

GUIDE DE FORMATION

Commissaires de Zone 1^{er} degré (OZT 1°)

Ce document peut servir de guide au formateur pour le déroulement de sa formation. Il ne doit pas hésiter à développer les paragraphes qui lui semblent les plus importants en y adaptant sa pédagogie et son expérience.

La F.F.M.

Une assemblée générale composée de représentants de Ligues Motocyclistes régionales qui élisent les membres du comité directeur de la FFM (40 membres).

Le Comité Directeur gère les intérêts de la FFM.

Des commissions gèrent chaque discipline au sein de la FFM (ex: moto-cross, trial.. etc....).

- **Pourquoi cette formation ?**

La loi 84-610, désormais codifiée L131 et suivants, dispose que les fédérations agréées assurent la formation et le perfectionnement de leurs cadres bénévoles.

Cette loi définit les règles et principes généraux qui vont être régis par les fédérations.

- **Quel est son intérêt ?**

Cette formation a pour but d'assurer la compétence des officiels chargés du contrôle et de la gestion des activités fédérales.

La crédibilité de nos épreuves et des titres attribués à l'issue de celles-ci dépend directement de cette compétence.

- **Comment va-t-elle se dérouler ?**

☞ Rôle de chacun

☞ Fonctions importantes du Commissaires de Zone

☞ L'examen écrit sans document (75% de bonnes réponses pour être reçu)

- **Rôle de chacun**

- L'Organisateur,
- Le Directeur de Course,
- Le Jury formé de 3 Commissaires Sportifs (*dont 1 sera désigné président de ce Jury*) ou d'un arbitre.
- Les Commissaires de Zone ou de Piste
- Les Commissaires Techniques
- Les Chronométrateurs
- Le Délégué

Nota : *Le Préfet ou le Maire ne sont pas des officiels*

- **L'Organisateur**

- Il est chargé des demandes d'autorisation de la manifestation, auprès de la FFM et de la Préfecture.
- Il doit contracter une assurance.
- Il rédige le règlement particulier de l'épreuve ainsi que les horaires de la manifestation.
- Il doit trouver les officiels et le service de sécurité.
- Il est responsable du contrôle administratif et du parc coureurs.
- Il doit assurer le bon déroulement de la manifestation.
- Il prévoit l'affichage des résultats.
- Il distribue les prix et il a la charge d'envoyer le rapport de clôture.

- **Les Officiels**

- Le Directeur de Course
- Les Commissaires Sportifs
- Les Commissaires de Zone ou de Piste
- Les Commissaires Techniques
- Les Chronométrateurs
- Le Délégué

- **Les Commissaires Sportifs**

- Ils sont au **moins deux ou trois** et ils forment le Jury de l'épreuve.
- Ils veillent à l'application des règlements.

- Ils jugent les éventuelles réclamations.

- **L'arbitre**

Dans certaines disciplines il a les mêmes fonctions que le jury.

- **Le Directeur de Course**

- Il est responsable de l'épreuve.
 - Il fait appliquer les décisions du Jury des Commissaires Sportifs.
 - Il donne les départs
 - Il reçoit éventuellement les réclamations des pilotes et les donne au Jury
 - Il est le **SEUL** à pouvoir **arrêter un pilote** pendant la course.
 - Il est le **SEUL** à décider **l'arrêt prématuré** de la course pour des raisons de sécurité.
 - **Il a sous ses ordres :**
 - ☞ Les Commissaires de Zone ou de Piste
 - ☞ Les Commissaires Techniques
 - ☞ Les Chronométrateurs
- Nota : *Il peut se faire aider dans sa tâche par d'autres personnes qui seront sous ses ordres et dont il aura la responsabilité.*

- **Les Commissaires Techniques**

Ils vérifient :

- ☞ les **machines**
- ☞ les **équipements** des pilotes.

Ils remettent leur rapport au Directeur de Course

- **Les Chronométrateurs**

Ils **établissent les classements** de l'épreuve.
Ils doivent donner leurs résultats au Directeur de Course.

- **Le Délégué**

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

- **Les Commissaires de Zone**

Les Commissaires de Zone sont des Officiels **INDISPENSABLES** au bon déroulement d'une compétition motocycliste.

Ils sont **sous les ordres** du Directeur de Course.

Ils **doivent être titulaires** d'une **qualification** Commissaire de Zone (OZT) et d'une **Licence** « **OFFICIEL** » (**OFF**) ou d'une licence pilote de l'année en cours. Cette licence les couvre en cas d'accident **(Un Commissaire qui n'a pas de licence n'est pas assuré).**
Un Commissaire de Zone **n'est pas habilité à recevoir une réclamation.** (*Seul le Directeur de Course est habilité à recevoir une réclamation*)

CONSIGNES GENERALES :

Si un commissaire de Piste s'engage sur une épreuve et que pour une raison ou une autre, il ne peut pas se rendre au rendez-vous fixé par l'organisateur, il doit prévenir le plus tôt possible celui-ci ou le responsable des commissaires de façon à palier à son absence.

Le Commissaire de Zone doit penser à se munir de vêtements de pluie, de chaussures étanches, pour qu'il puisse assurer sa mission dans les meilleures conditions par tous les temps.

Il doit contrôler le matériel mis à sa disposition (extincteurs, pince, sifflet ... etc...)

Un Commissaire de Zone **n'a pas le droit d'arrêter** un pilote.

Un commissaire de Zone doit rester courtois même si on vous insulte ou on vous menace, aussitôt prévenez la direction de course.

LE TRIAL



Un pilote de Trial doit suivre un parcours jalonné de zones qu'il doit franchir sans pénalités pour réussir.

Chaque concurrent est muni d'un carton de pointage, ou d'un système électronique (bracelet), qu'il devra présenter à la sortie de chaque zone. Le carton de pointage comporte autant de cases qu'il y a de zones prévues, et dans chaque case sont indiquées toutes les pénalités qu'il est possible d'encourir dans une zone.

24. 2
TRIAL

N°		TOUR				
0	1	2	Z	3	5	5
		+				
			1			
	+					
			2			
			3		+	
			4			
			5			
			6			
			7			
			8			
			9			
			10			
		+				
			11			
			12			
			13			
			14			
			15			

Fédération Française de Moto Trial

Un concurrent qui a perdu son carton de pointage sera mis hors course.

Le Commissaire de zone est chargé de noter sur le carton de pointage de chaque concurrent les fautes commises lors du franchissement d'une zone.

Pour ce faire, il dispose d'une pince à perforer spéciale avec laquelle il fera un trou dans la partie correspondant à la pénalité encourue.

S'il commet une erreur, il fera un deuxième trou dans la partie erronée, et une nouvelle perforation dans la partie correspondant à la pénalité réelle.

Si un système de pointage électronique est utilisé, le commissaire devra « taguer » le bracelet sur le boîtier électronique de pointage. En cas d'erreur, le commissaire devra signaler le plus vite possible à la Direction de course la modification à apporter. Pour cela il devra appeler un marshal à qui il remettra une fiche de notification de pénalisation sur laquelle seront indiquées le N° du pilote, le N° de la zone, et la correction à appliquer.

Le Commissaire de zone devra reconnaître le ou les différents tracés.

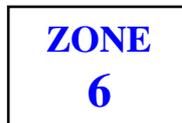
Il devra vérifier la présence des panneaux d'entrée et de fin de zone.

S'il constate une anomalie dans le tracé de zone, il doit immédiatement avertir le Directeur de Course (*il n'est pas habilité à modifier le tracé de la zone*)

Zone :

Le tracé de zone ne doit pas se recouper.

Les zones non-stop doivent être signalées par deux panneaux, placés au début (avec le N° de zone)



et deux autres barrés à la fin de chaque section.

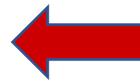


Une zone non-stop doit avoir une entrée et une sortie bien dégagée.

➤ Nota : une couleur de flèche est attribuée à chaque catégorie de concurrents :



Rouge pour les Elites



Bleues pour les TR1



Vertes pour les TR2 et Vétérans



Jaunes pour les TR3



Noires pour les TR4 ou loisirs



Les zones ne peuvent être franchies que par un seul pilote à la fois.

Le pilote ne peut s'y engager qu'après avoir reçu le signal d'accord du Commissaire de zone.

S'il commence le franchissement d'une zone sans cette autorisation, il devra sortir et recommencer.

Pilote

La reconnaissance à pied est autorisée, mais **interdite à moto**.

Pendant cette reconnaissance, un pilote n'a pas le droit de modifier la difficulté de la zone.

Les zones doivent être franchies dans l'ordre numérique prévu par l'organisateur.

Il est interdit de franchir après coup, une zone oubliée.

Assistant

L'assistant ne pourra pénétrer dans la zone que lorsque son pilote franchit celle-ci et après avoir demandé préalablement l'autorisation au commissaire.

Le port du casque et des gants est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote.

Si l'assistant a un contact physique avec le pilote ou la machine, un échec doit être sifflé.

Pénalités encourues sur une zone :

Un concurrent est considéré entré dans la zone quand l'axe de la roue avant de la moto a dépassé la ligne formée par les deux panneaux indiquant le début de la zone. Il est considéré sorti de la zone quand l'axe de la roue avant de la moto a dépassé la ligne formée par les deux panneaux barrés indiquant la fin de zone.

Les pénalités encourues par un concurrent lors du franchissement d'une zone sont les suivantes :

- Réussite	= 0 point
- Un pied à terre ou appui = une faute	= 1 point
- Deux fautes	= 2 points
- Trois fautes et plus	= 3 points
- Échec	= 5 points

- **Nota : Il n'est tenu compte que de la plus forte pénalité encourue par chaque pilote dans chaque zone.**

En cas de gêne constatée par les contrôleurs, le pilote doit recommencer toute la zone.

Seules les pénalités du 2ème passage sont prises en compte.

Définitions des fautes

Pied à terre ou appui :

- Appui volontaire du pied pour reprendre l'équilibre ou aider à la progression de la moto

- La partie du corps du pilote ou du motorcycle (*autre que pneus, repose-pied, bloc et protection moteur*) touche le sol ou prene volontairement appui sur un obstacle.

Nota : *Un pied « glissant » doit être noté par une pénalité de 1 point.*

Echec :

- recul de la moto avec le pied à terre ou appui,

- chute,
- guidon touchant le sol,
- avoir deux pieds du même côté de la moto, ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto,
- aide extérieure sur le pilote ou la moto,
- traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,
- enlever, renverser ou briser un piquet ou une signalisation avant que l'axe de la roue avant n'ait franchi la fin de section,
- franchir les limites latérales d'une zone (*rouler de l'autre côté du ruban*),
- passer du mauvais côté d'une marque de délimitation (*toutefois, le fait de passer la roue avant au-dessus d'une marque de délimitation, sans appui du pilote ou de la machine, n'est pas considéré comme sortie des limites de la zone*),
- passer en sens inverse dans les portes formées par les flèches d'une autre catégorie,
- assistant qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
- rester plus de 1'30" dans une zone (*demander confirmation au Directeur de Course avant le départ*),
- effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
- entrée de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
- refuser de franchir une zone.

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

N'est pas considéré comme échec, ou comme faute :

- Mettre un pied en dehors de la zone est considéré comme simple pied à terre,
- Toucher un piquet n'est pas considéré comme une faute s'il ne tombe pas,
- arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote, est considéré comme simple pied à terre, (Trial moderne, mais est considéré comme échec 5pts en Trial Vintage)
- Rouler sur le ruban n'est pas considéré comme une faute

Langage gestuel de l'OZT

Le commissaire devra, le bras levé le plus haut possible, notifier :

- le « **sans faute** » (0 pt) : poing fermé
- **1 pt** : poing fermé, pouce levé
- **2 pts** : index levé, pouce en position horizontale (*forme en L des 2*)
- **3 pts** : même position + majeur levé
- **5 pts** : coup de sifflet instantané au moment de l'échec et croix formée par les deux avant-bras.

SANCTIONS :

- Refus de sortir de la zone après un échec et après que le Commissaire en ait donné l'ordre :
5 points supplémentaires.
- Au cours de la reconnaissance d'une zone, les seules modifications acceptées sont celles autorisées à l'avance par le Commissaire de zone. Le pilote qui modifie l'accès d'une difficulté pour lui-même ou un autre pilote sera sanctionné par une pénalité de : **5 points.**
- Un carton jaune brandi par un Commissaire indique au pilote qu'un rapport sera fait au Directeur de course par suite d'une contestation, d'une incorrection ou d'une conduite incongrue du pilote ou de son assistance.

Neutralisation d'une zone :

Si un accident grave se produit dans la zone, nécessitant l'évacuation du blessé par secours spécialisé, vous devez neutraliser la zone :

- Fermer physiquement la zone à l'entrée,
- Noter l'heure de l'accident

- Noter l'ordre d'attente des pilotes qui étaient déjà là et qui attendaient leur tour de passage
 - Noter l'heure à laquelle arrive chaque nouveau pilote.
- *Nota* : Pendant ce temps-là, les pilotes peuvent continuer à reconnaître la zone.
- Quand la zone est devenue à nouveau accessible, vous « ouvrez » la zone et vous faites entrer les pilotes dans l'ordre dans lequel ils sont arrivés et vous notez l'heure d'entrée de chacun d'eux.
 - Vous donnez ensuite votre rapport au Directeur de Course.