

Stage

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 R3 – 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	Classifications des feux	page 24
XV	Drapeaux	

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 en trial 4 x 4, kart-cross, top-cross et buggy 2cv, exclusivement sur monoplace, non soumis à carte grise, en circuit fermé, homologué.

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*).

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 R3 ;
- 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) et de sa tenue complète.

Ce jour-là, s'il est reçu, il recevra son passeport technique plus son C.A.A.

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 de trial ou top cross 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 jeune a 18 ans le 27 août et la saison sportive débute le 1^{er} septembre, il ne pourra pas piloter sans permis de conduire.

La saison sportive débute le 1^{er} septembre et le jeune va avoir 18 ans le 3 septembre, il pourra finir la saison.

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 sans chronos et 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.

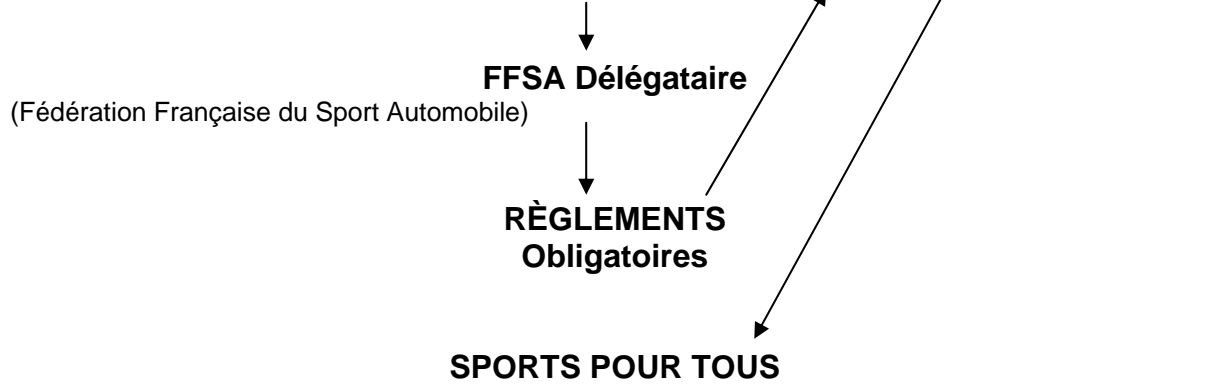
Cela permettra au jeune pilote d'obtenir pour la journée un classement plus conforme à la réalité.

En cas de telle décision, le jury devra faire parvenir à la Commission Nationale Auto le rapport du jury concerné pour agrément.

SPORTS MÉCANIQUES

MINISTÈRE de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative
Ministre : Madame Roselyne BACHELOT-NERQUIN

Secrétaire d'État : Monsieur Bernard LAPORTE



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*

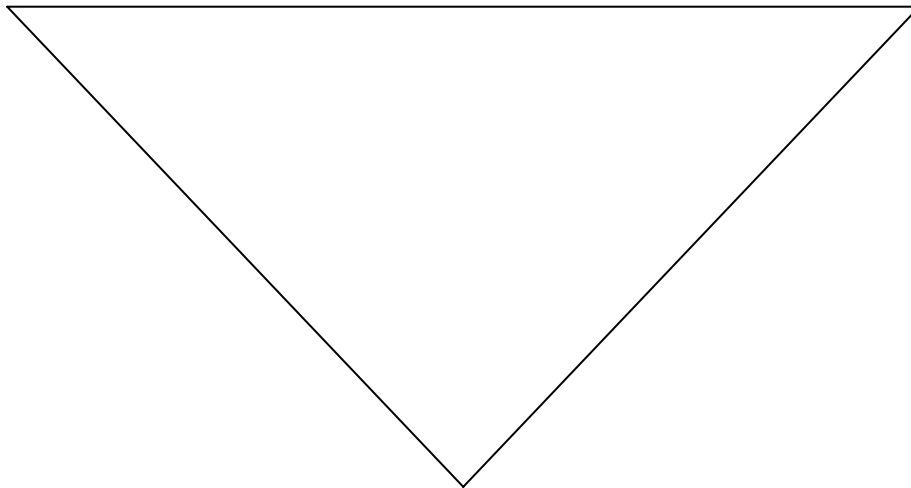
*C'est une Fédération Sportive Scolaire créée en 1939 avec la même
ambition que l'UFOLEP.*

*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

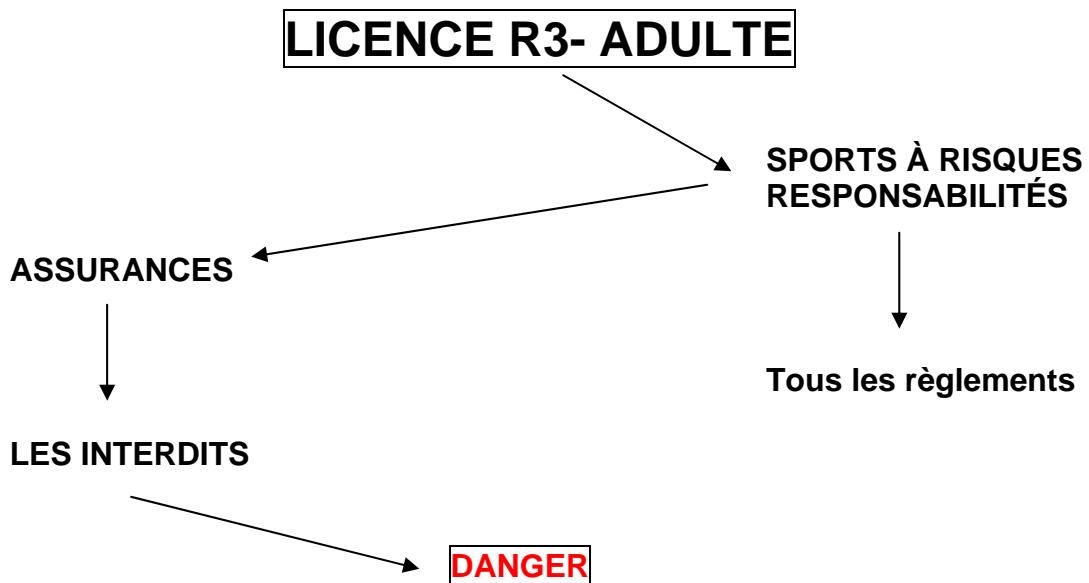
DÉPARTEMENTS



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.



Le sport mécanique est un sport à risque, c'est pour cela que les pilotes ont une licence R3.

Le licence R3 est aussi une assurance qui couvre 24h/24 dans le cadre de l'activité. 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 a repris son affiliation à UFOLEP.

Cette couverture comprend les entraînements et les compétitions qui sont inscrits au calendrier national de l'année passée.

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 de la licence à un prix modique, cette extension n'est pas obligatoire, vous devez, si vous ne l'acceptez pas, signer une décharge à votre président, c'est la C.I.P.

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) et nul part ailleurs.

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.

- **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 ?

**Union Française des
Œuvres Laïques
d'Éducation Physique**

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

CHAPITRE VIII

CODE SPORTIF



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)

QUELQUES REGLES 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.

Au contrôle technique, le pilote doit se présenter en tenue, c'est-à-dire une combinaison fermée aux poignées et aux chevilles en coton ou ignifugée, pas de nylon, pas de plastique ou de matière inflammable, des tennis ou des chaussures spécialement conçues pour les pilotes, 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 Française ou Européenne¹ 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.

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 ou des officiels.

IX-2-B) Comportement hors circuit

- Entrée dans le parc fermé ;
- Circulation dans le parc fermé.

IX-2-C) Respects

2-C-a) Respect

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

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 HYGIENE 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 : attention au dopage!
- Les drogues.

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 coeur 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 le 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 à 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 de la Jeunesse et des sports).
 - 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.

VIII-2-c) Quelques conseils

- Manger lentement dans une atmosphère détendue ;
- Mastiquer longuement, la digestion commence avec la salive, il ne faut pas imposer à l'estomac un travail que doivent faire les dents ;
- Ne pas boire pendant les repas, pour ne pas diluer les sucs digestifs ;
- Éviter les rations pléthoriques ou insuffisantes ;
- Éviter les excès de graisse, un apport insuffisant en légumes verts ;
- Éviter un excès de sucre simple, une insuffisance en sucres complexes.

CHAPITRE XI
ARTICLES de 1 à 22

REGLEMENT SPECIFIQUE CLASSE 602 cm³

ARTICLE 1 :

La classe ou catégorie 602 cm³ est ouverte à tous les châssis conformes au règlement technique UFOLEP en vigueur.

ARTICLE 2 :

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

ARTICLE 3 :

Seul un panache des pignons de diverses boîtes à vitesse / 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 :

Le régulateur et l'alternateur peuvent être supprimés.

ARTICLE 5 :

Le démarreur et la marche arrière sont obligatoires.

ARTICLE 6 :

La batterie 12V 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)
- 120 maxi (2AA) 100 mini (1F1) pour l'ajustage d'automatisme. (Air)
- 45 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 de 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 mais dans la limite de 100dB (Voir § 2 du règlement technique).

ARTICLE 9 :

Les collecteurs d'admission et d'échappement, 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 CITROËN type 2CV.

(Si le pont arrière est bloqué un seul frein; sinon deux freins).

ARTICLE 11 :

Tout amortisseur équipant la catégorie 602 cm³ 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 2CV 602 cm³. 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. Seuls 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 came sera d'origine CITROËN 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. Tout supplément électronique est interdit.

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.

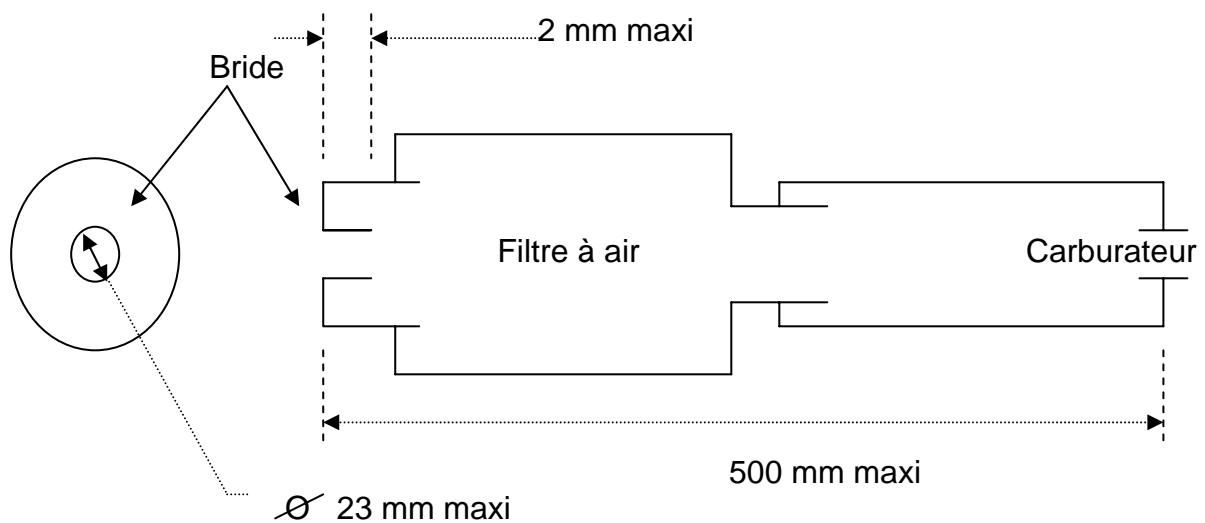
ARTICLE 21 :

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 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. L'obstruction de la bride devra provoquer l'arrêt du moteur (voir § 22 du règlement technique Kart-cross spécifique 602 cm³).



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 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 son harnais et ses filets latéraux ;
- Suivre les indications des commissaires.

XII-3 Quand il est en grille de départ

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.

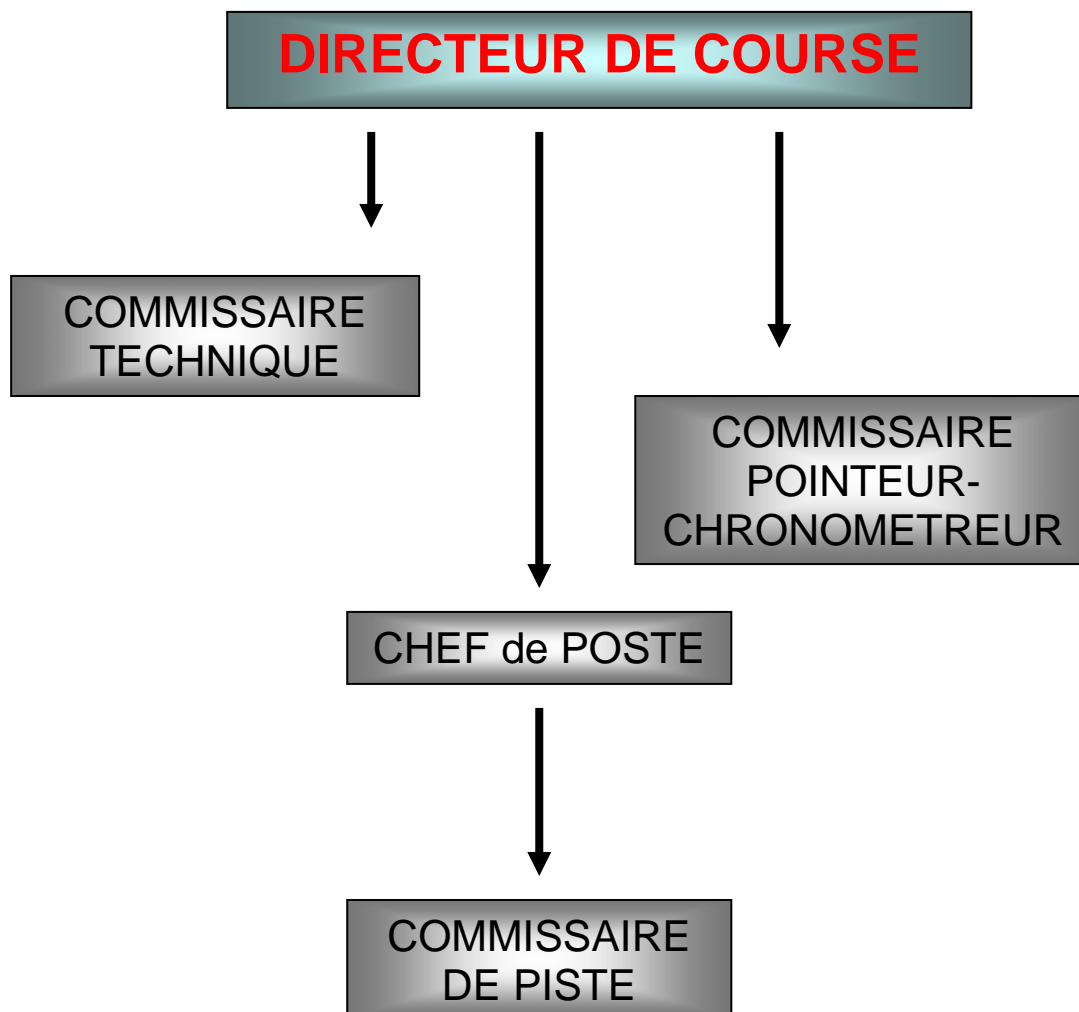
LES OFFICIELS

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, mais aussi tous les bénévoles qui travaillent.



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.

Le directeur de course à en sa possession tous les drapeaux au nombre de 11, il en utilise 6. 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.

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

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

Il comprend au moins le délégué départemental ou régional, le directeur de course, le président du club organisateur de la manifestation, tous les membres de la commission nationale sports mécaniques auto présents à la manifestation. 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

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 minimum 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
- il note la date de l'épreuve et vise le passeport technique
- il vérifie la confirmation d'engagement.

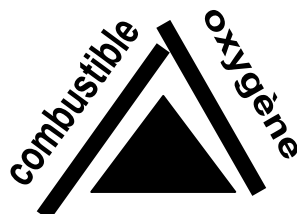
Il chronomètre les essais le matin de l'épreuve, il classe les pilotes par ordre de chrono, il fait les grilles qu'il affiche sur un panneau pour en informer les pilotes.

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 la remise des prix.



source de chaleur

TRIANGLE DU FEU

CLASSIFICATION DES FEUX

CLASSES	COMBUSTIBLE	POINT ECLAIR	POINT D'AUTO INFLAMMATION	PROCEDES D'EXTINCTION	MOYEN D'EXTINCTION	OBSERVATION
<p>FEUX SECS</p>	Bois Charbon Caoutchouc Végétaux Papier – Carton Textiles Plastiques ...	160° à 260°	300° à 380°		Eau jet plein ou pulvérisé avec ou sans additif, eau légère (light water), Poudre polyvalente, Liquide ignifugé, Mousse	
<p>FEUX GRAS</p>	Liquides inflammables 2ème catégorie : Gas-oil, Fuel, Huile, Graisse...	55° à 100°	208° à 320°	Refroidissement ou Arrêt de la réaction provoquée par l'absence d'oxygène	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 1ère catégorie : Pétrole, Kérosène, Essence, white-spirit ...	-35°	300° à 450°			
	Liquides particulièrement inflammables : Ethers, Solvants, Alcool, Acétone...	-45°	180°			
<p>FEUX DE GAZ</p>	Gaz de Ville Butane, Propane, Acétylène, Méthane...	Pas de Point éclair	430°	Arrêt de la réaction provoquée par l'absence d'oxygène	Poudre sèche BC ou ABC Anhydride carbonique Halogènes autorisés (1)	En cas de fuite enflammée ou non : fermer la vanne d'arrivée du gaz
<p>FEUX DU METAL</p>	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



En possession uniquement du directeur de Course. Départ de la course et des essais chronométrés. Ouverture de la piste.



En possession uniquement du directeur de course.
Fin de la course et des essais chronométrés. Fermeture de la piste.



En possession du directeur de course et des commissaires de piste mais à déclenchement unique du directeur de course. **Agité** : ce drapeau a pour effet d'arrêter la course et les concurrents à l'endroit où ils se trouvent. A utiliser si la piste est envahie ou obstruée, si un blessé est signalé, ou en règle générale si un incident rend la course impossible.



En possession uniquement du directeur de course. **Immobile avec le numéro** : arrêt obligatoire au stand au prochain passage grave incident ne semblant pas être détecté par le pilote (perte d'un élément mécanique ou de carrosserie, voiture en feu, ...).



En possession uniquement du directeur de course. **Immobile avec le numéro** : il signifie dernier avertissement avant mise hors course pour conduite non sportive.



En possession uniquement du directeur de course. **Immobile avec le numéro** : mise hors course immédiate du pilote concerné.



En possession des commissaires de piste. Il signifie « céder le passage », le pilote concerné devra garder sa trajectoire et laisser passer la tête de course.
Pendant les essais, **agité** : une voiture plus rapide s'apprête à vous doubler. Cédez le passage de toute urgence.
Pendant la course, **agité** : vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance. Laissez la passer.



En possession des commissaires de piste. Il signifie « DANGER » : il est donc formellement interdit de dépasser dans la zone couverte par ce dernier et tant qu'un nouveau drapeau vert n'apparaît pas.
1 drapeau **agité** : réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ; il y a un danger sur la piste ou en bord de piste.
2 drapeaux **agités** : réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.



En possession des commissaires de piste. **Immobile** : attention Danger changement d'adhérence. Surface glissante quelle qu'en soit la cause.



En possession des commissaires de piste. **Agité** : piste libre, retour de la piste à son état d'origine. Avant de débiter la procédure de départ, le directeur de course doit s'assurer que la piste est libre. Pour cela, il demande le drapeau vert et observe que chaque commissaire lui répond en tendant le sien.



En possession des commissaires de piste.
Agité : vous allez rattraper un véhicule beaucoup plus lent, et peut-être être sérieusement gêné.

Dimensions réglementaires des drapeaux :

- Drapeau rouge : 80 x 100 cm
- Autres drapeaux : 60 x 80 cm