



RÈGLEMENTS SUPER TROPHÉE DE FRANCE UFOLEP DE MOTO-CROSS

RB6 - Règlement du Super Trophée de France de Moto-Cross

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	2
REGLEMENT DU SUPER TROPHÉE DE FRANCE UFOLEP DE MOTO-CROSS.....	5
TITRE I : CADRE ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE.....	5
ARTICLE 1 : DEFINITION	5
ARTICLE 2 : CATEGORIES	5
ARTICLE 3 : CONCURRENT-E-S	5
3.1 – Définitions des Dates	6
3.1.1 – Date de Référence	6
3.1.2 – Année de Référence (Licence Jeune)	6
3.2 – Sélection	6
3.2.1 – Sélection Série 125 Jeunes	6
3.2.2 – Sélection Série Féminine	6
3.2.3 – Sélection Série Prestige	6
3.2.4 – Sélection Série Vintage	6
3.2.5 – Sélection Série Quad	7
3.2.6 – Sélection Pilotes I.M.B.A	7
3.3 – Homologation des Licences	7
ARTICLE 4 : Machines	7
4.1 – Sécurité et bruit	7
4.2 – Numéros et plaques	7
4.2.1 – Couleurs des plaques	7
4.2.3 – Affectation des Numéros	8
ARTICLE 5 : Parcours.....	8
5.1 – Le Circuit	8
5.2 – Conformité du circuit.....	8
5.3 – Courses admises	8
ARTICLE 6 : ENGAGEMENTS	8
6.1 – Pilotes Qualifiables - Définition.	8
6.2 – Engagement au S.T.F	9
6.3 – Inscriptions	9
6.4 – Homologation des inscriptions	9
6.5 – Dispositions financières à l’inscription	9
6.5.1 – Droits d’inscription	9
6.5.2 – Caution	9
6.6 - Nombre d’engagés	10
6.6.1 – Calendrier des épreuves régionales	10
6.6.2 – Nombre d’engagés par région.....	10
6.7 - Absence	10
ARTICLE 7 : ACCUEIL - HORAIRES	10
ARTICLE 8 : Vérifications – Contrôles	10
8.1 – Contrôles administratifs	11
8.2 – Contrôles techniques.....	11
8.3 – Contrôles sportifs	11
8.4 – Assurances	11
TITRE II : ENTRAÎNEMENTS - COURSES.....	11
ARTICLE 9 : Déroulement de la course	11
9.1 – Séries	11
9.2 – Entraînements	11
9.3 – Départ.....	11
9.3.1 – Parc d’attente.....	11
9.3.2 – Pré-grille	12
9.3.4 – Modalités de départ.....	12
9.4 – Courses	12
9.4.1 – Nombre de pilotes par manche.....	12
9.4.2 – Courses de classement	12

9.4.3 - Finales	12
9.4.4 – Pendant les courses.....	12
9.5 – Arrêt de course – Nouveau départ	13
TITRE III : APRÈS COURSES.....	13
ARTICLE 10 : CLASSEMENT	13
10.1 – Conditions.....	13
10.2 – Attribution des points.....	13
10.3 – Sélection pour la finale	13
10.3.1 – Catégories à une seule série.....	14
10.3.2 – Classement des régions.....	14
ARTICLE 11 : Récompenses	14
ARTICLE 12 : Réclamations – Sanctions	14
12.1 – Jury	14
12.2 – Comportement anti sportif.....	14
12.3 – Sanctions immédiates.....	14
12.3.1 – Par la direction de course	14
12.3.2 – Par le Jury d’épreuve	14
12.4 – Réserves, réclamations.....	15
12.5 – Appel de la décision.....	15
ANNEXE I – Tableau des sanctions.....	16
ANNEXE II – RÈGLES TECHNIQUES SPÉCIFIQUES MOTOS VINTAGE	18
<i>Cahier des charges technique du S.T.F Ufolep de Moto-Cross</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
ARTICLE 1 : PREAMBULE	Erreur ! Signet non défini.
ARTICLE 2 : CANDIDATURE A L’ORGANISATION	Erreur ! Signet non défini.
ARTICLE 3 : ORGANISATION MATERIELLE	Erreur ! Signet non défini.
3.1 – La piste.....	Erreur ! Signet non défini.
3.1.1 – Nombre maximum de pilotes.....	Erreur ! Signet non défini.
3.1.2 – Les aménagements	Erreur ! Signet non défini.
3.1.3 – Dispositifs nécessaires.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2 – Installations	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1 – Parkings	Erreur ! Signet non défini.
3.2.2 -Parc accompagnateurs.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.3 – Parc pilotes.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.4 – Sanitaires & douches.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.5 – Contrôles administratifs.....	Erreur ! Signet non défini.
3.2.6 – Contrôles techniques	Erreur ! Signet non défini.
3.2.7 – Divers.....	Erreur ! Signet non défini.
3.3 – Moyens matériels	Erreur ! Signet non défini.
3.3.1 – Matériels fournis par le comité organisateur.....	Erreur ! Signet non défini.
3.3.2 – Matériels fournis par la C.N.S des Sports Mécaniques Moto.....	Erreur ! Signet non défini.
3.4 – Sécurité.....	Erreur ! Signet non défini.
3.5 – Accueil – Hébergement	Erreur ! Signet non défini.
3.5.1 – Point d’accueil	Erreur ! Signet non défini.
3.5.2 – Hébergement – Restauration	Erreur ! Signet non défini.
3.5.3 – Entrée	Erreur ! Signet non défini.
ARTICLE 4 : RESSOURCES HUMAINES.....	Erreur ! Signet non défini.
ARTICLE 5 : COMMUNICATION - PROMOTION	Erreur ! Signet non défini.
5.1 – Médias	Erreur ! Signet non défini.
5.2 – Partenaires économiques.....	Erreur ! Signet non défini.
5.3 – Dossier d’inscription ou circulaire d’organisation	Erreur ! Signet non défini.
ARTICLE 6 : PROTOCOLE ET RECOMPENSES.....	Erreur ! Signet non défini.
6.1 – Dotation nationale.....	Erreur ! Signet non défini.
6.2 – Dotation de l’organisateur.....	Erreur ! Signet non défini.
6.3 – Remise des récompenses	Erreur ! Signet non défini.
6.4 – Présentation des pilotes	Erreur ! Signet non défini.
ARTICLE 7 : REGLEMENTS FINANCIERS	Erreur ! Signet non défini.
7.1 – Rôle de la C.N.S des Sports Mécaniques Moto.....	Erreur ! Signet non défini.

ARTICLE8 : ACCORD COMMUN Erreur ! Signet non défini.

REGLEMENT DU SUPER TROPHÉE DE FRANCE UFOLEP DE MOTO-CROSS

Référence fichier : RB6 – Réglementation sports mécaniques moto

Ce règlement mis à jour et modifié le 15 mars 2025, annule et remplace tous les précédents
Il s'applique dans le cadre strict du Super Trophée de France Ufolep de Moto-Cross
Il se conforme aux autres règlements de l'activité édictées par l'Ufolep

TITRE I : CADRE ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE

ARTICLE 1 : DEFINITION

L'Ufolep et la C.N.S des Sports Mécaniques Moto organisent avec le concours d'un Comité Départemental Ufolep qui peut déléguer à un club l'organisation du :

SUPER TROPHÉE DE FRANCE UFOLEP DE MOTO-CROSS

Le Super Trophée de France Ufolep de Moto-Cross sera dénommé "S.T.F" dans la suite de ce règlement.

ARTICLE 2 : CATEGORIES

Huit titres de catégorie peuvent être décernés à l'issue du S.T.F :

Solo A	jusqu'à 90cc, ouverte aux « jeunes » âgés de 12 à 15 ans.
Solo B	ouverte aux pilotes âgés de 13 ans et plus pour une cylindrée de 91 cc 2 temps à 125cc 2 temps max, 14 ans et plus pour une cylindrée comprise entre 150 cc 2 temps max et 250cc 4 temps max
Jeunes 125	ouverte aux pilotes de 13 ans à 17 ans pour une cylindrée 125 cc 2 temps.
Solo C/D	ouverte aux pilotes de 16 ans et plus pour une cylindrée de 250 cc (2 ou 4 temps) à 450cc 4 temps.
Prestige	ouverte aux pilotes vétérans de 40 ans et +, utilisant des machines de cylindrée supérieure ou égale à 125cc.
Vintage	ouverte aux pilotes vétérans de 40 ans et +, utilisant des machines ayant figurés au catalogue d'un constructeur avant 31/12/89 – PRE 90 d'une cylindrée égale ou supérieure à 125cc. Un classement "Air" et un classement "Liquide".
Féminine	ouverte aux pilotes féminines de 13 ans et +, utilisant des machines de cylindrée supérieure ou égale à 125cc.
Quad	ouverte aux pilotes 15 ans et plus utilisant des machines de 450 cc max.

Les motos électriques pourront être acceptées sous réserve de conformité avec la réglementation en vigueur, et de la fourniture de la fiche technique permettant d'identifier sa puissance afin de l'affecter à la catégorie correspondante, et d'avoir participé aux épreuves qualificatives dans son département ou sa région avec le véhicule considéré.

ARTICLE 3 : CONCURRENT·E·S

Le S.T.F est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence Ufolep en cours de validité et dont l'âge minimum est fixé comme suit :

- 90 cc maximum : avoir 12 ans et ne pas avoir 16 ans à la date de référence (cf. Article 3.1.1).
- 125 cc 2 Temps maximum : avoir 13 ans à la date de référence.
- De 126 cc 2 Temps à 450 cc 4 Temps : avoir 15 ans à la date de référence.
- Féminine : 13 ans et +
- Prestige : avoir 40 ans à la date de référence.
- Vintage : avoir 40 ans à la date de référence.
- Quad : 15 ans à la date de référence

La licence Ufolep Sport Motocycliste 29034 est obligatoire pour tous les pilotes, quel que soit leur âge.

Des démonstrations écoles de conduite de la région organisatrice pourront être intégrées au programme, si des places restent disponibles ces démonstrations seront ouvertes aux autres régions, la licence Ufolep École de Conduite 29030 et

le test de pilotage sont obligatoires pour tous les pilotes démonstrations (voir modalités dans le dossier d'inscription).

3.1 – Définitions des Dates

3.1.1 – Date de Référence

Est considérée comme « date de référence » la date de la première épreuve du Championnat régional ou départemental faisant office de qualification pour le S.T.F.

3.1.2 – Année de Référence (Licence Jeune)

Ne pas confondre la « date de référence » servant de validation de la qualification au S.T.F. dans une catégorie, et « l'année de référence » prise en considération pour la délivrance de la Licence Jeune

3.2 – Sélection

Les sélections au S.T.F sont sous la responsabilité du Délégué régional ou départemental qui pourra confier cette mission au responsable de la Commission Technique régionale ou départementale.

La sélection s'effectue :

- En priorité par rapport au classement provisoire du Championnat régional Ufolep en cours, arrêté à la date figurant sur la circulaire d'organisation (cf. Dossier d'inscription).
- A défaut de classement régional existant, par rapport au classement provisoire du Championnat Ufolep départemental en cours, arrêté à la date figurant sur la circulaire d'organisation (cf. Dossier d'inscription). Dans ce cas, le nombre de participants sera divisé par le nombre de départements de la région (valeur approchée par défaut).
- A défaut de classement régional ou départemental provisoire en cours ; le délégué régional ou départemental, ou le responsable de la Commission Technique régionale pourra utiliser le classement de l'année précédente après accord de la C.N.S des Sports Mécaniques Moto.

La qualification directe ou de réserve n'est acquise qu'aux pilotes ayant participé à un maximum d'épreuves du Championnat régional, à défaut départemental.

En cas de nécessité ou de force majeure la C.N.S des Sports Mécaniques Moto pourra repêcher des pilotes, ceux-ci devront à minima figurer sur le Classement d'un Championnat régional ou départemental.

Si certains pilotes qualifiés ne désirent pas participer, ils pourront être remplacés par les suivants au classement de leur Championnat.

Les pilotes qualifiés seront acceptés pour participer au Super Trophée de France Ufolep de Moto-Cross conformément aux dispositions d'engagement stipulées à l'Article VII du présent règlement.

Les pilotes détenteurs d'une licence jeune et participant au Super Trophée de France Ufolep de Moto-Cross pourront recevoir une indemnisation kilométrique qui sera versée par la trésorerie nationale UFOLEP à leur Comité Régional ou Départemental, conformément au règlement financier des compétitions nationales et au Règlement Financier de l'UFOLEP

3.2.1 – Sélection Série 125 Jeunes

Si une région ou un département n'organise pas de championnat 125 Jeunes, un jeune roulant en championnat Solo B sur une 125 cc 2 temps peut se qualifier en série 125 Jeunes au STF.

Si la région ou le département organise un championnat 125 Jeunes, seuls les pilotes roulant dans cette catégorie sont qualifiables au S.T.F. Cette catégorie est ouverte aux pilotes âgés de 13 ans révolus jusqu'à 17 ans maximum à la date du S.T.F.

3.2.2 – Sélection Série Féminine

Si une région ou un département n'organise pas de championnat pour les Féminines, une Féminine roulant en championnat dans une autre catégorie peut se qualifier en série Féminine au S.T.F.

Si la région ou le département organise un championnat pour les Féminines, seules les pilotes roulant dans cette catégorie sont qualifiables au S.T.F.

3.2.3 – Sélection Série Prestige

Lorsque la catégorie Prestige n'existe pas au niveau départemental ou régional, il n'y a pas de sélection pour le S.T.F. Ufolep de Moto-Cross. La C.N.S des Sports Mécaniques Moto encourage les régions à ouvrir une série Prestige concourant à part, néanmoins, pour la qualification au S.T.F., tout pilote de 40 ans et plus classé en Prestige pourra postuler.

3.2.4 – Sélection Série Vintage

Si une région ou un département n'organise pas de championnat Vintage, un pilote roulant en championnat Prestige

pourra se qualifier en série Vintage au STF avec un motorcycle historique Pré 90.

Si la région ou le département organise un championnat Vintage, seuls les pilotes roulant dans cette catégorie sont qualifiables au S.T.F.

Cette catégorie est ouverte aux pilotes âgés de 40 ans et plus ayant participé à un maximum d'épreuves de son championnat.

3.2.5 – Sélection Série Quad

Lorsque la catégorie Quad n'existe pas au niveau départemental ou régional, il n'y a pas de sélection pour le S.T.F. La C.N.S.d es Sports Mécaniques Moto encourage les régions à ouvrir une série Quad

3.2.6 – Sélection Pilotes I.M.B.A

Les pilotes qui ont participé à toutes les épreuves IMBA, de la saison en cours, sont qualifiés par leur région d'origine en supplément de la délégation régionale.

Les pilotes IMBA doivent impérativement répondre aux mêmes critères de qualification que les autres pilotes, donc d'avoir participé aux autres courses du championnat régional ou départemental.

Dans le cas où l'épreuve IMBA se déroule le jour d'une épreuve du championnat régional ou départemental celle-ci devient, de fait, dérogatoire à l'absence sur l'épreuve de championnat.

Ils pourront constituer une délégation particulière lors de la présentation des pilotes.

3.3 – Homologation des Licences

Tous les pilotes qualifiés devront être en possession de leur licence homologuée, 8 jours avant la date de la première épreuve comptant pour le Championnat régional ou départemental.

ARTICLE 4 : MACHINES

4.1 – Sécurité et bruit

Les machines devront être conformes aux normes constructeur ainsi qu'à la législation et aux règles de sécurité, de cylindrée et règles techniques conformes au Règlement Technique général (cf. document : RA7_._Règlement Technique général), y compris les véhicules de la série Vintage (cf. Annexe II - Règles Techniques Spécifiques Motos Vintage).

Les machines devront être vérifiées et tout changement les concernant devra être signalé au commissaire technique qui pourra effectuer un nouveau contrôle.

Toute machine jugée non conforme pourra être refusée au départ par le Directeur de Course.

Le carburant sera issu des pompes routières.

4.2 – Numéros et plaques

4.2.1 – Couleurs des plaques

Les machines doivent porter 3 plaques portant les numéros de course. Les tailles et les couleurs des chiffres et des fonds de plaques doivent être réglementaires en taille et en couleur soit :

Solo A	Plaques Blanches	Numéros Noirs	Féminine	Plaques Roses	Numéros Noirs
Solo B	Plaques Noires	Numéros Blancs	125 Jeune	Plaques Bleues	Numéros Blancs
Prestige	Plaques Jaunes	Numéros Noirs	Vintage	Plaques Rouges	Numéros Blancs
Solo C/D	Plaques Vertes	Numéros Blancs	Quad	Plaques Blanches	Numéros Noirs

Les plaques de couleurs « Fluo » sont interdites, la publicité est interdite et tout sigle autre que l'UFOLEP ne pourra apparaître.

Toute autre marque distinctive (nom prénom, logo UFOLEP) doit être discrète (hauteur 3 cm max sur) les plaques avant et latérales.

4.2.2 – Dimensions des plaques et numéros

Les dimensions de plaques de course sont de 280 mm x 235 mm. Elles seront au nombre de 3, 2 latérales et une frontale.

Dimensions des chiffres : hauteur 140 mm, épaisseur de 25 mm, largeur 80 mm (sauf le 1 = 25 mm), espacement entre les deux chiffres de 25 mm. Pour les quads, les plaques avant seront de 150 x 200 mm et les arrières de 230 x

280 mm et des chiffres de 140 mm de haut minimum. Ces plaques devront être en matière plastique avec coins arrondis.

4.2.3 – Affectation des Numéros

Les numéros seront affectés par la C.N.S des Sports Mécaniques Moto.

Ces numéros attribués seront identiques tous les ans pour chaque région : voir tableau ci-dessous

Régions	Numéros affectés	Régions	Numéros affectés
Drom - Com	1 à 20	Aquitaine	21 à 40
Auvergne	41 à 60	Normandie	61 à 80
Bourgogne - Franche Comté	81 à 100	Bretagne	101 à 120
Centre Val de Loire	121 à 140	Champagne - Ardennes	141 à 160
Occitanie Pyrénées Méditerranée	161 à 180	Ile de France	181 à 200
Limousin	201 à 220	Lorraine - Alsace	221 à 240
Hauts de France	241 à 260	Pays de la Loire	261 à 280
Poitou Charentes	281 à 300	Provence Alpes Côte d'Azur	301 à 320
Rhône Alpes	321 à 340		

Les séries de numéros sont affectés par région pour toutes les catégories sélectionnables au S.T.F Ufolep de Moto- cross (ex : région Drom-Com – Solo A de N° 1 à 20 – Solo B de N° 1 à 20 – Solo C/D N° 1 à 20 – etc ...)

Aucune dérogation n'est accordée quant au choix d'un numéro personnel. Le numéro 13 est attribué à chacune des catégories.

Le non-respect de la numérotation attribuée entraînera des sanctions (cf. Article 12.3 et Annexe 1).

ARTICLE 5 : PARCOURS

5.1 – Le Circuit

Le circuit sur lequel sera organisé l'épreuve du S.T.F sera visité par la C.N.S des Sports Mécaniques Moto.

La visite du circuit se fera entre 3 et 6 mois avant la date de l'épreuve.

Les consignes données à cette occasion devront être strictement respectées.

5.2 – Conformité du circuit

En dehors de toutes les modifications ou aménagement d'ordre général ou particulier qui pourront être demandés, le circuit sera dûment homologué et devra répondre aux conditions particulières du Règlement National des épreuves de Moto-cross Ufolep et sera en conformité avec les normes d'aménagement, en vigueur, des Règles Techniques et de Sécurité (R.T.S) de la fédération délégataire.

5.3 – Courses admises

Il est interdit à tout organisateur d'une épreuve du S.T.F d'incorporer une autre épreuve dans le programme de la manifestation sans autorisation du COPIL des Sports Mécaniques Moto.

ARTICLE 6 : ENGAGEMENTS

6.1 – Pilotes Qualifiables - Définition.

Les pilotes qualifiables seront issus du classement d'un championnat régional, ou à défaut départemental.

Un pilote devra participer à un maximum d'épreuves du championnat régional ou départemental.

Toutes les épreuves du championnat régional ou départemental comptent pour la qualification au STF, à compter du 1er septembre de l'année précédente jusqu'à la date fixée chaque année, par la C.N.S des Sports Mécaniques Moto, comme limite de clôture des engagements du S.T.F.

Si des pilotes n'ont pas de championnat dans leur région mais participent à un autre championnat dans une autre région ils pourront représenter leur région d'origine avec comme preuve de participation le championnat effectué. Leur classement sera extrait du championnat de la région où ils ont participé.

En cas d'absence lors d'une épreuve qualificative régionale ou départementale, celle-ci pourra être justifiée selon les mêmes critères et les mêmes modalités que l'absence au S.T.F. (cf. art. 6.7)

6.2 – Engagement au S.T.F

Tout pilote Ufolep répondant aux critères de qualification peut prétendre à une inscription auprès de la commission Technique Régionale ou Départementale.

Un coureur ne pourra participer au S.T.F que dans une seule catégorie, celle pour laquelle il a été qualifié par sa région ou son département suivant le classement provisoire départemental ou régional de la catégorie ayant justifié sa qualification, exception faite pour les “125 Jeunes” cf. article 3.2.1 et les “Féminines” de catégorie supérieure à Solo A cf. article 3.2.2.

6.3 – Inscriptions

Le département organisateur devra transmettre à l'échelon national qui diffusera aux régions et départements concernés, tous les documents utiles et copie du règlement général et particulier de l'épreuve, au minimum deux mois et demi avant l'épreuve.

L'inscription sera obligatoirement à réaliser en respectant les directives indiquées sur le dossier d'inscription (adresse du site pour inscriptions, adresse pour la transmission des documents, dates butoir ...).

L'utilisateur aura accès à la liste des grilles d'inscription par catégorie.

La liste des inscrits, identique au document type (cf. Dossier d'inscription), ainsi que les coordonnées précises du responsable de la délégation régionale ou départementale présent au S.T.F. seront transmises par le délégué régional ou départemental Ufolep organisateur au plus tard avant la date fixée sur le dossier d'inscription, au responsable national désigné dans le dossier d'inscription ayant en charge l'activité. Un représentant de région ne peut être un pilote participant au S.T.F, en cas de force majeure une dérogation pourra être accordée après demande écrite auprès de la C.N.S des Sports Mécaniques Moto.

Le calendrier et le classement régional ou départemental, certifiés conformes, par le délégué UFOLEP de l'échelon concerné, seront téléchargés au moment de l'inscription sur le site puis joints à la liste des inscrits.

Les inscriptions devront se faire obligatoirement dans les délais et selon modalités prévues (cf. Dossier d'inscription) sous peine de nullité.

Pour les concurrents mineurs, l'engagement devra inclure obligatoirement une autorisation parentale dûment signée.

L'absence ou la non-conformité de l'un ou plusieurs documents, du pilote ou de la région, entraînera la nullité de l'inscription du pilote ou de la région.

6.4 – Homologation des inscriptions

Les listes d'inscription seront homologuées par la C.N.S des Sports Mécaniques Moto au moins 20 jours avant la date de l'épreuve.

Aucune demande de modification ultérieure à l'homologation ne sera acceptée.

Le responsable de la C.N.S des Sports Mécaniques Moto chargé du suivi du S.T.F. confirmera au responsable de chaque délégation régionale ou départementale la liste des engagés et leur numéro de course au moins 20 jours avant la date de l'épreuve.

L'échéancier de l'année précisé dans le dossier d'inscription devra être absolument respecté.

6.5 – Dispositions financières à l'inscription

6.5.1 – Droits d'inscription

Seuls les pilotes qualifiés aux finales nationales des championnats, rassemblements, critères ou aux rassemblements à finalité inter régionale doivent régler les droits d'inscription via la plateforme d'inscription conformément au montant et aux directives du dossier d'inscription.

Dans les droits d'inscriptions sont inclus :

- Doits d'inscription perçus par l'échelon national et définis annuellement dans les règlements financiers de la fédération. Il seront facturés par l'échelon national au comité organisateur à l'issue des épreuves.
- Les frais de parc. L'accueil des participants et de leurs familles dans un parc aménagé (éclairage, toilettes, douches, ...) pour plusieurs jours, engendre des frais très importants pour l'organisation. Ils sont définis annuellement dans les règlements financiers de la fédération et seront inclus dans le droit d'inscription.
- Frais de Forfait sécurité. Ils sont définis annuellement dans les règlements financiers de la fédération et seront inclus dans le droit d'inscription.

En cas d'absence justifiée du pilote, les droits d'inscription pourront être remboursés (cf. Art 6.7).

6.5.2 – Caution

Lors du contrôle administratif il sera distribué à chaque pilote un transpondeur, celui-ci restera pendant toute l'épreuve sous la responsabilité de chaque concurrent.

Un chèque individuel de caution, à l'ordre de l'Ufolep, et d'un montant réglementaire indiqué dans les dossiers

d'inscription, pourra être demandé et sera détruit après le S.T.F. sous réserve de restitution du transpondeur.
En cas de non-restitution ou de détérioration du transpondeur, le chèque de caution sera encaissé.

6.6 - Nombre d'engagés

6.6.1 – Calendrier des épreuves régionales

Le calendrier des épreuves régionales :

- Est élaboré par la Commission Technique ou le Responsable régional.
- Est homologué par le Comité Régional, cachet et signature.
- Est obligatoirement joint aux listes d'inscriptions sous peine de nullité de la demande d'inscription.
- Ne comportera que les épreuves réellement réalisées.
- Devra être formulé selon les indications données dans le dossier d'inscription.

6.6.2 – Nombre d'engagés par région

Les pilotes qualifiables et inscrits doivent figurer au classement régional ou à défaut départemental, pour toutes les catégories.

Un tableau précisant le nombre de pilotes à engager et le nombre de pilotes réservistes de chaque région diffusé avec le dossier d'inscription en fonction de la capacité du circuit du S.T.F.

La région, ou le département, pourra demander l'inscription du nombre maximum de pilotes prévu sur l'imprimé mais les participants ne seront réellement inscrits qu'après confirmation de la C.N.S des Sports Mécaniques Moto.
En cas de surnombre, la C.N.S des Sports Mécaniques Moto pourra diminuer le nombre de qualifiés par région.

6.7 - Absence

En cas d'absence les pilotes doivent le signaler dans les plus brefs délais aux responsables de région.

En cas d'absence justifiée du pilote, les frais d'engagement, de parc et de sécurité pourront être remboursés.
Les tickets d'entrée du pilote, de son mécanicien et de son panneauteur ainsi que l'accès au parc du véhicule ne doivent pas avoir été utilisés et devront être restitués.

Ne seront retenus que les motifs d'absences suivants :

- Maladies ou blessures,
- Événement familial (ex: décès mariage baptême ...),
- Raison professionnelle,
- Casse, vol ou accident mécanique.

Tous ces motifs d'absences doivent être justifiés par :

- Un certificat médical ou d'hospitalisation,
- Une attestation de cérémonie,
- Un certificat de l'employeur,
- Une déclaration de gendarmerie,
- Une attestation du Directeur de course.

Tous ces justificatifs doivent comporter le cachet de l'organisme délivrant l'attestation et doivent être validés par un délégué régional ou départemental (cachet et signature) sous peine de nullité.

Des poursuites éventuelles en commission disciplinaire nationale peuvent être engagées pour fraude (Groupe 3 allant de 3 mois à 2 ans de suspension).

ARTICLE 7 : ACCUEIL - HORAIRES

Les horaires d'accueil sur le circuit seront diffusés dans les dossiers d'inscription.

Les horaires détaillés du S.T.F. seront établis à la date de clôture des engagements, en fonction du nombre de séries déterminé par le nombre d'engagés. Ils seront portés à la connaissance des concurrents et du Directeur de course.

ARTICLE 8 : VERIFICATIONS – CONTROLES

Ils sont sous la responsabilité de la C.N.S des Sports Mécaniques Moto .

Ne pourront être admis que les pilotes qualifiés dont l'inscription est homologuée par la C.N.S des Sports Mécaniques Moto. Les contrôles sont obligatoires avant l'entraînement.

Les pilotes devront se présenter en personne et en premier au contrôle administratif avec leurs documents en règle et en second au contrôle technique avec leur machine, leur équipement et leur passeport.

8.1 – Contrôles administratifs

Avant le début de l'épreuve, les concurrents devront obligatoirement présenter personnellement :

- Leur licence Ufolep en cours de validité, pratiquant sport motocycliste.
- Leur C.A.S.M ou pour certains anciens licenciés (avant 1er septembre 2005) leur permis de conduire adapté à la cylindrée.
- Leur passeport moto dûment complété pour chacune des manches qualificatives. Si un changement de machine est intervenu, un passeport doit être présenté pour chacune d'entre-elles.

La personne chargée de faire le panneautage devra avoir une licence UFOLEP, dirigeant ou pratiquant, être âgé de 16 ans minimum pour obtenir le bracelet de contrôle lui permettant d'accéder à la zone de panneautage.

Pour les sports mécaniques, la non-présentation des documents spécifiques (licences, Casm...) entraîne des amendes (cf. Règlement Financiers de l'Ufolep), en ce cas la personne concernée devra attester de la possession de ces documents, avant autorisation de participation, et apporter la preuve écrite dans les 15 jours qui suivent la manifestation sous peine de sanctions disciplinaires.

8.2 – Contrôles techniques

Avant le début de l'épreuve, les concurrents devront obligatoirement se présenter personnellement au contrôle technique:

- Le passeport moto complété pour chacune des épreuves qualificatives. Si un changement de machine est intervenu, un passeport doit être présenté pour chacune d'entre-elles.
- Leur machine équipée des numéros de course elle devra être conforme, ainsi que les équipements du pilote, au Règlement Technique général (cf. document : RA7_-_Règlement Technique général)

Les vérifications techniques ne concernant que la sécurité, la conformité de la machine est placée sous la seule responsabilité du pilote. Seul le pilote a accès à la zone de contrôle technique.

RAPPEL :

A son emplacement dans le parc pilote, chaque participant devra disposer d'un tapis environnemental sur lequel sera positionné sa moto en dehors des manches ainsi qu'un extincteur adapté au risque potentiel considéré par la motorisation de la moto (thermique ou électrique).

8.3 – Contrôles sportifs

A tout moment un alcootest ou un contrôle anti-dopage pourra être effectué sans que le concurrent désigné pour un contrôle ne puisse s'y soustraire.

8.4 – Assurances

Dans le cadre du S.T.F. l'organisateur souscrit une assurance conforme aux dispositions de l'article R331-30 du code du sport (RCO-VTM) qui prend en charge la responsabilité civile (RC) des participants et des officiels.

La souscription d'une individuelle Accident (IA) restant une démarche individuelle du pilote.

TITRE II : ENTRAINEMENTS - COURSES

ARTICLE 9 : DEROULEMENT DE LA COURSE

9.1 – Séries

En fonction du nombre d'engagés, la C.N.S des Sports Mécaniques Moto déterminera le nombre de séries pour chaque catégorie selon la règle de l'assiette, répartition en série des participants des différentes équipes régionales et des différentes régions, selon les positions des participants d'après le classement régional fourni ; ce nombre est variable suivant le nombre d'inscrits par région.

9.2 – Entraînements

La participation aux essais est obligatoire, sous peine de disqualification immédiate.

9.3 – Départ

9.3.1 – Parc d'attente

Les machines y seront amenées en attente du placement en Pré-grille.

Aucun accompagnateur n'est admis dans le Parc d'attente sauf les mécaniciens ayant un bracelet après autorisation

d'un commissaire.

9.3.2 – Pré-grille

Les machines y seront amenées obligatoirement 10 minutes avant le départ.

Aucun accompagnateur n'est admis dans la Pré-grille

9.3.3 – Ordre sur la grille

Manches qualificatives.

Pour la première manche le placement sur la grille se fera par tirage au sort informatique (aléatoire).

Pour la deuxième manche qualificative le placement sera fait dans l'ordre du classement de la première manche.

Manche Finale.

Le placement sur la grille se fera en fonction du classement obtenu à l'issue des manches qualificatives par addition de points.

Aucun accompagnateur n'est admis en pré grille et à la grille de départ, sous peine de sanction, sauf autorisation du responsable de parc.

9.3.4 – Modalités de départ

Les départs des manches ne pourront être donnés avant l'heure indiqué au programme.

Le départ sera donné obligatoirement à la herse de départ, à ciseau ou à l'américaine par un commissaire sous la responsabilité du Directeur de course.

En cas de panne de la grille les motos ou quads seront placés devant la grille et le départ se fera à l'abaissé du drapeau national.

Les pilotes seront sur leurs machines moteurs en marche et devront avoir leurs mains sur les poignées du guidon.

La roue avant des motos ne devra en aucun cas être espacée de plus de 50 centimètres de la grille.

Un dispositif empêchant le recul des motos au départ, bastaing ou sillon creusé derrière les motos, assurera également le placement de recul maximum, sauf si départ sur deux lignes.

Un panneau indiquant les 15 et 5 dernières secondes devra être présenté aux coureurs. La grille pourra être baissée au cours des 5 à 10 secondes suivant la présentation du panneau « 5 secondes ». Dès la présentation du panneau « 15 secondes », le compte à rebours ne peut plus être interrompu, même si un pilote le réclame.

9.4 – Courses

9.4.1 – Nombre de pilotes par manche

Dans toutes les manches de classement et pour les manches finales le nombre de pilotes admissibles en grille de départ est de, dans la limite de capacité du circuit :

- Maximum de 45 pilotes pour les séries motos solos
- Maximum de 30 pilotes la série quad

9.4.2 – Courses de classement

Les courses de classement se dérouleront en deux manches minimum.

La durée minimum de chacune des manches est de 12 minutes plus 1 tour pour la catégorie Solo A et de 15 minutes plus 1 tour pour toutes les autres catégories.

En cas d'impossibilité de respecter dans les temps impartis le programme de la journée le Directeur de Course pourra moduler la durée des manches.

9.4.3 - Finales

La finale se déroulera en une manche minimum de 12 minutes plus 1 tour pour la catégorie Solo A et de 15 minutes plus 2 tours pour toutes les autres catégories.

En cas d'une seule série dans une catégorie, cette catégorie ne concourt pas en finale.

A l'arrivée de la manche finale les trois premiers classés de chaque manche devront mettre leur machine en parc fermé durant 30 minutes. Le démontage éventuel d'une ou des machines se fera sur décision du COPIL des Sports Mécaniques Moto. Dans le cadre d'un démontage toutes précautions devront être prises pour assurer celui-ci dans les meilleures conditions.

9.4.4 – Pendant les courses

Toutes les consignes signalées par les différents drapeaux et leurs significations devront être strictement respectées.

L'utilisation des drapeaux bleus sera exclusivement mise en œuvre par des commissaires en double poste.

L'utilisation par les commissaires de drapeaux croix de St André sera mise en œuvre en cas d'intervention des secours sur le circuit.

Toute aide extérieure sur le parcours est interdite, sauf si elle est apportée par un Commissaire placé par les organisateurs dans le but d'assurer la sécurité.

9.5 – Arrêt de course – Nouveau départ

En cas d'absolue nécessité (par ex: accident, obstruction de la piste, conditions atmosphériques etc...) présentant un danger pour le bon déroulement de la course, le Directeur de Course agitera un drapeau rouge indiquant l'interruption de la course, relayé par les postes de Commissaire qui agiteront le drapeau jaune.

La décision d'arrêter la course ne peut être prise que par la Direction de Course.

Lorsque le drapeau rouge est agité, les pilotes doivent immédiatement arrêter la course, réduire leur vitesse et rejoindre les stands à vitesse très réduite et sans dépassement.

Les conditions pour redonner le départ de la course sont les suivantes :

Lorsque le drapeau rouge est agité avant dix minutes de course.

Tous les pilotes présents au premier départ pourront prendre à nouveau le départ sans changement de machine, celle-ci ayant pu être réparée en fonction du temps imparti pour donner le nouveau départ.

- Le départ est redonné dans les mêmes conditions que le précédent.
- La grille de départ sera identique à la grille du premier départ annulé. Toute place sur la grille d'un pilote ne prenant pas le second départ restera vide.
- S'il est impossible de redonner le départ de la course, il n'y aura pas de points attribués pour le S.T.F., le classement sera considéré comme nul.

Lorsque plus de dix minutes de course sont accomplies :

- La course sera considérée comme courue complètement.
- Le classement de la course est alors déterminé par les positions au passage précédent l'arrêt de course. La totalité des points sera attribuée pour le S.T.F.

TITRE III : APRÈS COURSES

ARTICLE 10 : CLASSEMENT

10.1 – Conditions

Chaque manche se terminera, à l'issue du temps fixé et du nombre de tours prévus au règlement particulier de l'épreuve, lorsque le premier pilote franchira la ligne d'arrivée.

Les classements seront établis par addition des points obtenus à chaque manche. En cas d'égalité de points, le classement de la dernière manche sera déterminant.

10.2 – Attribution des points

Les points pour le Super Trophée de France Ufolep de Moto-Cross seront attribués selon le barème suivant :

Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points
1 ^{er}	40	9 ^{ème}	29	17 ^{ème}	21	25 ^{ème}	13	33 ^{ème}	5
2 ^{ème}	37	10 ^{ème}	28	18 ^{ème}	20	26 ^{ème}	12	34 ^{ème}	4
3 ^{ème}	35	11 ^{ème}	27	19 ^{ème}	19	27 ^{ème}	11	35 ^{ème}	3
4 ^{ème}	34	12 ^{ème}	26	20 ^{ème}	18	28 ^{ème}	10	36 ^{ème}	3
5 ^{ème}	33	13 ^{ème}	25	21 ^{ème}	17	29 ^{ème}	9	37 ^{ème}	2
6 ^{ème}	32	14 ^{ème}	24	22 ^{ème}	16	30 ^{ème}	8	38 ^{ème}	2
7 ^{ème}	31	15 ^{ème}	23	23 ^{ème}	15	31 ^{ème}	7	39 ^{ème} et +	1
8 ^{ème}	30	16 ^{ème}	22	24 ^{ème}	14	32 ^{ème}	6		

- Abandon = 1 point marqué SI 1 tour entier a été réalisé, c'est-à-dire que le pilote a franchi au moins une fois la ligne du chronométrage, ET qu'il n'a pas franchi la ligne d'arrivée avec l'unité compétitive.
- Si le pilote a pris le départ mais n'a pas réalisé 1 tour et n'a pas franchi la ligne de chronométrage = 0 point
- Si le pilote a réalisé moins de tour que l'unité compétitive mais qu'il franchi la ligne d'arrivée, il marque les points de la manche.

10.3 – Sélection pour la finale

La Sélection des Finalistes s'opère d'après le classement obtenu à l'issue des manches qualificatives par addition de

points soit les premiers de chaque catégorie en respectant le quota maximum de la capacité de la piste.
En cas d'ex-aequo les pilotes seront départagés au meilleur résultat obtenu de la deuxième manche puis de la première manche puis, éventuellement, du meilleur chrono.
En cas d'absence d'un qualifié pas de repêchage d'un pilote suivant.
Le Classement de chaque finale détermine le vainqueur de chaque catégorie.

10.3.1 – Catégories à une seule série

En cas de catégorie avec une seule classement final sera obtenu par addition des points des manches.

10.3.2 – Classement des régions

Les points obtenus par chaque participant, dans chaque catégorie, à l'issue de ces classements, sont attribués aux régions et ajoutés pour classer celles-ci, la région totalisant le plus grand nombre de points est déclarée 1^{ère}.

En cas d'absence de phase finale d'une catégorie, les points attribués à la région seraient calculés par addition des points des manches courues divisées par le nombre de manches.

ARTICLE 11 : RECOMPENSES

Classement Individuel

Les trois premiers de chaque catégorie recevront une médaille (Or, Argent, Bronze) et une coupe.

Classement par Equipe-Région.

Les trois premières équipes et le représentant de la région recevront une médaille (Or, Argent, Bronze)

ARTICLE 12 : RECLAMATIONS – SANCTIONS

Il est rappelé que, conformément aux règlements généraux moto Ufolep, le Directeur de Course, éventuellement assisté du Jury de l'épreuve, a toujours le droit et le devoir de prendre les décisions d'urgence en cas de force majeure ou de sécurité.

En l'absence de réclamation régulière, le Jury peut se saisir directement des cas d'irrégularité qui lui sont signalés ou qu'il relève lui-même. Les problèmes de discipline nécessitant une intervention immédiate seront soumis au Jury de l'épreuve. Cette mesure s'applique à tous litiges concernant les pilotes ou l'organisation.

12.1 – Jury

Le jury de la rencontre est composé :

- Du Président (e) du jury choisi ou co-opté par la C.N.S des Sports Mécaniques Moto.
- Du Directeur de Course.
- Du Représentant du Comité National Directeur.
- Des membres présents de la C.N.S des Sports Mécaniques Moto.
- Du Délégué Départemental (ou Régional) organisateur.
- Du Président du club d'accueil

Le jury, composé d'un nombre impair de membres, se réunira à plusieurs reprises durant la journée et notamment pendant les pauses.

12.2 – Comportement anti sportif

Tout manquement aux règlements, tout comportement anti sportif (envers les concurrents, les officiels, etc.) Tout accrochage volontaire ne pourra être toléré et entraînera inmanquablement une demande de sanction envers le concurrent fautif.

Tous les cas seront traités conformément aux dispositions des règlements nationaux disciplinaires en vigueur.

12.3 – Sanctions immédiates

12.3.1 – Par la direction de course

Tout manquement aux règlements ou consignes de la direction de course, de la part d'un pilote ou de son entourage, peut être sanctionné par l'exclusion de la manche.

12.3.2 – Par le Jury d'épreuve

Tout manquement aux règlements ou consignes de l'organisation, de la part d'un pilote ou de son entourage, peut être sanctionné par l'exclusion après avis du Jury de l'épreuve.

L'ensemble des litiges et sanctions infligées lors des S.T.F. sera référencé sur un cahier de suivi. Il permettra au jury de l'épreuve de connaître si le pilote ou ses accompagnateurs incriminés sont récidivistes ou non, et ainsi d'affiner au plus juste la décision à prendre en matière de discipline.

Sanctions - Voir Tableau ci-dessous - Annexe 1

Le responsable de la délégation régionale ou départementale est le seul et unique interlocuteur reconnu par la C.N.S des Sports Mécaniques Moto pour tout ce qui concerne les pilotes et accompagnateurs, il appartient donc au Comité régional ou départemental de le désigner en connaissance de cause.

Tout pilote ou équipe de pilotes est responsable de ses accompagnateurs, avant, pendant et après l'épreuve. Le responsable de la délégation régionale ou départementale doit être présent ou représenté dès l'ouverture du parc pilotes. Il est interdit de circuler à deux sur une moto ou sans casque dans l'enceinte de la manifestation.

12.4 – Réserves, réclamations

Les réserves et réclamations doivent être déposées conformément aux règlements généraux.

Modalités d'acceptation des réserves:

- Seules les réserves émanant des chefs d'équipes désignés par les régions peuvent être recevables.
- Toute réclamation ou réserve doit obligatoirement être formulée par écrit sous peine de nullité, accompagnée d'un chèque d'un montant réglementaire fixé annuellement (cf. Règlement Financier Ufolep de l'année en cours).
- Si la réclamation ou réserve est justifiée le chèque sera rendu au réclamant en cas de contraire, le chèque sera acquis à la C.N.S des Sports Mécaniques Moto.
- Elles ne seront acceptées qu'à la condition qu'elles soient déposées auprès du jury de l'épreuve au plus tard 1 h avant le début de l'entraînement, de la manche, de la finale, de la remise des prix, ... concernés par cette réserve (ex: réserve sur le résultat d'une 1ère manche acceptée au plus tard 1 heure avant la 2ème manche, réserve sur la qualification à une finale acceptée au plus tard 1 h avant la finale).
- Les réserves concernant des questions de qualification doivent être déposées avant la fin des contrôles administratifs.
- Les réserves concernant le déroulement de la rencontre seront traitées par le jury.

N.B.: la vidéo ne sera pas acceptée comme moyen de preuve lors d'un litige

Si nécessité, en fonction de la gravité d'une faute commise, le jury transmet le dossier à la C.N.S des Sports Mécaniques Moto pour suite à donner. Éventuellement transmission auprès de la commission nationale disciplinaire de première instance.

12.5 – Appel de la décision

Pour appel d'une sanction disciplinaire, se référer au Règlement Disciplinaire de l'Ufolep.

ANNEXE I – TABLEAU DES SANCTIONS

FAUTES	SANCTIONS
Inscriptions	
Inscription du pilote non conforme au règlement.	Refus de l'inscription du pilote.
Inscription d'une catégorie d'une région non conforme au règlement (classement, ...).	Refus de l'inscription de la catégorie de la région.
Inscriptions d'une région non conforme (classements, règlements.	Refus de l'inscription de la région.
Représentants des régions	
Non-respect des consignes de sécurité d'un pilote (ou de ses accompagnateurs) dans le parc pilotes ou le parc accompagnateurs.	Avertissement ou exclusion du pilote de la manifestation en fonction de la gravité.
Non-respect des consignes de sécurité d'une région (par son représentant) dans le parc pilotes ou le parc accompagnateurs.	Exclusion du représentant de la région de la liste des représentants de régions + avertissement ou exclusion de la région de la manifestation en fonction de la gravité.
Non application des tâches qui incombent au représentant de région.	Exclusion du représentant de la région de la liste des représentants de régions.
Non-participation aux réunions du représentant de région.	Exclusion du représentant de la région de la liste des représentants de régions.
Contrôle administratif	
Documents à présenter non conformes.	Application des règlements financiers de l'UFOLEP Nationale
Pilote sans licence et dans l'impossibilité de présenter une pièce d'identité.	Application des règlements financiers de l'UFOLEP Nationale
Contrôle technique	
Éléments de sécurité de la moto non conformes.	Exclusion du pilote de la manifestation si impossibilité de réparer dans les délais qui lui sont impartis par la direction de course.
Plaques et/ou numéros non conformes.	Exclusion du pilote de la manifestation si les plaques et/ou les numéros ne sont pas mis en conformité avant la 1ère manche.
Entraînements	
Pilote ne participant pas à l'entraînement de sa série sans accord de la direction de course.	Avertissement du pilote.
Pilote ne participant pas à l'entraînement.	Exclusion du pilote de la manifestation.
Consignes de sécurité	
Non-respect des drapeaux jaunes.	Déclassement du pilote de la manche sans marquer de points.
Non-respect des drapeaux jaunes (avec récidive).	Exclusion du pilote de la manifestation.
Non-respect des drapeaux Croix saint André	Exclusion du pilote de la manifestation.
Un pilote quitte la piste et ne la reprend pas au même endroit.	Déclassement du pilote de la manche sans marquer de points.
Circulation à contre sens sur le parcours.	Exclusion du pilote de la manifestation.
Circulation à moto dans la zone public	Exclusion du pilote de la manifestation.
Circulation sans casque ou a plusieurs sur la moto	Exclusion du pilote de la manifestation.
Circulation sur le parcours sans l'équipement complet (casque sur la tête et attaché, ...), et ce même en cas de panne.	Exclusion du pilote de la manifestation.
Ravitaillement en dehors du parc coureurs, ainsi que moteur non arrêté.	Exclusion du pilote de la manifestation.
Aide ou réparation sur la piste.	Exclusion du pilote de la manifestation.

Comportements anti sportif	
Acte ou comportement anti sportif du représentant de région envers autrui.	Exclusion du représentant de la région de la liste des représentants de régions et transmission du dossier à la Commission Nationale Sportive en fonction de la gravité.
Geste ou comportement anti sportif d'un pilote (ou de ses accompagnateurs) envers autrui.	Avertissement ou exclusion du pilote de la manifestation et transmission du dossier à la Commission Nationale Sportive en fonction de la gravité
Accès d'un accompagnateur en pré grille ou en grille de départ Si récidive	Exclusion de la manche pour le pilote Exclusion du pilote de la manifestation.
Alcool (valeurs hématologiques) > 0,10 g/L. Refus de contrôle alcoolémie	Exclusion du pilote de la manifestation. Exclusion du pilote de la manifestation.

ANNEXE II – RÈGLES TECHNIQUES SPÉCIFIQUES MOTOS VINTAGE

Cette annexe concerne la catégorie "Vintage" du S.T.F, elle vient en complément pour cette catégorie des règles techniques listées dans le document : RA7_._Règlement Technique général.

- Les pilotes présenteront leurs machine(s) et équipements de course en conformité avec les règles techniques du Motocross.
- Les motocycles seront des véhicules dits "PRÉ 90" ayant été commercialisés ou figurant au catalogue d'un constructeur avant le 31 décembre 1989.
- Les motos devront avoir un aspect au plus proche de l'origine.
- Les transformations ou adaptations seront autorisées dans le seul cas où elles étaient pratiquées à l'époque. Le pilote présentant la moto doit apporter la preuve formelle (les fabrications artisanales ou autres devront faire l'objet d'un contrôle spécial).
- Les fourches et amortisseurs de motos modernes bloqué fourche sont interdits. Le diamètre maximum des fourches est de 45 mm (sauf exception des 125 Suzuki RM de 1989 qui avait d'origine des fourches conventionnelles en 46 mm).
- En matière de bruit, les pouvoirs publics et l'environnement imposent des règles très strictes. Il est demandé aux pilotes de faire l'effort nécessaire pour éviter que l'on nous impose des mesures plus restrictives. Les machines présentées en échappement libre ne pourront participer.
L'alésage et la course du piston, mesuré en millimètres, seront frappés sur le carter moteur ou à défaut inscrits de manière indélébile afin de déterminer le régime des contrôles sonométriques. Toute machine dénuée de ces informations pourra être contrôlée au sonomètre selon la méthode « 2m MAX ».
- Les motocycles devront obligatoirement être munis d'un système fiable d'arrêt du moteur. Ce système doit être monté sur la gauche ou la droite du guidon, à portée de main et actionné sans lâcher le guidon par le pilote. Pour des raisons évidentes de sécurité, un commissaire de piste doit être en mesure de couper le moteur en cas d'urgence. Ce système sera systématiquement testé lors du contrôle technique moteur en marche.
- Pour les machines équipées d'allumage électronique réputé « à risque » la mise à la masse sera vérifiée en statique avec un appareil de contrôle.
- Les guidons doivent être équipés d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons modernes Pro-taper dit "sans barre" sont interdits.
- Les machines doivent être munies d'un dispositif protégeant la chaîne primaire, l'embrayage et le pignon de sortie de boîte de vitesse.
- Un pilote disposant de deux machines devra les passer au contrôle technique avec les deux machines.



3 rue Juliette Récamier

75341 paris cedex 07

T. 1 43 58 97 71

<mailto:cns.moto@ufolep.org>

www.cns.ufolep.org/moto/