



Stage

Jeunes

12 – 18 ANS

C.A.A.

(Certificat d'Aptitude à la conduite 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	page 3
	Art.2 complément à la réglementation	page 4
V	Mouvement UFOLEP	page 4
VI	Licence R6 – Assurances	page 5
VII	Code sportif	page 6
VIII	Quelques règles d'or	page 6
	Art.1 quelques règles d'or	page 6
	Art.2 droits et savoirs du licencié	page 7
IX	Condition physique	page 7
X	Règlement spécifique 602 cm³ Kart Cross	page 7
XI	Règlement spécifique 602 cm³ Trial 4x4	page 8
XII	Consignes aux pilotes	page 8
XIII	Les officiels et leur rôle	
	Art.1 les officiels	page 8
	Art.2 rôles et missions	page 9/10/11
XIV	L'incendie	page 11/12/13/14
XV	Drapeaux	page 14/15
XVI	Pénalités Trial 4x4	page 16



CHAPITRE III

La conduite des jeunes de 12-18 ans est autorisée dans les conditions ci-après

A) VÉHICULE

Motorisation 2cv 602 cm³ d'origine en trial 4 x 4, kart-cross, et buggy 2cv, exclusivement sur monoplace, non soumis à carte grise, en circuit fermé, homologué.

En Kart Cross ouvert de 12 à 14 ans moteur 2 cv 602 cm³ de 15 à 18 moteur ER6 Bridé.

Spécificité Trial 4x4 : seulement la tranche d'âge de 15-18 ans pour les pilotes

Possibilité d'être co-pilote dans les catégories Série, Série améliorée, Super Série, Maxi Série, Proto, Tourisme à partir de 15 ans et singer dans ces mêmes catégories à partir de 16 ans.

B) FORMATION STAGE

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

C) COMPÉTITION

Le jeune de 12-18 ans est classé comme les autres concurrents en trophée et pourra être qualifié à la finale nationale.

Spécificité trial 4x4 : les jeunes 15-18 ans ne peuvent pas participer à la finale nationale en tant que pilotes mais seulement en tant que co-pilotes.

D) ENGAGEMENT

- Engagement et inscription au trophée payants,
- Récompenses 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 12-18 ans peut finir la saison dans les trophées (*la saison va du 1^{er} septembre au 31 août de l'année suivante*).

G) REGLEMENTS DE REFERENCE

Règlement sportif UFOLEP

Règlement kart cross

Règlement trial 4x4

CHAPITRE IV

FORMATION JEUNES

Constitution du dossier en vue de passer le C.A.A. (12-18 ans)

Constitution du dossier en vue de passer le C.A.A. (12-18 ans)

- Licence R6 ;
- Autorisation parentale ;

Le jour du stage, le jeune doit se présenter muni

- de son dossier,
- de son véhicule (moteur 602 cm³ ou ER6 Bridé),
- du passeport technique du véhicule valide,
- de sa tenue complète (en vigueur conformément aux RTS).

Ce jour-là, s'il est reçu, il recevra sa fiche pilote portant le timbre millésimé et son attestation C.A.A.



Le jeune peut passer un C.A.A. dès l'âge de 12 ans avec un kart-cross ou buggy de 602 cm³, de 12 à 14 ans et kart cross ER6 Bridé de 15 à 18 ans. Pour le trial 4x4 à partir de 15 ans.

Tout véhicule soumis à carte grise leur est interdit.

Spécificité Trial 4x4 : seulement la tranche d'âge de 15-18 ans pour les pilotes
Possibilité d'être co-pilote dans les catégories Série, Série améliorée, Super Série, Maxi Série, Proto, Tourisme à partir de 15 ans et singer dans ces mêmes catégories à partir de 16 ans.

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

En revanche, 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.

Complément à la réglementation concernant les jeunes pilotes en 602 cm³ (12-18 ans)

La réglementation prévoit que le jeune ayant satisfait au CAA pourra participer aux compétitions UFOLEP. Son véhicule possède un **Arouge sur fond blanc fixé à l'arrière**.

Spécificité Trial 4x4 : Le jeune sera classé dans sa catégorie « jeunes » en tant que pilotes et dans les catégories Série, Série améliorée, Super Série, Maxi Série, Proto, Tourisme à partir de 15 ans en tant que co-pilote et 16 ans dans ces mêmes catégories en tant que singe.

Le Jeune trialiste sera suivi jusqu'à ses 18 ans par un tuteur (pilote ou co-pilote) inscrit comme participant dans sa catégorie ou catégorie la plus proche.

CHAPITRE V

SPORTS MÉCANIQUES

MINISTÈRE des Sports

Ministre : Madame Roxana Maracineanu

FFSA Délégué

(Fédération Française du Sport Automobile)

Édicte les Règles Techniques et de Sécurité (RTS)

UFOLEP Affinitaire

RÈGLEMENTS Obligatoires

Règlements édictés par la Commission Nationale Auto

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.



CLUBS

ASSOCIATIONS

DÉPARTEMENTS (Comité Départemental Ufolep)

UFOLEP NATIONALE

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.

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

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 la 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.

CHAPITRE VI

LICENCE R6

SPORTS À RISQUESRESPONSABILITÉS (tous les règlements)

ASSURANCES

LES INTERDITS

DANGER

Le sport mécanique est un sport à risque, c'est pour cela que les pilotes (et les co-pilotes en trial 4x4) ont une licence R6.

La licence R6 est aussi une assurance qui couvre uniquement lors de manifestation déclarée à la préfecture dans le cadre de l'activité et lors des entraînements déclarés.

La licence UFOLEP couvre les dommages corporels du pilote et l'assistance.

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 (ou terrain en trial 4x4), dans un autre département.

La licence couvre une période du 01/09/N au 31/08/N+1 et que sa couverture s'étend jusqu'au 31/10/N+1 pour les épreuves inscrites au calendrier.

Pour obtenir cette licence, il faut fournir un certificat médical de non contre-indication à la pratique du sport automobile et 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, elle n'est pas obligatoire. Vous devez, si vous ne l'acceptez pas, signer une décharge à votre président. Elle s'appelle la C.I.P. (Complémentaire Individuelle de Personne).



Cette C.I.P. ne vous couvre que jusqu'au 31/08/N+1 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) et nul part ailleurs.

CHAPITRE VII

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.**

CHAPITRE VIII ARTICLE 1

QUELQUES REGLES D'OR

VIII-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.

VIII-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 sanctions**.

Au contrôle technique, le pilote doit se présenter **en tenue conforme au règlement**.

CHAPITRE VIII **ARTICLE 2**

DROITS ET SAVOIRS DU LICENCIÉ

VIII-2-A) **Comportement sur le circuit**

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

VIII-2-B) **Comportement hors circuit**

- Entrée et sortie dans le parc fermé sous les ordres des commissaires ou du directeur de course ;
- Circulation dans le parc pilotes : doit se faire à vitesse réduite avec l'équipement des conditions de course.

VIII-2-C) **Respects**

2-C-a) Respect

- ✓ de lui, d'autrui ;
- ✓ être maître 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

CHAPITRE IX

CONDITION PHYSIQUE

Il faut éviter les excitants.

- alcool, médicaments, les excitants, les décontractants, les drogues

Il faut dormir convenablement.

CHAPITRE X

REGLEMENT TECHNIQUE KART-CROSS 602

Voir Règlement Kart-Cross catégorie 602 cm³



CHAPITRE XI

REGLEMENT TECHNIQUE TRIAL 4x4 602

Voir Règlement spécifique Trial 4x4 Kart-Cross catégorie « Jeunes » Article 3.1
Pénalités Trial 4x4 : voir article 5.1

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 :

- Prendre son engagement en respectant les délais ;
- Se présenter au contrôle administratif en respectant les horaires affichés, présenter sa licence, son passeport technique, son permis de conduire (le CAA pour les jeunes de 12/18 ans), sa confirmation d'engagement, son autorisation parentale ;
- 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 ses déplacements.

XII-2 Quand il quitte le parc pour la pré-grille puis la piste(ou la zone pour le trial 4x4)

Le pilote doit :

- Être en tenue ;
- Boucler son harnais et ses filets latéraux ;
- Suivre les indications des commissaires.

XII-3 Quand il est en grille de départ (ou la zone pour le trial 4x4)

Le pilote doit :

- Conserver sa position ;
- Boucler son harnais et ses filets latéraux ;
- Suivre les indications des commissaires.

XII-4 Pendant la course

Le pilote doit :

- Respecter les drapeaux (suivre son parcours en trial 4x4).

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).

Ils sont tous bénévoles et doivent être respectés.

Sur le circuit, vous trouverez le Directeur de course et son adjoint, la table de pointage où se trouvent plusieurs personnes, les commissaires techniques, les chefs de poste et les commissaires de piste (ou de zone en trial 4x4), mais aussi tous les bénévoles qui travaillent (arrosage, dépannage, réfection de la piste, bénévoles de restauration ...).



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 sportive dans le respect des divers règlements et documents applicables.

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

Le directeur de course a en sa possession tous les drapeaux au nombre de 12. Lui seul peut déclencher le **drapeau rouge**, le noir et blanc, le noir avec le rond orange et le noir. Il possède et se sert du drapeau bleu/blanc/rouge et celui à damiers.

Son rôle : s'assurer du bon déroulement de l'épreuve.

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

Ses connaissances : les règlements sportifs nationaux
les règlements techniques nationaux
le règlement particulier de l'épreuve.

Un jury se constitue à chaque course pour prendre des décisions, pour le second.

Il comprend au moins le délégué départemental ou régional, le directeur de course, le président du club organisateur de la manifestation ou l'organisateur technique, tous les membres de la commission nationale sports mécaniques auto présents à la manifestation, le représentant pilote de la catégorie et le représentant mandaté par l'UFOLEP. Le jury comprend un nombre impair de personnes.

Le directeur de course rédige 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 (ou de zone)

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 a 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.

Particularité trial 4x4 :

- Prévoir : étudier sa zone (zone d'action, trajectoires, parcours des différentes catégories, dégagement, spectateurs, ...), faire le point des personnels (commissaires, dépannage, secours, services d'ordre, ...), rappeler les consignes, les limites de zone, la mission, la signalisation, ..., vérifier le fonctionnement du matériel (chrono, extincteur, radio, ...), définir la place, le rôle, les horaires de chacun,
- Ordonner : maintenir la discipline de la zone (tenue, attitude, vigilance...), décider de la présentation de la signalisation (marquage des pénalités, ...), donner l'autorisation d'intervention, définir les moyens à mettre en œuvre (engin de levage, de treuillage, extincteur, ...).
- Contrôler : vérifier l'action des personnels (signalisation, intervention, ...), veiller au respect de la réglementation et des procédures, veiller à ne pas prolonger une intervention au-delà du nécessaire, veiller à la sécurité des personnels (commissaires, secours, ...), surveiller ses équipiers, les spectateurs (zone interdite), rédiger un rapport, vérifier les compétences des commissaires.
- Juger : attribuer les points de pénalités

XIII-2-d) Commissaire de piste (ou de zone)

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

Sa tâche :

- ◆ Connaitre les règlements ;
- ◆ 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, ...) ;
- ◆ Appliquer les consignes de la direction de course et Rendre compte à celle-ci de tous incidents (rapport).

Afin de communiquer avec les pilotes et le directeur de course, il dispose de 7 drapeaux :

- ☀ Vert
- ☀ Jaune (2)
- ☀ Rouge (il ne s'en sert que quand le directeur de course aura déclenché ce même drapeau)
- ☀ Bleu
- ☀ Blanc
- ☀ Rayé verticalement jaune et rouge...

Et flèches de signalisation



Il porte un vêtement adapté aux conditions météorologiques et d'une couleur différente des drapeaux (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.

Particularité trial 4x4 :

- ◆ Juger en appliquant les points de pénalités
- ◆ Porter une chasuble voyante

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 autorisation parentale) et la fiche individuelle pilote

il note la date de l'épreuve et vise le passeport technique

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 les décisions du Directeur de Course qui pourraient modifier les classements.

Il prépare le classement de la remise des prix.

Spécificité trial 4x4 : en plus du pilote, vérification administrative du copilote

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

CLASSES	COMBUSTIBLE	POINT ECLAIR	POINT D'AUTO IMFLAMMATION	PROCEDES D'EXTINCTION	MOYENS D'EXTINCTION	OBSERVATIONS
FEUX SECS 	Bois Charbon Caoutchouc Végétaux Papier – Carton Textiles Plastiques...	160° à 260°	300° à 380°	Refroidissement ou Arrêt de la réaction provoquée par la présence d'oxygène	Eau jet plein ou pulvérisé avec ou sans additif, eau légère (light water), Poudre polyvalente, Liquide ignifugé, Mousse	
FEUX GRAS 	Liquides inflammables 2éme catégorie : Gas-oil, Fuel, Huile, Graisse...	55° à 100°	208° à 320°		Poudre sèche BC ou ABC, Anhydride carbonique, Halogènes autorisés (1) Eau légère (light water) Mousse	Si le liquide est répandu en nappe utiliser le sable sec
	Liquides inflammables 1ére catégorie : Pétrole, Kérosène, Essence, white- spirit ...	-35°	300° à 450°			
	Liquides particulièrement inflammables : Ethers, Solvants, Alcool, Acétone...	-45°	180°	Poudre sèche BC ou ABC Anhydride carbonique Halogènes autorisés (1) Mousse anti-alcool		
FEUX DE GAZ 	Gaz de Ville Butane, Propane, Acétylène, Méthane...	Pas de Point éclair	430°	Arrêt de la réaction provoquée par la présence d'oxygène	Poudre sèche BC ou ABC Anhydride carbonique Halogènes aotorisés (1)	En cas de fuite enflammée ou non : fermer la vanne d'arrivée du gaz
FEUX DE METAUX 	Aluminium, Magnésium, Sodium, Potassium, Protoxyde de sodium...				Poudres et liquides spéciaux, Sable sec	

(1) A n'utiliser qu'à l'air libre en raison des risques de toxicité qu'ils peuvent présenter.
NOTA : le feu peut naître et se développer à proximité de conducteurs sous tension avec lesquels le personnel, les agents extincteurs et les appareils peuvent entrer en contact : il y a danger pour le sauveteur.

Les précautions suivantes doivent être prises :

- couper le courant
- utiliser un extincteur approprié
sur la basse tension au dessous de 430 Volts : CO² – eau pulvérisée – poudre halogénée
sur la haute tension au dessus de 430 Volts : CO² – poudres



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

<p>Extincteur à eau pulvérisée avec additif :</p> <p>Il est reconnaissable :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à sa goupille « BLEUE » • et/ou à sa poignée « BLEUE » • ou à un cerclage « BLEU » <p>Utilisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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) <p>Portée pratique : 1 à 2 mètres Autonomie : 30 à 45 secondes</p>	
---	---

L'extincteur à poudre

<p>Extincteur à poudre « A,B,C »</p> <p>Il est reconnaissable :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à sa goupille « JAUNE » • et/ou à sa poignée « JAUNE » • ou à un cerclage « JAUNE » <p>Utilisation :</p> <p>Sur tous les feux de classe « B » (produits dérivés du pétrole, huile et graisses)</p> <p>NB : en général, on trouvera des extincteurs à poudre dites « polyvalentes » efficaces sur les feux de toutes natures.</p> <p>Inconvénients :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>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</p>	
--	--

L'extincteur à CO₂

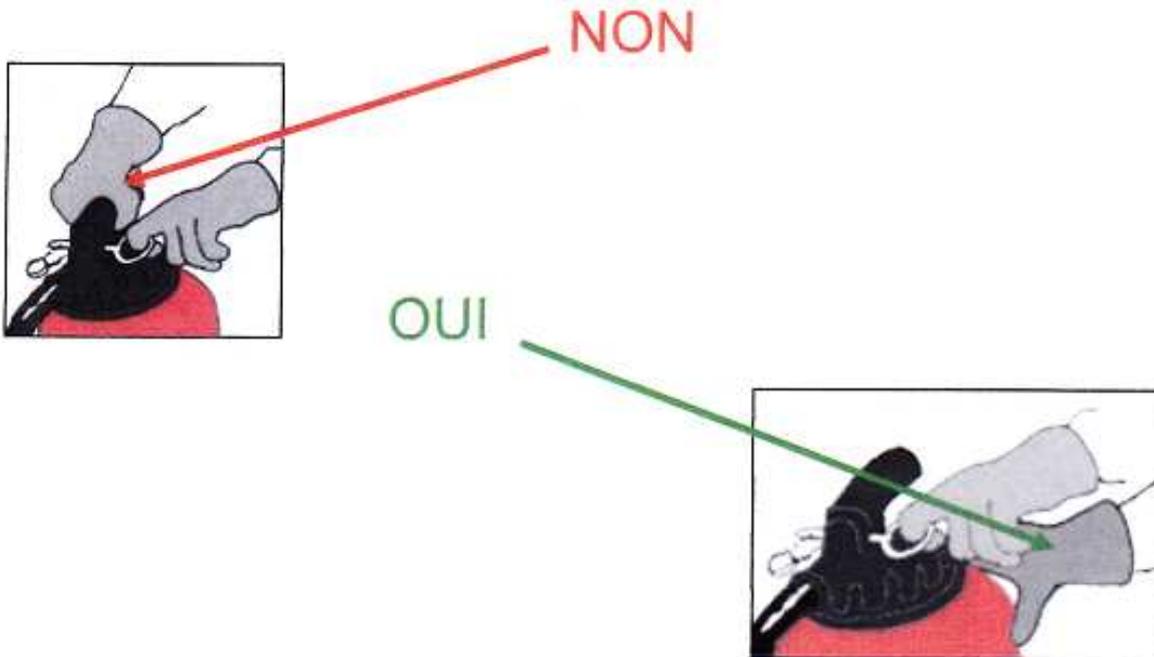
<p>Extincteur « CO₂ »</p> <p>Il est reconnaissable :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à sa goupille « GRISE » • et/ou à sa poignée « GRISE » • ou à un cerclage « GRIS » <p>NB : il peut avoir plusieurs appellations : CO₂, gaz carbonique, neige carbonique ou anhydride carbonique</p> <p>Utilisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Efficace sur tous les feux d'origine électriques & les feux de classe « B » <p>Avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il ne craint pas le gel et surtout, ne fait aucun dégât <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 œuvre 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



FLECHE - (Dimensions Panneau : 60x40cm)

-Utilisée en complément du drapeau jaune et présentée depuis le poste signaleur, elle indique aux concurrents, le côté libre de piste à emprunter, lors d'un accident, d'une intervention sur la piste ou ses abords.,

NB : Pointe dirigée vers le bas, le concurrent doit se diriger et /ou se maintenir au centre de la piste

Drapeaux Circuit Tout-Terrain



Présenté depuis une voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve.
Début des essais. Départ de la course : présenté depuis la ligne de départ en levant le drapeau



Signal de fin de séances d'essais chronométrés et/ou de manches. Il est présenté **AGITE** sur la ligne d'arrivée.
Présenté depuis une voiture officielle après la fin de toute ou partie d'épreuve



Présenté **AGITE**
Depuis la ligne de départ pour stopper une séance d'essais ou une manche en cas :
- D'accident lorsque l'intégrité du pilote est en cause
- D'obstruction de la piste
- D'erreur sur la procédure de départ par les officiels
Est délégué dans les postes de commissaires, il ne peut être présenté que sur ordre de la D.C.
Tout dépassement est interdit
Doit être présenté jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de voiture tournant sur la piste
Essais/courses : les voitures réduisent immédiatement leur vitesse et se dirigent lentement vers le lieu indiqué par les commissaires



Présenté **FIXE** :
Informe le pilote concerné que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes et qu'il doit s'arrêter à son stand au prochain passage



Présenté **FIXE** durant 1 tour :
Il constitue un avertissement indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite soumise à investigations



Présenté **FIXE** durant 3 tours maximum :
Informe le pilote concerné qu'il doit s'arrêter rapidement à l'endroit désigné lors du briefing
Pas de présentation de ce drapeau lors des finales. Un drapeau avertissement pourra être présenté.
Après l'arrivée de la finale, le drapeau noir pourra être présenté au concurrent concerné.



Présenté **AGITE** :
Essais : céder le passage à une voiture plus rapide qui s'apprête à vous doubler
Course : Vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance, laissez la passer



Présenté **FIXE** au poste commissaire durant 1 tour.
Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence **UNIQUEMENT** sur les parties revêtues des circuits terre.



Présenté **AGITE** au poste de commissaire il sera utilisé pour indiquer au pilote qu'il y a un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlée par le poste de signalisation
Présenté **FIXE** au poste de commissaire : demande d'assistance médicale



Présenté **AGITE** au poste commissaire
Un drapeau : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste. Présenté 2 tours consécutifs avant l'endroit dangereux aux concurrents pour signaler un obstacle n'ayant pu être retiré
Présenté **FIXE** : en fin de série (essais, manches, finale) pour dépannage, le véhicule est roulant



Deux drapeaux : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à modifier votre direction ou à vous arrêter. Un incident s'est produit sur la trajectoire de la course. Dans les 2 cas tout dépassement est formellement interdit avant que les pilotes n'aient complètement passé le lieu de l'incident pour lequel le (ou les) drapeau(x) est (sont) présenté(s)
Présenté **FIXE** et **CROISE** en fin de série pour dépannage. Le véhicule n'est pas roulant



Présenté **AGITE** au poste commissaire
Lors de l'ouverture de piste par la voiture officielle avant le départ de toute ou partie d'une épreuve, pour indiquer que tout est OK au poste. **Pas d'utilisation** après un drapeau jaune sauf en endurance

Dimensions réglementaires des Drapeaux : Rouge 80 x 100cm, autres drapeaux : 60 x 80 cm



CHAPITRE XVI

Spécificité trial 4x4 : tableau des points de pénalités

5 - PENALITES

5.1-COMPTAGE DES PÉNALITÉS		
Barème de base	Barème gros véhicules	
0 point	0 point	Sans-fautes
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 piquet ou une rubalise
11 points	11 points	Piquet écrasé
15 points	15 points	ÉCHEC. Non-franchissement de la zone (<i>treuillage, aide extérieure</i>). Aide extérieure apportée à un autre concurrent : 15 points au concurrent ayant apporté l'aide. Refus de zone, sortie de zone. Passage au-dessus ou au-dessous de la rubalise (véhicule ou équipage). Arrêt de progression dépassant 3 mn 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 piquet ou d'une rubalise.

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