



CAPACITÉ DES COMMISSAIRES **FORMATION DES OFFICIELS** **TRIAL 4X4**

I CONNAISSANCES DE BASE

A - GENERALITES

Présentation du mouvement sportif

Ministère des Sports de la Jeunesse de l'Éducation Populaire et de la Vie Associative
(ex Jeunesse et sport) - Code du sport

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Ministère de l'Intérieur

Fédération délégataire : FFSA :

Fédération affinitaire : UFOLEP :

Ufolep nationale
Comité Régional Ufolep
Comité Départemental Ufolep
Club affilié Ufolep

B- SPORTS MECANIQUES EN UFOLEP

AUTO

Poursuite sur terre

- Tourisme
- Proto
- Monoplace

Kart-cross :

- Open
- 500
- 652
- 602 (+ 18 ans et 16/18 ans CAA)
-

Trial 4x4 :

- Jeunes

- Tourisme
- Promotion
- Série
- Série améliorée
- Super série
- Maxi série
- Proto
- Buggy

Karting piste

MOTO

Moto cross
 Prairie
 Enduro tout terrain
 Endurance Tout Terrain
 Cross 50 cc
 Vitesse 50 à galet
 Side car
 Course sur glace
 Trial moto

C - ORGANISATION DES MANIFESTATIONS

Un club affilié UFOLEP dépose un dossier en Préfecture et obtient un arrêté préfectoral.
 Le club suit un cahier des charges (voir document « cahier des charges Trial 4x4 ») conforme aux règlements UFOLEP et l'arrêté préfectoral.

D – ORGANIGRAMME DES MOYENS HUMAINS

Tous les acteurs ci-dessous doivent être licenciés (licence Dirigeant ou R6).
 Les officiels doivent avoir au minimum une licence Dirigeant.
 Un président de club UFOLEP (éventuellement une co-organisation d'une autre association).
 Un organisateur technique (responsable technique).
 Un responsable sécurité.
Un directeur de course (diplôme fédéral UFOLEP et certification FFSA ou ministérielle).
Un responsable pointage (diplôme fédéral UFOLEP).
 Un responsable contrôle administratif.
Un responsable contrôle technique – commissaires techniques (diplôme fédéral UFOLEP et certification FFSA ou ministérielle).
Des chefs de zone (diplôme fédéral UFOLEP et certification FFSA ou ministérielle).
Des commissaires de zone (diplôme fédéral UFOLEP et certification FFSA ou ministérielle).
 Des commissaires stagiaires (sous le tutorat du chef de zone).

E – INFO SECOURISME ET LUTTE CONTRE LE FEU

PSC1 (premiers secours niveau 1) : gestes de base
 Voir « document classification des feux – type d'extincteurs et leur utilisation »

F – DEVELOPPEMENT DURABLE

Plan Natura 2000 : zones protégées (étude d'impacts).
 Bâches sous véhicules.
 Dépolluant (absorbant).
 Déchets en tri sélectif.
 Toilettes chimiques, sèches.
 Incitation à l'utilisation de pièces de réemploi.

II RÔLE DU COMMISSAIRE DE ZONE ET SÉCURITÉ

A – FONCTIONS ET DEVOIRS DU COMMISSAIRE

Il assure la sécurité du public.

Il vérifie et assure la sécurité des pilotes et co-pilotes.

Il applique strictement les consignes de la direction de course et assiste aux briefings.

Il connaît le règlement UFOLEP Trial 4x4 en vigueur.

Il juge en comptabilisant les points de pénalités en fonction du barème en vigueur et les reporte sur le matériel de pointage de la zone.

Il constate et rend compte à sa hiérarchie (problèmes sécuritaires, techniques, réglementaires, relationnels).

Il doit être ponctuel, actif, réactif et impartial.

Il veille au bon état permanent de sa zone.

En toutes circonstances, il est tenu au devoir de réserve lié à sa fonction (en particulier vis-à-vis de la presse et du public).

Voir document « Guide des officiels trial »

B – TENUE ET ÉQUIPEMENT DU COMMISSAIRE

Tenue : vêtements adaptés, gants, sifflet, coupe sangle, bloc note et crayon, montre, lampe, chaussures montantes.

Matériel confié : talkie-walkie, radio ou GSM, extincteur, dépolluant, matériel de remise en état de la zone (piquet, rubalise, marteau,...)

C – MATÉRIALISATION DE LA ZONE ET FRANCHISSEMENT

Périmètre entouré d'une rubalise maintenue à environ 70 cm du sol.

Double « banderolage » dans les endroits dangereux interdits au public.

Les portes entrée et sortie doivent être matérialisées.

Les portes intermédiaires doivent être matérialisées par 2 piquets portant un étiquetage de couleur (reporté sur le fond du numéro apposé sur le capot du véhicule) définissant les catégories. Elles doivent être franchies une seule fois dans l'ordre croissant des numéros (si numérotation). Le sens de passage est défini par l'étiquetage sur le piquet gauche (couleur et/ou numérotation)

| Promotion | | Championnat | |
|------------------|---------|--------------------|---------|
| Catégorie | Couleur | Catégorie | Couleur |
| Jeune | Vert | Jeune | Jaune |
| Série | Blanc | Série | Vert |
| Série améliorée | Vert | Série améliorée | Jaune |
| Super Série 4X4 | Jaune | Super Série 4X4 | Bleu |
| Buggy | Jaune | Buggy | Noir |
| Mixte série | Bleu | Mixte série | Rouge |
| Proto | Bleu | Proto | Rouge |

L'étiquetage de la catégorie tourisme est de couleur blanche.

L'évolution dans la zone s'effectue après une période de reconnaissance par les pilotes et les copilotes uniquement, identifiables grâce à leurs casques.

D – CONNAISSANCE DES ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ OBLIGATOIRE POUR LE VÉHICULE, LE PILOTE ET LE COPILOTE

Véhicule : coupe-circuit (qui coupe l'ensemble des circuits électriques).

Pilote : casque, vêtements couvrants, chaussures fermées (bottes en caoutchouc interdites), gants conseillés, ceinture de sécurité ou harnais attachés.

Co-pilote : casque, vêtements couvrants, bottes de moto ou chaussures montantes avec protège tibia, pare-pierre conseillé.

E – CONNAISSANCE DU BARÈME DES PÉNALITÉS

5 - PÉNALITÉS

5.1 - COMPTAGE DES PÉNALITÉS

| Barème de base | Barème gros véhicules | |
|----------------|-----------------------|--|
| 0 point | 0 point | Sans faute. |
| 1 point | 1 point | Arrêt de progression, ni recul, ni variation de place de plus de 5 secondes jusqu'à 3 minutes dans l'ensemble de la zone. <i>Dans une même zone, tous les arrêts de progression comptabilisés se cumulent en points de pénalités ainsi qu'en durée, jusqu'à un chronométrage maximum de 3 minutes.</i> |
| 2 points | 1 point | Marche arrière, sans tolérance de recul, annule l'arrêt de progression qui le précède immédiatement sauf gros véhicule. |
| 2 points | 2 points | Présence, non autorisée, d'un concurrent dans une zone pendant l'évolution d'un véhicule. |
| 1 point | 1 point | Moteur calé. |
| 3 points | 3 points | Contact du pilote ou du copilote avec le sol. |
| 4 points | 2 points | Contact du véhicule, pilote ou copilote avec un paquet ou une ribalise. |
| 11 points | 11 points | Piquet écrasé. |
| 15 points | 15 points | ECHEC. Non-franchissement de la zone (<i>trouillage, aide extérieure</i>). Reflux de zone, sortie de zone. Passage au-dessus ou au-dessous de la ribalise (véhicule ou équipage). Arrêt de progression dépassant 3 min dans une même zone. Pénétrer, manœuvrer ou reculer dans une porte d'une autre catégorie. Tout dépassement de 11 points. Aménagement volontaire de la zone par le pilote ou le copilote. Chevauchement de piquet. Retenue volontaire d'un paquet ou d'une ribalise. |

Une majoration de 2 points par porte intermédiaire, où le véhicule n'est pas entré, sera ajoutée aux 15 points d'échec.

- Les pénalités sont inscrites par les commissaires sur la feuille de pointage à la fin de chaque zone.

Majoration de 2 points pour dépassement du temps de reconnaissance de zone.

Majoration de 5 points pour non-respect de l'ordre de passage dans les zones ou retard à l'entrée de zone (sauf pour réparation ou trial dit à l'espagnole).