Travail du Commissaire de Piste en Course de Côte et Slalom

http://jf.hautetfort.com

En **Course de Côte**, cela se passe sur route (bitume). En principe, le samedi est pour les manches "essai", et le dimanche pour les manches "course". Là, moins de problème public qu'en Rallye, car le secteur de course est toujours le même, et des zones réservées au public sont organisées, mais il faut quand même rester vigilant, il y en a toujours qui abusent…

Pour cette épreuve, il est important que la piste soit libérée de toutes impuretés. J'entends par là, le fait qu'il faut balayer en cas de présence de terre, herbe, gravier, traces d'huile ou autres éléments en tout genre. Certaines voitures pouvant atteindre les 230 km/h selon les épreuves, la piste doit être tip top.

En cas d'incident/événement, un drapeau jaune sera présenté aux prochains concurrents selon les règlements de course *(double jaune aboli en 2021)*. Les départs étant donnés toutes les 20 secondes, il est important de pouvoir analyser rapidement la situation afin d'agir de façon adéquate, sans oublier de faire stopper les départs par radio. Ensuite, il faudra indiquer à la Centrale, les besoins pour le dépannage. Si une roue est arrachée, la dépanneuse est inutile, il faut le camion-grue. La rapidité d'action et l'efficacité du job des commissaires sont importantes, pour tenir au mieux l'horaire de la journée, mais évidemment aussi en cas de sorties de route plus conséquente. Les pilotes qui ont été gênés par un événement ou même un véhicule plus lent qu'ils auraient rattrapé, ont le droit de reprendre le départ lors des manches courses, pour autant qu'ils n'aient pas franchi la ligne d'arrivée. Afin d'éviter tout conflit, ne jamais leur faire signe de passer la ligne pour éviter la gêne du suivant, c'est dommage mais c'est le règlement.

Nous avons également un drapeau jaune à bandes rouges, présenté tendu (fixe), il sert à avertir le pilote qu'une perte d'adhérence reste possible après un incident ou vis-à-vis de la météo (pluie subite, coulée d'eau,…)

Dans les postes intermédiaires désignés par la DC (avec ou sans véhicule d'intervention), un drapeau rouge sera présenté tendu, si ces derniers doivent s'engager d'urgence sur la piste pour intervenir, ou si le blocage de la piste est confirmé. Les prochains pilotes devront à ce moment-là, obligatoirement s'arrêter devant ce drapeau.

Sur certaines Courses de Côte, un drapeau bleu sera présenté à un concurrent s'il est en train de se faire rattraper dans une zone où le dépassement est possible. A lui de faire ou non le passage pour éviter une gêne.

*** *** ***

En **Slalom**, cela se passe principalement sur les places d'armes (bitume/béton). On peut reprendre en gros le job de la Course de Côte, mais il faut y rajouter un point important.

Eh bien oui, qui dit Slalom, dit portes, et les portes sont en fait des cônes. S'il est couché ou que sa base sort à 100% du marquage au sol, c'est 10 secondes de pénalité par cône touché. Si la moindre porte est manquée, c'est la disqualification de la manche. En cas de gêne durant une manche course, le concurrent pourra refaire sa manche, pour autant qu'il n'ait pas manqué de porte. Celle(s) déplacée(s) sera(ont) annulée(s).

Dans tous les cas, il faut à chaque fois remettre les cônes dans leur carré, afin que tous les pilotes soient au même niveau, et cela, pour rappel, en moins de 20 secondes ! Afin de faciliter le travail, il y a toujours 2 commissaires par poste, 1 qui court et 1 qui écrit. Les pénalités sont inscrites sur des formulaires avec n° du concurrent, n° de la porte déplacée ou manquée, et l'heure de passage (en cas de contestation).

*** *** ***

Quel que soit l'épreuve, le job du commissaire demande d'être "zen", concentré et à son affaire durant la totalité du week-end, sans oublier les caprices de la météo… Il en va de la sécurité de tous, et de l'équité sportive.

Si vous désirez nous rejoindre, pour un essai ou pour la vie, je suis à votre entière disposition. Voir le principe de formation et le mémo commissaire piste dans la colonne de droite du blog, dans « Documents Course ».

Pour plus d'info, laissez un commentaire sur le blog.
Merci pour votre engagement, et au plaisir de vous rencontrer !

*** *** ***

Si ce texte vous intéresse, merci de respecter son auteur en ne le copiant pas, mais en utilisant le lien du fichier. Avantage, vous aurez ainsi les mises à jour.

*** *** ***