre la même procédure que la veille. Tâchez d'obtenir l'information technique le plus rapidement possible pour amorcer rapidement la préparation de la préparation de la documentation du jour.
5. Compléter les paquets dès que les résultats officiels sont prêts. Préparer également l'emballage postal des paquets.
6. Transmettez les résultats à votre fédération provinciale par courriel et télécharger sur ACA points.
7. Pour une épreuve FIS, transmettez les résultats à ACA et USSA, tel qu'indiqué dans les instructions FIS.
8. Demandez à un bénévole de nettoyer le tableau d'affichage.
9. Classez toutes les données et les résultats. Conservez une copie sur papier des données et des résultats ainsi qu'une copie sur disque.

\* *Remerciements à Audrey Newhouse – officiel niveau 3 – Club de ski alpin Kamloops*

## **13.4 CHEF DE PISTE**

*RIS-601.3.2 Le chef de piste est responsable de la préparation des pistes de compétition conformément aux instructions et décisions du Jury. Il doit bien connaître les conditions d'enneigement du lieu de compétition.*

Le chef de piste est la personne responsable de la préparation de la piste, en s'assurant que la piste est préparée selon les spécifications du comité organisateur et du jury. Le chef de piste doit bien connaître les conditions locales d'enneigement, doit travailler avec les traceurs et coordonner le travail des préposés de piste durant la course et pour l'ensemble du démantèlement suite à l'événement. Les facteurs de succès de ce poste comprennent un bon leadership, de l'organisation, du personnel en nombre suffisant et de l'équipement.

Le chef de piste doit à l'avance communiquer avec la direction de la station. Il/elle doit connaître la préparation du terrain et doit être en mesure d'évaluer les préparatifs de la piste sous sa responsabilité. Ces responsabilités comprennent l'aire de départ, l'aire d'arrivée et le parcours. Finalement, le chef de piste doit connaître les règlements, participer à l'inspection du tracé avec le jury et assister aux réunions du jury si possible.

### **Voici les grandes lignes des activités pour les courses provinciales de SL, GS et SG**

#### **13.4.1 Un mois avant la course**

1. Choisissez la piste qui sera utilisée pour l'épreuve. Vérifiez la fiche d'homologation. Planifiez la mise en place des dispositifs de sécurité et de contrôle des spectateurs.
2. Recrutez le personnel de piste. Informez-les des préparatifs à réaliser avant la date de la course, souvent le weekend précédent.
3. Faites l'inventaire de votre équipement.
4. Faites un plan d'utilisation de l'équipement : piquets, bambous, fanions, perceuses, râteliers, pelles, clés pour piquets, cordes, coins de bois, produit de durcissement, etc. prévoyez-en la répartition tout le long du parcours avant la journée de la course.
5. Prévoyez vos radios, quelle quantité aurez-vous besoin? Validez ce nombre avec votre DE. Assurez-vous la disponibilité des fréquences nécessaires, jury, groupe des « chefs », équipe de piste. Également si nécessaire, faites le nécessaire pour disposer de suffisamment de perceuses et de clés.
6. Recrutez les préposés de piste.
7. Obtenez les billets de remontée pour les travailleurs qui n'en n'ont pas pour tous les jours de travail incluant les jours de course.
8. Avec le DE, coordonnez l'utilisation des pistes d'entraînement avec la direction de la station. Informez-vous sur les heures de remontée, la possibilité d'y transporter de l'équipement et au besoin enrôlez plus de travailleur de piste.

### **13.4.2 La semaine précédente, ou avant si nécessaire...**

---

9. Mettez en place les dispositifs de sécurité (filets, Willy bags) et le contrôle des spectateurs. Laissez-y les ouvertures requises pour l'accès du public et des dameuses durant la semaine. En prévision de chute de neige, relevez la base des filets d'environ 30 cm au dessus du sol.
10. Avec le personnel de la montagne, discutez des besoins en matière de damage et de la préparation de la rampe de départ.
11. Prenez les dispositions avec la patrouille de ski pour qu'elle soit en poste au sommet de la piste 20 minutes à l'avance et pour la durée de l'épreuve.
12. Préparez un horaire de dérapage avec le DE. Prévoyez également le plan de démantèlement. Révissez le déploiement prévu des travailleurs pour les journées d'épreuve.

### **13.4.3 La veille de la course**

---

13. Mettez en place l'aire de départ et l'aire d'arrivée. Ajustez les dispositifs de sécurité. Fournissez de l'assistance pour l'installation du système de chronométrage.
14. Disposez tout l'équipement nécessaire sur la piste pour être prêt à l'usage.
15. Reconfirmez le damage de la piste et l'ouverture des remontées.
16. Placez les piles des perceuses et des radions sur les chargeurs.
17. Participez à la réunion des entraîneurs. Ayez en main les prévisions météo les plus récentes possibles pour les diffuser durant la rencontre.

### **13.4.4 Le jour de la course**

---

18. L'entretien de la piste est essentiel. La planification du dérapage approuvée par le jury doit débuter tôt dans la course, avant que les problèmes surgissent, et doivent se poursuivre jusqu'aux derniers coureurs.
19. Ayez de « bons dérapeurs » et le personnel requis tout au long de la course.
20. Assurez-vous de placer suffisamment de matériel de réparation tout le long du parcours. (piquets, fanions, coins, râteliers, pelles, perceuses et clés)
21. Dès la fin de l'épreuve, procédez au démantèlement tel que prévu. S'il y a une course le lendemain, placez les piquets en bordure de la piste, ouvrez les filets et les clôtures de contrôle pour permettre de damer la piste. Au dernier jour de course, prévoyez le démantèlement complet et le transport jusqu'au bas de la piste.

### **13.4.5 À la fin de l'événement**

---

22. N'oubliez pas de remercier tous le personnel et les participants.
23. Le lendemain, communiquez avec la station pour vérifier que tout est en ordre.

\* *Remerciements au Whistler Mountain Ski Club pour cette information*

### 13.4.6 Entretien des portes et du parcours

---

**Introduction** – l'entretien des portes est un élément essentiel au maintien de conditions de parcours équitables pour tous les coureurs. L'entretien doit être réalisé de manière constante et uniforme par le personnel de piste assisté des juges de portes. L'entretien débute dès que l'inspection du parcours est fermée aux coureurs.

**Intervalle des départs** – Pour assurer la sécurité, toutes les personnes présentes sur la piste doivent être informées des intervalles de départ. Normalement les intervalles varient de 40 à 60 secondes, laissant suffisamment de temps pour effectuer de l'entretien. Soyez toujours conscients des intervalles...

**Responsabilités** –

- Assurez-vous que le parcours soit LIBRE
- Remplacez les piquets en position verticale. Un piquet incliné peut déconcentrer ou retarder un coureur
- Remplacez les piquets de remplacement au même endroit. La base des piquets est normalement marquée avec du colorant
- Remplacez les fanions qui sont arrachés ou trop bas
- Remplacez les piquets brisés par des piquets de même couleur (bleu ou rouge). Enlevez les débris et placez-les de façon sécuritaire
- Réparez les sections de piste sous votre responsabilité

**Positionnement** – Les travailleurs de piste et les juges de portes doivent être suffisamment près du parcours pour être en mesure d'intervenir rapidement et dégager les débris de façon sécuritaire. Toutefois ils ne doivent pas obstruer la ligne du tracé des coureurs et ne pas constituer un risque dans les lignes de chute des coureurs.

**Domage de la piste** – il est essentiel à la sécurité et à l'équité de la course que l'entretien soit effectué avec diligence pour que tous les coureurs puissent profiter de conditions quasi identiques. Les préposés de piste et les juges de portes doivent compléter le travail des dérapeurs pour conserver l'état de la piste. Les gardiens de portes sont généralement bien placés pour assurer de petites tâches et indiquer au dérapeurs et travailleurs les endroits les plus critiques. Sur un parcours, il n'est pas rare d'avoir des conditions de neige variables d'un endroit à l'autre ce qui produit différentes combinaisons de situations à corriger. Alors que des interventions rapides et un dérapage assidu contribuent à minimiser les dommages, il n'en demeure pas moins que quelques interventions spécifiques soient requises.

## Entretien du parcours et techniques de réparation

	Quoi	Pourquoi	Où	Conséquence	Outils	Réparation
TROU	Semblable à un nid-de-poule. Très dangereux	Brisure (affaissement) de la couche de neige durcie du à la pression successive au même endroit par les skieurs	Ligne du parcours en aval du pivot de la porte	Déviations de la ligne du tracé et cela pour plusieurs portes. Entraîne des décrochages des skis des coureurs	Pelle d'acier	D'abord, allonger le trou en grattant l'arrête inférieure pour abaisser la surface avoisinante jusqu'au maximum de la profondeur, jamais plus profond.
STRIAGE	Effet de planche à laver	Trace laissée par les carres qui retiennent puis relâchent le skieur qui dérape.	En amont et en aval des piquets pivots.	Souvent minime de conséquence.  Peut entraîner une perte de ski.	Râteau	Utiliser les dents de râteau pour adoucir les stries sur toute la surface atteinte. Appuyer suffisamment en prenant soin de ne pas briser la couche de neige durcie. Ne pas briser cette croûte, cela entraîne la formation d'un trou.
ORNIÈRE (Ruts)	Longue strie profonde	Neige molle qui s'affaisse sous la pression des skieurs	Sur la ligne de course en amont et en aval des portes	Lorsqu'elle est profonde, le bas de l'ornière devient une rampe de lancement qui fait décrocher les coureurs	Pelle d'acier	Lorsque la dégradation est lente, n'y touchez pas. Travailler de façon similaire que lorsqu'il s'agit d'un trou. Apporter une attention particulière aux rampes que cela peut causer. Lorsque la neige est fondante, le pied du piquet devra être resserré régulièrement.
ORNIÈRE DOUBLE	2 stries parallèles coupant la ligne du parcours	Pression appliquée sur les 2 skis.	Au niveau et en aval du piquet pivot d'une porte	Possibilité de perte de ski. Les coureurs peuvent être déséquilibrés	Pelle d'acier	Allonger en amont et en aval; joindre les 2 ornières en retirant la lisière de neige qui les séparent.
BERME	Accumulation de neige à l'extérieur de la ligne du parcours	Passage trop étroit des dérapeurs qui ne permet pas de repousser la neige	Début vers l'extérieur de la porte et se poursuivant au bas de la ligne du tracé	Déséquilibre, décélération brusque entraînant une chute, éjection latérale	Pelle et râteau	L'excès de neige expulsée par le passage successif des skis s'accumule sur le long de la berme
TAS DE NEIGE AU PIED DES PIQUET	Accumulation de neige au pied des piquets pivots	Neige entassée suite à l'inspection et aux dérapages successifs	Au pied des piquets pivots	Masque le point de fixation du piquet, nuit au travail du juge de porte et ralentit le rebond du piquet	Pelle à grain ou d'acier	Aussi large que possible, retirer la neige molle accumulée au pied des piquets, jusqu'à atteindre la neige ferme. Il est essentiel d'effectuer cette opération à la fin de l'inspection du parcours. Par temps doux, il peut nécessaire de resserrer ou de coincer les piquets.

## **13.5 CHEF DES JUGES DE PORTES**

*RIS–601.3.5 Le chef des juges de portes organise la mission des juges de portes. Il dirige et surveille leur activité. Il place chaque juge de porte et lui désigne les portes à surveiller. Après la première manche, il recueille les fiches de contrôle pour les remettre à l'arbitre.*

*Il distribue, en temps utile, à chaque juge de portes le matériel nécessaire (fiche de contrôle, crayon, liste de départ, etc.) et leur donne les consignes soit pour assurer le maintien à distance des spectateurs, soit pour la remise en état de la piste, etc. Il veille à ce que le numérotage et le marquage des portes soient effectués en temps utile.*

**Chef des juges de portes** – organise et supervise le travail des juges de portes. Il doit veiller à numéroté les portes au moment requis. Il doit distribuer le matériel nécessaire aux juges de portes (tablette, crayon, carton, etc.). Le chef des juges (ou gardiens) de portes doit également rappeler leurs tâches aux juges de portes, leur assigner les portes à surveiller et leur indiquer la position à occuper. À la fin de chaque manche, le chef des juges de portes doit recueillir les cartons de tous les juges pour les remettre à l'arbitre.

**Juge de portes** – doit surveiller une ou plusieurs portes; il doit constater le passage valide ou non des portes sous sa surveillance. Le juge de porte doit également accomplir quelques autres tâches tel qu'indiqué à la section 600 du RIS.

### **13.5.1 Description de tâche – Chef des juges de portes**

#### **Responsabilités**

Le chef des gardiens de portes est responsable du recrutement, de la formation et du contrôle des juges de portes lors des courses de ski alpin.

Le chef des gardiens de portes doit connaître les règlements pertinents (art. RIS 660 à 670 inclusivement). Il ou elle doit également connaître la section du manuel de formation ACA relative au jugement de portes.

#### **Préparatifs à la course**

Tenez compte du niveau et du type d'épreuve, cela vous aidera à déterminer le nombre de portes et par conséquent, le nombre de juges à recruter. Par exemple, une épreuve de slalom K1 comporte de 32 à 40 portes. En slalom il faut prévoir en moyenne un juge pour trois portes, il vous faudra donc 14 juges de portes.

Débuter le recrutement 3 semaines avant la course, le moyen le plus efficace étant le contact direct ou l'appel téléphonique personnel. Utilisez une équipe pour effectuer les appels, ça vous facilitera la tâche. Le recrutement est fait d'abord avec les membres du club, mais il est important de contacter les parents des équipes visiteuses pour permettre de recruter le reste du personnel. Quelques juges recrutés en surplus serviront à combler les postes des personnes absentes, ou à effectuer des remplacements.

Notes l'adresse courriel de vos bénévoles afin de les informer du moment et du lieu de rassemblement, des particularités de la course et des vêtements à prévoir pour affronter la température.

Vérifier que vous disposez de tout le matériel nécessaire. L'équipement du juge de porte comprend une veste d'identification, des cartes de juge en quantité suffisante, des crayons, une tablette, une feuille de protection, des feuille de notes, les règlements, un tapis. Le jour

de la course, il est possible que vous ayez à fournir des radios. Si vous novice à ce poste, demander au directeur d'épreuve de vous indiquer le fonctionnement.

Assurez-vous que des lunches et des boissons aient été commandés et que la distribution aux juges soit organisée.

### **La veille de la course**

Autant que possible, assistez à la réunion des chefs d'équipes. Ça vous donnera un aperçu de l'ambiance, vous y rencontrerez le comité organisateur et éventuellement, vous pourrez y recruter quelques gardiens de portes additionnels. L'entraîneur-chef local vous donnera une approximation du nombre de portes sur le tracé.

Confirmez le nombre de juges requis et assurez-vous qu'ils connaissent **l'endroit et l'heure** du rassemblement. Une heure avant le départ de l'épreuve devrait suffire aux préparatifs. Rappelez-leurs de passer par le secrétariat ou à l'endroit prévu pour obtenir leur billet, collation et équipement. Rappelez à tous de se vêtir chaudement et d'apporter des boissons.

Distribuez les affectations et les cartes. Ayez en main quelques cartes supplémentaires

### **Le jour de la course**

Obtenez des listes de départs à distribuer aux juges avec le matériel déjà rassemblé pour eux. Ayez un contenant qui vous permette de transporter le tout. Trouvez un responsable pour vous fournir les listes de la seconde manche. Si vous ne l'avez pas obtenu à la réunion des chefs d'équipe, procurez-vous le programme de la journée (horaire de course).

Si possible, rendez-vous au départ au moment de l'inspection du parcours où le plus tôt possible après le début de l'inspection pour y dessiner un croquis du tracé. **Pourquoi?** Cela vous permettra de connaître le nombre de porte et de connaître la configuration du parcours. Cela vous permettra de mieux planifier l'affectation des gardiens de portes les plus en forme et les plus expérimentés aux endroits stratégiques.

Les juges de portes doivent se regrouper au départ du parcours. À ce moment, vous devriez effectuer un rappel de leurs responsabilités et revoir les situations de disqualifications. Rappelez-leur qu'il est important de dessiner les situations de DSQ qu'ils noteront. Pour les novices assurez-vous de les placer de façons à ce qu'ils soient encadrés par des juges expérimentés, ils pourront ainsi recevoir quelques conseils et certaines situations pourront être notées par l'autre juge. Soulignez que c'est leur jugement du passage ou de la faute qu'ils doivent noter sans se laisser influencer par les opinions du public ou des entraîneurs. Finalement, faites en sorte que les juges puissent prendre position environ 20 minutes avant le début de chacune des manches.

Ayez 2 juges supplémentaires à votre disposition. Si l'un d'eux est expérimenté, il pourra assister avec vous les juges moins expérimentés et vous assister dans votre travail. Ces juges pourront également faire le remplacement temporaire d'un juge lorsque nécessaire. Advenant que vous disposiez d'un nombre restreint de juges de portes, demandez au juges au départ et à l'arrivée de surveiller quelques portes chacun.

Notez la liste des gardiens de portes qui officient pour leur fiche d'officiel et pour les assurances. Remettez la liste au chef du secrétariat à la fin de la journée.

Assurez-vous de numéroté les portes, vous-même, par un assistant ou par un travailleur de piste.

## **Avant de quitter le départ**

Validez si le chef de piste souhaite que les gardiens de portes prêtent main forte pour l'entretien du parcours. Dans ce cas, demandez-lui de distribuer les pelles et les râtaux aux juges. Vous devrez être en mesure d'expliquer les techniques de grattage lors de la rencontre d'avant course. Si vous n'êtes pas en mesure de le faire, invitez un assistant désigné par le chef de piste à vous accompagner.

Ayez en main des listes de départs et obtenez les listes de seconde manche le plus rapidement possible. Vous devrez connaître le programme de la journée et les révisions apportées.

Si vous détenez une radio, syntonisez la fréquence du jury. Souvenez-vous que cette radio doit servir à écouter et que les discussions sur cette fréquence sont strictement réservées aux membres du jury. Retenez la(les) fréquence(s) du chef de piste et du secrétariat afin d'être en mesure de communiquer avec eux au besoin.

Prévoyez du temps pour répartir les juges sur le parcours, annoncez les portes dans l'ordre en indiquant le juge responsable de chaque ensemble de portes en tenant compte de l'expérience de chacun, de la configuration du parcours, de la difficulté de l'endroit, etc.

Si le temps le permet, déplacez le long du parcours pour informer et encourager les juges de portes. Assurez-vous si tout fonctionne bien, répondez à leurs questions, distribuez des collations, etc.

Synchronisez votre tournée pour vous assurer d'être de retour au départ du tracé avant que le dernier coureur n'ait pris le départ et soyez prêt à recueillir les cartes des juges.

Les cartes doivent être ramassées à la fin de chaque manche ou dès que le DE vous en fait la demande. Avant de descendre, demandez au juge au départ et au chronométrateur manuel s'ils souhaitent que vous apportiez leur rapport avec vous.

Recueillez les cartes le plus rapidement possible. Tout le monde attend les résultats et les cartes des juges de portes sont essentielles à la production. Si vous disposez d'un assistant, faites lui collecter la moitié des cartes.

Tout en vous hâtant, demandez à chaque juge : « Avez-vous signé vos cartes? – Avez-vous des DSQ? – Avez-vous fait des diagrammes? » Vérifiez que les cartes sont complètes! Révisez les diagrammes, pour qu'ils soient compréhensibles et rappelez aux juges qui ont inscrits des DSQ qu'ils doivent demeurer disponibles en cas de réclamation et d'attendre que l'arbitre ou le DT leur indique qu'ils sont libres.

## **À la ligne d'arrivée**

Remettez les cartes à l'arbitre, qui devrait être les attendre près de l'aire d'arrivée. Restez avec l'arbitre pour répondre à ses questions relatives aux DSQ. Si vous devez regagner la piste immédiatement pour la manche des hommes, remettez les cartes au juge à l'arrivée ou au préposé du secrétariat sur place pour remise ultérieure à l'arbitre.

À la fin de la course, recueillez seulement les cartes et demandez à chaque juge d'apporter son matériel lui-même à l'endroit indiqué. Toutefois rappelez aux juges qui ont inscrit des DSQ de demeurer disponibles. Remerciez-les tous pour leur participation.

**À la fin de la journée...** Si la décision d'un juge de porte est renversée par le jury, assurez-vous que ce juge obtienne les explications relatives à cette décision. Au besoin, demandez au DT ou au DE de fournir les explications au juge concerné. Il est important que le juge sache et comprenne pourquoi sa décision a été renversée.

Faites sécher, reclassez et rangez le matériel des juges de portes et du chef des juges après chaque course afin que ce soit prêt pour le prochain événement. Vérifiez immédiatement l'inventaire.

**Par temps humide, l'encre se dilue mais les crayons-mine fonctionnent. Utilisez toujours des crayons!**

\* Remerciements à Norm Leduc – Mont Washington Ski Club et Doug McLean – Whistler Ski Club.

## **13.6 CHEF DU CHRONOMÉTRAGE ET DES CALCULS**

*RIS-601.3.6 Le chef du chronométrage et des calculs est responsable de la coordination du personnel de départ et d'arrivée, y compris chronométrage et calcul. En Slalom il décidera, ou un de ses collaborateurs, des intervalles de départ. Sous ses ordres se trouvent :*

- *Le starter,*
- *Le starter adjoint,*
- *Le secrétaire de départ,*
- *Le chef chronométrateur,*
- *Le chronométrateur adjoint,*
- *Le contrôleur à l'arrivée,*
- *Le chef de calcul et ses collaborateurs.*

Le **chef du chronométrage et des calculs** est responsable de la coordination de toutes les activités de chronométrage et de calcul des officiels au départ et à l'arrivée. Lors des épreuves de slalom, c'est lui ou une personne déléguée qui détermine les intervalles entre les départs des coureurs.

Le **chef des calculs** est responsable pour la production rapide et précise des résultats. Il supervise la production immédiate des résultats non officiels et la publication des résultats officiels à la fin du délai de dépôt des réclamations ou après le règlement des réclamations.

Le **chef chronométrateur** est responsable de la précision du chronométrage, de la synchronisation des systèmes et des chronomètres du départ et de l'arrivée et de la publication rapide des temps au tableau d'affichage. Il doit également communiquer sans délai toute panne de chronométrage au DT et au juge à l'arrivée.

### **13.6.1 Aperçu du chronométrage et des calculs**

---

Dès l'origine des courses de ski, les officiels en charge du chronométrage devaient produire rapidement les résultats précis. À cette époque, le chronométrage visait le même objectif, mais aujourd'hui les systèmes électroniques et la technique de calcul de temps équivalent électronique sont des plus précises. Toutes les courses ACA sont chronométrées électroniquement, de plus pour les courses sanctionnées par la FIS et les épreuves nationales avec pointage, deux systèmes électriques dotés d'un ruban d'impression sont exigés. De plus, le chronométrage manuel est obligatoire pour toutes les courses FIS et ACA.

Il est essentiel que le temps des compétiteurs soit enregistré et publié rapidement quelque soit l'équipement, le personnel ou la procédure utilisée. La vérification et la contre-vérification visent à assurer l'équité et la précision pour tous les participants, ce qui répond au premier objectif de tous les officiels alpins. La compétence des officiels du chronométrage croît avec la sophistication des systèmes utilisés. Aujourd'hui, les chronométreurs doivent intégrer une foule de connaissances et agir en professionnels dans leur approche et l'exécution de leurs fonctions. C'est ce professionnalisme qui permet de maintenir de haut standard de précision dans le chronométrage.

Quand tout va bien, les équipements modernes facilitent la tâche, mais en contrepartie, les problèmes à survenir lors d'une panne sont plus graves et complexes à résoudre. Les coureurs peuvent se dépasser, un temps peut être perdu dans l'ordinateur, un ordinateur peut avoir des problèmes ou une panne de courant peut survenir. La résolution professionnelle de ces problèmes retombe sur les épaules des officiels du chronométrage.

### **13.6.2 Processus de chronométrage**

---

Le niveau de compétitivité actuel du ski alpin exige le niveau de précision élevé des équipements de mesure électronique pour la classification des coureurs d'une épreuve. Le chronométrage du ski de compétition doit mesurer précisément le moment où un coureur débute et termine le parcours et calcule l'écart entre ces deux moments. Pour ce faire, les systèmes de chronométrage électriques utilisés doivent permettre de mesurer à des précisions de plus de 1/1000<sup>e</sup> de seconde et doivent être doublés par un chronométrage manuel. Le chronométrage des épreuves FIS et les épreuves nationales avec pointage doit être effectué à l'aide de deux systèmes de chronométrage avec imprimante intégrée et dans ce cas, le DT doit vérifier la synchronisation et les variations entre les deux systèmes.

Lors des épreuves où deux systèmes sont utilisés, le mesurage ajusté du second système peut être utilisé en cas de manquement sur le système primaire. Le calcul d'ajustement est fait de façon similaire au calcul d'un temps équivalent électronique (TEE) fait à partir des temps manuels lors d'une panne de système.

Lorsque survient une panne au niveau des deux systèmes électriques, le TEE est calculé à partir des relevés de temps manuels. Conformément au RIS, lorsqu'une défaillance complète du système électrique survient, les temps manuels doivent être valides pour tous les compétiteurs. Il peut même être nécessaire d'utiliser les temps manuels pour tous les compétiteurs lorsque les problèmes des systèmes électriques surviennent à plusieurs moments durant l'épreuve et que le nombre de TEE est trop important. (Cette décision est une prérogative du jury.)

Lorsque le système de chronométrage permet d'apporter manuellement des corrections, des indications de ces corrections doivent apparaître sur le ruban. Lorsque l'imprimante ne tient pas compte des abandons (DNF), ceux-ci doivent également être notés. Toutes ces annotations élimineront toute confusion lors de la validation des résultats à l'aide des rubans de chronométrage.

Pour le chronométrage manuel, des montres chronographes digitales sont utilisées. Le chronométrage manuel exige de bons réflexes et varie d'une personne à l'autre. Avec la fatigue, le froid à combattre, les manques de concentration et les aptitudes rendent difficile le chronométrage sur une longue période. Le chef du chronométrage et des calculs doit assurer le confort du personnel de chronométrage.

### **13.6.3 Règlement de chronométrage (RIS)**

---

- Une liaison multiple par câbles doit exister entre le départ et l'arrivée. Une liaison phonique entre le départ et l'arrivée doit être assurée par câble ou par radio. (611.1)
- On doit utiliser deux appareils électroniques synchronisés indiquant l'heure réelle et fonctionnant de manière indépendante... Tous les temps d'heure du jour devront être reproduits chronologiquement au 1/1000<sup>e</sup> (0,001) sur une bande. (611.2.1)
- Les deux systèmes doivent permettre de calculer pour chaque concurrent un temps net mathématiquement comparable entre le temps au départ et le temps à l'arrivée. Le temps net de chaque concurrent sera exprimé en 1/100<sup>e</sup> (tronqué au 0,01)
- Toutes les heures utilisées pour définir le temps net doivent provenir du système A.
- Lorsqu'en raison d'une panne du système A on doit recourir au système B, on doit calculer un temps selon la méthode définie à l'article 611.3.2.1. Cette procédure est la même que la procédure du calcul de TEE. Lorsqu'une défaillance se produit avec les deux systèmes, les temps manuels seront valables.
- Il est interdit d'utiliser directement les heures réelles du système B en remplacement du système A pour le calcul des temps nets.
- Le portillon de départ doit comprendre des contacts électroniques indépendants et isolés pour le déclenchement de l'impulsion sur le système A et système B.
- Lorsque le portillon ou le poteau doit être remplacé durant une épreuve, l'équipement identique est à employer dans la même position.
- Les cellules photoélectriques doivent être placées de façon à ce que le faisceau d'arrivée soit à hauteur de mi-jambe des compétiteurs.
- Le chronométrage manuel, entièrement séparé et indépendant du chronométrage électronique, doit être utilisé pour toutes les compétitions... Des chronomètres ou appareils fonctionnant à piles doivent être installés au départ et à l'arrivée et être capables de mesurer des temps avec une précision de 1/100<sup>e</sup> (0.01). Ils doivent être synchronisés avant le début de chaque manche, de préférence avec la même heure du jour que les systèmes A et B.
- Des temps du chronométrage manuel pourront être introduits dans le classement officiel après avoir subi une correction. On calculera les différences entre les temps du chronométrage manuel et les temps du chronométrage électronique des 5 concurrents qui précèdent et les 5 concurrents qui suivent le concurrent non chronométré, ou éventuellement les 10 concurrents les plus proches. Le total des 10

différences, divisé par 10, donnera la correction à appliquer au temps du chronométrage manuel du concurrent non chronométré.

- Lorsque l'appareil officiel de chronométrage à imprimante permet introduction manuelle ou une correction de temps, un signe quelconque (étoile, astérisque ou autre) en regard de la manipulation effectuée doit être imprimé sur toutes les bandes de chronométrage.
- Les informations additionnelles se trouvent dans le manuel RIS courant et dans le livret de chronométrage FIS
- Lors d'une défaillance **temporaire** des systèmes électriques, les temps du chronométrage manuel pourront être introduits dans le classement officiel après avoir subi une correction. Cette procédure est le calcul d'un temps équivalent électronique (TEE) et est présenté à la section suivante.
- Lorsque survient une panne **totale** des systèmes électriques, les temps manuels doivent être utilisés pour l'ensemble des coureurs.

#### **13.6.4 Incidents de chronométrage, calculs et communications**

Des erreurs peuvent survenir lors de la mise en place des équipements, de la confection des fichiers de course aussi bien que lors de la préparation de la documentation et des calculs, etc. C'est pourquoi tout ce travail est contre-vérifié. Les erreurs les plus fréquentes sont :

- Manque d'entretien du système de communication permanent.
- Mauvais branchement du portillon de départ.
- Absence de baguette de remplacement pour le portillon de départ.
- Mauvais alignements des cellules photoélectriques à l'arrivée.
- Absence de chronométrage manuel.
- Manque de formation et de supervision des chronométreurs manuels.
- Manque de personnel de relève pour le chronométrage manuel.
- Erreur de calcul des intervalles en heure du jour.
- Arrondissement des temps ou utilisation de moyennes. Deux approches non autorisées en ski alpin.
- Utilisation d'une version périmée du logiciel de gestion de course ou manque de validation des documents produits.
- Utilisation de la mauvaise liste de points (ACA ou FIS).
- Utilisation d'une liste non valide à la date de l'épreuve.
- Publication trop lente des temps provisoires.
- Manque de validation entre les temps de l'ordinateur et les temps du ruban de chronométrage.
- Erreur au niveau du facteur F dans le calcul de la pénalité.
- Utilisation de points incorrects de coureurs lors du calcul de la pénalité (mauvaise liste).
- Mauvaise valeur maximale pour la pénalité.

- Omission de valider les égalités en cinquième ou en dixième place lors du calcul de la pénalité.
- Mauvais arrondissement lors du calcul de la pénalité.
- Lors des courses FIS :
  - Utilisation d'un additif de catégorie ou d'un facteur de correction (Z) désuet ou non approprié à la discipline.
  - Mauvaise utilisation du facteur de correction Z dans le calcul. C'est-à-dire de soustraire le facteur positif ou d'ajouter un facteur négatif.
- Non respect des pénalités minimum et maximum lorsqu'applicable.
- Production tardive de la liste de départ de la seconde manche; mauvaise application de la règle d'inversion (Bibo) lorsqu'il y a égalité en 30<sup>e</sup> position; omission de réduire la liste inversée lorsque le tirage du premier *Seed* est réduit.
- Manque de vérification de l'ensemble des données de course.
- Omission de remplir le compte rendu technique de chronométrage. Un compte rendu par manche et par sexe pour les courses FIS et un par manche pour les courses ACA.

### **13.6.5 Commentaires généraux au sujet du chronométrage**

Les éléments essentiels en matière de chronométrage d'une course de ski alpin sont :

1. L'épreuve doit demeurer à l'heure. Aucun délai ne doit être causé par manque de préparation du système de chronométrage. **PRÉVOYEZ** et préparez-vous à toute éventualité pour réagir rapidement à toute éventualité. Une bonne préparation est la solution.
2. Les heures doivent être enregistrées correctement. Vérifiez régulièrement le bon fonctionnement des appareils. **VÉRIFIEZ et REVÉRIFIEZ!**
3. La publication des temps doit être rapide et précise. L'annonceur doit être isolé des chronométreurs; les demandes doivent être faites par écrit et non verbalement.
4. Le système doit comporter suffisamment de redondance et de protection pour éliminer toute absence de mesure de temps et la nécessité de reprise qui en découle. Il faut disposer d'un moyen d'obtenir le TEE le plus rapidement possible. Lorsque plusieurs incidents surviennent en piste, interrompez la course et corrigez l'ensemble des situations.
5. Ce qui survient dans le poste de chronométrage doit rester dans le poste de chronométrage. Toute rumeur de problème mal interprétée peut mettre en cause l'intégrité de l'ensemble du chronométrage de la course.

Les enregistrements requis sont :

1. Les heures précises de départ et d'arrivée des coureurs.
2. Liste séquentielle des compétiteurs :
  - a. Liste de départ validée;
  - b. Temps des compétiteurs (heures ou temps nets);

- c. Résultats finaux des compétiteurs (Finissants, absences [DNS], abandons [DNF] et disqualifications [DSQ]).

Les rapports requis sont :

1. Liste de départ de la première manche.
2. Liste de départ de la seconde manche.
3. Liste « non-officielle » des dix meilleurs à la fin de l'épreuve pour la remise des médailles.
4. Documentation de tous les TEE.
5. Procès-verbal du juge arbitre – pour chacune des manches
6. Résultats officiels avec les points de course et la pénalité.
7. Calcul de pénalité pour les courses à pointage.
8. Documentation d'assurance qualité – procédure de contrôle. Ceci comprend les résultats de chaque manche.

## **13.7 JUGE AU DÉPART**

*RIS-601.3.3 Le juge au départ doit être au départ durant tous les entraînements et la compétition.*

- *Il veille au respect des règles pour les départs et pour l'ensemble de l'organisation du départ.*
- *Il constate d'éventuels retards au départ et les faux départs.*
- *Il doit être en mesure d'entrer à chaque instant en communication avec le Jury (voir 705.5).*
- *Il signale à l'arbitre les noms des concurrents absents au départ, de ceux ayant fait un faux départ ou ayant commis des irrégularités et annonce d'éventuelles violations des règlements concernant l'équipement.*

Les responsabilités du juge au départ sont :

- Veiller à l'application des règlements relatifs au départ
- Constater les retards et les faux départs
- Indiquer les violations aux règles concernant l'équipement
- Rappporter à l'arbitre, à la fin de la course, les noms des coureurs absents (DNS), ayant pris un faux départ ou toute autre infraction.

Les juges expérimentés apportent avec eux une « trousse d'urgence » contenant : dossards, crayon feutre, papier ou carton, une baguette de rechange pour le portillon.

### **13.7.1 Description de tâche – Juge au départ**

C'est aux environs de l'aire de départ au moment où les coureurs, entraîneurs, spectateurs, média, juges de portes, personnel de chronométrage et les travailleurs se croisent au sommet de la piste, que l'excitation atteint son paroxysme. Les bénévoles affectés à l'aire de départ (starter, assistant-starter, chronométreur-manuel et juge au départ) doivent profiter de ce moment avec les coureurs pour les accueillir pour cette journée où tout peut survenir.

Le juge au départ doit demeurer vigilant, prêt à répondre aux imprévus si nécessaire et ce même lorsque tout va bien dans l'ensemble. Il est important de bien connaître les règles, d'avoir l'assurance afin de demeurer discret et d'élever la voix au moment opportun, d'être en mesure de s'adapter rapidement et d'utiliser un bon protocole de communication radio. Un bon juge au départ, observe le travail et la foule aux environs du départ, veille à garder une atmosphère positif parmi les bénévoles, les compétiteurs et les spectateurs. Par-dessus tout, le juge au départ doit s'assurer que tous les coureurs se présentant au portillon de départ obtiennent des conditions équitables pour amorcer leur descente quelque soit leur numéro de dossard.

Le juge au départ est responsable de l'aire de départ dans son ensemble, de contrôler l'accès au parcours lorsque la piste est fermée et de veiller au bon ordre et à la sécurité lorsque l'inspection est ouverte. Le juge au départ applique les directives du directeur d'épreuve (DE), communique avec les autres membres du jury sur leur fréquence et amorce la procédure d'ouverture de parcours (*course clearance*) à la demande du DT ou du DE. Le juge au départ doit être au poste bien avant le début de la course et y demeurer jusqu'à ce que le dernier coureur ait franchi la ligne d'arrivée et que la course soit déclarée

officiellement complétée. Le juge au départ est un membre du jury sans droit de vote et à ce titre, il doit être prêt à fournir les détails requis en rapport à toute infraction survenue dans l'aire de départ.

**Quand débiter?** Tôt! Idéalement, le juge au départ devrait se rendre au départ en même temps que les autres membres du jury afin d'arriver avant même que l'aire de départ soit aménagée. Ainsi il sera en mesure de s'assurer que l'aire de départ est prête, de contrôler l'inspection de parcours, d'assister aux vérifications du système de chronométrage, bref d'être sur place afin de veiller à ce qu'il n'y ait pas de délai pour débiter la course. Prévoyez être sur place au moins 15 minutes avant l'ouverture de parcours pour inspection.

**Quand terminer?** Dès que le juge au départ a annoncé que « La course est terminée » à toutes les personnes qui attendent au haut du parcours, il est libre de quitter son poste. Bien sûr toute offre de sa part pour participer au démantèlement ou pour descendre matériel au bas de la pente est toujours apprécié. N'oubliez pas de retourner rapports et tablette, les dossards non utilisés au secrétariat et de demeurer disponible pour répondre aux questions du jury.

### **13.7.2 En pratique – Quoi faire?**

---

Les lignes suivantes indiquent des éléments basés sur l'expérience et contiennent des trucs que votre DE a peu d'opportunité de vous expliquer mais qui s'avèreront très utiles.

#### **AVANT LA COURSE**

- Si possible la veille de l'épreuve, discuter avec le DE pour vous informer de ses attentes et de la procédure à suivre en fonction de l'épreuve et de l'équipe en place. Assistez à la réunion des chefs d'équipe afin d'être avisé des règles particulières à suivre, de l'horaire, de la possibilité de concurrents à étoiles (*snow seed*), des conditions météorologiques et de rencontrer le DT. Le jour de la course, communiquez rapidement avec le juge à l'arrivée, l'arbitre, l'arbitre-assistant, les chronométreurs et le préposé aux départs (*starter*) puisque vous allez travailler en collaboration avec ces personnes et pour faciliter les communications ultérieures claires et nettes.
- Dans votre sac-à-dos apporter quelques extras : un vêtement chaud additionnel dans l'éventualité où vous ayez froid durant la journée, une veste additionnelle ou une couverture pour couvrir un coureur advenant une interruption de départ, des « Hot shoots », papier-mouchoirs, deux crayons, un crayon feutre, quelques feuilles de papier sous plastique, ruban *Duck tape*, ruban d'électricien, sparadrap, lunettes soleil, écran solaire, lunch, boisson et une paire de gants de rechange adaptés pour que vous puissiez écrire.
- Rendez-vous au secrétariat pour ramasser votre matériel (horaire de la journée, listes de départ (M/F) tablette, crayons, copie des règles locales éventuellement). Prenez 6 dossards pour les ouvriers de pistes et 6 dossards de rechange pour les coureurs qui n'auront pas le leur.
- Prenez votre radio et une pile de rechange si possible. Gardez votre radio et la pile au chaud à l'intérieur de votre manteau pour prolonger son fonctionnement. L'arbitre au départ ne peut se permettre d'être sans communication durant la course, spécialement lors des courses de vitesse où les arrêts au départ (STOP-START) doivent être immédiats afin d'éviter collisions et blessures.

Note : L'utilisation d'un écouteur est une bonne pratique. Les communications du jury demeurent ainsi confidentielles aux coureurs présents au départ, ce qui est important surtout lors des courses de vitesse où les communications lors des arrêts au départ peuvent perturber les coureurs. Activez votre radio dès que vous en prenez possession et familiarisez-vous avec le fonctionnement de l'appareil et vérifiez-le avant de quitter le secrétariat.

\*\* Dès que possible, soyez prêt à vérifier la communication avec le DE et les autres membres du jury et demander au DE d'expliquer le protocole de communication du jury. Répétez la procédure d'évacuation d'un coureur à quelques reprises – ne jamais sous-estimer comment les communications brèves, claires et précises sont essentielles en cas d'accident.

- Rendez-vous au poste de départ bien avant l'heure d'ouverture de l'inspection et déposer votre équipement près du portillon puisque dès le début de la course vous ne pourrez plus quitter cet endroit.
- Rencontrez le chef de piste et demandez lui où les coureurs devront passer pour l'inspection afin d'y indiquer clairement :

PARCOURS OUVERT POUR LES FEMMES À   hm:mm, FERMÉ À   hh:mm

PARCOURS OUVERT POUR LES HOMMES À   hh:mm, FERMÉ À   hh:mm

Note : Occasionnellement les coureurs peuvent initier leur inspection en utilisant le portillon de départ, mais souvent on leur demande d'éviter de le faire pour ne pas détériorer l'endroit ou pour compléter la mise en place.

- Vérifier la mise en place des clôtures pour délimiter l'aire de départ et contrôler les accès. Doit-on ajouter un abri? Y a-t-il des bannières à installer pour les commanditaires? Souvent tout est déjà en place, sauf dans les cas où le damage de la piste exige qu'on les retire.
- Affichez les listes de départs des hommes et femmes ainsi l'horaire près de la clôture hors de l'aire de départ afin que tous (coureurs, entraîneurs, spectateurs, etc.) puissent les consulter aisément.
- Prenez le temps de vérifier la rampe de départ. Assurez-vous qu'elle soit à niveau et que la surface plane soit au moins de la longueur d'un ski pour que les coureurs puissent prendre place et relaxer avant de prendre le départ.  
Présentez-vous au préposé au départ, il est peut-être en train de vérifier le système de chronométrage. Vérifiez que la baguette est installée à la bonne hauteur. Confirmez les positions que vous occuperez durant la course et que votre radio ne produit pas d'interférence avec le casque d'écoute du *starter*. Un carré de tapis isolera vos pieds du froid. Assurez-vous que la communication fonctionne avec le DE et avec le médecin ou la patrouille sur ski.
- Nettoyez l'aire de départ si nécessaire, en vous assurant que la neige soit libre de débris ou de produits chimiques qui peuvent offusquer les coureurs et les entraîneurs qui ont passé de longues heures à farter les skis pour cette occasion. Placer des bambous ou de la clôture sur une distance de 3 à 4 mètres derrière le portillon pour retenir les autres skieurs qui peuvent déconcentrer celui qui est au départ. Également veiller à ce qu'un corral délimité par une clôture permet de retenir les coureurs, à l'exception de quelques uns qui suivent au départ. Le périmètre doit assez grand pour permettre aux coureurs et aux entraîneurs d'y laisser leur équipement durant la course. Tout cela a dû être préparé d'avance, mais il peut être nécessaire d'y apporter quelques ajustements et de s'assurer que le tout convient.

## DURANT L'INSPECTION

- Le DE doit confirmer par radio l'ouverture du parcours pour l'inspection cinq minutes à l'avance et cette confirmation est votre signal pour annoncer le début de l'inspection aux coureurs massés à l'entrée du parcours. Rapprochez-vous de l'entrée du parcours en apportant des dossards de rechanges et ceux des ouvreurs. Si ce n'est déjà fait, identifiez les ouvreurs, remettez leur un dossard, prenez leur nom en note et le nom de leur club, pour faciliter la récupération des dossards.
- À l'heure indiquée, ouvrez l'inspection pour les femmes ou les hommes, selon qui débute en premier, puis surveillez que tous sont en possession de leur dossard. La majorité d'entre eux porteront le dossard autour du cou. Si un coureur se présente sans son dossard, fournissez-lui un dossard de rechange en prenant note de son nom et de son numéro, le nom de son entraîneur et de son club afin de récupérer les frais pour perte de dossard.
- Les chronométrateurs manuels arrivent habituellement durant l'inspection, c'est le moment opportun de vérifier avec eux le fonctionnement des montres. S'il s'agit de novices à ce poste, assurez-vous qu'ils comprennent l'importance de leur travail et la façon d'être consistant tout au long de la course. Aidez-les à trouver un endroit convenable où ils verront aisément les départs des coureurs.
- Voyez l'assistant au départ (*caller*) assurez-vous que cette personne a en main une liste de départ et un crayon et revoyez-leur travail : valider les numéros de dossards, placez à l'avance les coureurs en ligne ordonnés par numéro, vérifier le plombage pour la FIS (Nor-Am) et rapporter les absences (DNS ou retard) au juge au départ. Informez l'assistant des intervalles de départ afin qu'il ou elle puisse planifier le placement des coureurs en place. Soulignez la possibilité de départ de concurrents à étoile (*snow seed*).

## JUSTE AVANT LE PREMIER DÉPART

- Soyez attentif pour une dernière vérification radio pour le jury ou rappelez au DE de procéder à une dernière vérification.
- Confirmez que le chronométrage est prêt.
- Confirmez que les ouvreurs sont prêts et que les premiers coureurs sont dans l'aire de départ.
- Confirmer avec le chef de piste que les travaux sont complétés sur la piste.
- Reconfirmez l'heure de départ avec le DE.
- Effectuez l'autorisation de descente de l'arrivée vers le haut (*course clearance*).
- Annoncez l'autorisation de descente.
- DE confirme : envoyez le premier ouvrier.
- Annoncez le départ du premier ouvrier au prochain intervalle ou dans XX minutes/secondes

## DURANT LA COURSE

- Annoncez sur la radio : « Premier ouvreur au départ, en piste dans XX secondes. »
- Annoncez le premier ouvreur en piste.

### **Ne pas annoncer les autres coureurs sauf lors des arrêts de course.**

- Annoncez : XX<sup>e</sup> ouvreur au départ.
- Annoncez : XX<sup>e</sup> ouvreur en piste, c'est le dernier ouvreur.
- On peut vous demander jusqu'à deux intervalles ou plus avant d'autoriser le départ du premier coureur. Il peut y avoir des retouches à faire sur la piste ou un délai de chronométrage. Après cet arrêt vous devrez procéder à une nouvelle autorisation de descente préalable à l'envoi du premier coureur. Lors d'un arrêt, ne laissez pas partir un coureur avant d'avoir obtenu l'autorisation du DE et d'avoir complété la procédure d'autorisation de descente. Lors de chaque redémarrage, annoncez le coureur (# dossard) au portillon de départ et répétez aussitôt que le coureur est en piste.
- Annoncez : Coureur #1 au départ.
- Annoncez : Coureur #1 en piste.

N'annoncez pas les autres coureurs sauf lors des arrêts de course. D'ailleurs, vous ne devez pas interrompre la course sauf lorsque vous recevez instruction de le faire par un membre du jury sur la fréquence du jury ou lorsque le préposé au départ vous l'indique.

Lorsque vous entendez « Stop Start! », arrêtez immédiatement le coureur dans le portillon en lui barrant le passage avec votre bras ou en vous plaçant devant lui.

Répondez aussitôt : « Coureur #18 retenu au départ, coureur #17 en piste (ou tout autre numéro de coureur selon le cas).

Dans un tel cas, ne faites aucun commentaire durant les délibérations du jury. Demeurez détendu. Si vous entendez que l'arrêt se prolongera quelque temps, avisez les entraîneurs pour qu'ils puissent couvrir le coureur en attente au portillon, qu'il puisse retirer ses skis et relâcher les boucles de ses bottes. Ne jamais divulguer la raison de l'arrêt. N'engagez pas de conversation avec le coureur en attente, c'est à l'entraîneur de le faire.

Dès qu'on est prêt à repartir, on vous demandera soit une autorisation de descente dans le parcours ou le membre du jury le plus près de l'endroit où on a demandé l'arrêt déclarer que la réparation est complétée et qu'on peut procéder avec le prochain coureur dès que possible. Offrez au coureur le choix de partir dans un ou deux intervalles pour qu'il puisse reprendre sa concentration.

Annoncez : Coureur #18 en position, départ dans XX secondes... Puis, Coureur # 18 en piste.

Pour les courses de slalom, le préposé au départ (*starter*) doit composer avec des intervalles variables et peut retenir le départ s'il constate une chute dans le parcours, mais cela s'effectue sans qu'il y ait un « Stop Start » formel, et dans de tels cas, le juge au départ n'a pas à intervenir pour autoriser ou annoncer le coureur au départ.

Demeurez vigilant pour valider les plombages des tenues de descente ou pour tout autre étiquetage prescrit et notez tout manquement sur votre liste de départ. Surveillez que tous

les coureurs prennent le temps de s'immobiliser au portillon avant le départ, qu'ils placent leurs pôles correctement et qu'ils effectuent leur départ dans le temps prescrit. Notez que les coureurs se présentent dans l'ordre, arborant leur dossard correctement. (Un assistant au départ expérimenté fera ces vérifications pour vous, mais c'est votre responsabilité de contre-vérifier). Observez que le *starter* referme bien la baguette entre les départs de chacun des compétiteurs et qu'il fait partir les coureurs avec les bons intervalles. Si le nombre de bénévoles est limité, on pourra également d'agir comme gardien de la première porte.

Surveillez constamment les environs de l'aire du départ en vous assurant qu'aucun coureur ou spectateur ne se place trop près du portillon et que personne ne prend place devant les clôtures. Protégez l'environnement du portillon pour permettre à chaque coureur de s'isoler pour se concentrer. Seulement un coureur et un entraîneur sont autorisés près du portillon.

- Annoncez : Coureur #99 (ou autre), dernier coureur au départ
- Annoncez : Coureur #99 en piste, dernier coureur en piste.
- Attendez qu'on annonce que le dernier coureur a franchi la ligne d'arrivée et que le DE annonce, sur le canal du jury, que la course est officiellement terminée.
- Annoncez à haute voix à tous les intervenants situés dans l'aire de départ : que la course est terminée et qu'ils peuvent laisser leur poste.

## **APRÈS LA COURSE**

- Remerciez les bénévoles de votre entourage! Donnez un coup de main au démantèlement.
- Rapportez votre radio, les dossards supplémentaires et les effets qu'on vous a remis au début de l'épreuve, au secrétariat en n'oubliant pas votre rapport et toutes vos notes qui pourraient être utiles au jury en cas de réclamation.
- *Remerciements à Irène Whitney – officiel de niveau III – Whistler Ski Club*

## **13.8 JUGE À L'ARRIVÉE**

*RIS-601.3.4 Le juge à l'arrivée doit être présent à l'arrivée durant tous les entraînements et la compétition.*

- *Il veille à l'observation des règles pour l'ensemble de l'organisation de l'arrivée et du passage de l'arrivée.*
- *Il surveille le contrôleur à l'arrivée, le chronométrage et le service d'ordre.*
- *Il doit être en mesure d'entrer à chaque instant en communication avec le jury.*

Les responsabilités du juge à l'arrivée sont :

- Veiller à l'application de tous les règlements relatifs à l'installation de l'aire d'arrivée et que les arrivées des coureurs s'effectuent correctement.
- Tracer la ligne d'arrivée avec un colorant.
- Superviser le contrôleur à l'arrivée et le chronométrage manuel à l'aire d'arrivée.
- Veiller au contrôle des spectateurs à l'arrivée.
- Demeurer en communication avec le départ en tout temps.

### **13.8.1 Description de tâche – Juge à l'arrivée**

L'arrivée est un endroit où il est intéressant d'œuvrer. Les spectateurs et les coureurs y sont rassemblés pour surveiller de près les résultats dès l'arrivée des skieurs. Il y a toujours de l'action et des décisions à prendre en regard des événements qui surviennent à cet endroit.

Un bon juge à l'arrivée surveille tout ce qui se passe, réagit promptement lorsque nécessaire, comme tous les officiels, et demeure discret lorsque tout va bien. Il est important de bien utiliser la radio, de bien connaître les règles, d'avoir l'assurance requise lorsque vient le temps d'intervenir ou de se taire et la faculté de s'adapter rapidement aux changements. Un bon juge à l'arrivée supervise toutes les interventions dans la zone d'arrivée en s'efforçant de créer une ambiance positive et stimulante pour les bénévoles, les athlètes et les spectateurs.

Par-dessus tout, le juge à l'arrivée doit s'assurer que tous les compétiteurs aient une fin de parcours et une arrivée correcte et équitable.

### **13.8.2 En pratique – que fait le juge à l'arrivée?**

#### **AVANT LA COURSE**

- Si possible, il communique avec le DE la veille de l'événement pour s'enquérir des particularités de la compétition. Il assiste également à la réunion des chefs d'équipe le soir qui précède la course. Lors de cette réunion, il est possible d'obtenir les détails des règles locales, l'horaire des courses, les conditions météo et c'est une opportunité de faire connaissance avec les autres membres du jury et avec la responsable du secrétariat de course. Ce sont toutes des personnes avec qui vous travaillerez et devrez communiquer d'où l'importance de ce premier contact préalable.

- Dans votre sac-à-dos apporter quelques extras : un vêtement chaud additionnel dans l'éventualité où vous ayez froid durant la journée, des « Hot shots », un canif, papier-mouchoirs, deux crayons, un crayon feutre, quelques feuilles de papier ou un calepin sous plastique, ruban *Duck tape*, ruban d'électricien, diachylons, lunettes de soleil, écran solaire, lunch, boisson et une paire de gants de rechange adaptés pour que vous puissiez écrire. N'oubliez pas votre manuel de règlement (RIS) si vous en avez un.
- Rendez-vous au secrétariat pour ramasser votre matériel (horaire de la journée, listes de départ (M/F) tablette, crayons, des formulaires pour les disqualifications, copie des règles locales éventuellement). Prenez également votre radio et, si possible, une pile de rechange. Gardez votre radio au chaud le plus possible, elle fonctionnera mieux; souvenez-vous qu'il est essentiel que vous puissiez communiquer avec le jury en tout temps. Demandez au DE de valider le protocole de communication sur la fréquence du jury et idéalement il vous permettra de répéter des situations telles : l'arrêt de course (*Stop-Start*) ou un cas d'évacuation d'un coureur, et cela avant le début de la course. Des communications brèves et claires sont nécessaires en tout temps et on doit éviter toute discussion non requise sur la fréquence du jury.
- Rendez-vous au départ avant le début de l'inspection de la première manche en même temps que les autres membres du jury. Si le DE vous y autorise, descendez le parcours en même temps que le jury effectue l'inspection. (C'est souvent très instructif). Sinon, dirigez-vous directement à l'arrivée et vérifiez l'installation de l'aire d'arrivée.
- Vérification de l'aire d'arrivée :
  - Le corral est-il de dimensions adaptées (longueur et largeur) pour permettre une arrivée sécuritaire aux coureurs fatigués par l'effort de la descente?
  - L'aire d'arrivée est-elle dégagée de neige et sans ornière?
  - La ligne d'arrivée est-elle suffisamment large?
  - La ligne de descente des 2 dernières portes dirige-t-elle les coureurs vers le centre de l'aire d'arrivée?
  - La ligne d'arrivée est-elle bien droite et bien visible?
  - Les cellules photoélectriques sont-elles protégées adéquatement?
  - Pour les travailleurs de piste et les coureurs qui abandonneront (DNF), une sortie alternative est-elle aménagée?
  - La sortie de l'enclos d'arrivée est-elle agencée pour s'assurer que les coureurs ralentissent pour y accéder?
  - Le tableau d'affichage est-il placé de façon à amener les coureurs à dégager la sortie de l'aire d'arrivée?
  - Indiquez à quels endroits vous souhaitez que le contrôleur et le chronométreur manuel s'installent.
  - Les bannières publicitaires sont-elles en place? Si oui, sont-elles placées adéquatement?
- Voyez avec le personnel de chronométrage électronique de quelle façon vous allez traiter les cas de temps manquants et les reprises de parcours. Il est important d'envisager ces situations et d'établir un mode de communication avant le début de l'épreuve.
- Présentez-vous aux personnes qui agissent comme contrôleur et chronométreur manuel. Assurez-vous qu'elles soient à l'aise dans leur rôle et n'hésitez pas à leur fournir les

explications sur la méthode d'utilisation des formulaires, l'utilisation du chronomètre etc. Assurez-vous que le chronométreur sache quand il doit actionner le bouton (dès qu'une partie du corps du coureur franchit la ligne d'arrivée). Faites en sorte que tous soient à l'aise.

- Passez un peu de temps avec le préposé à la cueillette des dossards. Expliquez-lui quand il doit recueillir les dossards et l'importance de les ranger de façon ordonnée. Ce préposé doit généralement se situer près de la sortie de l'enclos d'arrivée.

## DURANT L'INSPECTION

- Informez-vous sur les directives d'inspection et surveillez les coureurs qui ne respectent pas la méthode prescrite. Par exemple lorsqu'un coureur utilise la ligne de tracé au lieu de dérapé. Signalez toutes les infractions au jury.

## JUSTE AVANT LE PREMIER DÉPART

- Attendez un dernier contrôle radio.
- Confirmez que le chronométreur manuel est prêt.
- Soyez prêt à procéder à l'autorisation de parcours. Le juge au départ ou le DE procéderont systématiquement cette autorisation du bas vers le haut. Tout ce que vous avez à dire est : « **Bas du parcours libre.** » (*clear at the bottom*)

## DURANT LA COURSE

- Annoncez le passage à l'arrivée du premier ouvreur.
- Soyez toujours disponible pour les coureurs qui viendront vous demander une reprise. Trouvez la raison de ces demandes, où l'obstruction a-t-elle eu lieu, à quelle porte, à quel officiel a pu constater cette obstruction et notez bien tous ces renseignements. Vous pouvez accorder la reprise sur le champ ou lorsque vous n'êtes par certain vous devrez valider avec l'arbitre. Dans un tel cas il est préférable d'accorder une reprise conditionnelle et de décider de sa validité après la fin de la manche. À ce moment, vous pourrez valider tous vos renseignements. Le secret c'est de très bien noter tout ce qui concerne les reprises et les éventuelles réclamations.
- Informez aussitôt le juge au départ du numéro du coureur qui des en route vers le départ pour effectuer une reprise de parcours.
- Sur la liste de départ que vous avez sur votre tablette, notez tous les DNS, DNF et DSQ afin de permettre la comparaison avec les cartons des juges de portes dès leur arrivée au bas de la piste.
- Empêchez les coureurs DNF et les travailleurs de piste de franchir la ligne d'arrivée. Si l'un d'eux parvient à franchir la ligne d'arrivée, avisez immédiatement le personnel au chronométrage électronique.
- Assurez-vous que la surface du corral d'arrivée demeure lisse et dégagée. Si vous constatez des amoncellements de neige, demandez au DE d'envoyer du personnel pour dégager. Demandez un arrêt de course pour réaliser ce déblaiement, n'oubliez pas d'aviser les chronométreurs. Fréquemment on doit appliquer un colorant ou du paillis

dans l'aire d'arrivée pour augmenter le contraste par temps couvert. Si vous jugez que cela est nécessaire, avisez-en le DE.

- À la fin d'une manche, si l'arbitre n'est pas sur place à l'arrivée du chef des juges de portes qui amène les cartes de disqualifications, recueillez les cartes. Validez qu'aucune ne manque et que les disqualifications (DSQ) y sont clairement indiqués. Rappelez au chef des juges de portes que les gardiens de portes doivent demeurer disponibles si on les demande pour discuter les cas de réclamation. Vous pourrez réviser les cartes avec l'arbitre dès son arrivée. Demandez à l'arbitre s'il souhaite que vous remplissiez le rapport de DSQ pour qu'il n'ait qu'à le vérifier<sup>12</sup>.
- S'il manque de gardiens de portes, vous pourriez être appelé à surveiller les deux dernières portes.
- Lorsqu'un temps électronique est manqué, vérifiez que les temps manuels de départ et d'arrivée soient disponibles et informez-en le chronométreur que les temps sont disponibles.
- Notez l'ordre des arrivées
- Supervisez le contrôleur d'arrivée (si vous en avez un) et voyez aussi au contrôle des spectateurs.
- Annoncez le passage à l'arrivée du dernier coureur.

## **APRÈS LA COURSE**

- Remerciez tous les bénévoles autour de vous.
- Attendez que le chef des juges de portes et l'arbitre se présentent à l'arrivée.
- Demeurez sur place au cas où une réunion du jury soit requise.
- Participez à la coordination du démantèlement.
- Rapportez votre radio votre matériel au secrétariat de course sans oublier de remettre vos notes qui pourraient être utiles en cas de réclamation.

Lors d'une course à laquelle j'assistais l'an passé, j'observais quelques officiels auxquels j'avais donné de la formation. En passant à l'arrivée, je demande au juge à l'arrivée comment ça se passait et spontanément elle me signala sa préoccupation relative à la longueur insuffisante de l'aire d'arrivée. Elle m'indiqua qu'elle avait fait la remarque au jury mais qu'ils avaient jugé que c'était correct, dès lors elle s'était senti mal à l'aise d'insister. Je lui demandai alors si elle jugeait que la course pouvait se poursuivre et elle me répondit NON.

Je lui expliquai que si elle était certaine du risque, qu'elle devait demander un arrêt des départs, mais au préalable, elle devait déterminer quelle longueur additionnelle était requise, spécifier l'équipement nécessaire et combien de travailleurs devait se rendre pour corriger la situation. Elle demanda alors un « Stop-Start » et géra de main de maître la correction de cette configuration risquée.

N'hésitez jamais à prendre une décision ou à poser des questions lorsque la sécurité des coureurs est en cause.

\* *Remerciements à Noël Villard – DT national – BC Alpine*

12. Selon les endroits, il est possible qu'une personne du secrétariat soit présente à l'arrivée pour faire ce travail dans la cabane d'arrivée.

## **Chapitre 14 – L'IMPORTANCE DES POINTS**

Le ski de compétition a une caractéristique unique parmi les sports. Le classement des skieurs ne se fait pas seulement en comparaison des autres compétiteurs et du temps de parcours, cependant il n'y a pas de terrain prédéterminé ni de longueur de parcours fixée. De plus, un grand nombre de variables telles le terrain, la condition de neige, la température, la géométrie du parcours, la vitesse et les virages sont tous des facteurs influençant le déroulement de la course. La FIS publie des directives telle la dénivellation minimum d'un tracé, le nombre de portes minimum et maximum et la distance entre les portes d'un parcours. De plus, il existe une formule pour déterminer les points de course, basé sur la comparaison du temps réalisé par un compétiteur avec le temps réalisé par le meilleur de l'épreuve (points de course).

Deux arguments ont amené la mise en place d'un système de classification des compétiteurs lors des courses de ski alpin :

1. La problématique de combiner les résultats de plusieurs disciplines telles la descente et le slalom, pour obtenir les résultats d'une épreuve combinée DH/SL.
2. La problématique de classer les coureurs basée sur une approche objective qui ne dépende pas du jugement d'un jury – surtout depuis que le nombre de compétiteurs provenant des régions non alpines a pris une proportion importante.

Les skieurs sont :

1. Notés par points pour chaque course où ils terminent sans disqualification.
2. Classifiés nationalement (et internationalement) selon les points qu'ils ont obtenus.
3. L'ordre de départ des courses subséquentes est attribué selon les points obtenus (tels que publiés dans la liste ACA ou FIS en vigueur des points) lors des courses précédentes.

Les calculs des points de course et de la pénalité sont relativement simples. En utilisant les formulaires et les formules appropriés pour le calcul de pénalité ACA ou FIS, on obtient le résultat arrondi à deux décimales à utiliser pour classer les athlètes (au 1/100<sup>e</sup> position).

## **14.1 Calcul de la pénalité des course ACA**

Afin de mieux comprendre l'utilité de la pénalité de course, prenons l'exemple suivant. Deux courses de la même discipline ont lieu à la même date sur deux centres de ski adjacents avec deux calibres de coureurs différents pour chaque course. Les gagnants des deux courses reçoivent chacun 0,00 points de course. Pour palier à ce genre de situation, un système de handicap (*BOB rule*) est utilisé pour déterminer le nombre de points à ajouter à chacun des coureurs des deux épreuves pour compenser l'écart de calibre dans une même discipline. Ces points de handicap, ou points de pénalité, sont déterminés à l'aide d'une formule mathématique où les points de classement des 5 coureurs à prendre le départ sont les plus bas sur la liste sans égard aux résultats de ces 5 coureurs (DNF, DSQ) puis, à partir de la liste des 10 meilleurs au classement à prendre le départ, les points de classement et les points de course des 5 meilleurs qualifiés aux résultats de l'épreuve.

Pour la pénalité canadienne (ACA) on procède ainsi pour le calcul :

1. Additionner les points de classement des 5 coureurs possédant le moins de points de classement et qui ont pris le départ de la première manche.
2. Faites la liste des 10 meilleurs qualifiés à la fin de la course avec leur points de courses et leurs points de classement. Vérifiez le nombre maximum de points et les égalités aux résultats pour le 10<sup>e</sup> rang.
3. Parmi la liste précédente, choisissez les 5 coureurs ayant les plus petits points de classement. Attention à une éventuelle égalité en 5<sup>e</sup> position.
4. Additionnez les points de course des 5 coureurs sélectionnés au point 3.
5. Additionnez les points de classement de ces 5 coureurs pour ajoutez ce total au total calculé au point 1.
6. Soustrayez le total des points de course calculé en 4 du résultat obtenu en 5.
7. Divisez la différence obtenue par 10 en arrondissant au 1/100<sup>e</sup>.

Le résultat obtenu vous donne la pénalité. Vous trouverez à la fin de la section 11 de ce manuel un exemple de formulaire de calcul et des exemples de calcul de pénalités FIS et ACA.

## 14.2 Calcul de la pénalité des course FIS

Les DT FIS doivent surveiller les pénalités minimum/maximum applicables à l'épreuve. La plus petite valeur de pénalité admise pour que la course soit inscrite à la liste de points est le minimum. Lorsque le calcul résulte en une valeur inférieure au minimum, c'est le minimum qui doit être inscrit. D'autre part, lorsque le résultat du calcul est supérieur au minimum, c'est le résultat qui doit être inscrit. Les pénalités minimum sont publiées par la FIS à chaque parution de la liste de points FIS. Il peut y avoir une pénalité maximum prescrite pour certains événements. L'information à ce sujet se retrouve dans la version courante du RIS ou dans les précisions, les règlements de la FIS et les commentaires sur la liste de points FIS.

L'introduction de la liste FIS intégrée a été approuvée lors du congrès FIS de 1996. Les changements apportés ont eu les conséquences suivantes : les 30 premiers compétiteurs de la Coupe du Monde correspondent aux trente premiers de la liste FIS; les trois niveaux de circuits – Coupe du Monde, Coupe continentale et course FIS seront clairement différenciés par l'utilisation des ajouts de catégorie (*adders*) et ainsi les points FIS seront mieux ventilés sans affecter le classement.

Les particularités de la liste intégrée de points FIS sont :

**Attribution des points FIS aux 30 meilleurs au classement de la Coupe du Monde (WCSL).** Les 30 premiers au classement WCSL obtiennent dans un rapport de pourcentage correspondant les points FIS de 0~5,99. Le 31<sup>e</sup> de la liste des points FIS intégrée obtient 6 points.

**Valeur de correction (Z).** Avant l'attribution des points FIS, pour les 30 meilleurs de la WCSL il sera procédé sur chaque liste à une correction (z) de tous les points FIS, contenant la différence entre les points FIS du 31<sup>e</sup> et 6 points FIS.

**Ajustement de la pénalité.** La valeur de correction (z) sera considérée dans le calcul de la pénalité de chaque course. Cette correction est ainsi appliquée pour assurer que tous les résultats demeurent comparables les uns aux autres d'une liste à l'autre.

**Additif de catégorie et valeur minimale/maximale.** L'additif de catégorie s'ajoute à la pénalité calculée. De cette pénalité calculée, on doit prendre en considération l'additif de la catégorie comme pénalité minimale/maximale.

Catégorie	Additif	Minimale	Maximale
OWG, WSC, WC	0	0	0
OWG K, WSC K	0	0	4
COC, WJC, UVS	Niveau I	0 (2006)	6 999
NC	Niveau II	2 (2006)	8 999
FIS, NJC, JUN, CIT, UNI	Niveau III	3 (2006)	9 999
ENL ( <i>Entry league</i> )	Niveau IV	13 (2006)	50 999

L'additif ENL est de 10 points supérieur à l'additif de niveau III et est publié avec les autres additifs de catégorie sur la première page de chaque liste de points FIS valable.

**Durée de validité des points.** Les points FIS obtenus sont valides pour toute l'année en cours jusqu'à la première liste de l'année suivants.

Les valeurs courantes de l'additif de catégorie et de la valeur de correction (z) sont publiées sur la page couverture de chaque liste de points FIS.

Le ski de compétition a une caractéristique unique parmi les sports. Le classement des skieurs ne se fait pas seulement en comparaison des autres compétiteurs et du temps de parcours, cependant il n'y a pas de terrain prédéterminé ni de longueur de parcours fixée. De plus, un grand nombre de variables telles le terrain, la condition de neige, la température, la géométrie du parcours, la vitesse et les virages sont tous des facteurs influençant le déroulement de la course. La FIS publie des directives telle la dénivellation minimum d'un tracé, le nombre de portes minimum et maximum et la distance entre les portes d'un parcours. De plus, il existe une formule pour déterminer les points de course, basé sur la comparaison du temps réalisé par un compétiteur avec le temps réalisé par le meilleur de l'épreuve (points de course).

Deux arguments ont amené la mise en place d'un système de classification des compétiteurs lors des courses de ski alpin :

3. La problématique de combiner les résultats de plusieurs disciplines telles la descente et le slalom, pour obtenir les résultats d'une épreuve combinée DH/SL.
4. La problématique de classer les coureurs basée sur une approche objective qui ne dépende pas du jugement d'un jury – surtout depuis que le nombre de compétiteurs provenant des régions non alpines a pris une proportion importante.

Les skieurs sont :

4. Notés par points pour chaque course où ils terminent sans disqualification.
5. Classifiés nationalement (et internationalement) selon les points qu'ils ont obtenus.
6. L'ordre de départ des courses subséquentes est attribué selon les points obtenus (tels que publiés dans la liste ACA ou FIS en vigueur des points) lors des courses précédentes.

Les calculs des points de course et de la pénalité sont relativement simples. En utilisant les formulaires et les formules appropriés pour le calcul de pénalité ACA ou FIS, on obtient le résultat arrondi à deux décimales à utiliser pour classer les athlètes (au 1/100<sup>e</sup> position).

## Chapitre 15 – SÉCURITÉ

### 15.1 **Autorisation de parcours (Course Clearance)**

Cette section vous propose une méthode pour procéder à une autorisation de parcours.

Présentez cette procédure au jury à la réunion des chefs d'équipe pour vérifier avec le DT et le DE que cette procédure d'autorisation est acceptable. Il est souhaitable que le jury se réunisse pour répéter la procédure d'autorisation de parcours avant la course. Cette répétition permet également de vérifier les communications radio. Dans l'exemple qui suit, le juge au départ initie la procédure d'autorisation, mais parfois le DE préfère initier lui-même l'autorisation de parcours au début de la course pour ensuite confier cette responsabilité au juge au départ pour le reste de l'épreuve.

Le juge au départ doit contrôler toute autorisation de parcours. En début de course le juge au départ demande au préposé au départ : « **le chronométrage est-il prêt pour le départ?** » Dès que le chronométrateur donne son autorisation, le juge au départ prend les ondes et annonce : « **Ici le juge au départ, nous sommes prêts à faire partir le 1<sup>er</sup> ouvreur, puis-je avoir l'autorisation de parcours du bas vers le haut de la piste?** »

Le juge à l'arrivée doit répondre : « **Parcours libre à l'arrivée.** »

La même annonce doit être répétée par les différents membres du jury qui participent à l'autorisation de parcours dans l'ordre où ils se trouvent tout au long du parcours. À chaque reprise, les membres du jury doivent s'identifier de la même manière. Souvent la manière la plus efficace est de procéder par un numéro d'identification sauf pour les juges à l'arrivée et au départ.

Finalement, le juge au départ annonce : « **Parcours libre au départ, 1<sup>er</sup> ouvreur en position.** »

Lorsque le premier ouvreur est en piste, le juge au départ annonce : « **1<sup>er</sup> ouvreur en piste** » Le juge au départ doit annoncer le départ de chaque ouvreur et le de même, le juge à l'arrivée doit également annoncer l'arrivée de chacun d'eux et donner le compte rendu sur l'état de la piste sur la fréquence du jury.

La procédure d'autorisation de parcours doit être reprise pour le départ du premier coureur.

Lorsqu'un arrêt de course est requis, la personne qui demande l'arrêt doit annoncer : « **Stop Start!** » (Selon le type d'épreuve, les drapeaux jaunes doivent être utilisés)

Aussitôt, le juge au départ doit retenir le coureur au départ le coureur au départ et diffuser : « **#17 retenu au départ, coureur #16 en piste.** »

Ensuite, la personne qui a demandé l'arrêt doit indiquer quel est le problème et à quel endroit. Lors d'une chute d'un coureur, le DE demandera si l'aide médicale est nécessaire.

Dès que la situation est corrigée, la personne qui a demandé l'arrêt doit annoncer au jury que tout est de retour à la normale. Dès lors, le juge au départ demande au chronométrateur si on peut reprendre la course et procède ensuite à l'autorisation de parcours de l'arrivée vers le départ et le reste de la procédure doit se compléter.

Il est essentiel que chacun entende la personne immédiatement en aval avant d'annoncer que sa zone est libre et le juge au départ doit être certain d'avoir entendu tous les officiels en poste sur le parcours avant d'annoncer : « **Coureur #17 en position, départ dans (30 secondes).** » Puis le juge au départ annonce : « **Coureur #17 en piste.** » Ensuite il n'est pas nécessaire d'annoncer les coureurs subséquents, ce serait des communications radios superflues. (Occasionnellement, le jury peut demander que tous les numéros soient annoncés dès leur départ du portillon, c'est correct.)

#### DERNIER COUREUR

Le juge au départ doit annoncer : « **Dernier coureur, #78, en position.** » Puis... « **Coureur #78 en piste, dernier coureur en piste** »

À l'arrivée du coureur, le juge au départ annonce sur le canal du jury : « **Coureur #68 a complété son parcours, y a-t-il des demandes de reprise?** »

Si la réponse est négative le DE annonce : « **Le parcours est fermé, la course est terminée** »

*Pour environ les 10 derniers coureurs, l'utilisation d'un intervalle plus long entre chaque coureur est un bon moyen d'éviter les reprises de parcours pour cause d'obstruction causée par la chute d'un compétiteur. C'est très désagréable de devoir retarder la fin de la course pour une demande de reprise à 2 ou 3 coureurs de la fin de l'épreuve. Cependant, c'est au DT ou par une décision du jury qu'on peut allonger l'intervalle de départ pour les 10 derniers coureurs.*

## 15.2 Procédure lors de l'évacuation d'un coureur

### Descente et Super G

Il y a quelque temps lors d'une chute d'un coureur, des gens bien intentionnés mais sans formation adéquate ont tenté d'aider l'athlète. Ce genre d'intervention doit être évité en toute circonstance à moins que la vie d'une personne soit en jeu (en passant, une jambe brisée n'est pas une blessure mortelle) et les règles suivantes doivent être suivies en tout temps. Toute personne qui ne respecte pas les règles suivantes peut être sanctionnée par le jury.

1. Le représentant du jury le plus près de l'incident doit demander « **Stop Start.** »
2. Le juge au départ confirme immédiatement sur la fréquence du jury : « Start Stop, coureur numéro (#) au départ, coureur(s) ## en piste »
3. Le représentant du jury qui a commandé l'arrêt doit ensuite diffuser sur la fréquence du jury : « Chute de coureur à ... (désigner l'endroit en utilisant le numéro de porte). » Si nécessaire, l'officiel ajoutera « Arrêtez les coureurs en amont avec les drapeaux. » Il est essentiel d'indiquer clairement l'endroit de la chute pour éviter que les coureurs **en aval** de cette position ne soient stoppés par un drapeau agité.
4. Dès qu'un coureur s'arrête le signaleur doit annoncer **le plus rapidement possible** sur la fréquence du jury : « Coureur # arrêté par un drapeau à ... (endroit). »
5. L'officiel qui a demandé l'arrêt doit parler avec le juge au départ pour faire descendre un patrouilleur, si nécessaire. Une fois sur place, le patrouilleur déterminera si un traîneau ou le médecin doit venir prêter main forte.
6. **Aucune** personne ne doit se déplacer ou approcher du coureur sans avoir reçu de directive de le faire de la part d'un membre du jury ou du responsable de l'équipe médicale et ce après que l'arrêt complet des coureurs en piste ait été confirmé.
7. **Toute** personne, autre qu'un patrouilleur sur les lieux de l'accident peut seulement enlever les débris sur la piste et doit uniquement aider l'athlète sous les **directives explicites** du patrouilleur sur place. En aucun cas, sauf si la vie est en danger<sup>13</sup>, une personne autre que le patrouilleur doit tenter de retirer l'équipement de l'athlète, de sortir l'athlète des filets ou de bouger l'athlète de quelque manière que ce soit.
8. Le patrouilleur communiquera uniquement sur la fréquence convenue pour la patrouille sur ski et toute autre personne à cet endroit communiquera seulement avec le directeur d'épreuve ou le membre du jury le plus près de l'endroit de l'accident sur la fréquence de la piste.
9. Dans l'instant qui suit l'émission du « Stop Start », toutes les personnes doivent libérer les ondes sur la fréquence utilisée par le jury jusqu'à ce que le DE annonce que les communications normales peuvent reprendre. Entretemps, il est vital que durant le travail de sauvetage les seules personnes à utiliser la radio soient : le chef du service médical, le DE et le membre du jury à proximité immédiate de l'accident, **sans exception.**

---

<sup>13</sup> Rappelez-vous qu'une fracture n'est pas une blessure mortelle.

10. Les membres du jury se présenteront de leur poste à l'arrivée des patrouilleurs. Les membres du jury doivent se rappeler que les patrouilleurs peuvent être en rotation. Il est toutefois important que le patrouilleur en poste sache en tout temps qui est le membre du jury (juge au départ) qui lui donnera les instructions pour se déplacer sur la piste.
11. Le représentant du jury à proximité de l'accident sera responsable du déroulement ordonnée du sauvetage. Une attention particulière doit être apportée au contrôle du nombre et à l'état des personnes présentes à l'endroit de l'accident. Veuillez à ce que **seules les personnes essentielles** demeurent à proximité.
12. Durant le déroulement du sauvetage, la patrouille réaffectera, au besoin, d'autres patrouilleurs pour assurer une présence dès la reprise de la course.
13. Dès que la piste est libérée et qu'on peut reprendre la course de façon sécuritaire, le représentant du jury sur les lieux de l'accident doit en aviser le DE. À ce moment, le DE annoncera que les communications normales peuvent reprendre.
14. Le DE demande ensuite au Juge au départ d'effectuer la procédure d'autorisation de parcours du bas au haut du parcours. Ensuite, dès que l'autorisation est obtenue, il indiquera au préposé au départ de reprendre la course.
15. Dès que possible, le chef médical devra informer le DE sur une fréquence privée de l'état et de la destination de l'athlète blessé et des dispositions prises par les patrouilleurs qui ont participé au sauvetage.

\* Remerciements à Bruce Hamstead – DT national – Alberta Alpine et Alpine Canada Alpin



**NOTES**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---