

Jeunes

16 – 18 ANS

C.A.A.

(certificat d'aptitude auto)

Table des matières

I	Page de garde	page 1
II	Table des matières	page 2
III	Accueil – C.A.A.	page 3
IV	Formation jeunes Art.1 constitution du dossier Art.2 complément à la réglementation	page 4 page 5
V	Mouvement UFOLEP	page 6/7
VI	Licence R6 – Assurances	page 8
VII	Éducation et citoyenneté	page 9
VIII	Code sportif	page 10
IX	Quelques règles d'or Art.1 respects Art.2 comportement	page 11 page 12
X	Condition physique et hygiène de vie Art.1 anatomie Art.2 diététique	page 13/14 page 15
XI	Règlement spécifique 602 cm³	page 16/17/18
XII	Consignes aux pilotes	page 19
XIII	Les officiels et leur rôle Art.1 les officiels Art.2 rôles et missions	page 20 page 21/22/23
XIV	L'incendie	page 24/25/26
XV	Drapeaux	page 27

CHAPITRE III

La conduite des jeunes de 16-18 ans est autorisée dans les conditions ci-après

A) VÉHICULE

Motorisation 2cv 602 cm³ d'origine automobile dans les trois disciplines (trial 4 x 4, kart-cross et poursuite sur terre) exclusivement sur monoplace, non soumise à carte grise, en circuit fermé, homologué ou agréé pour le trial 4 x 4.

B) FORMATION STAGE

Nécessité de participer à une session de formation organisée dans les régions, sous la responsabilité des cadres nationaux (BF2A) et d'avoir obtenu un Certificat d'Aptitude Auto (C.A.A.) dans le cadre d'un stage de formation initiale avec des parties théorique, pratique et écrite.

Renseignements auprès du Responsable de la CNS Auto.

C) COMPÉTITION

Le jeune de 16-18 ans ne peut être classé dans un Trophée départemental, régional ou national. Il effectue des essais (libres et/ou chronométrés), mais il partira en dernière ligne à la première manche, et sera placé dans les grilles suivantes en fonction des résultats des manches précédentes.

D) ENGAGEMENT

- Engagement gratuit à tout niveau (sauf pour les stages de formation et le passeport technique) ;
- Récompenses possibles à l'appréciation des clubs, comme pour les autres compétiteurs.

E) DISCIPLINE

Sévérité nécessaire et sans laxisme de la part de la direction de course, auprès des pilotes qui ne respecteraient pas la pratique des débutants. Le véhicule du jeune possède un **A** rouge sur fond blanc fixé à l'arrière.

F) 18 ANS EN COURS DE SAISON

Un débutant 16-18 ans peut finir la saison sans classement dans les trophées (*la saison va du 1^{er} septembre au 31 août de l'année suivante*).

G) FORMATION PRATIQUE DE COMMISSAIRE

Sur ses 2 ans de pratique C.A.A., il est proposé au jeune de découvrir les différentes fonctions de commissaire (piste, technique, pointage) sur les épreuves où il sera présent.

Il devra être commissaire de piste stagiaire au moins 6 manches sur au moins 2 épreuves. Il prend son poste sur des manches qui ne doivent pas gêner sa pratique sportive, éviter les manches open.

Sur la base du volontariat, on peut lui faire découvrir le contrôle technique, la gestion de la pré-grille, la table de pointage.

S'il intervient sur plus de 12 manches issues de 4 épreuves au moins attestées par le directeur de course, on pourra lui délivrer la carte de commissaire de piste auto, carte de stagiaire jusqu'à sa majorité.

CHAPITRE IV

FORMATION JEUNES

Constitution du dossier en vue de passer le C.A.A. (16-18 ans)

Constitution du dossier en vue de passer le C.A.A. (16-18 ans)

- Licence R6 ;
- Autorisation parentale ;
- Autorisation du président du club ;
- Autorisation du délégué départemental.

Le jour du stage, le jeune doit se présenter muni de son dossier, de son véhicule (moteur 602 cm³), du passeport technique valide et de sa tenue complète.

Ce jour-là, s'il est reçu, il recevra sa fiche pilote renseignée et son attestation de C.A.A. Il lui sera remis le passeport technique complété.

Le jeune peut passer un C.A.A. (Certificat d'Aptitude Auto) dès l'âge de 16 ans avec un kart-cross ou monoplace ou buggy ou proto de trial, chacun limité à 602 cm³.

Tout véhicule soumis à carte grise leur est interdit.

Si le jeune a 18 ans avant le début de la saison sportive (du 1^e septembre N au 31 août N+1), il ne lui sera pas permis de continuer sans avoir passé son permis de conduire.

Par contre, s'il a 18 ans en cours de saison sportive, il lui sera possible de finir la saison avec son C.A.A.

Exemple :

Le renouvellement de licence s'effectue à partir du 1^{er} septembre.

La licence de l'année sportive précédente peut-être utilisée jusqu'au 31 octobre (date limite de la post-garantie).

Tout jeune ayant 18 ans avant le 1^{er} septembre ou le 31 octobre (post-garantie) pourra participer aux épreuves déclarées et inscrites au calendrier national de la saison en cours.

Le jeune de 16 à 18 ans ne devra payer aucun engagement (participation pour frais de sécurité).

Il ne devra faire partie d'aucun classement (Trophée, national, Inter club, etc.,) seul le classement de la journée lui est autorisé.

Complément à la réglementation concernant les jeunes pilotes en 602 cm³ (16-18 ans)

La réglementation prévoit que le jeune ayant satisfait au CAA pourra participer aux compétitions UFOLEP en partant fond de grille lors de la 1^e manche. Son véhicule possède un **A rouge sur fond blanc fixé à l'arrière**.

Après plusieurs courses, si un jeune pilote a montré son savoir faire en conduite, sur proposition du responsable du trophée, du directeur de course, d'un brevet fédéral BF2A (ex. formateur national AJ), le jury pourra décider de la participation de celui-ci aux qualifications chronométrés et de ce fait qu'il ne soit pas mis systématiquement fond de grille pour la 1^e manche.

Cette qualification sera valable pour la saison en cours sauf avis contraire du dit jury.

Cela permettra au jeune pilote d'obtenir pour la journée un classement plus conforme à la réalité.

En cas d'une telle décision, la personne qui a donné l'accord devra faire parvenir à la Commission Nationale Auto un rapport écrit pour agrément.

CHAPITRE V

SPORTS MÉCANIQUES

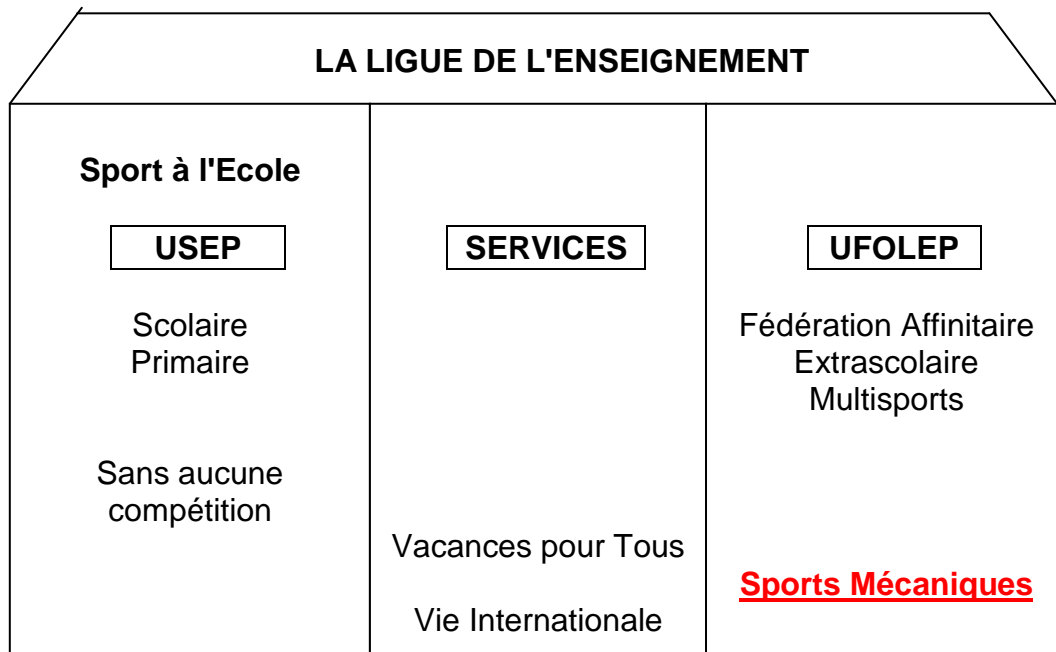
Ministère des Sports, de la Jeunesse,
de l'Éducation Populaire et de la Vie Associative
Le Ministre

FFSA Délégué

(Fédération Française du Sport Automobile)

RÈGLEMENTS
Obligatoires

TOUS LES SPORTS AUTREMENT



TREMPLIN

Formation jeunes
Suivi-encadrement
Courses-compétition

RIEN À GAGNER (financièrement) mais **BEAUCOUP D'ENRICHISSEMENT**

UFOLEP *Union Française des Œuvres laïques d'Éducation Physique*

*C'est une Fédération Affinitaire et Multisports créée en 1928.
L'ambition, c'est de mettre TOUS les sports à la portée de TOUS
comme moyen d'éducation et d'épanouissement des individus.*

USEP *Union Sportive de l'Enseignement primaire*

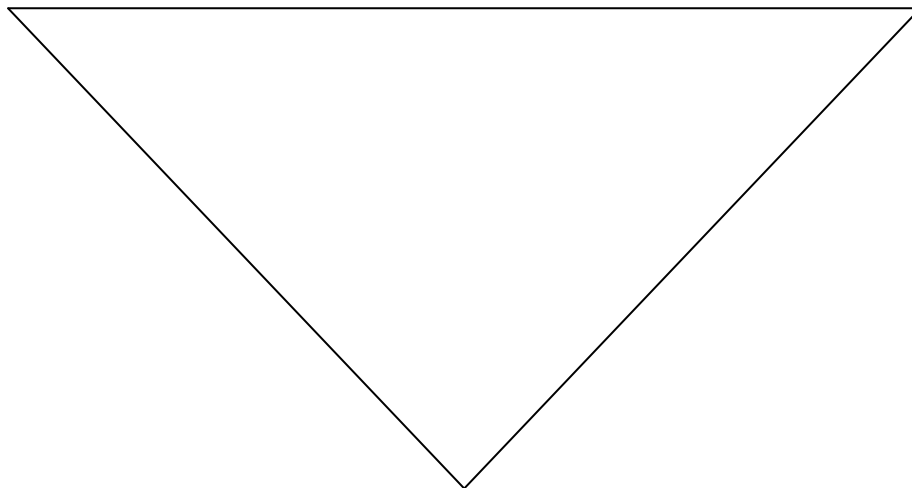
*C'est une Fédération Sportive Scolaire créée en 1939 avec la même
ambition que l'UFOLEP.*

*L'UFOLEP et l'USEP constituées au sein de la Ligue de l'Enseignement et de
l'Éducation Permanente forment la plus importante organisation multisports en
France.*

ASSOCIATIONS

CLUBS

DÉPARTEMENTS

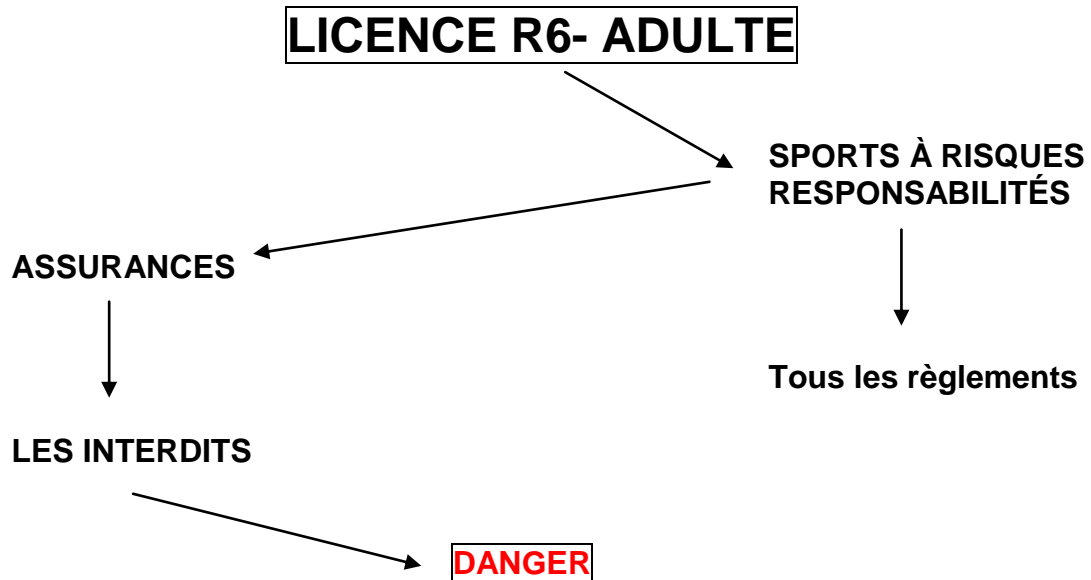


UFOLEP

En UFOLEP, le mouvement part de la base à travers le club, l'association et le département vers le National qui approuve les propositions.

La base est force de propositions, elle implique une réelle vie associative, une prise en compte des aspirations de chacun et un apprentissage de vie démocratique à travers des principes généraux du droit à l'égard des associations, des licenciés et des règles techniques de la discipline pratiquée.

CHAPITRE VI



Le sport mécanique est un sport à risque, c'est pour cela que les pilotes ont une licence R6.

La licence R6 est aussi une assurance qui couvre uniquement lors de manifestation déclarée à la préfecture ans le cadre de l'activité et lors des entraînements déclarés sur « roulez en ufolep.org ».

La licence UFOLEP couvre les dommages corporels du pilote, l'assistance (accident, ...).

Seul le président du club auquel vous appartenez sera habilité à faire la déclaration d'accident au bureau de l'APAC du comité départemental UFOLEP, même si ça vous arrive sur un autre circuit, dans un autre département.

Il faut également savoir que la licence couvre une période du 01/09/N au 31/08/N+1 et que cette couverture s'étend 2 mois de plus si l'association s'est ré-affiliée à UFOLEP et que la manifestation est inscrite au calendrier de l'année.

Pour obtenir cette licence, il faut fournir un certificat médical qui stipule que vous êtes apte à pratiquer le sport automobile, plus un chèque du montant de la licence.

Le président de votre club se doit de vous informer qu'il existe une extension d'assurance de la licence à un prix modique (c'est la C.I.P.), cette extension n'est pas obligatoire, vous devez, si vous ne l'acceptez pas, signer une décharge à votre président.

Cette C.I.P. ne vous couvre que jusqu'au 31/08/N même si le club se réaffilie contrairement à la licence qui vous couvre 2 mois de plus.

Le président de votre club se doit de vous en informer chaque année : c'est une obligation pour lui.

Les pilotes doivent connaître les règlements sportif et technique pour les mettre en application.

Les véhicules de course ne peuvent être utilisés que sur des pistes fermées et homologuées (terrains permanents) ou agréées pour le trial 4 x 4..

CHAPITRE VII

UNE AUTRE IDÉE DU SPORT

- **Tous les sports pour tous**
De la saine détente à la compétition, amicale et formatrice.

- **Vie associative et fédérale**
Pour un apprentissage de la vie démocratique.

- **Une porte ouverte sur la société**
Lieu de solidarité, de fraternité, de communication, de respect des règles et des autres, facteur de lien social. Sensibilisation au respect de l'environnement, formation d'éco-citoyens

- **Une sensation de plaisir et de bien être**
Par l'expression physique, le maintien de la forme, la fête sportive.

- **Un élément de culture**
Qui contribue à l'épanouissement intellectuel en élargissant les connaissances et favorisant la réflexion.

<p>Union Française des Œuvres Laïques d'Éducation Physique</p>

3, rue Récamier – 75341 PARIS Cedex 07 – Tél. : 01.43.58.97.59 –
fax : 01.43.58.97.74

CODE SPORTIF

Tout sportif, débutant ou confirmé, s'engage à :



1- Connaître les règles du jeu et s'y conformer.



2- Respecter les décisions de l'arbitre.



3- Respecter les adversaires, partenaires et officiels.



4- Refuser toute forme de violence et de tricherie.



5- Être maître de soi en toutes circonstances.



6- Être loyal dans le sport et dans la vie.



7- Être exemplaire, généreux et tolérant.

A partir d'une idée de l'AFSVFFP (Association Française pour un Sport sans Violence et pour le Fair Play). <http://fairplay.franceolympique.com>

CHAPITRE IX
ARTICLE 1

QUELQUES RÈGLES D'OR

IX-1-A) Le respect d'autrui est la première règle d'or

- **RESPECTER** tous les officiels, les autres pilotes ;
- **RESPECTER** tous les bénévoles qui travaillent pour que vous puissiez vous faire plaisir.

IX-1-B) Le respect des règlements est la deuxième règle d'or

- **RESPECTER** le règlement technique ;
- **RESPECTER** les consignes du règlement particulier de l'épreuve ;
- **RESPECTER** les drapeaux.

Si pour une raison quelconque, un pilote s'arrête mais veut repartir, il ne doit pas détacher son harnais et son casque, il ne doit pas avoir recours à une aide extérieure, sous peine de se voir disqualifier de la manche.

Tous les pilotes sont tenus d'assister au "briefing" pour prendre connaissance du règlement de l'épreuve qui sera annoncé par le Directeur de course ainsi que les sanctions qui peuvent être prise pour **NON-RESPECT** de ce dit règlement.

Tous les pilotes doivent **OBLIGATOIREMENT** se présenter aux contrôles administratif et technique.

Les essais libres et/ou chronométrés, sont **OBLIGATOIRES**.

Les pilotes doivent circuler au pas dans le parc pilote et lors de tous leurs déplacements, sous peine de sanction.

Au contrôle technique, le pilote doit se présenter en tenue, c'est-à-dire une combinaison (majoritairement en coton ou ignifugée) fermée aux poignets et aux chevilles, pas de nylon, pas de plastique ou de matière inflammable, des chaussures fermées, des gants et des lunettes ou un casque à visière s'il n'a pas de pare-brise mais un grillage, son casque aux Normes Européennes¹ et non repeint.

¹ E2 pour la France, E1 pour l'Allemagne, E3 pour l'Italie, E4 pour les Pays Bas, E5 pour la Suède, E6 pour la Belgique, E9 pour l'Espagne, E11 pour le Royaume Uni, E12 pour l'Autriche, E21 pour le Portugal,, etc. toujours suivi du numéro de série de production.

CHAPITRE IX
ARTICLE 2

DROITS ET SAVOIRS DU LICENCIÉ

IX-2-A) Comportement sur le circuit

- Respect des drapeaux ;
- Respect des officiels commissaires ;
- Respect des autres véhicules, des autres concurrents ;
- Respect des décisions du Directeur de course ou du jury.

IX-2-B) Comportement hors circuit

- Entrée et sortie du parc fermé ;
- Circulation dans le parc fermé.

IX-2-C) Respects

2-C-a) Respect

- ✓ de lui, d'autrui ;
- ✓ maîtrise de soi.
- ✓ de l'environnement.

2-C-b) Fair Play

- ✓ sportivité ;
- ✓ vie de groupe ;
- ✓ entraide.

2-C-c) Discipline

- ✓ respect de tous les règlements ;
- ✓ refus de la violence ;
- ✓ tricherie.

2-C-d) être capable d'analyser

- communiquer :
 - ◆ écouter ;
 - ◆ entendre ;
 - ◆ parler ;
 - ◆ se faire entendre et comprendre.
- appliquer

CONDITION PHYSIQUE ET HYGIÈNE DE VIE

ANATOMIE

Vous considérez-vous comme un sportif ?

Que font les pilotes pour se préparer à une activité sportive ?

Avez-vous une bonne hygiène de vie ?

Avez-vous de l'entraînement physique ?

L'activité physique constitue un précieux élément d'hygiène et exerce une influence bénéfique sur les différentes fonctions de l'organisme.

- sur le système respiratoire ;
- sur le système cardio-vasculaire ;
- sur le système digestif ;
- sur le système nerveux ;
- sur la musculation.

Manger lentement dans une atmosphère détendue.

Mastiquer longuement.

Ne pas boire pendant les repas.

Éviter les rations importantes ou insuffisantes.

Éviter les excès de graisse ou un apport insuffisant en légumes verts.

Éviter un excès de sucres simples ou une insuffisance en sucres complexes.

Veiller à un apport en liquide sur une journée (minimum 1,5 litre).

VIII-1-a) Une bonne hygiène de vie

Il faut éviter les excitants :

- le café ;
- l'alcool qui diminue l'attention, augmente la fatigue et le temps de réflexe ;
- le tabac qui gêne la respiration ;
- les médicaments, les excitants, les décontractants ;
- Les drogues ;
- attention au dopage ! (*références aux textes du Ministère, à nos textes et aux textes de l'AFLD : Agence Française de Lutte Contre le Dopage*).

Il faut dormir convenablement.

VIII-1-b) Le système respiratoire

Il développe sa capacité respiratoire, les muscles ont besoin d'oxygène pour mieux fonctionner.

VIII-1-c) le système cardio-vasculaire

Le cœur c'est la pompe qui permet d'amener par les vaisseaux sanguins le sang aux muscles et au cerveau.

Le sang amène l'oxygène et les nutriments aux cellules et évacue les déchets.

VIII-1-d) le système digestif

Il augmente l'appétit. Le fonctionnement des intestins est amélioré. La digestion des aliments se fait mieux et l'élimination des déchets est facilitée.

Suivre les quelques conseils cités ci-dessus.

VII-1-e) Le système nerveux

Il faut bien gérer la fatigue et lutter contre le stress.

VIII-1-f) Un développement musculaire

La musculation est une protection naturelle pour le squelette et les organes humains. Les abdominaux permettent de protéger les organes internes. En cas de tonneau et lorsque le pilote reste sur le toit, la colonne vertébrale peut s'allonger en moyenne de 7 cm. Un dos musclé permet de limiter cet allongement. La musculation permet une meilleure souplesse.

Etes-vous stressé?

Si oui, comment le sait-on?

- ✓ Tremblements ;
- ✓ Respiration anormale ;
- ✓ Transpiration ;
- ✓ Enervement ;
- ✓ Agressivité ;
- ✓ Diarrhée ;
- ✓ Peur ;
- ✓

Comment lutter?

- ✓ Maîtrise de soi ;
- ✓ Respiration ;
- ✓

CHAPITRE X ARTICLE 2

DIÉTÉTIQUE

VIII-2-a) Deux lois de diététique sportive

- 1) Loi des 3 heures : le dernier repas avant la compétition doit être terminé depuis au moins 3 heures.
- 2) Loi des 5 heures : en moyenne, un aliment est assimilé et utilisable par le sportif au bout de 5 heures.

3) Règle du 4.2.1. pour chaque repas

(le 421 du Professeur CREFF, spécialiste de nutrition sportive, est recommandé par le Ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Éducation Populaire et de la Vie Associative.

- 4 portions de glucides (féculents, fruits, légumes, produits sucrés) dont 1 portion de pain et 1 portion de crudités ;
- 2 portions de protides dont 1 lactée et 1 non lactée (viande, poisson, œuf, ...);
- 1 portion de lipides pour assaisonnement ou accompagnement.

VIII-2-b) Erreurs souvent commises

- Abus de sucre ;
- Abus de viande ;
- Abus de vitamines ;
- Insuffisance de boissons après l'effort.

CHAPITRE XI ARTICLES de 1 à 22

**RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE
CLASSE 602
Kart-Cross**

ARTICLE 1 :

La classe ou catégorie 602 est ouverte à tous les châssis conformes au règlement technique UFOLEP en vigueur.

ARTICLE 2 :

La propulsion se fera exclusivement par les deux roues arrières à l'aide d'un moteur bi-cylindre CITROËN 602 cm³ (alésage 74 mm / course 70 mm) refroidi par air et normalement équipé d'une boîte de vitesses d'origine CITROËN type 2CV.

Le rapport volumétrique maxi autorisé est de 9 /1.

Le volume de la chambre de combustion est de 38 cm³ mini.

ARTICLE 3 :

Seul un panachage des pignons de diverses boîtes à vitesses / ponts d'origine CITROËN type 2CV est autorisé.

Le différentiel pourra être bloqué par soudure uniquement. Le différentiel à glissement limité est interdit.

Les carters de boîte d'origine sont obligatoires.

Les deux arbres de transmission d'origine CITROËN pourront être modifiés.

ARTICLE 4 :

L'alternateur peut être supprimé.

ARTICLE 5 :

Le démarreur et la marche arrière sont obligatoires.

ARTICLE 6 :

La batterie 12 V est libre mais obligatoire.

ARTICLE 7 :

Le carburateur d'origine est obligatoire.

Seule une rallonge de tuyau de mise à l'air libre est autorisée. La commande extérieure d'accélérateur est libre.

Le calibre des gicleurs d'essence et d'air sera de :

- 125 maxi pour le gicleur principal. (Essence) ;
- 100 mini (1F1) pour l'ajutage d'automaticité. (Air) ;
- 40 maxi pour les gicleurs de ralenti. (Essence) ;
- 40 maxi pour les injecteurs de pompe. (Essence).

Le diamètre des buses sera de :

- 21 et 24 ou 18 et 26 pour les carburateurs 26/35 SCIC.

Tout retrait de matière est interdit sur l'ensemble du carburateur.

Aucune modification ne sera acceptée.

ARTICLE 8 :

Un radiateur à huile pourra être monté en dérivation. Le filtre à air est libre mais devra être dans un caisson absolument étanche.

L'échappement est libre après les collecteurs mais devra obligatoirement être équipé d'un silencieux efficace, les tubes simples sont interdits (Voir §2 du règlement technique).

ARTICLE 9 :

Les collecteurs d'admission, d'échappement et la fixation des silencieux sont obligatoirement d'origine.

La suppression du tube réchauffeur est autorisée.

ARTICLE 10 :

Les freins sont obligatoires sur les 4 roues (se reporter au § 9-5 du règlement technique). Le ou les freins arrière doivent être d'origine CITROEN type 2CV.
(Si le pont arrière est bloqué un seul frein ; sinon deux freins).

ARTICLE 11 :

Tout amortisseur équipant la catégorie 602 devra être référencé par un fabricant automobile et son prix de vente TTC ne devra pas dépasser 150 €.
(Prix catalogue neuf).

ARTICLE 12 :

Le diamètre des roues est limité à 10 pouces (255 mm).

ARTICLE 13 :

Le volant moteur d'origine peut être allégé.

ARTICLE 14 :

Les culasses devront être d'origine 2 CV 602. L'enlèvement ou rajout de matière, le polissage, le microbillage, le nettoyage avec un produit abrasif ou corrosif des chambres et des conduits sont interdits. Les soupapes et leurs sièges doivent être d'origine.
Les culbuteurs ne devront pas être modifiés ni allégés.

ARTICLE 15 :

Les cylindres devront être d'origine et ne devront en aucun cas être rectifiés sur la portée haute ou sur l'appui du bloc. Seul les cylindres dont l'alésage à un diamètre nominal de 74 mm sont admis, les côtes « réparation » sont interdites. Le surfaçage du bloc moteur est interdit.

ARTICLE 16 :

L'arbre à cames sera d'origine CITROEN type 2CV 602 cm³ et ne devra subir aucune modification de profil des cames ou de diagramme. Les vilebrequins allégés sont interdits.

ARTICLE 17 :

Aucun organe ne devra être déplacé ou éloigné de sa position d'origine.
(Pompe à essence, reniflard, jauge,...).

ARTICLE 18 :

L'allumage restera totalement d'origine. Toute commande électronique est interdite.

ARTICLE 19 :

Toute préparation du moteur et de la boîte de vitesse est interdite.

ARTICLE 20 :

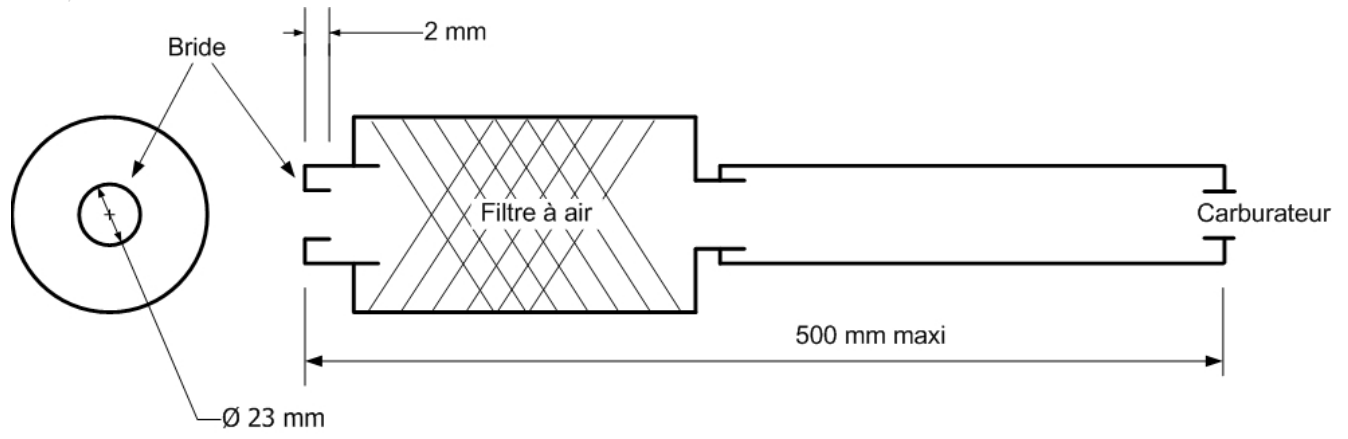
Des contrôles seront effectués sur les moteurs et les boîtes de vitesses lors des courses UFOLEP.

ARTICLE 21 :

Le prix de vente d'un pneu TTC ne devra pas dépasser 90 € (Prix catalogue neuf).

ARTICLE 22

Le filtre à air sera dans une boîte étanche, son entrée sera calibrée par une bride métallique d'un diamètre de 23 mm maximum et de 2 mm d'épaisseur
Cette bride sera parfaitement accessible pour les contrôles et ne devra pas être éloignée de plus de 50 cm du carburateur. Moteur à 2 000 tr/min l'obstruction de la bride devra provoquer l'arrêt immédiat du moteur.



CHAPITRE XII

CONSIGNES AUX PILOTES

***OBJET** : le but de ces consignes, qui ne sont pas exhaustives, est de permettre aux pilotes de connaître les règles qu'ils doivent respecter vis-à-vis des autres pilotes et des membres de la direction de course ainsi que tous les bénévoles.*

XII-1 Avant le début de la course

Le pilote doit :

- **S'engager en respectant les délais ;**
- Se présenter au contrôle administratif **en respectant les horaires affichés**, présenter **sa licence, son passeport technique, sa fiche pilote annuelle**, son permis de conduire (**le CAA pour les jeunes de 16/18 ans**), **sa confirmation d'engagement ;**
- Présenter son véhicule aux contrôles techniques dans le parc fermé situé généralement à proximité de la pré-grille ;
- Circuler au pas dans le parc pilote lors de tous ces déplacements.

XII-2 Quand il quitte le parc pour la pré-grille puis la piste

Le pilote doit :

- Être en tenue : casque, lunettes, gants, minerve, ... ;
- Boucler et serrer son harnais, fermer ses portières ou fixer ses filets latéraux ;
- Suivre les indications des commissaires.

XII-3 Quand il est en grille de départ

Le pilote doit :

- Conserver sa position ;
- Suivre les indications des commissaires.

XII-4 Pendant la course

Le pilote doit :

- Respecter les drapeaux.
- Suivre les indications des commissaires.

CHAPITRE XIII
ARTICLE 1

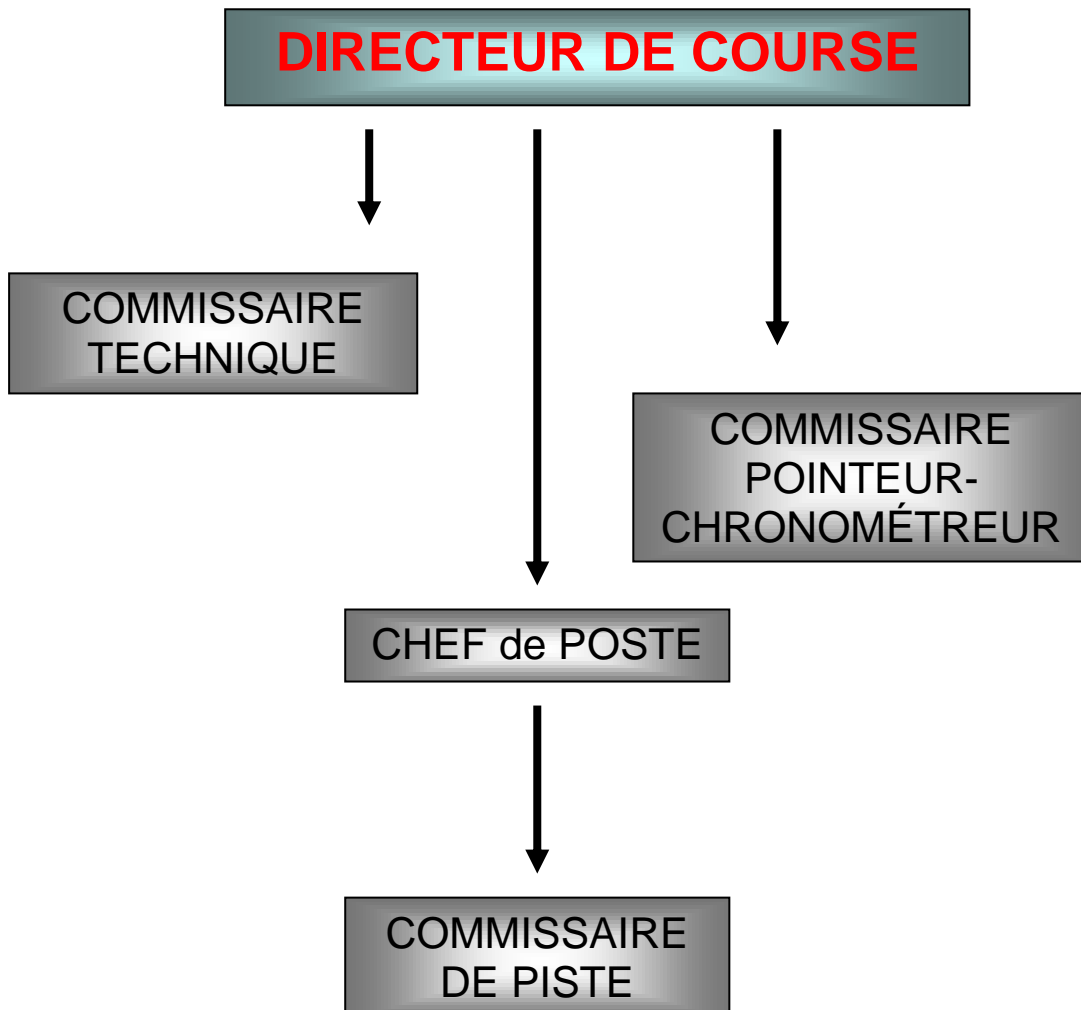
LES OFFICIELS

Pour la pratique de la discipline, il est impératif qu'elle soit encadrée pour éviter les dérives.

Les personnes chargées de cet encadrement sont des officiels formés et reconnus par notre Fédération et certifiés par la fédération délégataire (la FFSA) ou le ministère des sports (liste ministérielle).

Ils sont tous bénévoles et doivent être respectés.

Sur le circuit, vous trouverez le Directeur de course et ses adjoints, la table de pointage où se trouvent plusieurs personnes, les commissaires techniques, les chefs de poste et les commissaires de piste, mais aussi tous les bénévoles (arrosage, dépannage, réfection de la piste,...)



RÔLE ET MISSION DE CHACUN DES OFFICIELS

XIII-2-a) Directeur de course

Toutes les épreuves sont sous le contrôle total du directeur de course qui est le seul habilité à prendre les décisions sportives du début des contrôles à la fin de la remise des prix.

Il doit assurer le bon déroulement de l'épreuve en application des règlements UFOLEP en vigueur et de l'arrêté préfectoral.

Il doit assurer la sécurité des pilotes, du public et des officiels en coordonnant tous les moyens qu'il a à sa disposition.

Sur l'ensemble des drapeaux du directeur de course, il a en sa possession 5 drapeaux qu'il est le seul à utiliser (le noir et blanc, le noir avec le rond orange, le noir, le national et le damier) ; il a aussi en sa possession le **drapeau rouge**, lui seul peut le déclencher. Dès qu'il est activé par le directeur de course, les postes de commissaires le présentent agité.

Son rôle : s'assurer du bon déroulement sportif de l'épreuve dans le respect des divers règlements applicables.

Ses compétences : il doit avoir suivi une formation complète (BF2 O) et être certifié (Ministère ou FFSA).

Ses connaissances :

- les règlements sportifs nationaux.
- les règlements techniques nationaux.
- le règlement sportif du trophée.
- le règlement particulier de l'épreuve.

Du fait de sa formation BF2O (et de sa certification Ministérielle ou FFSA), il doit connaître les contenus des diverses formations dispensées dans son secteur d'intervention (Département, Région, le National).

Un jury se constitue à chaque course pour prendre des décisions, pour le seconder. Il comprend au moins la personne déléguée par le département, la région ou l'échelon national, le directeur de course, le président du club organisateur ou l'organisateur technique de la manifestation, le délégué Ufolep s'il est présent, les membres de la commission nationale sports mécaniques auto présents et le représentant pilote de la catégorie concernée. Le jury comprend un nombre impair de personnes. Il juge les faits hors course du domaine sportif.

À partir de 2012 le jury devient commission disciplinaire technique.

Le directeur de course juge les faits de courses, complète et signe le rapport de clôture à la fin de l'épreuve.

XIII-2-b) Commissaire technique

Après le contrôle administratif, chaque pilote devra se présenter au contrôle technique en tenue complète et avec son véhicule.

Le commissaire technique contrôlera le véhicule qui devra être conforme au règlement technique national UFOLEP.

Il pourra, si vous n'avez pas respecté ce règlement, en informer le directeur de course qui vous interdira de prendre le départ suivant la gravité du danger que vous pouvez présenter sur la piste.

Il annote, sur votre passeport technique, s'il y a des anomalies qui devront être réparées pour l'épreuve suivante, s'il n'y a rien, il mettra RAS, il vous signera votre passeport et vous collera un macaron sur le véhicule, qui signalera que vous êtes apte à participer à l'épreuve du jour.

A tout moment de la journée, vous pouvez avoir un contrôle technique.

Après les manches, en parc fermé, il vérifie la conformité des moteurs des véhicules.

XIII-2-c) Chef de poste

Son rôle : placé sous l'autorité du directeur de course, c'est un responsable (personnel et matériel) et un décideur (intervention). Son action porte sur la zone de contrôle dont il à la charge. Il exerce pendant la période qui lui est donnée une autorité sportive ; Prévoir, Ordonner, Contrôler.

Sa tâche :

- Prévoir : analyser la situation (humaine, matérielle, structurelle) pour éliminer la surprise, l'hésitation, l'improvisation, et ainsi garantir la meilleure efficacité ;
- Ordonner : prendre les décisions qu'imposent les responsabilités de sa fonction ;
- Contrôler : vérifier l'exécution de l'action demandée par rapport à l'efficacité constatée afin de remédier aux éventuels problèmes rencontrés.

XIII-2-d) Commissaire de piste

Son rôle : le commissaire est un acteur de la Direction de Course. Sa fonction principale est de prévenir et de réduire au maximum tous les incidents pouvant occasionner le ralentissement ou l'arrêt d'une épreuve.

Sa tâche :

- Informer tous les concurrents de tous les dangers non-prévisibles par eux-mêmes (drapeaux) ;
- Contrôler du point de vue sportif les concurrents (parc, horaire, passage, ...) ;
- Assurer la sécurité des concurrents et des spectateurs (intervention) ;
- Maintenir la piste dans son état initial (nettoyage, déblaiement, ...) ;
- Se renseigner sur les causes de l'arrêt d'un concurrent (panne, abandon, ...) ;
- Rendre compte à la Direction de Course de tous incidents (rapport).

Afin de communiquer avec les pilotes et le directeur de course, il dispose de 6 drapeaux :

- Vert
- Jaune

- Rouge (il ne s'en sert que quand le directeur de course aura déclenché ce même drapeau)
- Bleu
- Blanc
- Rayé verticalement jaune et rouge...

Il porte un vêtement adapté aux conditions météorologiques (combinaison de couleur claire, vêtement chaud, de pluie, ...), des chaussures montantes, une casquette, des gants (résistants à la chaleur).

Il se munit de lunettes, d'un sifflet, d'une montre, d'un coupe-sangle, d'un carnet et d'un crayon.

XIII-2-e) Table de pointage

Il y a un responsable de la table de pointage.

Il est responsable de l'administratif (sous la responsabilité du Directeur de Course).

Pour le pilote :

- il vérifie la validité de la licence ;
- il vérifie le permis de conduire ou le CAA et la fiche individuelle pilote ;
- il note la date de l'épreuve et prépare le passeport technique ;
- il note la date de l'épreuve et vise la fiche pilote ;
- il vérifie la confirmation d'engagement.

Il chronomètre les essais le matin de l'épreuve, il classe les pilotes par ordre de chrono, il fait les grilles qu'il affiche sur un panneau pour en informer les pilotes.

Il pointe et établit le classement de chaque manche et le classement final de la journée.

Il établit les grilles de départ des manches en fonction du règlement particulier de l'épreuve.

Il note les éventuelles décisions du Directeur de Course qui pourraient modifier les classements.

Il prépare la remise des prix.

CHAPITRE XIV

L'INCENDIE

1. Le Feu et ses composantes

Le mécanisme du feu est schématiquement représenté par le « Triangle du Feu » dont les 3 côtés représentent respectivement :

- le combustible ;
- le comburant ;
- l'énergie d'Activation.

La soustraction d'un seul des 3 éléments entraîne l'extinction immédiate du feu.

Lors d'un incendie, seuls les gaz brûlent et non le corps enflammé.

C'est l'élévation en température de ce corps (solide, liquide ou gazeux) qui le fera passer de l'état initial à l'état gazeux.

2. Les classes de feux

Les feux sont classés en 4 catégories d'après l'état du combustible.

<p>Les feux de classe « A »</p> <p>Feux secs : feux avec formation de braise</p>	<p>Les feux de classe « A » sont issus de combustibles ordinaires, généralement à base de cellulose, comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le bois • le papier • les vêtements <p>L'extincteur à EAU pulvérisée avec ou sans additifs sera préféré comme moyen d'extinction des feux de type « A ».</p>
<p>Les feux de classe « B »</p> <p>Feux gras : feux liquide & de solides liquéfiés</p>	<p>Les feux de classe « B » ont pour combustible des liquides inflammables,</p> <ul style="list-style-type: none"> • produits dérivés du pétrole • des huiles et/ou des graisses <p>Pour traiter ce type de feux, on utilise en général un extincteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • prioritairement à poudre • à eau pulvérisée avec additif • à CO₂, si le poste en est doté • à mousse « AFFF » (en général extincteur 50 kg et/ou pompiers)
<p>Les feux de classe « C »</p> <p>Feux de gaz & feux d'origine électrique</p>	<p>Les feux de classe « C » sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des feux de gaz (méthane, propane, butane, gaz de ville, ...) • Des feux d'origine électrique <p>D'une manière générale, les produits efficaces pour l'extinction des feux de classe « B » le sont également pour les feux de classe « C »</p>
<p>Les feux de classe « D »</p> <p>Feux de métaux</p>	<p>Les feux de classe « D », ne sont cités ici que pour information : chaque métal est traité avec une poudre spécifique.</p>

3. Les agents extincteurs

Pour chaque **Classe de feu**, correspond une catégorie spécifique d'extincteur contenant un « Agent Extincteur » approprié au feu à éteindre.

L'extincteur à utiliser dépend donc de l'origine du feu à combattre.

L'extincteur à eau

Extincteur à eau pulvérisée avec additif :

Il est reconnaissable :

- à sa goupille « BLEUE »
- et/ou à sa poignée « BLEUE »
- ou à un cerclage « BLEU »

Utilisation :

- sur tous les feux de classe « A »
- déconseillé sur tous les feux d'origine électrique
- ne pas utiliser sur du magnésium (risque de projection de métal en fusion)

Portée pratique : 1 à 2 mètres

Autonomie : 30 à 45 secondes



L'extincteur à poudre

Extincteur à poudre « A,B,C »

Il est reconnaissable :

- à sa goupille « JAUNE »
- et/ou à sa poignée « JAUNE »
- ou à un cerclage « JAUNE »

Utilisation :

Sur tous les feux de classe « B » (produits dérivés du pétrole, huile et graisses)

NB : en général, on trouvera des extincteurs à poudre dites « polyvalentes » efficaces sur les feux de toutes natures.

Inconvénients :

- La poudre est très corrosive
- Le nuage de poudre réduit considérablement la visibilité du sinistre
- La poudre est irritante
- Elle occasionne de sérieux dégâts sur des parties non atteintes

Porté pratique : 2 à 3 mètres

Autonomie : 30 à 40 secondes

Doit impérativement être secoué lors de sa mise en place pour éviter à la poudre de se tasser



L'extincteur à CO₂

Extincteur « CO₂ »

Il est reconnaissable :

- à sa goupille « GRISE »
- et/ou à sa poignée « GRISE »
- ou à un cerclage « GRIS »

NB : il peut avoir plusieurs appellations : CO₂, gaz carbonique, neige carbonique ou anhydride carbonique

Utilisation :

- Efficace sur tous les feux d'origine électriques & les feux de classe « B »

Avantages :

- Il ne craint pas le gel et surtout, ne fait aucun dégât

Inconvénient :

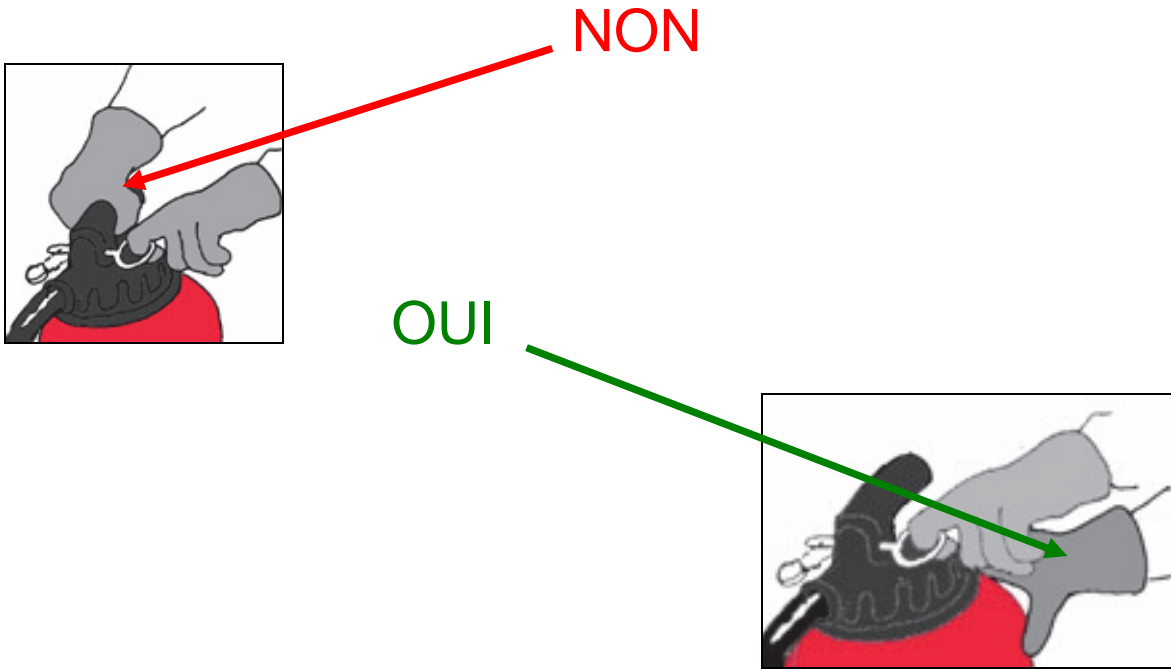
- L'extincteur renferme du « CO₂ » à environ 200 bars de pression
- Lorsque l'extincteur est percuté, le gaz est expulsé à « -75 °C » ce qui implique une attention toute particulière lors de son utilisation
- Attention aux projections



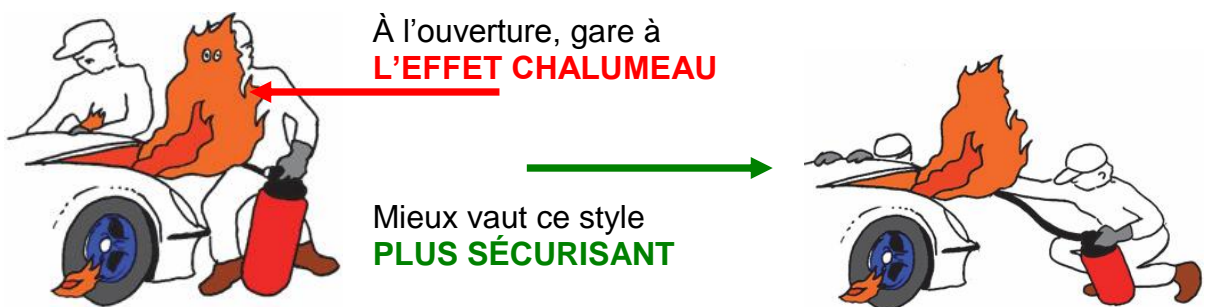
4. La mise en œuvre d'un extincteur

Agitez l'extincteur avant mise en oeuvre s'il s'agit d'un extincteur à poudre.
Dégoupiller l'extincteur ...

Mais n'appuyez pas sur la poignée en dégoupillant, cela peut bloquer la goupille.















5. Exemples d'intervention



DRAPEAUX

Drapeaux

	Ouverture de la piste. Début des essais. Départ de la course
	Signal d'arrêt en fin de course, d'essais ou de chronos
	Présenté AGITE. Signal d'arrêt absolu Les pilotes doivent rejoindre les stands à allure réduite. Tous dépassements sont interdits. Ce drapeau est en général délégué dans les postes commissaires. Il ne peut être présenté que sur ordre de la «D.C.»
	Incident (Perte d'un élément mécanique ou de carrosserie, voiture en feu...) ne semblant pas être décelé par le pilote. Arrêt obligatoire au stand au prochain passage pour la voiture portant ce N°
	Présenté FIXE Avertissement pour conduite non sportive pour la voiture portant ce N°
	Présenté FIXE Signal d'arrêt pour la voiture portant ce N°
	Présenté FIXE à une voiture sortant des stands Présenté AGITE: 1-Durant les essais : Une voiture plus rapide s'apprête à vous doubler, cédez le passage de toute urgence. 2-Durant la course Vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance, laissez la
	Présenté FIXE seulement après arrosage de la piste
	Présenté AGITE Demande d'assistance médicale
	Présenté AGITE 1-Un drapeau : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à modifier votre direction.
	2-Deux drapeaux : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à modifier votre direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue partiellement ou totalement la piste. NB: Ces drapeaux ne devraient être présentés par le même commissaire qu'au poste se trouvant immédiatement avant l'endroit dangereux
	Présenté AGITE Tous les postes Commissaires signalent que la piste est «claire» pendant le tour de reconnaissance et le tour de formation Pas de présentation après un drapeau jaune sauf en endurance