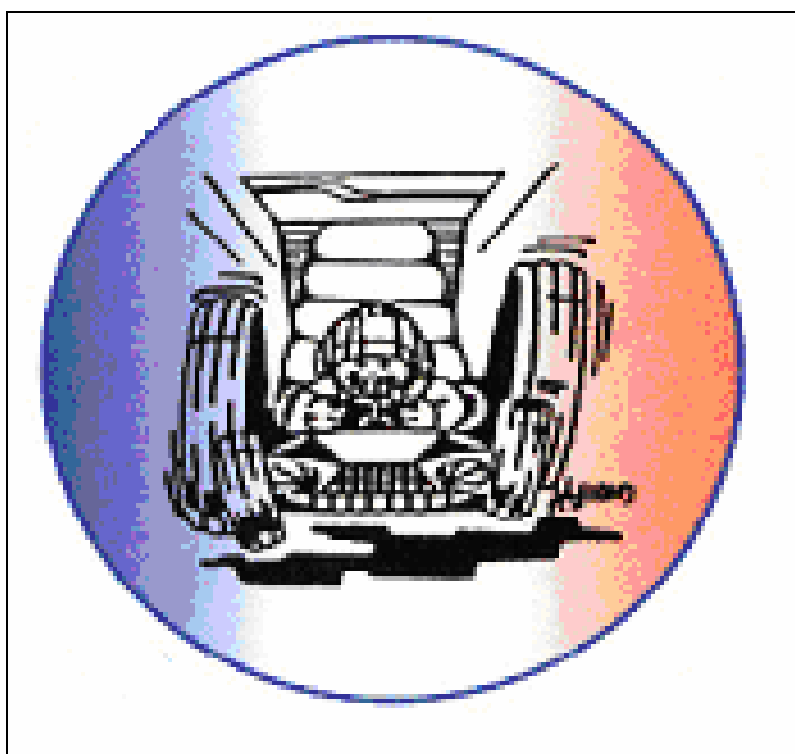


FÉDÉRATION DES CAISSES À SAVON



SECRETARIAT DE LA FEDERATION

58 rue Sœur Audenet 81100 Castres

tel 05 63 35 26 71

federationdescaissesasavons@wanadoo.fr

<http://www.caisses-a-savon-france.com>

COMITÉS RÉGIONAUX

Comités	Départements	Coordonnées
Alsace	67 - 68	FIRCAS - M. Jean Bernard HORBER BP 33 – 68350 BRUNSTATT 06 09 50 42 50
Aquitaine	24 – 33 – 40 – 47 -64	Comité Aquitaine Mme Micheline ADENET Imm B entrée 4 App 107 Cité Yves Farge 33 130 Bègles 06 67 15 97 62
Atlantique	44 - 49 - 53 - 72 - 85	Sylvain SECHET Espace Jeunesse 10 rue Lamartine 49460 MONTRIEUL JUIGNE 02 41 96 90 40 - 02 41 76 15 33
Auvergne	03 –15 – 43 - 63	Nicolas HUWER 12 rue de Cusset 03200 LE VERNET 04 70 31 11 83 (nico03auvergne@wanadoo.fr)
Franche-Comté	25 - 39 - 70 - 90	Noël RAFFIN 1,rue Saint Bernard 25660 MEREY SOUS MONTROND 03 81 86 76 41 -- 06 73 79 26 56
Ile-de-France	60 - 75 - 77 - 78 - 91 - 92 - 93 - 94 - 95	Jacky GUILLON 35 rue des Sablons 78640 VILLIERS ST FREDERIC 01 34 89 38 30 (crifcas@free.fr)
Lorraine	54 - 55 - 57 - 88	COLOCAS - M. Michel HERBÉ 6 rue de la Campagne 88150 VILLONCOURT 06 08 32 02 81 http://colocas.free.fr (colocas@free.fr)
Midi Pyrénées	09 - 12 - 31 - 32 - 46 - 65 - 81 – 82 - 66	Patrick GARCIA 58 rue Sœur Audenet - 81100 CASTRES 06 61 23 55 59) patrickgarcia81@ free.fr
Normandie	14 - 27 - 50 - 61 - 76	Chez Pascal LE PIERRES 76 rue Ledru Rollin 76300 SOTTEVILLE LES ROUEN 02 35 62 38 17 comite-normandie@lepierres.nom.fr
Provence- Languedoc	04 - 05 - 06 -11 - 13 - 30 - 34 - 48 - 83 - 84	André PAUTET G1 n° 147 Les Résidences 30200 BAGNOLS SUR CÈZE 04 66 39 94 59
Rhône-Alpes	01 - 07 - 26 - 38 - 42 - 69 - 73 - 74	Comité Rhône-Alpes Francas - 47/49 rue Henri Barbusse 69600 OULLINS Comité Alpes : M.Serge GRILLET 04 74 57 47 11 CIRCAS Robert DELORME Le Vieux Bourg 42430 CHÉRIER 04 77 63 34 93 Comité Lyonnais : www.comite-lyonnais.com M. David MAURIN 06 12 50 38 92 (david.maurin@free.fr)

Correspondant

<p>Centre 18 – 28 – 36 – 37 – 41 – 45 Regroupement d'Eure et Loir -- (F . PORCHET) 32 ter , rue des Grandes Pierres Couvertes – 28 000 CHARTRES 02 37 35 42 88 caisseasavon28@wanadoo.fr http://perso.wanadoo.fr/caissaasavon28</p>
--

SOMMAIRE

Adresses	1
Sommaire	2
Préambule	3
Pratique de la formule jeu	4
Règlement technique	
Objectifs	6
Catégories d'âge	6
Caisses à savon	
Présentation générale	7
Les formules	7
Formule Sport	8
Formule Promotion	9
Side car	10
Bob car	11
Carioli	14
Conception – Construction – Sécurité	
Conception – Construction caisses	16
Sécurité pilotes	17
Accessoires obligatoires	20
Remorquage	20
Règlement course	21
Déroulement d'une course	21
Championnat de France	23
Prix locaux, départementaux	24
Prix originalité, innovation	25
Assurances	25
Annexes	
Projet de règlement course	26
Changement de catégorie ou d'équipage	28
Projets de modifications	30

Préambule

Ce règlement est le règlement officiel de la Fédération des Caisses à Savon. Il est commun aux comités régionaux qui ont la possibilité de le compléter pour l'organisation des courses qu'ils mettent en place. C'est ce règlement qui est appliqué pour le championnat de France et pour les courses de sélection.

Rappel

L'activité caisses à savon s'est développée au cours des dix dernières années autour de l'organisation de courses.

Les pratiquants peuvent choisir aujourd'hui deux catégories : la catégorie « *compétition* » s'ils souhaitent participer au Championnat de France ; la catégorie « *loisirs* » s'ils souhaitent participer seulement à des courses à caractère régional ou départemental.

En ce qui concerne la conception et la construction des caisses elles-mêmes, certains choisissent la « *formule sport* », d'autres la « *formule promotion* ».

La formule promotion est plus souple en ce qui concerne la conception de la caisse. Par ailleurs elle favorise la participation de plusieurs enfants ou jeunes puisqu'elle s'adresse non plus à un seul pilote comme la formule sport, mais à un équipage : un pilote, deux pousseurs, les rôles pouvant (ou devant, dans certains cas) être interchangeables. Mais le fait que des équipages de cette catégorie participent à des courses oblige à prévoir des équipements semblables à ceux qui sont utilisés dans la formule sport : arceau de sécurité, harnais, direction et freinage performants...

C'est pour veiller à la sécurité des pilotes, la Fédération des caisses à savon propose des normes de construction et le règlement technique présentés dans ce document.

Pour des groupes qui veulent utiliser des règles simples pour construire une caisse et qui souhaitent organiser des activités permettant de jouer avec cette caisse, avant de s'intéresser éventuellement à la compétition, nous proposons dorénavant une formule jeu (parfois appelée push car).

Règlement technique.

Le règlement ne propose que quelques modifications par rapport à l'année précédente.

Il faut cependant noter l'autorisation accordée de réaliser un véhicule avec 2, 3 ou 4 roues directrices.

Les autres modifications sont inscrites **en gras** dans les différents chapitres.

Par ailleurs les pilotes trouveront en annexe le dispositif mis en place en ce qui concerne le changement de catégories d'âge.

La mise en œuvre des divers changements apportés chaque année s'appuie sur une double volonté :

⇒ encourager un maximum de participants à s'engager dans cette activité,

⇒ améliorer les conditions de sécurité.

Sur ce dernier aspect, il convient d'attirer l'attention des responsables de clubs et de structures sur le rôle d'éducateur qu'ils ont à jouer en veillant à ce que la recherche de performances ne se fasse pas au détriment de la sécurité des pilotes. De la même façon, il convient que les organisateurs restent très vigilants sur les conditions de sécurité à mettre en œuvre lors de l'organisation d'une course. À ce propos, il faut rappeler que chacun doit se conformer au décret N° 55 1366 du 18 octobre 1955 (le réclamer au comité régional si nécessaire). Toute infraction à cette réglementation peut entraîner des conséquences pénales graves.

PRATIQUE DE LA FORMULE JEU

Quelques commentaires

La proposition suivante présente à la fois des bases qu'il nous paraît obligatoire de prendre en compte et un certain nombre de recommandations.

Il ne s'agit pas de réglementer de manière systématique ou de normaliser l'activité jeu, mais de rassembler ici ce qui, à l'expérience, peut favoriser cette activité tout en prenant en compte des règles de sécurité élémentaires.

L'activité jeu avec une caisse peut se pratiquer de deux manières différentes :

- la caisse se déplace sur terrain plat, en étant poussée,
- la caisse est utilisée dans une descente.

Nous avons distingué ce qui est valable dans tous les cas et ce qui est spécifique à la poussée ou à la descente.

Nous avons également distingué ce qui concerne la construction, l'équipement des participants, le circuit utilisé.

Contrairement au règlement technique concernant la compétition de nombreuses normes ne sont pas précisées (longueur, largeur, poids, garde au sol, diamètre des roues...). C'est la pratique qui doit permettre aux animateurs et surtout aux participants de découvrir les limites à ne pas dépasser : une caisse trop haute peut se renverser, des roues trop légères peuvent plier dans un virage, etc.

Au fur et à mesure que les participants prendront de l'assurance ils voudront aller plus vite, disposer de circuits plus longs. Aux animateurs de faire intégrer à ce moment-là des équipements complémentaires (par exemple : harnais, arceau si la pente, la vitesse possible ... et une fausse manœuvre, risquent de provoquer un retournement de la caisse).

Il s'agit bien, dans tous les cas, d'assurer la sécurité maximum des participants.

N.B.

1 La brochure « un projet caisses à savon » diffusée par la Fédération donne quelques idées en ce qui concerne la construction simplifiée d'une caisse et son utilisation dans des activités jeu.

2 Il convient de noter que toute épreuve chronométrée est assimilée, au plan légal, à une compétition. Il est possible, dans le cadre d'activités jeu d'imaginer des épreuves évitant de se situer dans ce cas de figure (voir brochure).

<p style="text-align: center;">Les activités Les différents aspects</p>	<p style="text-align: center;">Ce qui est obligatoire <i>Ce qui est recommandé</i></p>
<p><u>Dans tous les cas</u></p> <p><i>Construction</i></p> <p><i>Équipement</i></p> <p><i>Circuit</i></p>	<p>La caisse doit disposer de quatre roues, deux à l'avant, deux à l'arrière (pour être suffisamment stable) et d'une direction. Elle doit être équipée d'un plancher complet (protection des jambes et des pieds). S'il y a un siège il doit être fixé au châssis et ne pas être installé à plus de 30 cm du sol. La conception de la caisse doit permettre au pilote de quitter facilement son véhicule.</p> <p>Pour le pilote : casque adapté, gants. Pour les pousseurs : gants, coudières et genouillères. <i>Coudières et genouillères pour le pilote</i></p> <p>Il doit être matérialisé (départ, arrivée) et protégé du public (barrières, ruban de chantier). <i>S'il y a des obstacles en bordure du circuit (arbres, bornes) prévoir une protection (bottes de paille, pneus).</i></p>
<p><u>Terrain plat (poussée)</u></p> <p><i>Construction</i></p> <p><i>Équipement</i></p> <p><i>Circuit</i></p>	<p>Voir ci-dessus Prévoir des barres de poussée fixées au châssis.</p> <p>Voir ci-dessus.</p> <p>Voir ci-dessus. <i>Prévoir la longueur en fonction de l'activité.</i> <i>Si le circuit est large, possibilité de faire concourir deux caisses en parallèle.</i></p>
<p><u>Descente</u></p> <p><i>Construction</i></p> <p><i>Équipement</i></p> <p><i>Circuit</i></p>	<p>Équiper la caisse de freins, d'une protection solide à l'avant de la caisse (pour caler et protéger le pilote en cas de choc). Prévoir éventuellement des protections latérales.</p> <p>Voir ci-dessus.</p> <p>Il ne doit pas entraîner une vitesse importante. La pente doit être faible, la longueur limitée. Après la ligne d'arrivée, prévoir une distance de freinage suffisamment longue. Placer plusieurs rangées de bottes de paille après cette zone. Pas de descente en parallèle. <i>Une longueur de 100 m est recommandée (sauf si la conception des caisses, le freinage en particulier, permettent d'aller au-delà (habilitation obligatoire, dans ce cas, par le Comité régional). Le circuit doit avoir été préalablement testé par un animateur pour vérifier qu'il ne présente pas dangers particuliers.</i></p>

RÈGLEMENT TECHNIQUE – FORMULES SPORT ET PROMOTION

Article 1 : Objectifs

Valoriser la pratique d'activités sportives et techniques permettant à chaque participant d'acquérir des savoir-faire (construction – pilotage), des connaissances (notions de technique et de mécanique) qu'il pourra réinvestir plus tard. Donner toute leur importance aux activités enfance-jeunesse, quel que soit le cadre dans lequel elles s'exercent (activités familiales, activités collectives).

Article 2 : Catégories d'âge

Présentation générale

Caisses à savon :

- | | | |
|-------------------------|-----------------|--------------------|
| - C1 de 5 à 9 ans | - C5 (side-car) | à partir de 16 ans |
| - C2 de 10 à 13 ans | - C6 (Bob-car) | à partir de 16 ans |
| - C3 de 14 à 17 ans | - C7 (Carioli) | à partir de 16 ans |
| - C4 à partir de 18 ans | | |

On considère l'âge de l'année civile en cours.

Dispositions particulières

Dans tous les cas, pour les participants n'ayant pas atteint la majorité légale, la signature des parents sera exigée sur la licence.

Le classement dans une catégorie se fait à partir de l'année de naissance.

IL convient de prendre en compte les indications ci-dessous.

Catégorie	Dans l'année de naissance
C1	Dans l'année des 5 ans jusqu'à 9 ans
C2	Dans l'année des 10 ans jusqu'à 13 ans
C3	Dans l'année des 14 ans jusqu'à 17 ans
C4	Dans l'année des 18 ans
C5 – C6 – C7	Dans l'année des 16 ans

Pour les catégories C5 à C7, le comité régional et la Fédération ne peuvent pas accorder une dérogation à des licenciés plus jeunes, même s'ils courent avec leur responsable légal. De plus les licences prises sont des licences « Adulte » pour tous les pilotes de ces catégories.

Article 3 : Véhicules

3.1 Caisses à Savon

Présentation générale

Les caisses à savon sont des véhicules à 4 roues en position de rectangle, sans moteur, sur un châssis en bois ou en métal.

Leur déplacement résulte de l'effet de la gravité (ou attraction) terrestre, la caisse étant placée sur une pente. Dans certains cas (formule promotion) une poussée est admise.

Différentes formules

Les caisses à savon sont réparties en deux formules principales : Sport et Promotion.

L'affectation à l'une ou l'autre de ces formules se fait à partir des normes techniques définies ci-après.

- La formule Promotion est prévue pour accueillir les équipages ou clubs qui débutent dans cette activité ou dont les moyens (techniques, financiers,...) ne permettent pas la construction de caisses répondant aux normes de la formule Sport (voir page 7).
- Les catégories C1, C2, C3 et C4 Promotion bénéficient d'un départ avec deux pousseurs.
- Au championnat de France, le changement de pilote à chaque manche est obligatoire pour les catégories C1, C2, C3 et C4 Promotion.

Il n'est pas obligatoire de passer par la formule Promotion pour accéder à la formule Sport. La qualification dans l'une ou l'autre de ces formules est de la responsabilité des clubs et des responsables légaux. En cas de litige, le comité régional sera appelé à arbitrer. De la même façon, les jurys de course sont habilités à faire concourir en formule Sport une caisse Promotion qui aurait notoirement été transformée pour figurer dans cette catégorie, alors que sa conception générale lui permettrait d'être inscrite en formule Sport (par exemple l'ajout d'éléments afin de dépasser la longueur, la largeur maximum de la formule Sport, l'ajout de poids,...).

Le passage d'une formule à l'autre ne peut intervenir en cours d'année.

Les comités régionaux ont la possibilité de créer d'autres formules : simplifiées, folkloriques... Ces formules spécifiques aux comités régionaux, n'entrent pas dans le cadre du règlement technique national, cependant, elles doivent respecter les normes de sécurité définies à l'article 4 ou dans le chapitre « formule jeu ».

Pilotage (départ)

Départ d'un tremplin pour la formule Sport, avec deux pousseurs pour la formule Promotion (voir article 5).

Conception – Construction :

Voir article 4.1

Formule Sport : cas général (Catégories C1S, C2S, C3S, C4)

Normes techniques	France	Remarques
Longueur maximum	2,30 m	
Largeur maximum « hors tout »	1 m	
Garde au sol maximum	0,15 m	
Garde au sol minimum(conseiller)	3,5 cm	
Roues équipées de pneus gonflables	Pression maxi. de 5 bars	Doit pouvoir être mesurée au départ
Diamètre maximum des roues	0,45 m	
Empattement minimum	0,90 m	
Voie minimum	0,50 m	
Freinage obligatoire	Sur 4 roues	
Direction (1)	Volant fermé de forme arrondie	
Poids (Caisse + Pilote) C1	130 Kg maximum	
Poids (Caisse + Pilote) C2	150 Kg maximum	
Poids (Caisse + Pilote) C3	170 Kg maximum	
Poids (Caisse + Pilote) C4	200 Kg maximum	
Arceau au dessus de la tête du pilote	10 cm	
Protection latérale minimum au dessus de l'assise du siège	20 cm	

(1) Direction :

Tout système peut être accepté (parallélogramme, axe central,...).
En revanche, il est recommandé de :

- veiller à ce que chaque mouvement du volant se transmette aux roues avec un jeu minimum,
- vérifier tout particulièrement la résistance des matériaux utilisés (résistance à la traction et à l'usure) dans le cas de l'utilisation de câbles ou de cordages.

Pour la forme du volant : voir article 4.2

***Attention** : toutes les caisses à savon construites doivent respecter les normes du règlement technique français.*

Réglementation : en ce qui concerne les roues, les valves de gonflage doivent être facilement accessibles pour mesurer les pressions. Ces valves doivent être du type valves de voiture.

Formule Promotion : Cas général (Catégories C1P, C2P, C3P, C4P)

Normes techniques	France	Remarques
Longueur maximum	2,70 m	
Largeur maximum « hors tout »	1,5 m	
Garde au sol maximum	0,25 m	
Garde au sol minimum (conseiller)	3,5 cm	
Roues équipées de pneus gonflables	Pression maxi. de 5 bars	Doit pouvoir être mesurée au départ
Diamètre maximum des roues	0,65 m	
Empattement minimum	0,90 m	
Voie minimum	0,50 m	
Freinage obligatoire (2)	Sur 2 roues	
Direction (1)	Volant fermé de forme arrondie	
Poids C1	90 Kg maxi *	
Poids C2	90 Kg maxi *	
Poids C3	90 Kg maxi *	
Poids C4	120 Kg maxi * * Caisse seule	
Arceau au dessus de la tête du pilote	10 cm	
Protection latérale minimum au dessus de l'assise du siège	20 cm	

(1) Direction :

Tout système peut être accepté (parallélogramme, axe central,...).
En revanche, il est recommandé de :

- veiller à ce que chaque mouvement du volant se transmette aux roues avec un jeu minimum,
- vérifier tout particulièrement la résistance des matériaux utilisés (résistance à la traction et à l'usure) dans le cas de l'utilisation de câbles ou de cordages.

Pour la forme du volant : voir article 4.2

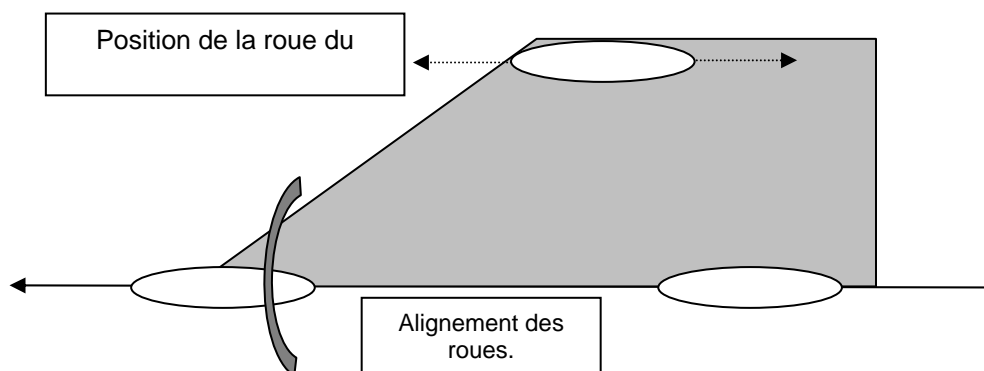
Attention : toutes les caisses à savon construites doivent respecter les normes du règlement technique français.

Réglementation : en ce qui concerne les roues, les valves de gonflage doivent être facilement accessibles pour mesurer les pressions. Ces valves doivent être du type valves de voiture.

3.2 Side- Car (Catégorie C5)

Définition

Véhicule à 3 roues, sans moteur, avec un pilote et un copilote. Le véhicule est structuré sous la forme d'une « motocyclette » à laquelle est attaché un « panier » de type side-car. En conséquence, les roues de la partie « motocyclette » sont alignées sur la même droite (*voir croquis*). La roue du panier peut être placée indifféremment selon le schéma ci-après et elle doit être recouverte entièrement à l'intérieure.



Dimensions

Normes techniques	France	Remarques
Longueur maximum	2,50 m	
Largeur maximum « hors tout »	1,2 m	
Poids maximum	100 kg.	
Roues équipées de pneus gonflables	Pression maxi. de 5 bars	Doit pouvoir être mesurée au départ (voir remarque bas de la page 8)
Diamètre maximum des roues	0,50 m	
Voie minimum	0,70 m	Distance entre l'axe de la moto et la roue du plateau

Construction

Châssis de structure métallique.
Freins sur roues avant et arrière.
Attaches prévues à l'avant et à l'arrière du plateau.
(même règlement que les caisses).

Poignées solides sur la moto et le plateau assurant la mobilité du copilote en toute sécurité.
Une carrosserie est autorisée. Elle ne doit pas recouvrir le pilote et le copilote.

Sécurité : sécurité pilote et copilote, accessoires obligatoires : voir chapitre 4.3

Attention : Une protection est obligatoire au dessus du guidon. Elle doit être assurée par de la mousse (protection du menton).

Genouillères et coudières sont obligatoires pour le pilote et le copilote.

Pilotage

Le départ s'effectue depuis un tremplin. Le pilote et le copilote doivent être en position allongée. Ils ne doivent pas bouger jusqu'au passage de la cellule de chronométrage.

3.3 Bob-Car (Catégorie C6)

Dimensions

<i>Normes techniques</i>	France	Remarques
Châssis Longueur maximum	2,50 m	
Largeur maximum	1,20 m	Roues comprises
Carrosserie Longueur maximum	2,50 m	
Largeur maximum	1,20 m	
Hauteur maximum	0,65 m	Non compris l'arceau de sécurité, s'il est installé
Roues équipées de pneus gonflables	Pression maxi. de 5 bars	Doit pouvoir être mesurée au départ (voir remarque bas de la page 8)
Diamètre maximum des roues	0,45 m	
Largeur minimum entre les roues d'un même plan	0,65 m	
Largeur maximum des roues	0,15 m	
Freinage obligatoire	Sur 4 roues	
Poids (véhicule plus équipage)	320 Kg maximum	
Arceau (hauteur maximum)	0,85 m	Depuis le fond du châssis
Voie maximum (extérieur roues)	1m	

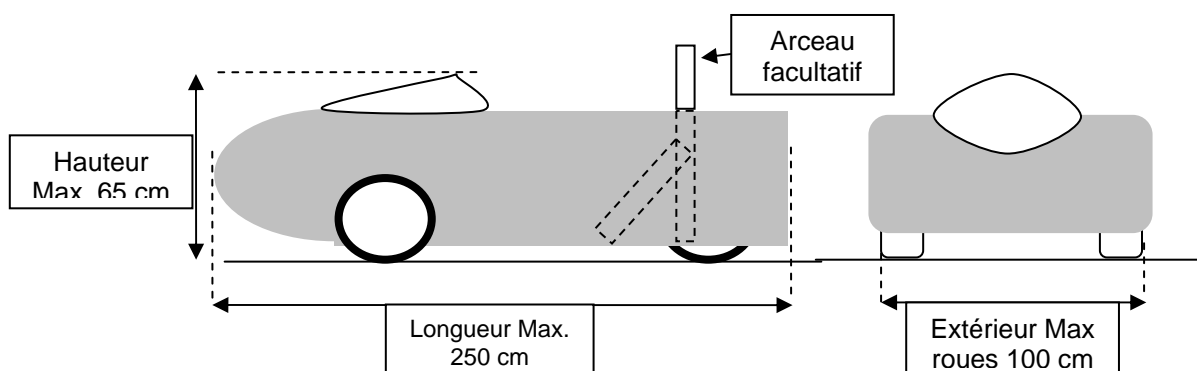
Construction

⇒ *Châssis*

Tous les éléments du châssis doivent être solidaires. Ces éléments peuvent être soudés de telle façon à ce que les assemblages soient rigides, permettant uniquement la torsion du châssis. Des systèmes de réglage de la géométrie sont autorisés à condition qu'ils ne puissent pas être actionnés pendant la course. Le châssis doit être conçu pour accueillir deux personnes.

Un plancher doit être assemblé au châssis. Un joint de caoutchouc ou de matière plastique d'une épaisseur maximum de 2 mm est autorisé. Les suspensions (ressorts, amortisseurs, lames de ressort, blocs ou couches de caoutchouc, matières plastiques ou élastiques) sont interdites. Par contre des stabilisateurs sont autorisés. Les axes des roues, le siège du pilote et, éventuellement l'arceau de sécurité doivent être fixés au châssis sans interposition de caoutchouc ou de matériaux plastiques.

Le châssis doit comporter deux points d'attaches pour le remorquage : un devant et un derrière.



⇒ Carrosserie

La carrosserie doit couvrir entièrement les côtes et l'avant du bob-car (à l'exception admise des roues avant) en laissant les épaules et la tête du pilote découvertes. Les matériaux et la forme sont libres à conditions que soient évitées les aspérités pointues ou anguleuses.

Les bords de la carrosserie ne peuvent être inférieurs à 1 cm. Il est possible d'utiliser une garniture de caoutchouc ou de plastique. La carrosserie doit être fixée au plancher ou au châssis avec la possibilité d'utiliser des joints en caoutchouc. Cette fixation doit être conçue de façon à ce qu'elle ne puisse pas se démonter accidentellement en course.

La carrosserie peut être composée d'une ou de plusieurs pièces mais doit être facilement démontable pour permettre d'éventuels contrôles des parties mécaniques. Elle doit couvrir entièrement les roues arrière à l'intérieur du bob-car pour protéger le copilote.

La partie arrière centrale des bob-car peut être ouverte ou fermée

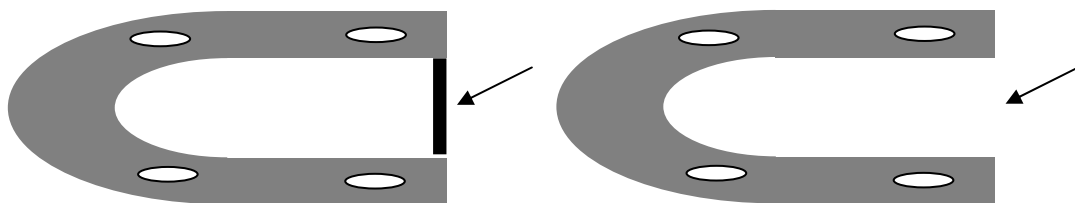


Schéma de la carrosserie des Bob-Car

⇒ Roues

Le bob-car doit avoir 4 roues. Les axes des roues doivent être en acier et assemblés au châssis.

Les pneus utilisés en bob-car ne peuvent être que des pneus commerciaux pour lesquels l'usure ne doit pas atteindre la trame de construction (toile), aucun impératif n'étant fixé en ce qui concerne les sculptures des pneus.

La pression de gonflage est limitée à 5 bars.

Les axes des roues doivent être conformes au schéma ci-dessous.

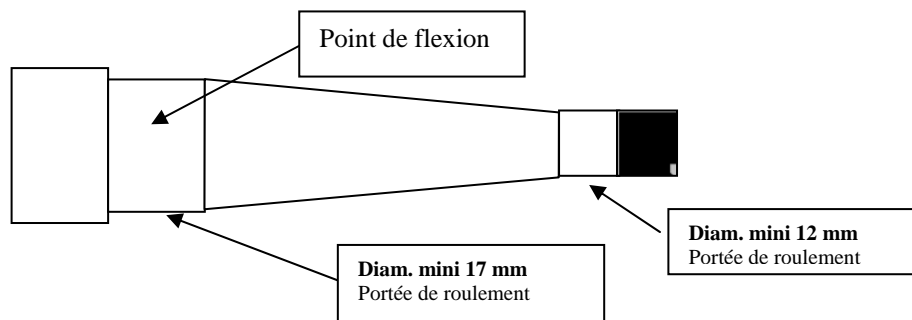


Schéma des axes de roues du bob-car

⇒ Freins

Ils sont obligatoires sur les 4 roues. Le type et le système utilisés sont libres. Cependant, ils doivent être actionnés par le pilote. Un frein à main de sécurité est admis. Il peut être actionné par le copilote. Un double circuit avant / arrière est obligatoire, qu'il soit mécanique ou hydraulique. (Pour un circuit hydraulique, un maître-cylindre unique à double circuit est autorisé).

⇒ **Direction**

Un volant répondant aux mêmes critères que ceux des catégories C1 à C4 est obligatoire.

⇒ **Arceau**

Un seul arceau de sécurité est autorisé. Il est placé entre le pilote et le copilote de telle façon à ce qu'il ne soit pas possible de s'y encastrer. Le tube en acier utilisé doit être sans interruption (coudé ou arrondi). Le tube doit être rond et d'un diamètre de 27 mm et de 2 mm d'épaisseur. L'arceau est soutenu obligatoirement par deux tubes d'appui. L'ensemble doit être soudé ou boulonné à la structure portante du châssis.

⇒ **Équipements – Accessoires**

Tous les dispositifs aptes à fournir de l'énergie au véhicule en course sont interdits (moteurs électriques, ressorts, pédales, volant d'inertie, manivelles, ...). L'unique énergie admise est la gravité et l'énergie procurée par le copilote et le pilote en déplaçant leurs corps. Du lest est autorisé. Il doit être fixé et ne doit pas être déplaçable pendant le parcours. Les masses tournantes sont interdites.

Des compteurs de mesure du temps ou de la vitesse sont autorisés.

Le câble de remorquage doit avoir une longueur maximum de 3 mètres et une résistance minimum de 700 kg.

Cet équipement est obligatoire (voir article 4.4). Les réserves et dispositifs de refroidissement ou de lubrification des organes tournants sont interdits.

Pilotage - Utilisation - Contrôles

Le départ se fait à partir d'un tremplin.

L'équipage est formé de 2 personnes : le pilote et le copilote.

Le pilote est obligatoirement assis.

Le copilote peut être assis ou à genoux. Il ne peut se pencher en dehors des limites du périmètre de la carrosserie.

Au départ, le pilote et le co-pilote des bob-car peuvent aider la mise en route de leur véhicule par un mouvement de balancier de leur corps dans le véhicule.

À la fin d'une manche, les commissaires peuvent effectuer des contrôles sur les véhicules qui ont concouru. Les bob-car doivent être mis à disposition par les pilotes qui devront collaborer avec les commissaires pour les contrôles que ces derniers auront jugé utiles.

Sécurité – Accessoires

Voir articles 4.3, 4.4, 4.5

3.4 Carioli (*Catégorie C7*)

Dimensions

Les dimensions indiquées sont prises hors tout, le cariolo étant en position de rouler en ligne droite, en train de freiner.

<i>Normes techniques</i>	France
Longueur	185 cm
Largeur	80 cm
Hauteur	45 cm
Diamètre des roues	20 cm
Poids	75 kg

Construction

Le cariolo est en bois. Pour sa construction, on peut utiliser des bois massifs ou des dérivés commerciaux du bois de type multiplis, lamellés et contreplaqués. Ne sont pas considérés comme tels, les matériaux reconstitués à partir d'éléments extraits du bois ou résultants de la transformation de végétaux (carbone, cellulose...). Les matériaux à base de sciure (agglomérés, médium,...) sont interdits pour des problèmes de sécurité principalement.

Pour les assemblages, l'utilisation de colles, de vis, de boulons et d'écrous, est autorisée.

Des matériaux autres que le bois ne sont autorisés que pour la réalisation des roues, des axes d'articulation (mais pas des colonnes de direction), des bagues de positionnement et d'arrêt, des goupilles et des vis d'arrêt. Les rondelles, les bagues de positionnement et d'arrêt ne doivent pas avoir une épaisseur supérieure à 10 mm. Les éléments métalliques sont autorisés pour le réglage de la tension de la corde de direction.

Les pièces métalliques sont interdites pour :

- le réglage de parallélisme
- la fixation des biellettes de direction.

Les roulements métalliques ne sont autorisés que pour les roues.

Les rappels de freins sont admis à conditions qu'ils ne soient pas métalliques (utilisation recommandée d'éléments à base de caoutchouc).

⇒ *Châssis*

Le châssis peut être caréné. Le carénage ne doit pas avoir une hauteur, à partir du sol, supérieure à 25 cm. Il peut recouvrir les roues et les freins. Il ne doit pas recouvrir les pilotes.

Les cale-pieds doivent être installés solidement et protéger les pieds sur la moitié de leur hauteur, au moins.

Un fond plein, constitué soit par le châssis lui-même soit par un plancher fixé au châssis est obligatoire.

⇒ *Direction*

Celle-ci est assurée par un guidon ou un volant en bois. La transmission du mouvement aux roues peut être assurée par des biellettes en bois ou en utilisant corde ou nylon .

⇒ *Freins*

Ils sont au nombre de 2, indépendants. Ils sont actionnés vers le sol par 2 leviers en bois. La partie frottant sur le sol est en caoutchouc. Les rappels de freins sont autorisés mais doivent être réalisés en matières polymériques (caoutchouc,...).

⇒ *Roues*

Elles sont au nombre de 4, de largeur et de matériaux libres. Elles sont équipées de bandages en caoutchouc. Plusieurs bandages peuvent être montés sur une même roue. Lorsque plusieurs roues sont montées sur un même essieu (par exemple arrière droite ou arrière gauche), elles doivent être couplées et solidaires, sans aucune possibilité de rotation l'une par rapport à l'autre, de façon à ne former qu'une seule roue.

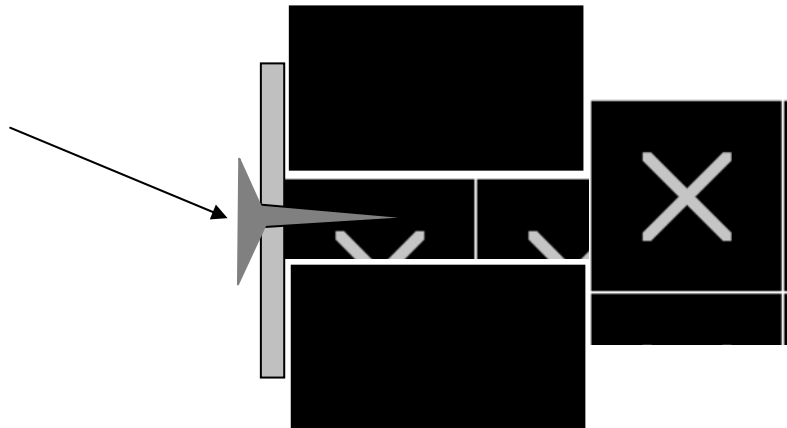
Le diamètre maximum des roulements ou des coussinets est de 62 mm.

⇒ *Essieux*

Ils sont en bois ou dérivés du bois, pleins et d'un diamètre minimum de 28 mm.

Lorsqu'on enlève la roue, l'essieu doit se présenter en bois plein, sans adjonction de matériaux internes ou externes quels qu'ils soient, à l'exception de ruban plastique pour compenser l'usure des axes.

Pour le montage des roues, il est possible d'utiliser des vis à bois de dimensions maximum de 60 mm (nouveau) de longueur par 10 mm de diamètre, selon le montage de la figure ci-dessous.



Exemple de montage de roue avec un maintien axiale par vis

La lubrification est interdite au départ et durant la course.

Équipage

Il est composé d'un pilote à l'avant et d'un freineur à l'arrière. Ils sont assis, pieds en avant du véhicule. Les pieds doivent se trouver à l'intérieur de la carrosserie, le copilote doit avoir les jambes parallèles aux jambes du pilote.

Les pieds du freineur doivent reposer sur un fond plein.

Sécurité – Équipements Voir les articles 4.4, 4.4, 4.5

Pilotage

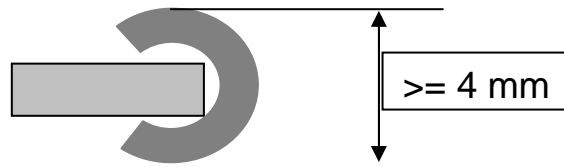
Départ d'un tremplin.

En cas de poussette avec les mains, l'équipage est disqualifié.

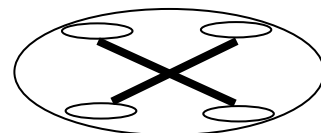
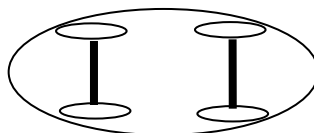
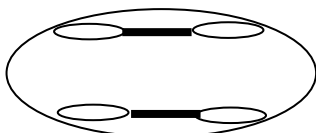
Article 4 : Conception – Construction – Sécurité

4.1 Conception – Construction des caisses à savon Catégories C1, C2, C3, C4

- La conception de la caisse doit prévoir une protection frontale et des protections latérales pleines et robustes. Les matériaux tels que le cartons, le grillage, les plastiques ondulés du type « carton ondulé » etc, sont interdits.
- La conception de la caisse doit permettre au pilote de quitter facilement le véhicule.
- Les protections latérales doivent avoir une hauteur minimum de 20 cm au dessus de l'assise du siège du pilote.
- Le plancher doit être complet sous le pilote.
- Les matériaux utilisés ne doivent pas présenter un caractère dangereux pour le pilote et les spectateurs (bords tranchants par exemple, à protéger avec une garniture de caoutchouc ou de plastique).
- La protection du pare-brise des véhicules doit être d'un diamètre supérieur à 4 mm.
- Si la caisse est munie d'un pare-brise (bulle) le casque du pilote ne doit jamais pouvoir le touché



- Les matériaux présentant des risques d'éclatements sont interdits pour le châssis et la carrosserie.
- S'il y a un siège, il doit être solidement fixé au châssis (boulonné ou soudé) sans aucune possibilité de démontage pendant la course. L'assise du siège ne doit pas être à plus de 30 cm du sol. Si non un dossier assurant l'appui dorsal est obligatoire
- Des lests sont autorisés. Ils doivent être fixés au châssis sans possibilité de démontage pendant le parcours
- Chaque changement de poids entre les différentes manches de la course, doit être annoncé et autorisé par le commissaire technique.
- Il est possible d'utiliser des colles et pâtes de freinage de filets pour sécuriser le blocage des écrous.
- Le système de freins sur les quatre roues doit être à double circuit, quel que soit le schéma de montage (voir ci-dessous)



4 .2 Sécurité des pilotes (catégories C1, C2, C3, C4)

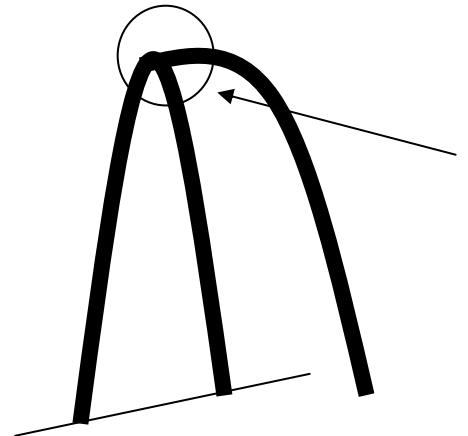
Appui-tête

Un appui-tête de construction solide est obligatoire.

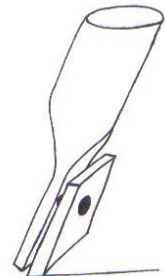
Arceau

Conception

- Une protection métallique rigide est obligatoire.
- Le tube d'acier qui est utilisé doit être d'une seule pièce. Il doit être réalisé avec du tube acier de diamètre intérieur-extérieur de 20/27 mm au minimum. (tube de chauffage par exemple).
- Si des barres sont utilisées pour la poussée (catégories promotion), elles doivent être fixées à l'arceau et ne doivent pas dépasser la largeur de la caisse et doivent être boucher à leur extrémité.
- Le raccordement des contreforts de l'arceau doivent être soudés ou boulonnés à celui-ci, sans le percer.



- La fixation de l'arceau sur le châssis de la caisse, ne doit pas diminuer la résistance de la protection. En conséquence, le type de fixation décrit ci-contre est interdit.



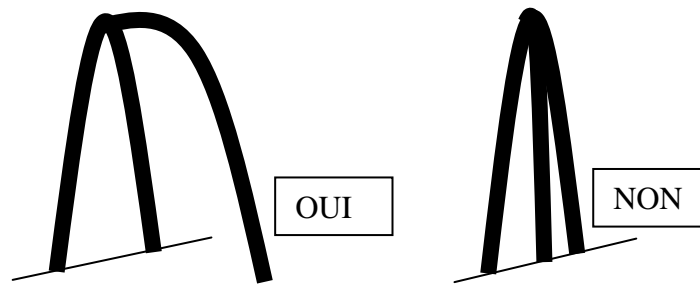
Attention

Les tubes en aluminium et en cuivre et leurs dérivés sont interdits.

Même s'il est impossible lors du contrôle technique de vérifier l'épaisseur du tube d'acier utilisé, en cas d'accident, le non respect des normes indiquées ne pourra engager la responsabilité de l'organisateur mais seulement celle du pilote et de son responsable légal.

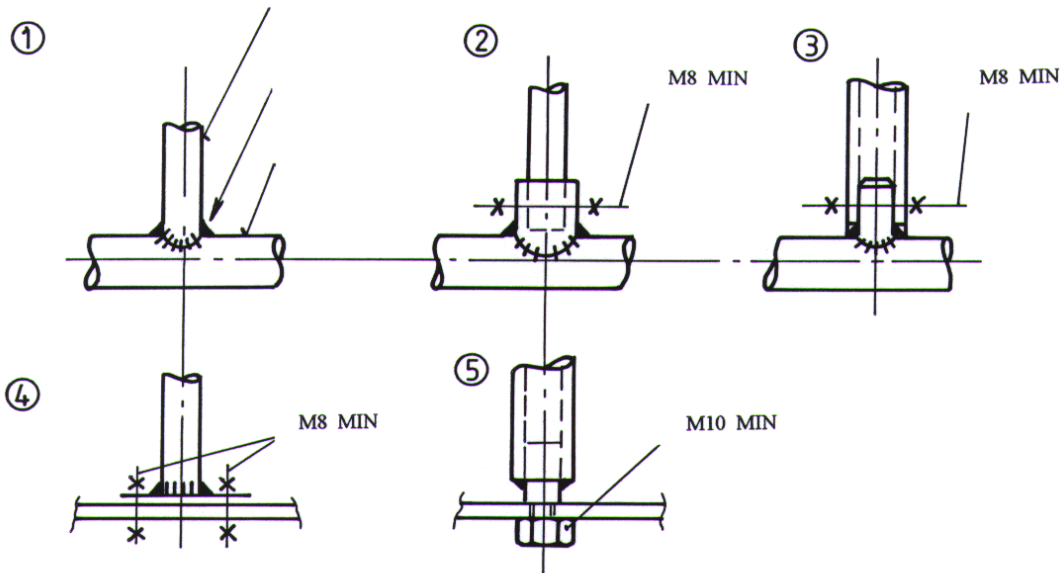
Fixation

L'arceau doit être fixé au moins en 3 points non alignés.



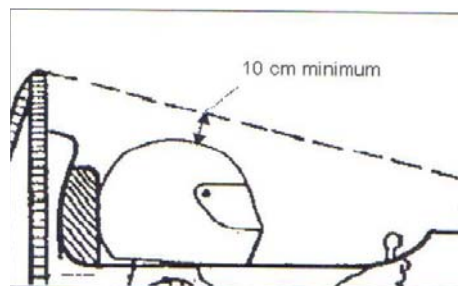
N.B. Il est possible de courber le haut de l'arceau vers l'avant si cela n'influe pas sur sa solidité.

Si le véhicule est constitué d'une carrosserie auto-porteuse, l'arceau de sécurité doit être fixé au niveau du châssis du véhicule.

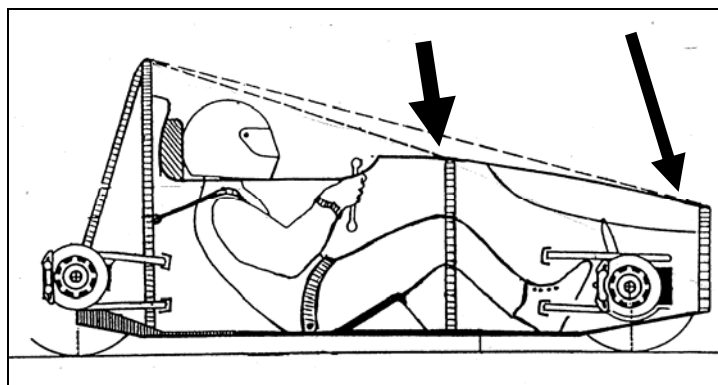


Hauteur

L'arceau doit être conçu de telle façon qu'il y ait au moins 10 cm entre le haut du casque et la ligne imaginaire qui va du haut de l'arceau au point le plus haut de l'avant de la voiture. Aucun élément ne doit dépasser cette ligne, même en cas de mouvement en avant de la tête ou du corps du pilote.



La carrosserie de la caisse doit permettre le retournement de celle-ci sans déformation. Afin de consolider le véhicule en cas de retournement, s'assurer que le devant de la caisse soit suffisamment rigide pour ne pas se déformer (figure page suivante). Au besoin on peut renforcer la structure à l'aide d'un arceau additionnel.



Exemple de montage de consolidation de la structure

Harnais

Un harnais (fixation des deux épaules et de la taille) est obligatoire. Il doit être fixé au châssis par 3 points d'ancrage au minimum, à l'aide de boulons ou de vis. Il doit être adapté à la taille du pilote pour les catégories C1, C2, C3 et C4, ceci dans les deux formules (sport et promotion). Ce harnais doit passer par un point fixe, situé en arrière, entre 5 et 10 cm en dessous du niveau des épaules figure 3). Ce point de passage obligatoire doit maintenir le harnais à la largeur des épaules et éviter le glissement hors des épaules en cours de manche. Si ce point est situé sur l'arceau, une barre de diamètre de 27 mm est vivement conseillée.

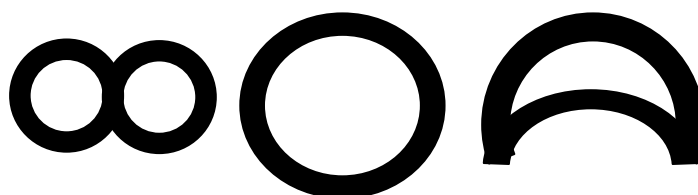
- Le harnais ne doit pas permettre un déplacement des épaules de plus de 10 cm.
- Une ceinture ventrale est obligatoire.
- Si le harnais est croisé à l'avant, il faut veiller à ce que cela se fasse sans danger pour le pilote (strangulation).
- Les ceintures à enrouleurs sont interdites.
- La largeur des courroies ne peut être inférieure à 40 mm. Si la caisse est utilisée par plusieurs pilotes (formule promotion) le harnais doit être réglable pour s'adapter à chacun d'eux.
- Le harnais doit être fabriqué sans l'aide de boulons

Attention

Si au cours d'une manche le harnais n'est pas maintenu sur les épaules, le temps de cette manche ne sera pas pris en compte.

Volant

- Les volants ouverts sont interdits.
- Les modèles ci-dessous sont acceptés.



4.3 Accessoires obligatoires (toutes catégories)

Casque

Il doit être adapté au pilote. Pour les catégories C5 (Side-Car), C6 (Bob-Car) et C7 (Carioli), le casque intégral (avec visière fermée) est obligatoire.

Attention

le casque intégral est vivement conseillé pour les catégories C1 à C4.

Équipement

Le port des gants, de chaussures fermées (pantoufle, ballerine et espadrille sont interdites) et de vêtements (pantalons longs et manches longues) protégeant l'ensemble du corps est obligatoire.

Les gants de cyclistes et de laine sont interdits (les doigts doivent être protégés), et de façon générale, tous les gants n'offrant pas une protection suffisante.

Les coudières et genouillères sont conseillées pour les pousseurs.

Les coudières et les genouillères sont obligatoires pour les pilotes, copilotes et freineurs des catégories C5 (Side-Car) et C7 (Carioli).

Une protection dorsale est obligatoire pour la catégorie C7 (Carioli)

Une protection dorsale est obligatoire pour la catégorie C5 (side car) et un blouson de cuir est conseil.

Une minerve (**homologué**) est obligatoire pour les catégories C1, C2, C3 et conseil pour les autres

4.4 Remorquage

N.B. : concerne toutes les catégories, à l'exception de la catégorie C7

Des attaches pour le remorquage doivent être prévues à l'avant et à l'arrière des véhicules (anneaux de 2.5 cm de diamètre intérieur minimum). Ces attaches doivent être boulonnées ou soudées.

Chaque véhicule doit être équipé d'une corde de nylon ou d'une sangle de type ceinture de sécurité d'une longueur de 3 mètres maximum et 1,50 mètre minimum, équipée de mousquetons à chaque extrémité (type mousqueton de pompier ou d'alpiniste). Quelle que soit la nature de cette sangle ou corde et celle des mousquetons, la résistance minimum doit être de 700 kg.

Attention

Le port du casque, des gants et des vêtements de course est obligatoire pendant les remontées.

4.5 Divers (toutes catégories)

La publicité est permise, elle ne doit pas exiger de transformation dangereuse, ni présenter de caractère politique ou religieux.

Les publicités pour l'alcool ou le tabac sont interdites.

Si un organisateur a passé un accord avec un sponsor imposant l'apposition de publicité sur la caisse, le pilote est dans l'obligation de l'accepter.

Le numéro de course doit être écrit en noir sur fond blanc, d'une hauteur conseillée de 10 cm.

Article 5 – Règlement course

5.1 Caractéristiques générales

Voir en annexe le projet de règlement – type présentant les aspects suivants :

- autorisation préalable
- circuit
- piste
- sécurité.

Article 6 – Déroulement d'une course

6.1 Règles générales

La direction de course est seule juge des décisions quant à l'application du règlement et du contrôle des véhicules.

Elle peut exclure des véhicules ne présentant pas les garanties de sécurité requises. Elle prononce les disqualifications où fixe les pénalités pour non respect du règlement.

Le directeur de course assisté du chronométreur et de ses adjoints est seul compétent pour les épreuves de vitesse.

Les commissaires de course sont placés sous la responsabilité du directeur de course.

Un secrétariat doit être prévu pour enregistrer les réclamations éventuelles qui sont soumises au jury de course.

Un pilote ne peut pas refaire une manche d'essai, même si celle-ci ne s'est pas déroulée dans de bonnes conditions.

6.2 Aménagements

Départ

Pousseurs

Ce dispositif concerne les catégories C1, C2, C3 et C4 de la formule Promotion.

Une zone de poussée de 10 à 15 mètres de long doit nettement être matérialisée pour un contrôle strict. En cas de dépassement de la ligne de poussée, des pénalités pouvant aller jusqu'à la disqualification, pourront être prévues par le directeur de course.

Tremplin

Le départ par tremplin concerne les catégories C1, C2, C3 et C4 de la formule Sport ainsi que les catégories C5, C6 et C7.

Les normes techniques du tremplin (longueur, largeur, résistance) doivent correspondre aux normes des véhicules (longueur, largeur, poids et garde au sol).

Arrivée

Elle doit être visualisée clairement. Après la ligne d'arrivée, une zone protégée comme le circuit (barrières, bottes de paille,...) de 50 à 100 mètres de longueur doit être prévue pour permettre aux véhicules de s'arrêter.

6.3 Équipages (formule Promotion)

Catégories C1, C2, C3 et C4

Les équipages sont composés d'un pilote et de deux pousseurs (des remplaçants peuvent être prévus). Le pilote et les pousseurs doivent appartenir à la même catégorie d'âge. Les rôles doivent être interchangeable d'une manche à l'autre (voir article 3.1 pour le championnat de France).

6.4 Inscriptions

Pour le championnat de France, un véhicule ne peut courir qu'une seule fois par manche et ne peut être engagé que dans une seule catégorie.

6.5 Prix

Dans chaque course, le prix de vitesse est décerné obligatoirement. D'autres prix peuvent être décernés : originalité, technicité, supporters,...

Article 7 – Championnat de France

7.1 Inscription - Sélection

En début d'année, chaque comité inscrit ses pilotes en précisant la formule et la catégorie. La répartition des places au championnat de France est faite proportionnellement au nombre de licenciés de chaque comité.

En cas de défection ou d'inscriptions inférieures au quota prévu, les organisateurs du championnat de France prévoient une nouvelle répartition en coordination avec la Fédération.

7.2 Déroulement

Prix de vitesse

Il se déroule de la manière suivante :

1 manche d'essais obligatoire au minimum.

3 manches chronométrées.

Le classement final est établi par addition des deux meilleurs temps réalisés. En cas d'ex-æquo, c'est la meilleure troisième manche qui départagera les concurrents.

Si deux manches seulement peuvent être réalisées, c'est le meilleur des deux temps qui est considéré pour le classement.

Si une seule manche est courue, le temps réalisé pour cette manche permet d'établir le classement.

Autres prix

Originalité

Voir article 9

Contrôles

Les comités régionaux s'engagent à n'envoyer au championnat de France que des véhicules conformes au règlement.

Avant les essais, une commission placée sous la responsabilité du jury de course habilitée par la Fédération homologuera les véhicules.

Les véhicules non conformes ne seront pas autorisés à concourir. Au cours de l'épreuve d'autres contrôles peuvent être effectués.

Attention

Les véhicules doivent se présenter au contrôle sans porter de numéro (qui pourrait avoir été attribué au cours de courses précédentes). Les numéros de course et les macarons comportant la publicité des sponsors officiels du championnat de France sont obligatoirement posés, dans leur intégralité, selon les indications des organisateurs.

Récompenses

Des coupes seront obligatoirement décernées aux trois premiers de chaque catégorie et dans chaque formule. D'autres lots pourront être distribués. Il est recommandé de prévoir un lot souvenir pour chaque engagé.

Article 8 – Prix locaux et départementaux

8.1 Conditions générales

Pour organiser un prix de caisses à savon, il faut obtenir l'agrément d'un comité régional.

La course se déroule sous l'autorité du comité concerné.

Pour participer à un prix, il faut être titulaire d'une licence, pouvoir justifier d'une assurance individuelle et fournir un certificat médical de non contre indication. Le contrôle des licences pourra se faire à n'importe quel moment de la course. La non présentation de la licence entraîne l'exclusion de la course.

8.2 Les aménagement possibles

Suivant la nature des prix, certains aménagements peuvent être prévus et faire l'objet d'un agrément de la part du comité concerné. (N.B. Voir aussi page 5 pour la formule jeu).

Parcours

Il peut être moins long pour des courses inter centres, des prix locaux ou des démonstrations. Dans le cas d'une piste en ligne droite, il est possible d'aménager des chicanes. En fonction de la nature de la piste, les pousseurs peuvent être supprimés.

Déroulement

Il peut être possible de faire courir plusieurs pilotes sur une même caisse.

Prix

Pour le prix de vitesse, plusieurs formules peuvent être mise en place : une, deux ou trois manches.

Article 9 – Originalité - Innovation

9.1 Originalité

Dans chaque comité, il convient d'encourager la construction ou l'amélioration de caisses « originalité » ou « folklorique » et de proposer pour ces caisses au plan régional des activités d'animation (championnat régional, participation à des courses de démonstration, rassemblements,...).

Par ailleurs, au championnat de France, les organisateurs pourront accueillir une caisse originalité par comité.

Les comités régionaux sélectionnent une caisse parmi les caisses construites sur ce thème.

Les caisses inscrites devront satisfaire aux normes de sécurité leur permettant de descendre la piste de manière autonome (direction, freins,...) tel que spécifié dans l'article 4.

Un trophée sera attribué à chaque participant.

Le jury prendra en compte trois sortes de critères :

- respect du règlement,
- prise en compte du thème (dans la construction, dans l'équipement du pilote ou de l'équipage),
- critères techniques (originalité dans la technique utilisée) et esthétiques (Le rapport au thème est-il apparent ? Le pilote et la caisse forment-ils un ensemble ? La caisse est-elle attractive ?

9.2 Innovation

Un salon de la caisse peut être organisé à l'occasion du championnat de France. Il peut intégrer un challenge innovation.

Plusieurs équipages ou clubs par comité peuvent participer à ce salon.

L'attribution d'un trophée innovation peut porter sur la conception et la construction d'un système, la fabrication d'une pièce ou d'un véhicule, mais aussi sur l'organisation d'un atelier de caisses à savon, la manière de le rendre le plus accessible aux enfants et aux jeunes.

Article 10 – Assurances

Chaque participant à une course (centre de loisirs, club, personne physique) doit être assuré à la fois en risques corporels et en responsabilité civile.

Chaque organisateur de course doit être également assuré (risques corporels des membres de l'organisation, des participants, du public – responsabilité civile). Se référer au décret 55 1366 du 18 octobre 1955. L'autorisation doit être obtenue de la Préfecture (ou Sous Préfecture) après avis favorable de la Direction départementale de la Jeunesse et des Sports.

RÈGLEMENT COURSE

Autorisation préalable

L'organisateur d'une compétition doit demander une autorisation en Préfecture. Cette autorisation selon le décret n° 55-1366 du 18 octobre 1955 peut être délivrée en faveur d'une manifestation organisée par un groupement régi par les dispositions de la loi du 1^{er} juillet 1901, ayant au moins six mois d'existence à dater de la publication au Journal Officiel de la déclaration de l'association.

Dans le cas où l'association n'est pas affiliée à une fédération ayant reçu délégation ministérielle et permanente de pouvoirs pour l'organisation de compétitions sportives l'autorisation peut être accordée sous condition que la demande présentée à cet effet par les organisateurs ait reçu le visa favorable du chef de service départemental de la jeunesse et des sports.

Le dossier qui est constitué doit faire référence au décret n° 55-1366 et aux divers arrêtés qui le complètent.

Le circuit

Le circuit accueillant une compétition de caisses à savon comprend une zone de départ, la piste proprement dite, une zone d'arrivée.

La longueur de l'ensemble se situe entre 800 mètres et 2 km.

La largeur de la piste doit être au minimum de 2.50 mètres après les protections

La circulation doit être interdite sur cette longueur.

Si le circuit doit être ouvert à la circulation pendant la durée de la compétition cela doit pouvoir se faire à des horaires précisés à l'avance et sans danger pour les utilisateurs.

La piste

Elle est située sur un terrain en pente. Elle doit présenter une ou plusieurs courbes naturelles ou artificielles suffisamment larges.

Le pourcentage moyen de la pente doit être compris entre 6 et 12%. Le pourcentage le plus fort ne doit pas dépasser 20%.

Des bottes de paille doivent être placés devant les obstacles naturels existant en bordure de piste (arbres, panneaux de signalisation...).

La piste doit être séparée des circulations prévues pour le public par des barrières ou une alternance de banderoles et de barrières.

La sécurité

L'organisateur doit faire appel à des services de secours agréés (ambulance – secouristes), présents en permanence.

Il doit avoir souscrit une assurance responsabilité civile telle que définie dans l'arrêté du 20 octobre 1956.

Les pilotes participant à une compétition doivent disposer d'un certificat médical les autorisant à pratiquer cette activité. Ils doivent avoir souscrit une assurance individuelle (risques corporels et responsabilité civile). Par ailleurs des contrôles techniques organisés avant chaque course doivent vérifier que l'équipement des pilotes et la conception des véhicules présentent toutes les garanties nécessaires quant à la sécurité (direction, freinage en particulier).

Le public doit être isolé de la piste.

Des commissaires de piste adultes, désignés par l'organisateur sont placés sous l'autorité d'un directeur de course. Ils sont répartis tout le long de la piste, de telle façon qu'un commissaire puisse voir et entendre le commissaire qui le précède. Ils sont assistés d'adjoints dans des zones pouvant présenter des risques de sortie de route ou dans des zones prévues pour la traversée de la piste par le public. Ils ont une tenue reconnaissable (brassards, chasubles) et sont munis d'un drapeau vert, d'un drapeau rouge et d'un sifflet. Le drapeau vert indique au pilote qu'il peut descendre en toute sécurité. Si le drapeau rouge est agité le pilote doit s'arrêter dès que possible.

À l'approche d'un véhicule de leur poste ils sifflent pour prévenir le commissaire suivant.

En cas de sortie de piste le commissaire, signale l'incident en agitant le drapeau rouge et vérifie que les commissaires placés de part et d'autre de son poste ont reçu le message en agitant à leur tour le drapeau rouge. Avec ses adjoints, selon la nature de l'incident :

- ils préviennent par radio les services de sécurité et le directeur de course présents sur le circuit,
- ils dégagent la caisse de la piste qu'ils remettent si nécessaire en état puis signalent que la course peut reprendre (drapeau vert).

Si un blessé doit être évacué par ambulance la course est neutralisée.

Règles de sélections aux participations aux championnats de France et d'Europe, de Caisses à Savon

CHANGEMENT DE CATÉGORIE D'ÂGE

Article 1 :

Une sélection régionale en C1, C2 et C3 permet de courir au championnat national dans la catégorie d'âge de l'année en cours du championnat.

Exemple : un enfant né en 97 a été sélectionné en C1 par son Comité régional en 2006. Il participera au Championnat de France 2007 dans la catégorie C2.

Article 2 :

Une sélection régionale en C3 doit être utilisée pour courir en C4 en cas de changement de catégorie d'âge de la personne concernée. En aucun cas, cette sélection ne peut être utilisée pour courir en C5, C6 et C7.

Article 3 :

Une sélection C3 utilisée en C4 en raison du changement de catégorie d'âge de la personne, ne vient pas imputer les sélections "adultes". C'est une sélection "enfants" qui est alors utilisée en adulte.

Article 4 :

Une sélection régionale en C4, C5 C6 ou C7, doit être utilisée dans la même catégorie, au championnat de France. Par exemple, si une personne est sélectionnée en C5 au championnat régional cette personne ne pourra courir que dans la catégorie C5 au championnat de France.

Article 5 :

Pour un équipage double (C5, C6 et C7), il n'y a qu'une seule sélection qui est retenue. En cas de séparation de l'équipage, une seule sélection est acquise et le nouveau partenaire doit être licencié l'année de la sélection régionale et licencié l'année du championnat concerné. L'examen des doubles des licences déposées à la Fédération feront foi.

Article 6 :

Les places disponibles pour le championnat, sont affectées par la Fédération, aux Comités régionaux, qui gèrent ces places en accord avec l'article 8.

Article 7 :

Les places de sélection disponibles sont affectées par les Comités régionaux en fonction des classements régionaux, à condition que les prétendants soient licenciés.

Article 8 :

Ce mode de fonctionnement est mis en application pour le championnat de France selon les qualifications régionales, selon les qualifications nationales, avec les mêmes modalités que celles décrites dans les articles précédents.

Article 9 :

Pour tout litige ou complément à traiter, seules les instances de la Fédération sont compétentes.

CHANGEMENT D'ÉQUIPAGE

Participation.

1. Dans les catégories C5, C6 et C7, si, dans un équipage sélectionné au Championnat de France, un des deux concurrents ne peut être disponible (pilote ou co-pilote ou freineur) il peut être remplacé par un autre concurrent licencié dans la même catégorie au cours de l'année en cours et au cours de l'année précédente. Ce changement doit recevoir l'autorisation du responsable du Comité régional et des **instances de la Fédération**.

MODIFICATIONS RÈGLEMENT

Message aux pilotes

Si vous jugez utile de modifier ou de compléter tel ou tel article du règlement vous pouvez faire vos suggestions en utilisant la fiche ci-dessous.

Cette fiche doit être renvoyée à la fédération avant le 30 septembre 2005.

NOM Comité	Prénom	N° de licence 2005
Adresse		Téléphone

Modifications proposées

Article concerné :

Proposition :

Quelles raisons vous amènent à faire cette proposition

Autres commentaires (éventuellement)