

**COMMISSION SPORTIVE  
REGIONALE : MOTO**

**REGLEMENT TECHNIQUE « C »  
DES EPREUVES MOTOS**

**SAISON 2017/2018**

# PLAN B Avenant au Règlement « C » Pour la Saison 2018

## ORGANISATION DU CHAMPIONNAT DE MOTOCROSS

### Article 110 : ORGANISATION DU CHAMPIONNAT DE MOTOCROSS

Le championnat de motocross comprend :

- 1 Catégorie Open.
- 1 Catégorie MX2 .
- 1 Catégorie Prestige.
- 1 Catégorie 85 cc.

### Article 111 : DESCRIPTION

Les catégories MX2 et Open sont composées d'après les cylindrées pour les pilotes s'inscrivant à la majorité des courses du championnat régional. La catégorie MX2 concerne : En machines deux temps les cylindrées de 100 à 125 cc et en machines quatre temps, les cylindrées de 175 à 250 cc. La catégorie Open concerne : En machines deux temps les cylindrées de plus de 125 cc à 500 cc et en machines quatre temps, les cylindrées de 250 cc à 650 cc.

*En cas de surnombre dans une des deux catégories, le critère d'âge sera retenu pour effectuer une répartition équitable.*

La catégorie PRESTIGE est réservée aux pilotes âgés de 40 ans à la date de la première épreuve de motocross régional de l'année en cours, qui visent la qualification pour le STF, ainsi qu'aux féminines qui le souhaitent sans critère d'âge. Sont considérés comme vétérans les personnes âgées de 50 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année. En fonction du nombre d'engagements reçus en début d'année, la C.S.R. pourra modifier l'âge d'accession à la catégorie Prestige. Néanmoins, les critères de qualifications au STF resteront en vigueur.

### Article 113 : COMPOSITION DES CATEGORIES

Le nombre maximum de participants ne pourra dépasser 40 par série. Le nombre de finalistes pourra être de 40. La capacité maximum d'une épreuve est fixée à :

2 séries en MX2 dénommées A et B.

2 séries en Open dénommées A et B.

2 séries en Prestige.

1 série en 85 cc.

## Article 114 : ORGANISATION D'UNE EPREUVE

Fonctionnement du Championnat Régional

**Open et MX2** : 2 séries, 2 manches qualificatives pour les séries A et B, des points à chaque manche, plus une finale correspondant à la catégorie de cylindrée, avec attribution des points suivant le barème à l'article 115 (40 finalistes, les 20 premiers des séries A et B, au total des deux manches.)

les 16 premiers pilotes non qualifiés pour la finale de la catégorie MX2 et les 14 premiers pilotes non qualifiés pour la finale de la catégorie Open seront qualifiés pour une troisième manche appelée **consolante A**.

les 14 premiers pilotes non qualifiés de la catégorie MX2 non qualifiés pour la consolante A et les 16 premiers pilotes non qualifiés de la catégorie open non qualifiés pour la consolante A seront qualifiés pour une troisième manche appelée **consolante B**.

Il n'y aura pas de repêchage possible. Classement de la journée au total des deux manches et de la finale. C'est ce classement qui sera pris en compte pour le classement annuel.

**PRESTIGE** : 2 séries, 2 manches, deux fois des points, classement de la journée au total des deux manches. C'est ce classement qui sera pris en compte pour la remise des récompenses et le classement annuel.

**85 cm<sup>3</sup>** : 1 série, **trois manches** de 12 mn + 1 tour, trois fois des points, classement de la journée au total des **trois** manches. C'est ce classement qui sera pris en compte pour la remise des récompenses de la journée et le classement annuel. Le classement annuel ne prendra en compte que les pilotes classés.

## Article 115 : DETAIL DE L'ATTRIBUTION DES POINTS POUR CHAQUE EPREUVE

Courses comptant pour l'attribution des points au championnat :

**PRESTIGE** : 2 séries 2 manches et 2 finales appelées **consolante A** pour les 10 premiers de la série A, et **consolante B** pour les 7 suivants de la série A (du 11ème au 17ème) et les 3 premiers de la série B.

**MX2** : 2 séries, réparties en séries A, B, 2 manches qualificatives pour une finale MX2 pour les 20 premiers de chaque série, une 3ème manche appelée **consolante A** pour les 8 suivants de chaque série et **consolante B** pour les 7 suivants de chaque série non qualifiés pour la consolante A.

**Open** : 2 séries, réparties en séries A, B, 2 manches qualificatives pour une finale Open pour les 20 premiers de chaque série, une 3ème manche appelée **consolante A** pour les 7 suivants de chaque série et **consolante B** pour les 8 suivants de chaque série non qualifiés pour la consolante A.

**ATTRIBUTION DES POINTS POUR LE CHAMPIONNAT** : L'attribution de points est dégressive jusqu'au dernier de chaque classement. Soit par manches pour les séries Prestige série B, 85 cc :

POINTS SERIES PRESTIGE B, 85 cc

les pilotes des catégories MX2, OPEN et prestige qualifiés pour les consolantes A et B ne marqueront pas de points supplémentaires.

la consolante A est donc composée de 16 pilotes MX2, de 14 pilotes open, et de 10 pilotes prestige, elle ne fera pas l'objet d'un classement.

la consolante B est donc composée de 14 pilotes MX2, de 16 pilotes open, et de 10 pilotes prestige, elle ne fera pas l'objet d'un classement.

| <b>TABLEAU RECAPITULATIF DU PLAN B</b>                         |         |                  |                             |         |                  |
|--|---------|------------------|-----------------------------|---------|------------------|
| <b>Basé sur le Classement au total des 2 Premières Manches</b> |         |                  |                             |         |                  |
| <b>FINALE REGIONALE OPEN</b>                                   |         |                  | <b>FINALE REGIONALE MX2</b> |         |                  |
| 1 au 20 <sup>ème</sup>   | Série A | Points Idem 2015 | 1 au 20ème                  | Série A | Points Idem 2015 |
| 1 au 20 <sup>ème</sup>   | Série B | Points Idem 2015 | 1 au 20ème                  | Série B | Points Idem 2015 |
|  |         |                  |                             |         |                  |

En cas de faible participation ou d'impondérables dans le déroulement de la journée de championnat, la consolante B pourra être supprimée.

# Fin de l'Avenant

# DEFINITION

## **1. UNION FRANCAISE DES OEUVRES LAIQUES D'EDUCATION PHYSIQUE**

## **2. U F O L E P REGLEMENT DES EPREUVES MOTOS**

*(approuvé par la Commission Sportive Régionale Moto Flandre Artois Picardie)*

## **3. REGLEMENT DES EPREUVES MOTO UFOLEP**

### **Article 1 : DEFINITION**

L'UFOLEP prend pour but l'initiation et la pratique de la compétition motocycliste. Ses épreuves sont ouvertes aux motocyclistes titulaires de la licence UFOLEP sport motocycliste et qui manifestent le plus strict esprit amateur.

### **Article 2 : REGLEMENT TECHNIQUE « C » DES EPREUVES MOTOS**

Sous ce titre figurent les prescriptions valables pour toutes les épreuves moto UFOLEP. Les clubs organisateurs peuvent se dispenser de reprendre ce contenu dans la rédaction de leurs règlements particuliers mais dans ce cas ils devront mentionner : "les différentes prescriptions du Règlement Technique « C » des épreuves motos de l'UFOLEP sont obligatoires pour la présente épreuve".

### **Article 3 : REGLEMENT PARTICULIER**

Sous cette rubrique figurent seulement les conditions précises de chaque épreuve. C'est le règlement que les organisateurs doivent transmettre pour visa, à l'UFOLEP, puis à la Préfecture. Aucune clause d'un règlement particulier ne peut être contraire aux spécifications du règlement UFOLEP. Si tel était le cas, cette clause serait sans valeur. Il est rappelé que le visa de l'UFOLEP est obligatoire pour tout dépôt de dossier, faute de quoi, l'épreuve serait interdite par la Préfecture.

### **Article 4 : APPLICATION DU REGLEMENT**

En s'engageant, les concurrents pilotes déclarent qu'ils connaissent parfaitement le présent règlement et qu'ils prennent l'engagement de s'y conformer ainsi qu'à toutes décisions de la Commission Sportive Régionale (C.S.R.) Moto et de la Commission Disciplinaire de première instance.

Tous les points non prévus dans le présent règlement seront tranchés par la Commission Sportive Régionale Moto d'après le règlement d'usage des manifestations sportives des véhicules terrestres à moteur. La Commission Sportive Régionale Moto reste seule juge de l'application et de l'interprétation du présent règlement. Les Membres de la Commission Sportive Régionale ont accès dans les différentes enceintes officielles, ainsi que dans les stands de ravitaillement.

Les différentes prescriptions contenues dans cette annexe sont valables pour toutes les épreuves UFOLEP.

En cas de force majeure, des aménagements pourront être apportés au déroulement des courses. La mise en place de ces aménagements se fera en coordination avec le directeur de course et les directeurs sportifs

### **Article 5 : VALIDITE DU REGLEMENT**

Le règlement « C » des épreuves motos UFOLEP, doit être en conformité avec les prescriptions des statuts et règlements généraux et du règlement intérieur du Comité Régional UFOLEP Flandre Artois Picardie (CRUFAP). C'est la commission statuts et règlements du C.R.U.F.A.P. qui se charge de sa validation.

# LES COMMISSIONS

## **Article 10 : LES COMMISSIONS**

L'UFOLEP confie la gestion de l'activité Moto aux Commissions suivantes :

- *La Commission Sportive Régionale Flandre Artois Picardie (appelée CSR)*
- *La Commission disciplinaire (pour instruction des dossiers et pour gestion des sanctions pouvant être régie par la C.S.R.).*

Face à une situation grave (*cas de suspension du Groupe 1 au moins*) la Commission Disciplinaire de première instance devra se réunir dans les meilleurs délais. La convocation de l'intéressé se fera par lettre recommandée avec avis de réception au moins 15 jours avant la date de la séance de l'organisme disciplinaire où son cas sera examiné. Toutefois, en cas d'événements particulièrement graves, la Commission Sportive Régionale pourra appliquer au licencié en infraction, une faute de jeux, en attendant la réunion de la commission disciplinaire de première instance dans les délais prévus par la loi. Dans tous les cas, la C.S.R. se conformera aux règlements disciplinaires Régional et National en vigueur.

## **Article 11 : LA COMMISSION SPORTIVE REGIONALE MOTO**

Se compose, Conformément au règlement intérieur du CRUFAP :

- de **5 à 9** membres, désignés par le Comité Régional UFOLEP Flandre Artois Picardie.
- du délégué Régional UFOLEP.
- d'un membre du CRUFAP (ayant voie consultative) chargé du suivi de l'activité.
- Dans son fonctionnement ordinaire, la Commission Sportive Régionale, sera élargie aux membres techniciens.

L'ordre du jour des réunions statutaires sera déterminé en concertation entre le Président et le secrétaire environ 15 jours à l'avance.

## **Article 12 : RAPPORT ENTRE COMMISSIONS**

La Commission Sportive Régionale Moto définit la politique et régleme l'activité moto régionale, elle en est seule comptable devant le Comité Régional UFOLEP.

En ce qui concerne la gestion des épreuves :

- La C.S.R. gère toutes les épreuves de la région.
- Les clubs prennent en charge la gestion administrative de leurs épreuves (dépôt des dossiers, relations avec la Préfecture du Département et le Comité Régional).
- Les innovations qui ne recouvriraient pas l'aval de la C.S.R, seront soumises à l'approbation du Comité Régional UFOLEP.

En ce qui concerne la budgétisation : Les recettes engendrées par les épreuves gérées par la C.S.R seront perçues par celle-ci.

## **Article 13 : SUIVI DE LA SAISON SPORTIVE**

### **a) Principe :**

Il s'agit de suivre de façon régulière le déroulement de la saison sportive :

- en apportant une prise en compte régulière des commentaires formulés sur chaque épreuve par les Directeurs Sportifs.
- en intervenant au besoin de façon ponctuelle pour régulariser des situations se développant anormalement.

### **b) Intérêt :**

Faire appliquer le règlement de façon impartiale et pour toutes les organisations. De plus, les aménagements, parfois nécessaires, étant souvent difficiles à réaliser sur un terrain pour de multiples raisons (effervescence, manque de temps, de matériel, de personnel, de compétence, etc.), les divers manquements, distorsions, négligences vis-à-vis du Règlement seront suivis tout particulièrement, même si aucune plainte n'est déposée à leur sujet.

### **c) Fonctionnement :**

Des réunions "de suivi" des techniciens se tiendront régulièrement, durant la saison sportive (Mars à Septembre, date et heure précisées à l'article 232). Les membres de la C.S.R. et Techniciens y sont invités sans convocation. La réunion peut se tenir, même si tous les membres de la C.S.R. ne sont pas présents. Chaque réunion donnera lieu en priorité à une étude du déroulement des épreuves (lecture des rapports). Tout club concerné par la réunion pourra se faire représenter à ses frais par une personne de son choix, membre du Conseil d'Administration de l'association. Ce dirigeant de l'association organisatrice assistera à la réunion à titre d'auditeur. Le non-respect de cette clause entraînera l'expulsion du représentant et des poursuites seront possibles en cas de débordement.

### **d) Moyens :**

Chaque Directeur Sportif, Délégué par la C.S.R. et représentant celle-ci lors d'une épreuve, veille à l'application stricte du règlement, fait constater les anomalies et demande au Directeur de Course d'y remédier. Le Directeur Sportif rédige un rapport détaillé (voir modèle en annexe). Le rapport est adressé au Trésorier de la C.S.R. qui prend note du nombre des engagés et l'enregistre pour procéder aux éventuels versements au club organisateur de l'épreuve, et en fin de saison au défraiement des Directeurs Sportifs. Le rapport est ensuite adressé au Responsable de la Commission de Suivi qui le tient à disposition pour la réunion technique qui suit. Pour que l'opération soit efficace, le Directeur Sportif voudra bien rédiger et envoyer son rapport le plus vite possible (délai d'une semaine maximum).

### **e) Limites :**

Les réunions techniques devront répondre à leur objectif premier qui est de faire appliquer le Règlement de façon stricte. A moins que tous les membres de la CSR soient présents, et qu'une convocation avec ordre du jour le stipule, ces réunions ne pourront pas apporter de modifications, d'aménagements, de compléments, au règlement existant. Elles ne pourront pas non plus se substituer à la Commission Disciplinaire de première instance qui continuera d'exercer ses fonctions, en traitant les affaires ayant donné lieu à une plainte. Par contre, elles pourront donner lieu à délivrance de commentaires, d'avertissements, de retraits de points, de déclassements de manches ou d'épreuve, de suspensions d'épreuves, aux licenciés et de commentaires, d'avertissements aux Clubs, dans le cadre des sanctions inférieures au groupe 1. Elles pourront alerter la C.S.R. sur les débordements constatés et qui mériteraient une intervention plus générale.

**f) Suivi normal :**

Le procès verbal de la réunion de suivi est adressé à tous les Clubs, à tous les membres et techniciens de la CSR Moto, ainsi qu'aux responsables UFOLEP.

**Article 14 : DEVOIR DE RESERVE**

En tant que dirigeants et responsables d'activité U.F.O.L.E.P, les membres statutaires et techniciens de la Commission Sportive Régionale Moto Flandre Artois Picardie, se doivent de respecter un devoir de réserve quant à la divulgation de certaines informations traitées lors des réunions. Le président se chargera de rappeler ce devoir de réserve, à chaque fois qu'il le jugera nécessaire.



# ORGANISATION DU CALENDRIER SPORTIF

## **Article 20 : ORGANISATION DU CALENDRIER SPORTIF**

Le calendrier des épreuves est constitué pour l'année lors de l'assemblée générale des clubs moto. Tout club absent devra justifier de la force majeure et faire connaître ses intentions dans un délai d'une semaine au Président de la C.S.R. afin de préserver ses droits.

## **Article 21 : ORGANISATEUR**

Peuvent organiser, les clubs affiliés, ayant œuvré pour la promotion de l'activité et dont les dirigeants sont licenciés UFOLEP MOTO : organisations antérieures d'épreuves, mise à disposition d'un terrain permanent, école de conduite labellisée, formation d'officiels pour l'encadrement des épreuves, licenciés.

## **Article 22 : RESERVATION DE LA DATE**

### **A) Le club organisateur est propriétaire de sa date pour lui-même :**

S'il est en inactivité temporaire ou ne respecte pas son engagement de compétition (sauf cas de force majeure), tout en restant affilié à l'UFOLEP, il reste propriétaire de sa date pendant 2 ans, même si cette date est provisoirement attribuée à un autre club.

### **B : A la même date :**

- 1) Il ne sera pas possible d'organiser 2 épreuves régionales.
- 2) Il sera possible d'organiser 2 épreuves intimes à conditions toutefois : de respecter une distance de 50 km entre les terrains d'organisation, et qu'un club n'accepte pas plus de 120 pilotes alors que l'autre club ne les atteint pas (les contacts sont vivement recommandés).
- 3) Dans le cas où un autre organisateur décide de programmer une épreuve Régionale, l'organisateur le plus ancien à cette date bénéficie toujours de la priorité sur sa date.

## **Article 23 : L'IMPLANTATION D'UNE EPREUVE**

Dans un rayon de 15 km

- 1) Quatre semaines avant une épreuve inscrite au calendrier, interdiction d'organiser une autre épreuve.
- 2) Hors ce délai, l'organisation d'une épreuve est possible avec l'accord du club local qui peut faire valoir sa priorité pour cette organisation.

# LES LICENCES

## **Article 30 : LES LICENCES**

Il est rappelé qu'un pilote ne peut être titulaire que d'une seule licence UFOLEP.

## **Article 31 : MODALITES D'HOMOLOGATION**

La demande d'homologation de licence moto doit être conforme aux directives de l'UFOLEP et être accompagnée du montant des cotisations d'assurances.

## **Article 32 : VALIDITE DES LICENCES**

La licence UFOLEP sera obligatoire à partir du 1er Septembre. Sauf disposition spéciale fixée par la C.S.R, la licence sera donc exigée dès la première épreuve de septembre.

## **Article 33 : ASSURANCES INDIVIDUELLES**

Les licenciés en règle avec l'UFOLEP sont tous assurés en individuel et en responsabilité civile. Il n'en reste pas moins que les coureurs restent libres de contracter une assurance complémentaire.

## **Article 34 : DECLARATION D'ACCIDENT**

En cas d'accident, la déclaration doit être adressée dans les 48 heures au bureau de l'APAC du département où est licencié le pilote blessé, si n'y a pas de bureau départemental, directement au service national APAC, ou à la compagnie d'assurance souscrite par le club. L'initiative de cette déclaration appartient au club organisateur s'il s'agit d'une compétition Régionale, au club d'appartenance du pilote s'il s'agit d'un entraînement même si l'entraînement a lieu sur un terrain autre que celui du club du pilote ou lors d'une compétition autre que Flandre Artois Picardie. Dans tous les cas, le correspondant de l'association indiqué sur la déclaration de sinistre sera l'accidenté lui-même.

La déclaration de sinistre pour une personne licencié dans le Pas de Calais est à envoyer à :

Fédération des Associations Laïques du Pas de Calais  
Service APAC  
55, Rue Michelet B.P. 20736  
62031 ARRAS Cedex

La déclaration de sinistre pour une personne licencié dans le Nord est à envoyer à :

APAC Assurances  
21, Rue Saint Fargeau B.P. 313  
75989 PARIS Cedex 20

### **Article 35 : TABLEAU DES AGES**

Application des conditions d'âge des participants et de types de disciplines et de véhicules utilisés (voir article 211).

La CSR se conformera aux directives médicales mises en place dans les départements, pour la pratique des pilotes les plus âgés (voir modalités des comités départementaux déposées dans les clubs).

### **Article 36 : PRATIQUE EN ENTRAINEMENT**

Tout licencié UFOLEP peut s'entraîner sur tout terrain d'un club UFOLEP. La participation demandée par un Club à un pilote venant de l'extérieur ne pourra excéder le tarif fixé (voir article 230) pour une séance d'entraînement, à l'exception de toute autre perception.

### **Article 37 : LICENCE COMPETITION**

Les licences COMPETITION sont à présenter lors des contrôles en même temps que les licences UFOLEP habituelles. Le possesseur est alors dispensé de la présentation du CASM ou du permis de conduire. Ces licences sont délivrées par le Comité Départemental aux intéressés conformément à l'article R23, sur présentation :

- Du Certificat d'aptitude à la compétition motocycliste (CASM) ou du permis de conduire moto.
- De la licence UFOLEP en cours.
- Du passeport moto.

De même, un pilote engagé à l'année au championnat UFOLEP, devant fournir un engagement réglementaire comportant une copie de la licence, du CASM ou du permis moto, pourra se présenter aux contrôles administratifs des courses uniquement avec sa licence.

### **Article 38 : MUTATIONS**

Tout pilote désirant changer de club dans le même département devra le faire entre le 1er Juin et le 31 Août, en suivant les modalités du règlement "Mutations" établies par son Comité Départemental. Le changement de club avec changement de département n'est pas soumis à mutation.

Passé la date réglementaire du 1er Juin et le 31 Août, le pilote restera dans son ancien club.(voir article 223). Les demandes de mutation exceptionnelles, hors délai, seront traitées, au cas par cas par la C.S.R, avec accord du club quitté suivant les modalités de son Comité Départemental.

# LES EPREUVES

## **Article 40 : LES EPREUVES**

- les clubs organisateurs
- Les différents Championnats
- Les conditions d'inscription

## **Article 41 : ORGANISATEURS**

Seuls sont reconnus comme organisateurs, les clubs motocyclistes affiliés à l'UFOLEP. Ces clubs sont donc entièrement responsables vis à vis de l'UFOLEP, de l'organisation générale d'une épreuve quelconque. Le contrôle de la partie sportive de l'épreuve, c'est à dire des courses elles-mêmes, est dévolu à un Directeur de course qui peut être assisté d'un Directeur adjoint et de directeurs sportifs. La Commission Sportive Régionale doit déléguer deux personnes de son choix pour assister aux épreuves moto. Ces délégués ont accès à toutes les enceintes.

## **Article 42 : TYPES D'EPREUVES MOTO UFOLEP**

- 1 - Enduros    2 - Motocross    3 - Motocross d'endurance    4 – Trial    5 - MobCross  
6 - Epreuves 49,9    7- Randonnées    8 – Motocross Amical Nocturne    9- Quad

**Suivant les organisations proposées par les clubs affiliés, la CTR est amenée à gérer :**

- Un Championnat Départemental ou des épreuves de Motocross Pas de Calais
- Un Championnat Départemental ou des épreuves de Motocross Nord
- Un Championnat Régional ou des épreuves Flandre Artois Picardie de Motocross
- Des épreuves de motocross amical nocturne
- Un Championnat Régional ou des épreuves de Motocross d'endurance (6 heures)
- Un Championnat Régional ou des épreuves de Trial
- Un Championnat Régional ou des épreuves de 49,9 cc.
- Un Championnat Régional ou des épreuves de Mob-Cross
- Des courses dites "intimes" ne comptant pour aucun Championnat.

Pour qu'une épreuve de motocross puisse obtenir le label Régional et compter pour le classement du championnat Régional, celle-ci doit accepter, autant que faire se peut, la totalité des catégories composant le championnat Régional.

Un organisateur ne pouvant ou ne désirant pas recevoir la totalité des catégories pour diverses raisons (taille du parc pilotes, restriction de l'arrêté d'homologation, craintes de terminer trop tard) pourra demander à la C.S.R la possibilité de supprimer une partie des catégories, de son épreuve. Après accord, son épreuve de motocross obtiendra le label Régional et comptera pour le classement du championnat Régional. L'épreuve sera désignée sous le nom de « Motocross Régional UFOLEP Partiel ».

Si au cours de la saison plusieurs « Motocross Régional UFOLEP Partiel » sont organisés, dans un soucis d'équité et pour établir un roulement, la C.S.R. tirera au sort, et à tour de rôle, les catégories à supprimer.

Les organisateurs de « Motocross Régional UFOLEP Partiel » pourront accueillir, s'il le souhaite, une série « invité club » sans classement ou l'Ecole de Conduite UFOLEP, ou une série de quads.

Ces mesures ne s'appliquent pas aux épreuves IMBA. Les cas particuliers (exceptionnels) seront examinés par la CSR.

Les épreuves moto UFOLEP sont accessibles aux coureurs titulaires de la licence UFOLEP Moto dûment homologuée, du permis de conduire valable pour la cylindrée ou du Certificat d'Aptitude au Sport Motocycliste (ou de la licence compétition).

Les épreuves Moto UFOLEP doivent obligatoirement être inscrites dans un calendrier Régional et les règlements particuliers doivent être visés par le Délégué Régional ou son représentant.

### **Article 43 : LES COTISATIONS**

Les clubs organisateurs sont tenus de verser à la Commission Sportive Régionale un droit d'inscription dont le montant est fixé à l'article 230 pour chaque épreuve. Cette somme est à verser au trésorier de la Commission Sportive Régionale au moment de l'inscription de l'épreuve au calendrier. Chaque club organisateur doit reverser à la C.S.R. les sommes prévues à l'article 72 (nouvelle version).

Les fonds recueillis à l'aide des cotisations sont destinés à financer :

- La gestion de l'activité par la Commission Sportive Régionale Moto

### **Article 44 : INSCRIPTION DES EPREUVES DANS L'AGENDA UFOLEP MOTO**

#### **RAPPEL :**

Toutes les épreuves de Motocross ou de Motocross d'Endurance ou de Motocross Amical nocturne doivent être annoncées obligatoirement dans l'agenda, accompagné d'un encart publicitaire au choix et à la charge de l'organisateur. (le tarif d'emplacement est précisé en annexe). Afin d'éviter tout retard de parution de l'agenda, toute inscription d'une épreuve ne sera retenue au calendrier que si celle-ci est accompagnée du chèque de parution dans l'agenda. Ce chèque sera exigé à l'Assemblée Générale en même temps que l'inscription de l'épreuve. Son montant ne sera encaissé qu'à la parution de l'agenda. Le texte devra être fourni dans les délais impartis. Passé ce délai, la publicité sera à l'entête du club concerné.

### **Article 45 : INSCRIPTION D'UNE EPREUVE AU CALENDRIER**

Ne sont acceptées au calendrier que les épreuves proposées par les clubs reconnus par la C.S.R. et à jour de leurs cotisations. Les Clubs devront, pour pouvoir organiser, s'engager à satisfaire aux exigences de la Formation.

### **Article 46 : LES MOTOCROSS**

Un motocross UFOLEP est une course en terrain varié présentant des dénivellations, des variations de pentes, des changements de directions, etc.

## **Article 47 : DIFFERENTES EPREUVES DE MOTOCROSS**

### **Les Motocross Intimes :**

Ces manifestations peuvent être organisées avec l'agrément de la Commission Sportive Régionale. L'effectif des coureurs peut être limité :

- par manche suivant la configuration du terrain.
- au total suivant l'importance et l'expérience du club organisateur.

Les résultats n'interviennent pour aucun classement annuel.

### **Les épreuves du Championnat Régional de motocross sont réservées exclusivement aux pilotes licenciés en Nord-Pas-de-Calais Picardie, sauf dérogation accordée par la C.T.R :**

Les motocross comptant pour ces championnats permettent d'établir les classements régionaux annuels. Les organisateurs doivent accepter prioritairement les pilotes qualifiés lors des championnats départementaux, puis les autres pilotes jusqu'à concurrence de la capacité maximum d'une épreuve d'un championnat Régional (cf. article 113).

### **Les épreuves du championnat Régional motocross d'endurance :**

Un classement annuel sera effectué pour les équipages restant constants toute la saison et s'inscrivant toujours dans la même catégorie.

Seules sont admises :

- Les machines d'adultes (roues de plus de 14 pouces) et de cylindrées de plus de 90 cm<sup>3</sup>
- Les pilotes d'âge correspondant à la cylindrée des machines de 125 cm<sup>3</sup> et plus (tableau des âges en article 211).

### **Activités Moto pour les Jeunes :**

La C.S.R. estime qu'il est impératif de se préoccuper de fournir une activité valorisante aux jeunes dans le cadre de l'école de conduite UFOLEP.

### **4 Possibilités sont retenues :**

- Programmation de stages d'école de conduite UFOLEP.
- Participation des jeunes en démonstration lors des épreuves dites de mobcross.
- Démonstration programmée à l'occasion de motocross intimes ou régionaux (il y aura alors obligation pour l'organisateur de réserver 1 heure de fonctionnement pour l'activité jeune).
- Programmation de démonstrations hors publics " spécifiques jeunes " avec la possibilité d'y associer d'autres régions.

### Modalités des démonstrations :

- être inscrit et avoir participé aux stages de l'Ecole de Conduite UFOLEP Régionale.
- Pilotes âgés de 6 à 12 ans.
- Sur un circuit aménagé, en deux vagues distinctes de cylindrées et de capacité de pilotage.
- Dans une plage horaire où le service de sécurité est en place sur le circuit.
- Etre titulaire de la carte test de pilotage, délivrée lors d'une journée inscrite au calendrier.
- Etre titulaire du passeport moto
- 10 minutes par manche.
- Présence indispensable d'un animateur UFOLEP école de conduite.

### Tranches d'âges requises en « Ecole de Conduite » des diverses catégories de 2 roues moto TT :

| Tableau des âges et des cylindrées des machines |   |
|---|---|
| Ecole de Conduite                               |   |
| Ages  | Cylindrées  |
| 6/7 ans   | 50 cc   |
| 8/9 ans   | 65 cc   |
| 10/11 ans                                       | 85 cc   |
| 12/13 ans                                       | 90 cc   |
| 14/15 ans                                       | 125 cc  |
| 16/17 ans                                       | 250 cc  |
| 18 ans et +                                     | Libre   |
| MOTO CROSS                                      |   |
| 12/13 ans                                       | 90 cc   |
| 14/15 ans                                       | 125 cc  |
| 16/17 ans                                       | 250 cc  |
| 18 ans et +                                     | Libre   |
| TRIAL   |   |
| 6/7 ans   | 50 cc Ecole de conduite   |
| 8/11 ans  | 80 cc Ecole de conduite   |
| 12/15 ans                                       | 125 cc sur circuit fermé  |
| 16/17 ans                                       | 125 cc sur route ouverte si permis  |
| 18 ans et +                                     | Libre sur route ouverte si permis   |
| VITESSE   |   |
| A partir de 6 ans                               | 50 cc auto (Ecole de conduite)  |
| A partir de 10 ans                              | Cyclomoteur de série (Ecole de conduite)  |
| A partir de 14 ans                              | Moto 80 cc, moto 125 cc ou cyclomoteur amélioré   |
| ENDURO  |   |
| 6/11 ans  | Ecole de conduite (règles générales)  |
| 12/13 ans                                       | 90 cc ou 125 cc 4T en Ecole de conduite   |
| 14 ans et plus                                  | Cylindrées en fonction de conduire ou du BSR détenu   |
| ENDURANCE QUAD                                  |   |
| 16/17 ans                                       | 450 cc maxi   |
| Dès 18 ans                                      | 1000 cc maxi  |
| Tps de roulage                                  | 16/17 ans : 1 heure maxi et pose de 30 mn entre 2 relais<br>Dès 18 ans : 2 heures maxi et pose d'une heure entre 2 relais |

#### **Article 48 : TRAITEMENT DES EX-AEQUO :**

Pour départager les éventuels ex-aequo à l'issue d'un Championnat Régional, il sera tenu compte :

- 1) D'un pourcentage (nombre de points / nombre d'épreuves), étant classé devant, le pilote ayant la plus forte moyenne.
- 2) A défaut, le nombre de points de la dernière épreuve, ou des précédentes.

Ces mesures sont valables pour tous les pilotes devant être récompensés.



# DOSSIER ADMINISTRATIF DE DEMANDE D'AUTORISATION

## **Article 50 : DOSSIER ADMINISTRATIF DE DEMANDE D'AUTORISATION**

Toutes demandes afin d'autorisation de manifestation sur un terrain non utilisé comme voie publique doit être adressé au plus tard trois mois au moins, ou deux mois si la manifestation a lieu sur un circuit homologué avant le déroulement de la manifestation à la Préfecture du Département d'Organisation. Dans le même temps, le règlement particulier de l'épreuve est adressé pour visa au Délégué Régional UFOLEP ou à son représentant. Le dossier doit comporter les pièces et documents dont la liste figure à l'article suivant. Il est vivement conseillé de veiller attentivement aux délais exigés pour la présentation des demandes.

## **Article 51 : PIECES A PRODUIRE A L'APPUI D'UNE DEMANDE D'AUTORISATION PREFERECTORALE**

- 1) Demande d'autorisation, date, horaires, nature, lieu de la manifestation.
- 2) Engagement relatif au respect des règlements en vigueur, à la mise en oeuvre des moyens de secours, au paiement des frais du service d'ordre, contrôle et réparations des dégradations causées aux voies, à la production de la police et de l'attestation d'assurance.
- 3) Un exemplaire de l'autorisation du propriétaire du terrain utilisé pour la manifestation.
- 4) Cinq exemplaires du règlement de l'épreuve visé par la fédération.
- 5) Cinq plans de situation.
- 6) Cinq plans détaillés du circuit avec :
  - Les parkings réservés aux spectateurs avec superficie.
  - Le tracé du circuit avec échelle, avec identification des dispositions prises pour assurer la protection des concurrents.
  - Les moyens utilisés pour délimiter la piste.
  - Les parties réservées au public.
  - Indication du type de clôture assurant une barrière de protection du public.
  - Longueur de la piste.
  - Largeur de la piste établie à différents endroits.
  - Longueur des lignes droites.
  - Emplacements des moyens de secours et de protection contre l'incendie, extincteurs, service médical, médecin, ambulance, secouristes et éventuellement sapeurs pompiers, commissaires de courses, moyens radio etc.
- 7) Le plan de sécurité de l'épreuve fera l'objet d'une notice séparée sur laquelle seront indiqués :
  - Le nombre de commissaires de piste ou de course.
  - Le nombre d'extincteurs, capacité, nature, et emplacements sur le plan.
  - Le ou les itinéraires d'évacuation.

8) Une attestation recensant :

- Les dispositions assurant la sécurité et la protection des participants et des tiers.
- Les mesures prises par l'organisateur pour garantir la tranquillité publique pendant toute la durée de la manifestation.
- Le nombre maximal de spectateurs attendus à la manifestation.
- La liste des officiels et commissaires de piste formés et licenciés officiant lors de la manifestation.

9) L'Attestation de présence :

- Des ambulances.
- Des secouristes.
- Des sapeurs pompiers éventuellement.
- Du médecin.
- Le double de la lettre adressée à l'hôpital le plus proche et au directeur du SMUR ou SAMU.

10) Obligation de contracter une assurance pour le public conforme à la législation et dont il faut présenter l'attestation au Maire de la commune dans les 48 heures précédent la manifestation. Cette assurance peut être souscrite auprès de l'APAC, mutuelle de la ligue de l'enseignement qui assure déjà les licenciés UFOLEP.

# ORGANISATION D'UNE EPREUVE

## **Article 60 : ORGANISATION D'UNE EPREUVE**

### **L'organisateur doit :**

- Faire figurer le plan du circuit avec les zones interdites au public sur le programme de l'épreuve.
- Sinon l'afficher en grand format à l'entrée du circuit, dans un endroit accessible au public et en faire le rappel par la sonorisation.
- Transmettre le plan du circuit avec les emplacements des commissaires de piste et toutes informations utiles au Directeur de Course et au moins un des Directeurs Sportif.

## **Article 61 : LES TERRAINS (mesures de protection et de sécurité)**

Par convention, l'UFOLEP applique la Réglementation Technique de Sécurité édictée par la Fédération Française de Motocyclisme.

La piste devra être entièrement clôturée de palissades, barrières, bottes de paille, dans tous les endroits accessibles au public. Il n'est pas possible, étant donné la diversité des terrains, de préciser davantage dans ce règlement et c'est à la commission départementale de la réglementation et de la circulation d'en décider. Il est évident, par exemple, que, sur les parties en surplomb qui peuvent-elles mêmes être éloignées de la piste, la protection peut être réduite au minimum, voire même inexistante, et servira plus à contenir le public qu'à le protéger par rapport aux machines. Une barrière de retenue de toute manière doit être prévue. Par contre, en certains passages, la protection du public doit être renforcée et une double protection par barrière et balles de paille peut être nécessaire.

## **Article 62 : LES TERRAINS (normes d'Organisation)**

Aucun terrain ne peut obtenir l'agrément si la largeur minimum de la piste utilisable ne correspond pas aux normes minimales déterminées par la fédération délégataire. Ceci veut dire que cette piste doit pouvoir être utilisée par les coureurs sur toute sa largeur et par conséquent qu'un accotement doit être prévu de chaque côté au-delà duquel se trouvera le public, que les obstacles tant naturels qu'artificiels, doivent pouvoir être empruntés par des coureurs débutants sans que la sécurité de ceux-ci soit compromise.

L'UFOLEP recommande une largeur de piste en tout point du circuit de :

- 6 mètres au minimum en moto solos.
- 8 mètres au minimum pour les quads et les side-cars.

Le développement de la piste doit être : de 1200 à 3000 mètres pour un motocross Régional et minimum 800 mètres pour les autres organisations.

La ligne de départ doit avoir une largeur minimum d'un mètre par coureur plus deux mètres de battement (exemple, 10 coureurs = 12 mètres - 15 coureurs = 17 mètres, (deux mètres par side-car mais possibilité de les mettre sur deux ou trois lignes). De plus la ligne de départ doit être suivie d'une ligne droite comprise entre 80 et 120 mètres et ne pas être suivie d'une difficulté susceptible de former un bouchon (tel que rétrécissement brusque avec virage). Légalement le tracé de la piste ne doit pas permettre une vitesse moyenne supérieure à 50 km/heure et ne pas permettre de vitesse supérieure à 70 km/h.

Les sauts multiples sur une piste plane (doubles bosses, triples bosses, etc.) sont interdits. Les sauts multiples en montée ou en descente prononcées sont autorisés. Sont considérés comme doubles et triples, les sauts tels que la deuxième et/ou troisième bosse(s) est ou sont dans la zone de réception du premier saut. Dans le cas où la deuxième ou troisième bosse est ou sont dans la zone de réception du premier saut, la distance entre les bosses doit

être de 30 mètres au minimum (distance prise entre le sommet d'une bosse et le sommet de la bosse suivante), cette disposition ne s'appliquant que sur une piste plane ou en légère déclivité.

Les "whoops" sont interdits mais les vagues sont autorisées. Sont considérées comme vagues une succession de bosses d'une hauteur approximative de 0,50 mètre et espacées d'une distance approximative de 6 mètres entre chaque bosse (cette distance étant mesurée au sommet de chaque bosse) sur laquelle une moto évoluant à allure réduite gardera toujours le contact de ses deux roues avec le sol sans que le cadre ne vienne à le toucher.

Dans le cadre de la convention signée entre l'UFOLEP et la Fédération Française de Motocyclisme, l'UFOLEP s'engage à laisser libre accès aux lieux où se déroulent ces activités à des représentants dûment mandatés de la Fédération Française de Motocyclisme pour y vérifier le respect des règles techniques et de sécurité.

### **Article 63 : L'INFRASTRUCTURE**

Seront prévus par l'organisateur :

- Un poste de chronométrage.
- Un poste de pointage.
- Un poste de secours opérationnel et la présence effective d'un médecin, obligatoire sur le terrain à partir du moment où les machines sont admises sur la piste.
- Un dispositif de lutte contre l'incendie.
- Un parc fermé dont l'accès sera strictement interdit à toutes personnes autres que celles désignées ci-après : coureurs, directeurs de course, commissaires et directeurs sportifs et Membres de la C. T. R.
- Un parc réservé aux coureurs où ils pourront garer leur matériel et où ils trouveront les installations sanitaires nécessaires.
- Un poste de contrôles administratifs, avec présence d'un responsable des engagements du club organisateur.
- Un poste de contrôles techniques.

### **Sécurité dans le parc pilotes :**

Le parc pilotes est interdit au public. Cette interdiction sera annoncée par panneau à l'entrée du parc. Les déplacements des pilotes dans le parc doivent se faire à vitesse réduite (6 km/h maximum). Tout contrevenant se verra retirer 10 points. Vis à vis de sa responsabilité, l'organisateur doit aménager une entrée et sortie des pilotes de façon qu'il y ait le moins possible de traversée de pilotes dans le public. En cas d'impossibilité, l'organisateur aménagera un passage surveillé pour éviter tout accident avec le public.

### **Sécurité des participants :**

Les véhicules des participants devront être équipés d'un extincteur.

### **En cas de problème de pointage :**

Lorsque les conditions météorologiques rendent difficiles les opérations de pointage, l'organisation a la possibilité d'aménager un couloir de pointage conçu de façon telle que les pilotes doivent y défiler un par un, afin de pouvoir éventuellement crier leur numéro. Elle peut également réduire le temps de toutes les courses à 12 mn + 1 tour avec une tolérance de 15 secondes.

### **Article 64 : LE DIRECTEUR DE COURSE**

- Il est le patron de l'épreuve et il est titulaire de la carte de directeur de course validée.
- Il est le seul habilité à décider de l'arrêt d'une course.
- Il s'assure de la présence de tout le personnel nécessaire à l'organisation (la Commission ne saurait se substituer à ce personnel).

- Il supervise l'organisation sportive, veille à ce que chacun accomplisse sa mission, s'enquiert auprès des commissaires de piste du déroulement de l'épreuve et des entraînements.
- Il doit garder à l'esprit que la sécurité prime sur tout autre intérêt.
- Il évitera de trancher tout litige concernant des problèmes sportifs : se référer aux articles "réclamations" article 100 à 105.

Si le directeur de course est amené à prendre une décision importante, la C.S.R. lui recommande de s'entourer de l'avis des directeurs sportifs, notamment dans les cas de fautes de jeux. De la même façon, les directeurs sportifs ont mission de renseigner le directeur de course sur les dérives éventuelles rencontrées sur le terrain.

**NOTA 1 :** le Directeur de course n'est pas systématiquement le Président du Club organisateur, le cumul des fonctions est souvent incompatible.

**NOTA 2 :** Les directeurs de course doivent effectuer un recyclage tous les trois ans.

### **Article 65 : LES COMMISSAIRES**

**Ils doivent :**

- Signaler la voie libre pour la course suivante.
- Protéger le(s) pilote(s) à l'arrêt.
- Se protéger.
- Faire ralentir les autres pilotes et les orienter vers la partie disponible de la piste en cas de chute.
- Faciliter l'accès des secours et protéger les blessés.

### **Article 66 : DES DRAPEAUX**

- Les coureurs devront obéir strictement aux drapeaux qui leur seront présentés :
  - Rouge : arrêt absolu et immédiat.
  - Jaune immobile : attention danger, ralentir. Défense de dépasser.
  - Jaune agité en huit : danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser.
  - Vert : voie libre.
  - Bleu : signal de dépassement tenir sa ligne.
  - Noir accompagné d'un numéro : arrêt pour le motocycliste porteur de ce numéro.
  - Blanc : attention ambulance ou service de secours sur le circuit.
  - Damiers noirs et blancs : signal de fin de course.
- Drapeau blanc avec croix rouge de St André (motocross) : Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser et le pilote n'est pas autorisé à sauter, les roues de la moto doivent rester en contact avec le sol.

**NOTA 1 :** Il est rappelé que le pilote qui procédera à une manœuvre dangereuse en présence d'un drapeau jaune sera considéré comme un pilote dangereux et ayant commis une faute de jeux.

**NOTA 2 :** Les commissaires de course doivent effectuer un recyclage tous les cinq ans.

## **Article 67 : LE DIRECTEUR SPORTIF**

Il est désigné par la C.S.R. pour observer les conditions dans lesquelles se déroule l'épreuve.

C'est un témoin privilégié pour tous les cas où la commission disciplinaire de première instance devrait être saisie.

Il peut saisir les commissions disciplinaires de la C.S.R ou de première instance en cas d'irrégularité constatée dans le déroulement d'une épreuve, dans ce cas il est dispensé du versement de la caution.

Sa présence revêt un caractère indispensable. En cas d'absence il se fait remplacer par un autre membre de la C.S.R. et il en avise le directeur de course.

Les directeurs sportifs et le directeur de course sont tenus de se concerter pour l'établissement du rapport d'épreuve.

### **Visite du terrain :**

- Le directeur sportif visite le terrain en présence d'un responsable du club.
- Il s'assure que le tracé du circuit correspond aux normes du règlement UFOLEP. Ses observations ont valeur de prescriptions absolues.
- En cas de désaccord profond ou de litige, il sera fait appel auprès du Président de la C.S.R. qui statuera.

### **Pendant l'épreuve :**

- Le Directeur sportif est l'interlocuteur privilégié du Directeur de Course pour les problèmes sportifs nécessitant une intervention immédiate.
- Il veille à la régularité des courses.
- A chaque départ de course un directeur sportif devra se situer sur la grille de départ afin de suppléer au responsable de la grille.

## **Article 68 : LES PILOTES**

### **Les contrôles :**

Ne doivent être admis au départ que les coureurs ayant régulièrement signé leur engagement dans les délais prévus. Ils doivent se présenter en personne, lors des opérations de vérifications avec :

- Leur licence pour l'année en cours.
- Le permis valable pour la cylindrée ou le Certificat d'aptitude ou la Licence compétition.
- Le Passeport moto.

Les organisateurs sont tenus de prévoir 15 minutes de battement entre la fin des contrôles administratifs et le début des entraînements pour transmission des documents en pré-grille.

Un pilote engagé à l'année au championnat UFOLEP, devant fournir un engagement réglementaire comportant une copie de la licence, du CASM ou du permis moto, pourra se présenter aux contrôles administratifs des courses uniquement avec sa licence et son passeport moto.

Les opérations de contrôle porteront également sur l'âge des engagés, celui-ci devra être conforme à l'article 211. L'âge requis pour la catégorie Prestige correspondra aux critères de qualifications au Super trophée de France de Motocross UFOLEP, soit 40 ans à la date de la première épreuve de motocross régional de l'année en cours.

En fonction du nombre d'engagements reçus en début d'année, la C.S.R. pourra abaisser l'âge d'accession à la catégorie Prestige. Néanmoins, les critères du STF resteront en vigueur.

Les changements de catégorie en cours de saison sont en principe interdits ; toutefois, les cas particuliers seront étudiés par la C.S.R. qui statuera sans appel.

Les jeunes seront admis dans la catégorie 85 cm<sup>3</sup> à condition qu'ils aient 12 ans révolus et satisfait au test légal de conduite.

### **Equipement :**

- Les coureurs devront porter des bottes, un pantalon en tissu renforcé et devront avoir le torse et les bras entièrement couverts.

- Un casque en bon état d'un modèle agréé ECE 2205 (il est vivement recommandé aux coureurs de s'assurer de toutes les garanties possibles dans l'achat de leurs casques).
- Une protection pectorale à la norme CEN 1421 est recommandée.
- Une protection dorsale à la norme CEN 1621-1 ou CEN 1621-2 est recommandée.
- Tour de cou obligatoire pour les moins de 14 ans.

**Attention :** le port du casque avec récepteur incorporé est interdit. Les caméras sur le casque sont interdites. Tout contrevenant sera condamnable au titre de pilotage dangereux.

### **Prise en charge médicale :**

En s'engageant, tout pilote déclare qu'il suivra les prescriptions du médecin de l'épreuve. En refusant de se laisser soigner ou refusant de suivre les prescriptions du médecin de l'épreuve, il sera interdit de course, le jour même, pour faute de jeux et pour le reste de la saison sur décision de la Commission disciplinaire de première instance.

### **Article 69 : LES ESSAIS**

Le circuit doit être accessible pendant une période minimum de 10 minutes pour permettre l'entraînement des coureurs et les essais des machines. Chaque pilote devra obligatoirement participer à sa séance d'entraînement programmée par l'organisateur, avant de courir ses deux manches. En cas de retard dans l'organisation cette consigne reste applicable. Les cas de force majeure devront être signalés, par avance, à la direction de course.

Le fait de participer à plusieurs entraînements sans autorisation sera considéré comme une faute de jeux. A signaler qu'il est rigoureusement interdit de faire participer ensemble les 2 roues et les 4 roues dans les essais comme en course.

Pour ces deux cas, la sanction sera un retrait de 10 points sur le classement en fin de journée.

Sauf cas de force majeure, les organisateurs devront alterner, d'une épreuve à l'autre, les premiers entraînements entre MX2 et Open.

# LES COURSES

## **Article 70 - LES COURSES**

### **Les départs :**

Le nombre maximum de pilotes participant à chaque manche de motocross ne pourra pas dépasser 40. Les départs seront donnés (si possible) sur une seule ligne, machines arrêtées, moteur en marche (exception pour un motocross d'endurance). En cas d'impossibilité d'utilisation de la grille en cours d'épreuve, les départs seront donnés à l'aide du panneau 15 secondes. Dans ce cas la procédure devra être rappelée aux participants. Les conducteurs ayant leurs mains sur les poignées du guidon. Les départs sont obligatoirement donnés à l'aide d'une grille de départ.(sauf endurance). L'appel des coureurs à la grille de départ se fait suivant leur classement général provisoire pour la première manche et suivant le classement de la première manche pour la deuxième manche. L'appel à la grille de la 1ère épreuve du championnat se fait par tirage au sort sous la responsabilité d'un membre de la C.S.R. Un pilote qui accède à la grille de départ ou qui ne peut accéder à la grille de départ en invoquant une défaillance mécanique, dispose de 3 minutes pour remédier à cet incident. Passé ce délai la procédure de départ commence. Lorsque le départ est programmé (tous les pilotes sont à la grille, le panneau 15/5 secondes est levé), la procédure ne peut plus être interrompue.

### **La durée :**

Les courses se déroulent généralement durant 15 Minutes + 1 tour, avec une tolérance de plus ou moins 15 secondes. Si une course doit être arrêtée dans les dix minutes, le départ devra être redonné et les pilotes seront appelés sur la ligne de départ dans l'ordre du classement provisoire de la course interrompue. En cas d'arrêt, après la dixième minute, le classement de la manche écourtée sera officialisé.

Sauf exception stipulée au règlement particulier de l'épreuve, et acceptée par la Commission Sportive, l'arrêt de chaque course sera prononcé dès que le coureur de tête aura accompli le parcours fixé et franchi la ligne d'arrivée.

**NOTA :** La possibilité de réduction du temps de course est également applicable en cas de difficultés d'organisation et toujours en coordination avec les directeurs sportifs. Tout pilote n'ayant pas la numérotation réglementaire ne prendra pas le départ.

Le pilote portera un dossard ou flochage sur le maillot reproduisant, le plus lisiblement et le plus grand possible, son numéro de course dans le dos (taille minimum des chiffres 22 cm, voir cahier des charges en annexe). Le pilote qui ne possédera pas cet équipement ne prendra pas le départ.

### **Le sens :**

Il est rappelé qu'il est formellement interdit de circuler sur le parcours en sens inverse d'une course sous peine de mise hors course et de demande de disqualification à la Commission Sportive (exception faite pour la reprise d'élan).

**Rappel :** Le décompte des 15 secondes ne peut se faire qu'après le passage du préposé à la grille devant les participants.



## **Article 71 : LES CLASSEMENTS**

Les répartitions en séries et les classements seront traités informatiquement par le responsable des classements ou son suppléant.

## **Article : 72 REMISE DES RECOMPENSES**

A l'exception des épreuves intimes et interrégionales, la remise des récompenses à l'issue d'une épreuve est supprimée à l'exception d'une remise symbolique qui devra être faite aux trois premiers de chaque catégorie (voir Art 119 Récompenses lors des épreuves). Concernant l'E.C.U., le principe d'un souvenir identique pour tous les participants est conservé.

### **Modalités de fonctionnement :**

L'organisateur verse à la C.S. R. une partie des engagements au coup par coup, soit 11,00 euros par inscription.

### **Cas particulier :**

Pour toutes autres épreuves que celles comptant pour le championnat Régional (intimes, interrégionales, endurance, ..., sauf mobcross), l'organisateur verse à la C.S.R. 3,00 euros par pilote payant un engagement.

### **Remise des récompenses en fin d'année :**

Les sommes correspondant aux engagements perçues par la C.S.R, moins les versements aux clubs organisateurs et les frais de fonctionnement de l'activité, seront utilisées pour une remise de récompenses unique basée sur le classement annuel et conformément aux dispositions de l'article 119.

### **Important :**

Pour préserver les intérêts des pilotes, la C.S.R. se réserve le droit de recourir à l'article 74 ancienne version si le nombre d'organisation est insuffisant pour une remise de récompenses substantielles en fin de saison. Cette décision devra être prise avant le début de la saison.

## **Article 73 : DROIT D'ENTREE**

Le droit d'entrée gratuite est subordonné à la présentation d'une carte fournie par la C.S.R. (Les conditions d'attribution et la validité sont précisées en annexe).

**NOTA :** Les cartes de la Commission Nationale Sportive Moto UFOLEP, de la C.S.R., de Directeur Sportif et de Commissaire de Course Moto UFOLEP donnent droit à l'entrée gratuite à toutes les Epreuves inscrites au calendrier UFOLEP. Ces cartes sont valables si elles portent la validation de la saison en cours.

### **Pour lutter contre l'absentéisme :**

Le club est autorisé à ventiler des billets d'entrée pour pilote et pour accompagnateur. Le club peut refuser l'entrée gratuite au porteur du billet pilote lorsque les entraînements sont terminés. Le billet accompagnateur reste valable toute la journée. Les cas qui relèvent de la force majeure devront être réglés directement entre l'organisateur et le pilote dans le plus pur esprit sportif.

## **Article 74 : REMISE DES RECOMPENSES (ancienne version)**

**Attribution :** L'attribution des récompenses aux différentes places dans les différentes catégories sera obligatoirement affichée sur le terrain avant l'épreuve. Les récompenses devront être conformes au type de l'épreuve.

**Montant global :** Pour un motocross, le montant global de la remise des récompenses devra atteindre au minimum le montant des engagements et au maximum le double de cette somme, sans compter les récompenses remises par les sponsors.

**Nota :** Par montant des engagements, il faut entendre, la somme fixée à l'article 230 multiplié par le nombre d'inscrits.

**Modalités :** La remise des récompenses doit commencer dans l'heure qui suit la dernière course. Si le pilote est absent lors de la remise des récompenses, l'organisateur peut se réserver celles-ci. Si un pilote se fait représenter à la remise des récompenses, un pouvoir peut dans ce cas être exigé, mais l'organisateur doit l'annoncer à l'avance (affichage).

# ENGAGEMENT DES PILOTES

## **Article 80 : ENGAGEMENT DES PILOTES**

Les pilotes devront manifester le plus strict esprit amateur et se déclarer être en règle avec la législation sur la conduite des véhicules terrestres à moteur thermique. Les pilotes devront être titulaires que d'une seule licence UFOLEP régulièrement homologuée par l'intermédiaire d'un Club Moto reconnu par la C.S.R.

## **Article 81 : ENGAGEMENTS AUX EPREUVES**

Les engagements annuels pour au moins une épreuve du Critérium Régional de motocross, doivent être adressés à la responsable des engagements, **Madame Renée CROQUELOIS, 24 Rue des jonquilles 62360 CONDETTE, six semaines avant** la date de la première épreuve, le cachet de la poste faisant foi.

### **L'engagement comprend :**

- La feuille d'engagement officielle (tout engagement non conforme sera refusé).
- Une photocopie de la licence de la saison en cours.
- Une photocopie du CASM ou du permis de conduire moto.
- Une enveloppe kraft demi format timbrée pour 100 grs, avec l'adresse du participant.
- Plusieurs chèques du montant des droits d'engagement aux épreuves choisies (article 230).

## **Article 82 : ENGAGEMENTS AU COUP PAR COUP.**

Pour les pilotes ne s'étant pas engagés annuellement, ou ne correspondant pas aux critères de l'article 81 et également pour les pilotes débutants ne connaissant pas le mode de fonctionnement des engagements, le principe des engagements au coup par coup à chaque épreuve est applicable.

Néanmoins les organisateurs seront en droit de refuser ces types d'engagement, même envoyés dans les délais, suivant leur capacité d'accueil et les prévisions faites au dépouillement des engagements annuels de début de saison.

### **Procédure :**

Les engagements au coup par coup doivent être adressés au club organisateur au plus tard 20 jours avant la date de l'épreuve cachet de la poste faisant foi.

### **L'engagement comprend :**

- La feuille d'engagement, au coup par coup, officielle (tout engagement non conforme sera refusé).
- Une enveloppe à l'adresse du pilote affranchie en vitesse rapide.
- Un chèque du montant du droit d'engagement (article 230).

En cas d'inscription hors délais, le retardataire devra s'acquitter, du paiement à l'organisateur, d'une pénalité en compensation du dérangement occasionné. Le montant de cette pénalité est précisé à l'article 230 et doit être joint à l'engagement. Dans ce cas, l'organisateur n'est plus tenu d'accepter les inscriptions. Toutefois, s'il le fait pour compléter une catégorie, il devra accepter tous les retardataires qui s'inscriraient dans cette catégorie jusqu'à ce que le quota soit atteint. Les engagements sur le terrain le jour de l'épreuve sont rigoureusement interdits. Une amende de 153 euros sera appliquée à l'organisateur contrevenant.

En cas de surnombre d'inscriptions postées avant le 20ème jour, priorité sera donnée aux pilotes figurant dans le dernier classement général connu.

### **Article 83 : CONFIRMATION D'ENGAGEMENT**

L'engagement donne droit à l'entrée gratuite pour le pilote et un accompagnateur (l'organisateur se réserve le droit de différencier l'invitation pilote et l'invitation accompagnateur, l'invitation pilote pouvant être refoulée si les essais de l'épreuve sont terminés, hormis le cas de force majeure). Il est recommandé aux organisateurs d'appliquer cette disposition dans un esprit sportif. Avant la course l'organisateur adresse aux engagés leur numéro de course, les renseignements complémentaires (horaires, règlement particulier), l'obligation de dossard, la réglementation sur les couleurs de plaques et les entrées gratuites.

#### **Remboursement :**

Seule la non participation, à plus de deux épreuves, pour blessure ou raison médicale donnera lieu au remboursement des engagements par la C.S.R, à condition de prévenir de son absence, au plus tard le vendredi avant l'épreuve le club organisateur (courrier E mail téléphone), puis de confirmer par écrit, à la responsable des engagements à l'année, **madame Renée CROQUELOIS, 24 rue des jonquilles 62360 CONDETTE**, de l'abandon et d'envoyer avant ou au plus tard 8 jours après l'épreuve les justificatifs suivants :

- un certificat médical attestant de la blessure ou de l'incapacité de pratiquer.
- les formulaires d'entrées gratuites des épreuves.

Après vérification des documents fournis, la CSR procédera au remboursement de toutes les épreuves restantes du championnat. Le pilote souhaitant reprendre le championnat devra s'engager par la méthode au « coup par coup ».

Les pilotes inscrits à l'année et ne s'excusant pas deux fois de leur non participation à une épreuve inscrite au calendrier régional U.F.O.L.E.P. seront rayés des listes. Il leur restera la possibilité de s'inscrire au coup par coup. De même, les pilotes coutumiers d'absentéisme non excusé les années précédentes, ne pourront prétendre à un engagement à l'année. Leurs inscriptions à l'année leur seront retournées.

# LES MACHINES

## Article 90 : LES MACHINES

Les machines doivent être conformes aux prescriptions du règlement. Il est interdit de les faire participer à un défilé quelconque en dehors du terrain sur lequel se dispute la course. Le transport d'une tierce personne est formellement interdit.

Les sides cars ne sont admis que sur les pistes spécialement homologuées, l'emploi du compresseur est interdit.

Les machines doivent être munies des carters nécessaires à assurer la sécurité des participants, les garde boue devront être bordés, les poignées ou manettes devront être boulées, les repose pieds ne devront pas présenter d'aspérités dangereuses, la tige de frein de la roue ne devra pas dépasser de plus de 20 mm l'écrou de réglage et devra comporter à son extrémité une boule de protection, le ou les tuyaux d'échappement devront être conformes au modèle préconisé par le constructeur et être dirigés vers l'arrière, d'une manière générale, toute matière à bord coupant devra être bordée lorsqu'elle sera susceptible de présenter un danger quelconque.

Toutes les machines doivent être équipées d'un coupe-circuit fonctionnel.

Tout changement de machine est interdit après vérification, sauf autorisation du Directeur de Course.

Le carburant réglementaire doit être conforme aux normes des carburants vendus dans le commerce pour l'année en cours (un prélèvement pourra toujours être effectué au parc fermé, sous contrôle du Directeur de Course).

Les réparations sommaires pourront être effectuées au parc fermé ou sur la ligne de départ, sous contrôle du responsable de grille et avec l'accord du Directeur de Course dans un temps limité à 3 minutes maximum.

Le Directeur de Course peut interdire le départ ou faire arrêter tout conducteur ou motocycliste qui pourrait être une cause de danger.

## Article 91 : PROTECTION ET ENVIRONNEMENT :

toutes les opérations de mécanique, vidanges et autres, s'effectueront avec un tapis de sol sous la moto. Toutes les huiles et hydrocarbures devront être récupérés dans des récipients réservés à cet effet, qui devront être acheminés, par les pilotes, dans des centres de recyclage.

Dans un soucis de protection de l'environnement, la CSR préconise l'emploi des système de renouvellement des lunettes de type « roll off » ( qui se changent et s'évacuent en fin de course), plutôt que « tear off » (qui se jettent sur le circuit durant la course).

l'ensemble des déchets ménagers devront être collectés dans des sacs plastique et évacués dans des poubelles ou containers, s'il sont mis à disposition sur le terrain, ou obligatoirement remontés par le pilote pour évacuation à la maison. Les participants devront rendre le parc coureur propre comme ils l'auront trouvé à leur arrivée.

**Contrôle de Bruit :** A titre préventif, des contrôles de niveau sonore seront effectués. La limite autorisée est de **114 db** au régime moteur à fond durant 1 seconde appareil placé à 2 mètres du pot d'échappement.

En cas de litiges la mesure se fera à 45 cm du pot d'échappement suivant le tableau ci dessous avec une limite autorisée de **96 db** :

| <b>Moto 2 Temps</b> | <b>Régime Moteur</b> | <b>Moto 4 Temps</b> | <b>Régime Moteur</b> |
|---------------------|----------------------|---------------------|----------------------|
| 66 à 90 cc          | 8000 t/mn            |                     |                      |
| 100 à 125 cc        | 7000 t/mm            | 175 à 250 cc        | 6400 t/mn            |
| 175 à 250 cc        | 5000 t/mn            | 290 à 450 cc        | 6000 t/mn            |
| 350 à 500 cc        | 4500 t/mn            | 475 à 650 cc        | 4800 t/mn            |

Les possesseurs de machines trop bruyantes seront invités à remédier au problème pour les épreuves suivantes et seront soumis à un nouveau contrôle de conformité. En cas de non respect des normes du niveau sonore, le pilote se fera interdire le départ jusqu'à la mise en conformité.

La CSR préconise : Horaires des contrôles techniques, le Samedi de 15h00 à 18h30 et le dimanche de 7 h 00 jusqu'avant la fin des entraînements. Le pilotes devra se présenter aux contrôles techniques avant sa séance d'entraînement. Un accès prioritaire sera mis en place pour les pilotes participant aux premiers entraînements de la journée. Le pilote doit présenter systématiquement son Pass' sport correctement renseigné.

### **Article 92 : REGLEMENT DES PLAQUES ET NUMEROS**

Les machines porteront des plaques et numéros d'un modèle conforme (précisé à l'article 222).

### **Article 93 : CATEGORIES**

Les machines seront classées dans les différentes catégories d'après leur cylindrée et conformément à la réglementation en vigueur selon le type d'épreuve.

### **Article 94 : PARTICULARITES D'UN MOTOCROSS D'ENDURANCE**

Lorsque dans un équipage les machines diffèrent de catégorie et de cylindrée, l'équipage sera classé dans la cylindrée et dans la catégorie la plus puissante (ex : une 125 cross et une 250 enduro seront classées dans la catégorie 250 cross).

### **Article 95 : SECURITE DES QUADS**

Les Quads doivent comporter obligatoirement un filet ou un grillage de protection en repose-pied, un coupe circuit et des plaques réglementaires.

# SANCTIONS

## **Article 100 : IRREGULARITES**

Les hommes chargés de faire appliquer les textes à l'UFOLEP, ne sont pas des gendarmes. C'est certainement la partie la plus ingrate de leurs attributions. C'est sans laxisme et sans faiblesse que les Commissions disciplinaires compétentes écarteront des circuits les hommes dangereux et antisportifs.

Toute conduite contraire à l'amateurisme, le non-respect des drapeaux, des consignes de sécurité, et des textes réglementaires, tout geste agressif envers un autre coureur, un commissaire, un spectateur pourra être sanctionné immédiatement, par le jury de l'épreuve, comme une faute de jeux. A posteriori, suivant la gravité de la faute, la Commission Disciplinaire compétente pourra prononcer la suspension pour une durée déterminée. L'information de la sanction pourra être communiquée aux autres fédérations.

**Nota :** Le jury d'une épreuve de motocross U.F.O.L.E.P. se compose du directeur de course, des deux directeurs sportifs et de l'organisateur s'il n'est pas le directeur de course (la voix du directeur de course est prépondérante).

Il est rappelé qu'un pilote qui est victime d'une sortie de piste ne peut reprendre celle-ci qu'à l'endroit où il l'a quittée. En cas d'impossibilité, cette manoeuvre ne peut en aucune façon le favoriser. La sanction maximale encourue sera la disqualification de la manche courue.

**RAPPEL :** Tout pilote est responsable de ses accompagnateurs, supporters ou amis, sur le circuit, ses abords, avant, pendant et après la course.

## **Article 101 : RECLAMATIONS**

En cas d'incidents ou de troubles avant, pendant et après une activité UFOLEP (compétition, challenge, coupe, stage, réunion, etc...), la victime d'un geste antisportif peut recourir à la Commission Disciplinaire selon la procédure suivante :

1) Déposer réclamation verbalement auprès du directeur de course ou/et des directeurs sportifs, qui établiront un procès verbal de réclamation (en recueillant autant que possible les dires des témoins, ainsi que la personne incriminée).

2) Confirmer cette réclamation par écrit dans les 48 heures au Président de la Commission Sportive Régionale moto, en joignant un chèque (voir article 230) du montant indiqué qui sera restitué si la réclamation s'avère justifiée. La C.S.R. prendra les dispositions nécessaires suivant la gravité de la réclamation à traiter.

Pour toute réclamation concernant la cylindrée, il sera demandé par le directeur de course, un chèque de caution (voir article 230) à l'accusateur et à l'accusé. Si l'accusé est accusé à tort, il récupère son chèque et celui de l'accusateur. Si l'accusateur a raison, il récupère son chèque. Celui de l'accusé est versé à la C.S.R. Les opérations de démontage du moteur pour vérification interviendront à l'issue des courses.

## **Article 102 : BAREME DES SANCTIONS(\*)**

(\*) Pour fautes commises par des licenciés lors d'activités programmées aux différents niveaux des instances UFOLEP (compétitions, challenges, manifestations, réunions, stages) et par les dirigeants et les associations affiliées ayant eu un comportement délictueux.

Les sanctions disciplinaires applicables aux groupements sportifs affiliés à la fédération, aux membres licenciés de ces groupements, aux membres licenciés de la fédération sont :

- l'avertissement
- le blâme
- les pénalités sportives : déclassement, retrait temporaire de la licence, suspension de terrain, etc...
- les pénalités pécuniaires
- la suspension
- la radiation

Ces peines n'excluent pas la réparation des préjudices et peuvent être augmentées en cas de récidive.

### **1) SANCTIONS REGIE par la COMMISSION de DISCIPLINE de la C.S.R. MOTO**

**SANCTIONS** : Allant de l'élimination de la rencontre, du stage etc... à 4 semaines de suspension, assorties, en plus des amendes prévues chaque saison dans le règlement et/ou les travaux d'intérêt fédéral.

#### **FAUTES COMMISES :**

- a) Faute volontaire technique entraînant l'avertissement avant l'exclusion.
- b) Joueur quittant l'activité ou l'aire de jeu délibérément sans en avoir reçu l'ordre.
- c) Equipe abandonnant l'activité ou le jeu avant la fin de la rencontre.
- d) Refus du responsable ou capitaine de signer la feuille de match.
- e) Faute disqualifiante entraînant pour la rencontre l'exclusion définitive.

**REMARQUE** : Ces peines peuvent être doublées en cas de récidive dans les 6 mois suivant la notification.



## SANCTIONS GROUPE 1

**SANCTIONS :** Allant de 1 à 3 mois de suspension, assorties, en plus des amendes prévues chaque saison dans le règlement et/ou les travaux d'intérêt fédéral.

**FAUTES COMMISES :** Traitées par la Commission Disciplinaire de Première Instance du Comité Régional UFOLEP Flandres – Artois.

- a) Organiser ou participer à une compétition hors UFOLEP sans autorisation, lorsqu'on est chargé de l'organisation ou lorsqu'on est qualifié pour une compétition UFOLEP.
- b) Attitude antisportive renouvelée après un avertissement.
- c) Agression verbale, injures à juge, arbitre, commissaires, cadres techniques, représentant désigné d'une instance UFOLEP.
- d) Gestes déplacés ou équivoques lors d'une activité vers juges, arbitres, public, etc...
- e) Récidive d'une faute technique ayant été sanctionnée par la commission technique intéressée ou le responsable.

**REMARQUE :** Ces peines peuvent être doublées en cas de récidive dans les 6 mois.

### 2) FAUTES TRAITÉES AU NIVEAU des COMMISSIONS DISCIPLINAIRES REGLEMENTAIRES

## SANCTIONS GROUPE 2

**SANCTIONS :** Allant de 3 mois à 2 ans de suspension, assorties, en plus des amendes prévues chaque saison dans le règlement.

- a) Fraude du licencié (âge, identité, homologation, mutation, classement, etc...).
- b) Geste volontairement dangereux lors d'une activité sur juge, arbitre, commissaire, cadre technique, etc...).
- c) Récidive d'une faute du groupe 1.

**REMARQUE :** Ces peines peuvent être doublées en cas de récidive dans les 6 mois.

## SANCTIONS GROUPE 3

**SANCTIONS :** Allant de plus de 2 ans à 5 ans 1 de suspension, sans préjuger des amendes, des constats et peines pouvant être encourus à la suite d'un dépôt de plainte.

**FAUTES COMMISES :**

- a) Fraude du dirigeant (licence, falsification, homologation, mutation, sur classement, etc...).
- b) Vandalisme lors des déplacements, dans et hors des locaux sportifs et d'hébergement, etc...
- c) Coups à spectateurs, organisateurs, administrateurs, etc...
- d) Récidive d'une faute du groupe 2.

**REMARQUE :** La récidive peut entraîner une radiation définitive du fautif.

## SANCTIONS GROUPE 4

**SANCTIONS :** Allant de plus de 5 ans de suspension à la radiation à vie, sans préjuger des poursuites et peines légales encourues.

### **FAUTES COMMISES :**

- a) Coups et blessures sur joueurs, juges, arbitres, commissaires, etc...
- b) Prévarication.
- c) Vol.
- d) Organisation de paris ou de jeux d'argent illégaux.
- e) Récidive d'une faute du groupe 3.

### **REMARQUES GENERALES**

- Possibilité de sursis des sanctions CSR et groupe 1
- Les sanctions relatives au dopage sont prévues dans le règlement fédéral de lutte contre le dopage annexé au règlement intérieur.
- L'UFOLEP peut être amenée à demander l'extension de la sanction à la Fédération Délégitaire ayant signé une convention ou un protocole d'accord.

### **Article 103 : POUR LES ORGANISATEURS**

C'est le Directeur de course ou le club lui-même ou les deux qui subissent la sanction.

Les amendes sont versées à la Commission Sportive Régionale (tarif à l'article 230).

### **Article 104 : POUR LES PILOTES**

En accord avec la Fédération Française de Motocyclisme, les sanctions prononcées en U.F.O.L.E.P., sont applicables en F.F.M. et vice et versa.

**Nota :** le 3ème avertissement simple, sera considéré comme une faute de jeux et entraînera ipso facto la suppression d'un dimanche de course comptant pour le championnat Régional.

### **Article 105 : FAUTES TECHNIQUES A EFFET IMMEDIAT**

| <b>FAUTE COMMISE</b>                               | <b>PENALITE</b>                              |
|--|--|
| Vitesse excessive dans le parc pilote              | Moins 10 points                              |
| Non conformité des plaques numéros                 | Avertissement verbal                         |
| récidive   | Suspension de l'épreuve                      |
| Participation à plusieurs entraînements            | Moins 10 points                              |
| Présence d'une Moto en zone spectateur             | Moins 10 points                              |
| Participation dans une autre séance d'entraînement | Moins 10 points                              |
| Changement de série non autorisé                   | Déclassement dans la manche                  |
| Usurpation d'identité                              | Déclassement des 2 protagonistes             |
| Machine non conforme                               | Retrait de l'épreuve jusqu'à mise à la norme |
| Modification du véhicule après contrôle technique  | Moins 10 points à retrait de l'épreuve       |
| Tenue vestimentaire non conforme                   | Retrait de l'épreuve jusqu'à mise à la norme |
| Non respect du drapeau jaune                       | De moins 10 points à exclusion de l'épreuve  |
| Fraude lors des contrôles techniques               | De moins 10 points à exclusion de l'épreuve  |

# ORGANISATION DU CHAMPIONNAT DE MOTOCROSS

## **Article 110 : ORGANISATION DU CHAMPIONNAT DE MOTOCROSS**

Le championnat de motocross comprend :

- 1 Catégorie Open.
- 1 Catégorie MX2 .
- 1 Catégorie Prestige.
- 1 Catégorie 85 cc.

## **Article 111 : DESCRIPTION**

Les catégories MX2 et Open sont composées d'après les cylindrées pour les pilotes s'inscrivant à la majorité des courses du championnat régional. La catégorie MX2 concerne : En machines deux temps les cylindrées de 100 à 125 cc et en machines quatre temps, les cylindrées de 175 à 250 cc. La catégorie Open concerne : En machines deux temps les cylindrées de plus de 125 cc à 500 cc et en machines quatre temps, les cylindrées de 250 cc à 650 cc.

La catégorie PRESTIGE est réservée aux pilotes âgés de 40 ans à la date de la première épreuve de motocross régional de l'année en cours, qui visent la qualification pour le STF, ainsi qu'aux féminines qui le souhaitent sans critère d'âge. Sont considérés comme vétérans les personnes âgées de 50 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année. En fonction du nombre d'engagements reçus en début d'année, la C.T.R. pourra modifier l'âge d'accession à la catégorie Prestige. Néanmoins, les critères de qualifications au STF resteront en vigueur. De même, si la catégorie Prestige est incomplète (80 participants) les motos dites « vintage » sans critère d'âge des pilotes, pourront intégrer le championnat régional. Les concurrents « vintage » ne pourront pas prétendre à la qualification au Super Trophée de France. La catégorie « vintage » concerne les machines équipées de freins à tambour.

La catégorie 85 cm<sup>3</sup> est composée des pilotes dont l'âge est conforme à la réglementation et pour les machines de cette cylindrée (n'excédant pas 90 cm<sup>3</sup>).

## **Article 112 : FONCTIONNEMENT**

Avant la saison sportive, on procède à la répartition des pilotes pour les catégories MX2, Open, Prestige et 85 cm<sup>3</sup>.

Durant toute l'année, les pilotes courent dans les mêmes catégories. (sauf cas de force majeure après accord de la CSR). Avant la saison suivante, on procède à nouveau aux mouvements entre catégories.

## **Article 113 : COMPOSITION DES CATEGORIES**

Le nombre maximum de participants ne pourra dépasser 40 par série. Le nombre de finalistes sera de 40.

La capacité maximum d'une épreuve est fixée à :

- 3 séries en MX2 dénommées A, B, et C.
- 2 séries en Open dénommées A, et B.
- 2 séries en Prestige.
- 1 série en 85 cc.

## **Article 114 : ORGANISATION D'UNE EPREUVE**

### **Fonctionnement du Championnat Régional**

- Open et MX2 : 2 et 3 séries, 2 manches qualificatives pour les séries A et B, des points à chaque manche, plus une finale correspondant à la catégorie de cylindrée, avec attribution des points suivant le barème à l'article 115 (en MX2 : 40 finalistes, les 19 premiers des séries A et B et les deux premiers de la série C, au total des deux manches (si 2 séries MX2 20 qualifiés par séries). En Open : 40 finalistes, les 20 premiers des séries A et B, au total des deux manches). Il n'y aura pas de repêchage possible. Classement de la journée au total des deux manches et de la finale. C'est ce classement qui sera pris en compte pour le classement annuel.
- **PRESTIGE** : 2 séries, 2 manches, deux fois des points, classement de la journée au total des deux manches. C'est ce classement qui sera pris en compte pour la remise des récompenses et le classement annuel.
- **85 cm<sup>3</sup>** : 1 série, deux manches de 12 mn + 1 tour, deux fois des points, classement de la journée au total des deux manches. C'est ce classement qui sera pris en compte pour la remise des récompenses de la journée et le classement annuel. Le classement annuel ne prendra en compte que les pilotes classés.

**Note :** Le classement annuel ne prendra en compte que les pilotes classés. Pour être classé, tout pilote devra avoir pris le départ, et avoir été pointé au moins une fois.

### **Répartition en série :**

Les séries prestige seront équilibrées suivant le nombre d'inscrits (Ex : 77 inscrits = 2 séries, 1 de 38 participants, 1 de 39). Les pilotes ayant la meilleure moyenne de points au classement général participeront en série A, les suivants en série B.

Les séries A, B, C de la catégorie MX2 et A, B, de la catégorie Open cc seront réparties comme suit :

Les pilotes inscrits, les mieux classés dans le dernier classement général connu, seront équitablement répartis dans les séries A et B, les suivants dans la série C avec un minimum de 20 pilotes.

Répartition homogène en quinconce de deux séries pour les MX2 et Open : (les absents sont a remplacés par leurs suivants directs. Ex : le 2<sup>ème</sup> au général absent, est a remplacé par le 3<sup>ème</sup> qui sera le premier de la série 2).

| <b>SERIE 1</b>                        | <b>SERIE 2</b>                         |
|---------------------------------------|--|
| 1 <sup>er</sup> du classement général | 2 <sup>ème</sup> du classement général |
| 4 <sup>ème</sup>                      | 3ème                                   |
| 5ème                                  | 6ème                                   |
| 8ème                                  | 7ème                                   |

Ceci jusqu'au dernier pilote classé. Les pilotes non classés viendront à la suite, répartis par ordre alphabétique.

## **Article 115 : DETAIL DE L'ATTRIBUTION DES POINTS POUR CHAQUE EPREUVE**

**Courses comptant pour l'attribution des points au championnat :**

- **85 cc :** 1 série 2 manches.
- **PRESTIGE :** 2 séries 2 manches.
- **MX2 :** 3 séries, réparties en séries A, B et C, 2 manches qualificatives et une finale pour les 17 premiers des séries A et B, et les deux premiers de la série C.
- **Open :** 2 séries, réparties en séries A et B, 2 manches qualificatives et une finale pour les 18 premiers des séries A et B.

**ATTRIBUTION DES POINTS POUR LE CHAMPIONNAT :** L'attribution de points est dégressive jusqu'au dernier de chaque classement. Soit par manches pour les séries Prestige série B, 85 cc, MX2 série C :

| POINTS SERIES PRESTIGE B, 85 cc et C MX2 |        |       |        |       |        |       |        |       |        |
|--|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| Place                                    | Points | Place | Points | Place | Points | Place | Points | Place | Points |
| 1  | 25     | 9     | 13     | 17    | 10     | 25    | 7      | 33    | 4      |
| 2  | 22     | 10    | 12     | 18    | 10     | 26    | 7      | 34    | 4      |
| 3  | 20     | 11    | 12     | 19    | 9      | 27    | 7      | 35    | 3      |
| 4  | 18     | 12    | 12     | 20    | 9      | 28    | 6      | 36    | 3      |
| 5  | 16     | 13    | 11     | 21    | 9      | 29    | 6      | 37    | 2      |
| 6  | 15     | 14    | 11     | 22    | 8      | 30    | 6      | 38    | 2      |
| 7  | 14     | 15    | 11     | 23    | 8      | 31    | 5      | 39    | 1      |
| 8  | 13     | 16    | 10     | 24    | 8      | 32    | 5      | 40    | 1      |

**ATTRIBUTION DES POINTS POUR LE CHAMPIONNAT :** L'attribution de points est dégressive jusqu'au dernier de chaque classement. Soit par manches pour les séries A et B MX2, Open et la série A Prestige:

| POINTS SERIES A ET B MX2, OPEN et PRESTIGE A |        |       |        |       |        |       |        |       |        |
|--|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| Place  | Points | Place | Points | Place | Points | Place | Points | Place | Points |
| 1  | 50     | 9     | 37     | 17    | 29     | 25    | 25     | 33    | 22     |
| 2  | 47     | 10    | 36     | 18    | 29     | 26    | 25     | 34    | 22     |
| 3  | 45     | 11    | 35     | 19    | 28     | 27    | 24     | 35    | 22     |
| 4  | 43     | 12    | 34     | 20    | 28     | 28    | 24     | 36    | 21     |
| 5  | 41     | 13    | 33     | 21    | 27     | 29    | 24     | 37    | 21     |
| 6  | 40     | 14    | 32     | 22    | 27     | 30    | 23     | 38    | 21     |
| 7  | 39     | 15    | 31     | 23    | 26     | 31    | 23     | 39    | 20     |
| 8  | 38     | 16    | 30     | 24    | 26     | 32    | 23     | 40    | 20     |

**ATTRIBUTION DES POINTS POUR LE CHAMPIONNAT** : L'attribution de points est dégressive jusqu'au dernier du classement pour les Finales MX2, et Open :

| POINTS FINALES MX2 et OPEN |        |       |        |       |        |       |        |       |        |
|----------------------------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| Place                      | Points | Place | Points | Place | Points | Place | Points | Place | Points |
| 1                          | 50     | 9     | 30     | 17    | 22     | 25    | 14     | 33    | 6      |
| 2                          | 45     | 10    | 29     | 18    | 21     | 26    | 13     | 34    | 5      |
| 3                          | 42     | 11    | 28     | 19    | 20     | 27    | 12     | 35    | 4      |
| 4                          | 40     | 12    | 27     | 20    | 19     | 28    | 11     | 36    | 4      |
| 5                          | 38     | 13    | 26     | 21    | 18     | 29    | 10     | 37    | 3      |
| 6                          | 36     | 14    | 25     | 22    | 17     | 30    | 9      | 38    | 3      |
| 7                          | 34     | 15    | 24     | 23    | 16     | 31    | 8      | 39    | 2      |
| 8                          | 32     | 16    | 23     | 24    | 15     | 32    | 7      | 40    | 2      |

#### **Article 116 : QUALIFICATION POUR UNE FINALE**

Elle se fera par l'addition des points obtenus lors des 2 premières manches (voir tableau ci-dessus). Dans tous les cas d'ex aequo, la 2ème manche est prépondérante.

#### **Article 117 : CLASSEMENT GENERAL DES EX ÆQUO**

Après chaque journée de championnat régional en cas d'ex æquo dans les catégories MX2 et Open, les points marqués dans les séries A et B seront prépondérants par rapport aux points marqués dans la série C.

#### **Article 118 : ENVOI DES CLASSEMENTS**

Ils se feront sur imprimé spécial officiel et dans les délais prévus (Article 73).

#### **Article 119 : RECOMPENSES**

##### **B) Récompenses lors des épreuves :**

Trois souvenirs symboliques pour les trois premiers en Finales des catégories MX2 et Open. Trois souvenirs symboliques pour les trois premiers 85 cm<sup>3</sup> au total des deux manches. Trois souvenirs symboliques aux trois premiers de chaque série Prestige. Soit un total de 15 souvenirs symboliques.

Pour les démonstrations de l'E.C.U., un souvenir symbolique identique pour tous les participants. Dans la mesure du possible, Trois souvenirs symboliques aux trois premières féminines regroupées dans un classement scratch.

#### **Article 120 : MISE EN GARDE**

Les changements exceptionnels de catégorie en cours de saison devront être sollicités auprès de la C.S.R. qui statuera dans les meilleurs délais. Les autorisations pourront être accordées dans les cas de force majeure et pourront être assorties de conditions particulières de participation aux courses.

En cas de changement de catégorie autorisé par la CSR, le pilote commencera le championnat dans sa nouvelle catégorie sans aucun point. Il conservera, néanmoins, ses points acquis dans la catégorie quittée.

**RAPPEL :** Le délai d'engagement réglementaire est de 6 semaines avant la date de la première épreuve. Le délai d'engagement au coup par coup est de 20 jours avant l'épreuve.

### **Article 121 : CAS PARTICULIERS**

Les divers cas particuliers de demande d'attribution de moyenne de points en cours de saison (report d'épreuve durant la période de congés, représentation à une épreuve nationale, annulation de manche pour cause de météo e.c.t...) seront traités, au cas par cas, par la C.S.R. lors des réunions de suivi d'épreuves.

### **Article 122 : PILOTES D'AUTRES FEDERATIONS**

Le pilote qui participera à une épreuve d'un autre championnat ou d'une autre fédération le jour de l'épreuve Régionale UFOLEP perdra ses droits pour le S.T.F.

# ORGANISATION DU CHAMPIONNAT DE MOTOCROSS AMICAL

## **Article 130 : CHAMPIONNAT REGIONAL DE MOTOCROSS AMICAL**

### **Article 131 : EPREUVES RETENUES**

Pour faire partie du Championnat Régional, les épreuves de motocross amical devront avoir reçu au préalable l'approbation de la Commission Sportive Régionale. Cette approbation sera délivrée comme pour les Motocross, toutefois, tous motocross amical se déroulant en nocturne, devra avoir fait ses preuves auparavant lors d'une compétition intime, ceci pour tester notamment l'efficacité de l'éclairage.

Durant la partie de l'épreuve qui se déroule en éclairage artificiel, un circuit de secours indépendant du circuit électrique principal, devra être en fonctionnement en permanence, afin d'éviter les risques d'accident provoqués par une panne d'éclairage.

### **Article 132 : CONDITIONS D'ORGANISATION**

Tout club inscrivant une épreuve de ce type, s'engage à accepter les conditions du présent règlement.

### **Article 133 : LE TERRAIN**

La piste sera suffisamment large et partout dépassera les limites minimums d'une piste de motocross. Le développé sera de 800 mètres maximum. Derrière tout obstacle provoquant l'envol des machines devra se situer une zone de réception élargie et exempte d'obstacle analogue (doubles bosses et plus interdites). Le tracé devra se montrer varié et agrémenté d'un maximum de difficultés non dangereuses (virage en épingles, relevés, bacs à sable,...) et ceci au détriment du nombre de tremplins. Le circuit sera établi suffisamment à l'avance pour être essayé en présence du délégué de l'épreuve qui jugera des éventuels dangers.

### **Article 134 : LES CATEGORIES**

L'épreuve est ouverte à 4 catégories : 85 cm<sup>3</sup> / 125 cm<sup>3</sup> / 250-500 cm<sup>3</sup> / et Prestige. Les catégories concourent séparément mais l'épreuve se termine par une Hyper Finale ouverte à parité égale aux qualifiés des Catégories 125 cm<sup>3</sup> et 250-500 cm<sup>3</sup>.

La catégorie Prestige est identique à celles du championnat de motocross. Pour les épreuves interrégionales, il y a possibilité d'y ajouter les pilotes de plus de 38 ans des autres régions.

**Niveau d'accessibilité :** Le motocross amical étant une épreuve plus intense, plus technique et plus physique les participants devront avoir une expérience en motocross ou en motocross amical et seront admissibles selon les critères ci dessous :

- être classés dans la moitié supérieure du classement général de motocross de la saison en cours.
- Pour les participants occasionnels : avoir une moyenne de points correspondant à la moitié supérieur du classement général. de la saison en cours ou constatée sur un classement officiel des deux saisons précédentes.
- Le Directeur de course est habilité à suspendre de la compétition tout pilote montrant des signes d'incapacité à pratiquer sur un circuit de motocross amical ou à maîtriser son véhicule.



## **Numérotation du motocross amical :**

En général, les pilotes conservent leur numéro, certains apporteront une légère modification. Lors de l'Hyper Finale et en cas de similitude de numéro, les plaques des 250/500 seront barrées d'un trait noir (adhésif).

### **Article 135 : CAPACITE**

**L'épreuve peut accueillir 10 séries maximum de 125 cm<sup>3</sup> et 250/500 cm<sup>3</sup>.**

- 1 (ou 2) séries de 85 cm<sup>3</sup>
- 5 séries de 125 cm<sup>3</sup> maximum
- 5 séries de 250-500 cm<sup>3</sup> maximum
- 1(ou 2) séries de Prestige.

Le nombre de pilotes admis dans chaque course pourra varier de 15 à 21. Il sera en fonction des possibilités de la grille de départ et de la configuration du circuit. Dans tous les cas le départ de l'Hyper Finale ne pourra se faire que sur une seule ligne.

### **Article 136 : DEROULEMENT D'UNE EPREUVE**

Toutes les épreuves se déroulent suivant un schéma de type pyramidal.

Particularité des 85 cm<sup>3</sup> et des Prestige. Ils concourent durant les périodes de repos à aménager obligatoirement pour les concurrents des autres catégories. Leur classement s'opère en cumulant les points des 3 manches ou de la finale.

#### **Pour le Championnat :**

Les pilotes de la catégorie 85 cm<sup>3</sup> et Prestige marqueront le total de points de la finale, à défaut le cumul des points des 3 manches.

### **Article 137 : DUREE DES MANCHES**

La durée des manches doit approcher les 10 mn. Ce temps par manche sera converti, dès le début de la rencontre, en un certain nombre de tours de circuit à accomplir par le premier. Ce nombre de tours à couvrir restera identique pour toutes les manches. Exception faite pour les finales + 1 tours et l'Hyper Finale + 2 tours.

### **Article 138 : QUALIFICATIONS A LA PHASE FINALE**

Les qualifications se font directement d'après le classement de chaque manche. La 2ème manche sert de repêchage aux non qualifiés de la 1ère manche. La 3ème manche sert de repêchage aux non qualifiés de la 2ème manche.

### **Article 139 : PROGRAMME D'UNE EPREUVE :** Le déroulement sera le suivant :

| <b>Phase de Qualification</b>  | <b>Phase finale</b>   |
|--|---|
| Entraînements 125 cm <sup>3</sup> puis 250/500 cm <sup>3</sup>           | 2 <sup>ème</sup> manche 85 cm <sup>3</sup>                    |
| 1ères manches 125 cm <sup>3</sup> puis 250/500 cm <sup>3</sup>           | 2 <sup>ème</sup> manche Prestige                              |
| Entraînements 85 cm <sup>3</sup>   | Repêchages 125 cm <sup>3</sup> puis 250/500 cm <sup>3</sup>   |
| Entraînements Prestige   | ENTRACTE  |
| 2 <sup>ème</sup> manche 125 cm <sup>3</sup> puis 250/500 cm <sup>3</sup> | Finales 125 cm <sup>3</sup> puis 250/500 cm <sup>3</sup>      |
| 3 <sup>ème</sup> manche 125 cm <sup>3</sup> puis 250/500 cm <sup>3</sup> | 3 <sup>ème</sup> manche 85 cm <sup>3</sup>                    |
| 1 <sup>ère</sup> manche 85 cm <sup>3</sup>                               | 3 <sup>ème</sup> manche Prestige                              |
| 1 <sup>ère</sup> manche Prestige   | Hyper Finale toutes cylindrées 125 et 250/500 cm <sup>3</sup> |
| ½ finales 125 cm <sup>3</sup> puis 250/500 cm <sup>3</sup>               |   |

## **Article 140 : REPARTITION DES PILOTES A L'ENGAGEMENT**

Initialement les pilotes sont répartis dans leurs catégories respectives de façon équilibrée suivant le classement provisoire Régional des motocross amicaux, à défaut suivant le classement Motocross. L'organisateur prendra les engagements parvenus dans les délais et répartira :

- d'abord les pilotes classés en motocross amical.
- puis les pilotes classés en MotoCross
- enfin les engagements tardifs dans l'ordre de leur arrivée et dans la mesure des places disponibles.

## **Article 141 : REPARTITION DES PILOTES DURANT L'EPREUVE**

La répartition est programmée à l'avance. Une feuille de classement est prévue de telle façon que tout concurrent connaisse sa prochaine course immédiatement par lecture directe à l'affichage des résultats. Le personnel préposé au classement constitue sa répartition en recopiant directement les résultats dans une grille préétablie.

Pour les catégories 125 cm<sup>3</sup> et 250/500 cm<sup>3</sup>, aucun calcul n'est nécessaire, 2 opérations suffisent, copie des résultats et répartition dans les grilles.

## **Article 142 : POINTS COMPTANT POUR LE CHAMPIONNAT**

Pour les catégories 125 cm<sup>3</sup> et 250/500 cm<sup>3</sup> une seule attribution se fera d'après le classement de l'Hyper Finale, de la finale et de la ½ finale afin de pouvoir classer au moins 20 pilotes à chaque épreuve, et conformément à l'attribution définie pour les MotoCross. Pour la catégorie 85 cm<sup>3</sup> et Prestige, l'attribution se fera d'après les points de la finale ou à défaut le cumul des points des manches.

## **Article 143 : RECOMPENSES**

Le montant global sera calculé d'après le montant total des engagements (au minimum le montant des engagements, au maximum trois fois le montant des engagements). Au minimum tous les participants de l'Hyper Finale seront récompensés et les 85 cm<sup>3</sup> et Prestige dans la même proportion. Un souvenir sera offert aux finalistes 125 cm<sup>3</sup> et 250-500 cm<sup>3</sup> qui n'auront pas participé à l'Hyper Finale.

## **Article 144 : CONDITIONS DE PARTICIPATION**

En motocross amical, les pilotes de toutes fédérations sont acceptés, sauf les licences F.I.M. La licence U.F.O.L.E.P. est néanmoins obligatoire pour tous participants, sauf les participants I.M.B.A.

Il n'y aura jamais de prime d'argent.

# L'I.M.B.A.

## **Article 150 : L'I.M.B.A.**

C'est une Association Européenne Moto Amateurs à laquelle ont adhéré plusieurs associations de pays d'Europe. L'I.M.B.A. propose un calendrier annuel de rencontres européennes organisées dans dix pays membres, avec une délégation de coureurs représentative des associations adhérentes. L'association Européenne se réunit au moins une fois l'an en assemblée générale. Chaque pays dispose de trois voix et prend ses frais en charge.

## **Article 151 : PRINCIPE DES RENCONTRES EUROPEENNES**

Chaque pays membre accueille une course par catégorie. Cette course est réservée aux pilotes "Européens". S'y présentent les délégations étrangères (quatre pilotes par pays). Si un club accueille une course européenne dans une certaine catégorie : lors de son épreuve, il prévoit en plus, 2 entraînements et trois manches de 18 minutes + 1 tour pour les coureurs IMBA.

## **Article 152 : ADHESION A L'I.M.B.A.**

L'UFOLEP est adhérente à l'I.M.B.A.

## **Article 153 : PARTICIPATION FINANCIERE DU CLUB ORGANISATEUR**

Au moment de l'inscription au calendrier, le club organisateur s'engage à supporter les frais de dotation aux pilotes IMBA et à participer aux frais de déplacement d'une équipe pour la cylindrée en cause. (1300 Euros pour un motocross officiel, 800 Euros pour un motocross amical international). Cette participation couvrira une part de l'affiliation et la dotation remise aux pilotes par l'I.M.B.A. Elle s'ajoutera à la cotisation demandée pour l'épreuve "support".

## **Article 154 : CONDITIONS D'ATTRIBUTION D'UNE EPREUVE EUROPEENNE**

La C.S.R. retiendra les demandes de clubs organisateurs ayant fait preuve de leur expérience en UFOLEP. Le terrain devra présenter un développé de 1500 mètres au moins. Les candidatures seront adressées au responsable de l'activité IMBA de la région qui statuera en fonction du cahier des charges. Les organisateurs s'engagent à ne pas solliciter d'aide à titre personnel auprès du Conseil Régional pour quelque raison que ce soit et renoncent à la subvention régionale au profit de la Commission Sportive Régionale qui la gère en défrayant notamment les pilotes régionaux se déplaçant à l'étranger.

## **Article 155 : SELECTION DES PILOTES FRANCAIS**

En début d'année, le responsable de l'activité IMBA de la région retient une liste de pilotes sélectionnés en fonction :

- Du volontariat et du niveau de pilotage.

## **Article 156 : RENCONTRES EUROPEENNES ET CRITERIUM REGIONAL**

Ils se déroulent en parallèle. Certaines épreuves auront lieu le même jour, dans ce cas, des pilotes pourront être absents d'une épreuve du championnat Régional. Ils marqueront alors immédiatement pour cette épreuve la moyenne des points calculés d'après la somme des points marqués lors des épreuves précédentes du championnat régional UFOLEP et augmentées d'un bonus de 10 points, sans toutefois dépasser un maximum de 150 points correspondant à la victoire dans les deux manches qualificatives et la finale des catégories MX2 et Open.

## **Cas particulier :**

Si en début de saison, une épreuve IMBA coïncide avec un championnat Régional, les pilotes IMBA marqueront chacun le même nombre de points que le premier de l'épreuve régionale. Les participants aux Euro Jeunes Motards marqueront la moyenne de leurs points sans bonus.

### **Article 157 : MODALITES D'ENGAGEMENT**

Les pilotes intéressés s'engagent pour toutes les rencontres d'une saison I.M.B.A. Ils signent alors un contrat avec l'UFOLEP. Ils perdent leur droit de s'engager à une épreuve du championnat qui se déroulerait le jour de l'une de leurs rencontres européennes.

### **Article 158 : DEPLACEMENT DES PILOTES**

Dans la mesure des possibilités financières les pilotes participants sont dédommagés conformément à un barème préétabli.

### **Article 159 : RELATION UFOLEP - IMBA**

Le responsable de l'activité IMBA de la région est responsable des relations avec l'I.M.B.A. Il nomme des responsables, chefs d'équipes pour chaque catégorie de pilotes.

### **Article 160 : PLANNING ET ORGANISATION DE LA JOURNEE**

- L'épreuve européenne se déroule en trois manches. Elle nécessite en outre deux entraînements de et une présentation soit au total une plage horaire allant de 2 heures 30 à 3 heures. Ceci laisse à l'organisateur la possibilité de compléter la journée avec 4 ou 5 séries de pilotes qui concourront dans les conditions d'une compétition habituelle.

- Dans le cas d'une épreuve complémentaire intime, la sélection de ces pilotes se fera dans l'ordre du classement Régional provisoire.

- Chaque Série ne pourra accepter plus de 40 Pilotes sur la ligne de départ.

- L'Organisateur aura le choix de la catégorie ou des catégories qu'il désire produire en supplément de l'épreuve européenne.

- Ces catégories figureront d'avance au calendrier départemental ou inter départemental.

### **Article 161 : CONTROLE**

A l'occasion d'une organisation européenne, le pointage des courses IMBA est assuré par un représentant de chaque délégation.

# C.A.S.M.

## **Article 210 : CONTENU DE LA FORMATION PREPARATION AU CERTIFICAT D'APTITUDE AU SPORT MOTOCYCLISTE (CASM)**

### **Présentation :**

Contenu de la formation à la maîtrise du véhicule et aux comportements et règles de sécurité routière et sportive.

### **1) Formation à la maîtrise du véhicule :**

La cylindrée des motocycles utilisés pour cette formation est celle qui est définie en annexe II au décret, en fonction de l'âge du candidat.

### **La formation porte sur :**

- Le démarrage de la moto.
- La conduite en slalom.
- La montée et la descente des vitesses.
- L'accélération et le freinage.
- La conduite en tours de circuit comportant les obstacles et autres difficultés d'une enceinte sportive (circuit de motocross, zone de trial, circuit de vitesse, ...). Pendant le déroulement de cette formation, le candidat doit porter un casque d'un modèle agréé ainsi que des lunettes de protection si ce dernier ne comporte pas de visière. Il doit être revêtu d'un équipement résistant couvrant intégralement les membres.

### **2) Formation aux comportements et règles de sécurités routières et sportives :**

Elle porte sur

- Les règles de sécurité en compétition.
- La réglementation routière et sportive.
- La signification de la signalisation routière et sportive et notamment la signification des drapeaux.

# ANNEXES

## Article 211 : CONDITIONS D'AGE DES PARTICIPANTS ET DE TYPES DE DISCIPLINES ET DE VEHICULES UTILISES

| TYPES DE COMPETITIONS<br>MOTOCYCLISTES           | TYPES DE CYLINDREES EN FONCTION DE L'AGE<br>DES PARTICIPANTS      |   |
|--|---|---|
|  | 12/13 ans   | 14/15 ans   |
| <b>TRIAL</b><br><i>épreuve de maniabilité</i>    | <i>125 cc maximum</i>   | <i>250 cc maximum</i>   |
| <b>CIRCUIT</b><br><i>épreuve de vitesse</i>      | <i>cyclomoteurs de série</i>                                      | <i>motocycles de série 125 cc maximum ou cyclomoteurs améliorés</i> |
| <b>TOUT TERRAIN</b><br><i>épreuve de vitesse</i> | <i>motocycle de série 90 cc maximum ou cyclomoteurs améliorés</i> | <i>motocycles de série 125 cc maximum ou cyclomoteurs améliorés</i> |

## Article 212 : LES TEMPS DE COURSE

|                       |                          | TRIAL   | CIRCUIT   | TOUT TERRAIN  |
|-----------------------|--------------------------|---|---|---------------|
| 12<br>et<br>13<br>ans | <b>LONGUEUR OU DUREE</b> | 12 km maximum zones de 20 m maximum               | 20 mn maximum   | 20 mn maximum |
|                       | <b>FREQUENCE</b>         | 12 zones maximum hauteur des obstacles 70 cm maxi | <b>3 courses maximum par jour<br/>1 heure minimum d'arrêt<br/>entre chaque course</b> |               |
| 14<br>et<br>15<br>ans | <b>LONGUEUR OU DUREE</b> | 15 km maximum zones de 30 m maxi                  | 30 mn maximum   | 30 mn maximum |
|                       | <b>FREQUENCE</b>         | 15 zones maximum pas de hauteur maximum           | <b>3 courses maximum par jour<br/>1 heure minimum d'arrêt<br/>entre chaque course</b> |               |

## Article 221 : FORMULAIRE D'ENGAGEMENT A UN MOTO-CROSS

Modèle remis à jour chaque début de saison.

## Article 222 : REGLEMENTATION DES PLAQUES ET DOSSARDS

Modèles en annexe

## **Article 223 : LES MUTATIONS (ANNEXE A L'ARTICLE 39)**

Tout pilote désirant changer de club dans le même département devra le faire entre le 1er Juin et le 31 Août, en suivant les modalités du règlement "Mutations" établies dans son département. Le changement de club avec changement de département n'est pas soumis à mutation.

### **Article 1 : DISSOLUTION OU CESSATION D'ACTIVITE D'UN CLUB**

Les licenciés d'un club qui n'est plus affilié à la fédération U.F.O.L.E.P. sont libres de tout engagement.

### **Article 2**

Tout individu resté une saison sportive sans être licencié U.F.O.L.E.P. peut solliciter une nouvelle licence pour l'association de son choix.

### **Article 3**

Est passible d'une suspension d'un à trois mois, le licencié qui ne serait pas soumis aux dispositions prévues dans ce règlement et ne pourrait être re-qualifié que dans son club d'origine.

### **Article 4**

Les cas non prévus par ce règlement seront traités en fonction du règlement général UFOLEP NATIONAL des MUTATIONS.

## **Article 230 : TARIFS APPLICABLES A LA SAISON**

### **concernant le pilote :**

- Assurance complémentaire : suivant options.
- Entraînement de 5 à 15 Euros maximum.
- Engagements annuel à un motocross 25 Euros dont 13 Euros reversés au club.
- Engagements au coup par coup à un motocross 30 Euros dont 11 Euros conservé par la CSR.
- Engagement à un motocross d'endurance 20 Euros par pilote.
- Amende pour retard d'engagement 30 Euros (y compris l'engagement initial).
- Engagements à l'année ou au coup par coup en démonstration ECU à un motocross 10 euros.
- Les tarifs d'engagement à des épreuves spéciales seront fixés par la CSR.
- Les tarifs d'adhésion et de prise de licence sont variables suivant les clubs.

### **Mutation :**

imprimé suivant les tarifs appliqués dans le département d'appartenance de l'association du licencié.

### **Concernant le club :**

### **Cotisation d'inscription au calendrier régional pour :**

- Motocross 154 Euros comprenant l'inscription au calendrier, un encart publicitaire et 50 agenda des épreuves UFOLEP. Le club peut régler en deux chèques encaissés à des dates différentes.
- Motocross d'endurance 154 Euros comprenant l'inscription au calendrier, un encart publicitaire et 50 agenda des épreuves UFOLEP. Le club peut régler en deux chèques encaissés à des dates différentes.
- Inscription d'un motocross gratis.
- La cotisation pour l'agenda UFOLEP est encaissée dès la confection.

## **Article 230 suite : SANCTIONS DISCIPLINAIRES**

- Non respect des textes : 152 Euros ;
- Favoritisme : 152 Euros.
- Inscription sur le terrain : 152 Euros.
- Organisation d'épreuve non autorisée : 762 Euros ;
- Retard des versements à la C S R : 10% par semaine
- Chèque pour réclamation à la commission de discipline : 15 Euros.
- Réclamation à la commission d'appel : 122 Euros, le délai d'appel est fixé à 20 jours maximum après la décision de l'organisme concerné. Sauf décision contraire, l'appel est suspensif, dans tous les cas où le sanctionné fera appel, la CSR sera considérée comme faisant également appel.
- Réclamation pour cylindrée : 75 Euros.
- Divulgateion d'adresses : 380 Euros.

## **Article 231 : DELAIS LIMITE**

- Engagement annuel de début de saison : 6 semaines avant la lère épreuve.
- Engagement à chaque épreuve : 20 jours avant la date prévue cachet de la poste faisant foi.
- Dossier en préfecture et au délégué UFOLEP : 2 mois avant pour circuit homologué permanent 3 mois avant pour les autres cas.
- Déclaration d'accident : 48 heures après.

## **Article 232 : ANNEXE A L'ARTICLE 13**

Réunion de la Commission de Suivi des épreuves :

- Echancier des dates et lieux fixé en début de saison.

## **Article 233 : LE BLOCK PASS**

**compte tenu de l'évolution des techniques de pilotage, le block pass est autorisé dans les conditions suivantes**

- Le pilote qui effectue un block pass ne doit en aucune façon, heurter avec tout ou partie du corps ou de sa machine, le pilote ou la moto qui subit la manoeuvre.
- Pendant cette manoeuvre, le pilote qui subit le block pass ne peut modifier sa trajectoire.
- La modification de la trajectoire du pilote qui est doublé ne peut être effectuée que lorsque la machine du pilote qui double est passée.
- Le non-respect de ces dispositions sera sanctionné immédiatement par une faute de jeux et par la commission disciplinaire pour pilotage dangereux.



# NUMEROTATION PLAQUES et DOSSARDS

## PLAQUE AVANT ET DEUX PLAQUES ARRIERE

**190**

Hauteur maxi : 25 cm      Hauteur mini : 20cm      Largeur : 25cm  
CHIFFRES : Hauteur mini : 10 cm      Hauteur maxi : 20 cm      Largeur mini : 7cm  
Largeur maxi : 8cm      Epaisseur : 2,5 cm

| Catégorie           | Couleur des plaques | Couleur du numéro |
|---------------------|---------------------|-------------------|
| 80 cm <sup>3</sup>  | BLANC               | NOIR              |
| 125 cm <sup>3</sup> | NOIR                | BLANC             |
| Open                | BLANC               | NOIR              |
| Prestige            | JAUNE               | NOIR              |

Le pilote portera un dossard ou flocage sur le maillot reproduisant, le plus lisiblement et le plus grand possible, son numéro de course dans le dos (taille minimum des chiffres 22 cm). Le pilote qui ne possédera pas cet équipement ne prendra pas le départ.

## Cahier des charges dossard :

Le dossard pourra être d'une couleur très foncée, noir de préférence, ou bleu nuit très foncé ou rouge pourpre ou marron foncé.



Le numéro de course sera reproduit **devant et derrière** en **BLANC** dans une police de caractères simple et très lisible type Arial bold ou Arial black (préconisée car plus épaisse). Les polices artistiques ou chiffres entrelacés sont interdits. La hauteur des chiffres sera au minimum de 22 cm (Idéalement le plus grand possible).

Si le dossard est de couleur claire (Blanc de préférence), le numéro de course sera **NOIR** (Voir exemple ci contre).

~~183 183 183 183 183 183~~

**Numérotation interdite**

183 183 183

**Numérotation autorisée**



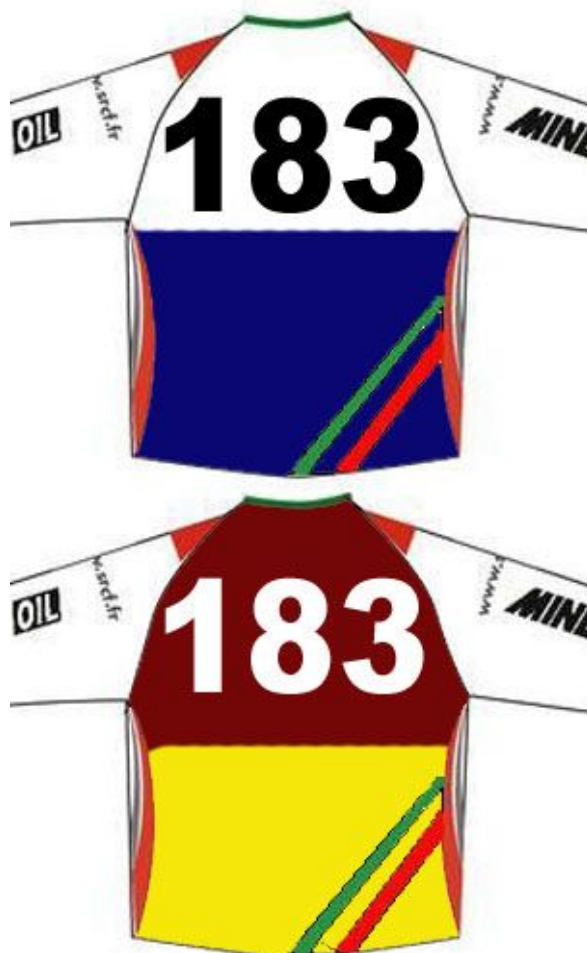
## **Cahier des charges maillot floqué :**

Le numéro de course sera reproduit, dans le dos, en **NOIR**, si la couleur de dos du maillot est claire et en **BLANC** si la couleur de dos du maillot est foncée (Voir exemples ci contre).

La police de caractères sera simple et très lisible type Arial bold ou Arial black (préconisée car plus épaisse). Les polices artistiques ou chiffres entrelacés sont interdits. La hauteur des chiffres sera au minimum de 22 cm (Idéalement le plus grand possible).

Il est souhaitable que le numéro de course soit également reproduit dans les mêmes conditions sur la poitrine. Une hauteur de chiffres de 15 cm minimum est autorisée.

Aucun élément ne devra gêner la visibilité de la numérotation des dossards ou maillots (Pare pierres, leat brace...)



# TABLES DES MATIERES

## **Art. 1 définition**

- art. 2 règlement des épreuves moto UFOLEP
- art. 3 Règlement particulier
- art. 4 application du règlement
- art. 5 validité du règlement

## **art. 10 les commissions**

- art. 11 la commission sportive Régionale moto
- art. 12 rapport entre les commissions
- art. 13 suivi de la saison sportive
- art. 14 droit de réserve

## **art. 20 organisation du calendrier sportif**

- art. 21 organisateur
- art. 22 réservation de la date
- art. 23 l'implantation d'une épreuve

## **art. 30 les licences**

- art. 31 modalités d'homologation
- art. 32 validité des licences
- art. 33 assurances individuelles
- art. 34 déclaration d'accident
- art. 35 tableau des âges
- art. 36 pratique en entraînement
- art. 37 licence compétition
- art. 38 mutations

## **art. 40 les épreuves**

- art. 41 organisateurs
- art. 42 types d'épreuve moto UFOLEP
- art. 43 les cotisations
- art. 44 inscription des épreuves dans l'agenda moto UFOLEP
- art. 45 inscription d'une épreuve au calendrier
- art. 46 les motocross
- art. 47 différentes épreuves de motocross
- art. 48 traitement des ex æquo

## **art. 50 dossier administratif de demande d'autorisation**

- art. 51 pièces à produire à l'appui d'une demande d'autorisation préfectorale

## **art. 60 organisation d'une épreuve**

- art. 61 les terrains (mesures de protection et de sécurité)
- art. 62 les terrains (normes d'organisation)
- art. 63 l'infrastructure
- art. 64 le directeur de course
- art. 65 les commissaires
- art. 66 les drapeaux
- art. 67 le directeur sportif
- art. 68 les pilotes
- art. 69 les essais

## **art. 70 les courses**

- art. 71 les classements

- art. 72 Remise des récompenses
- art. 73 droits d'entrée

## **art. 80 engagement des pilotes**

- art. 81 engagement aux épreuves
- art. 82 engagements au coup par coup
- art. 83 confirmation d'engagement

## **art. 90 les machines**

- art. 91 protection et environnement
- art. 92 réglementation des plaques et numéros
- art. 93 catégories
- art. 94 particularités d'un motocross d'endurance
- art. 95 sécurité des quads

## **art. 100 sanctions irrégularités**

- Art. 101 réclamations
- Art. 102 barème des sanctions
- art. 103 pour les organisateur
- art. 104 pour le pilote
- Art. 105 fautes techniques à effet immédiat

## **art. 110 organisation du championnat de motocross**

- art. 111 description
- art. 112 fonctionnement
- art. 113 composition des catégories
- art. 114 organisation d'une épreuve
- art. 115 détail de l'attribution des points pour chaque épreuve
- art. 116 qualification pour une finale
- art. 117 classement général des Ex Aequo
- art. 118 envoi des classements
- art. 119 récompenses
- art. 120 mise en garde
- art. 121 cas particuliers
- art. 122 pilotes d'autres fédérations

## **art. 130 championnat Moto Cross Amical**

- art. 131 épreuves retenues
- art. 132 conditions d'organisation
- art. 133 le terrain
- art. 134 les catégories
- art. 135 capacité
- art. 136 déroulement d'une épreuve
- art. 137 durée des manches
- art. 138 qualification à la phase finale
- art. 139 programme d'une épreuve
- art. 140 répartition des pilotes à l'engagement
- art. 141 répartition des pilotes durant l'épreuve
- art. 142 points comptant pour le championnat
- art. 143 récompenses
- art. 144 conditions de participation

## **art. 150 l' I.M.B.A.**

- art. 151 principe des rencontres européennes
- art. 152 adhésion à l'IMBA
- art. 153 participation financière du club organisateur
- art. 154 condition d'attribution d'une épreuve

européenne  
art. 155 sélection des pilotes Français  
art. 156 rencontre européenne et critérium Régional  
art. 157 modalités d'engagement  
art. 158 déplacement des pilotes  
art. 159 relations UFOLEP / IMBA  
art. 160 planning et organisation d'une journée  
art. 161 contrôle

**art. 210 contenu de la formation préparation au CASM**

art. 211 **annexe 1** conditions d'âge des participants et de types de disciplines et de véhicules utilisés  
art. 212 temps de course

art. 221 formulaire d'engagement à un motocross  
art. 222 réglementation des plaques  
art. 223 les mutations  
art. 230 tarifs applicables à la saison  
art. 231 délais limites  
art. 232 annexe à l'article 13  
art. 233 le block pass  
art. 13 annexe rapport du directeur sportif  
art. 221 annexe formulaires d'engagement  
art. 222 annexe réglementation des plaques