



**COMITE REGIONAL
FLANDRES – ARTOIS
PICARDIE**

**COMMISSION SPORTIVE
REGIONALE MOTO**

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

SAISON 2025/2026

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)*
- *Les Commissions disciplinaires de 1^{ère} instance et d'appel (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. La décision de sanction du groupe 1 sera transmise par lettre recommandée, ou par mail à l'intéressé. Ce dernier pourra interjeter appel de la décision auprès de la commission d'appel de la CSR dans un délai de 8 Jours. 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 réglemente 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 circuit 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 avec 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 aux groupes 1 et 2. 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 circuit permanent homologué et ayant reçu l'agrément annuel UFOLEP. Ecole 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 est 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. Les licenciés avec assurance Marsh/Axa, bénéficient d'une post-couverture assurantielle jusqu'au 31 octobre de la saison en cours, à condition que le club ait souscrit son affiliation au 1 septembre.

Article 33 : ASSURANCES INDIVIDUELLES

Les licenciés en règle avec l'UFOLEP sont tous assurés en responsabilité civile. Il n'en reste pas moins que les coureurs restent libres de contracter une assurance « individuelle accident » complémentaire. Les clubs ont le devoir d'en faire l'information.

Article 34 : DECLARATION D'ACCIDENT

Pour les clubs assurés à Marsh/Axa. En cas d'accident, la déclaration est faite par le pilote sur le site internet : <https://connexion.marsh.com/client/declarationufolep>

Qu'il s'agisse d'une compétition ou d'un entraînement, même si l'entraînement a lieu sur un terrain autre que celui du club du pilote, l'initiative de la déclaration d'accident, revient au club d'appartenance du pilote. Dans tous les cas, le correspondant de l'association indiqué sur la déclaration de sinistre sera l'accidenté lui-même.

En cas de blessure, le licencié devra se mettre en rapport, au plus vite avec le responsable de son club pour la déclaration de sinistre.

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 ENTRAÎNEMENT

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 : 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 CSR 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 souci 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 (Voir modalités Art 210).

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 et inscrites sur le site ufolepmoto.org.

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 sur circuit 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.S.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 cm³
- Les pilotes d'âge correspondant à la cylindrée des machines de 125 cm³ 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 :

- 1) Programmation de stages d'école de conduite UFOLEP.
- 2) Participation des jeunes en démonstration lors des épreuves dites de motocross.
- 3) 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).
- 4) 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 par un animateur UFOLEP lors d'une journée de stage inscrite au calendrier.
- Etre titulaire du passeport moto
- 10 minutes par manche.
- Présence indispensable d'un animateur UFOLEP école de conduite.
- Porter la numérotation réglementaire attribuée par le responsable de la numérotation.

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

ECOLE DE CONDUITE MOTOCROSS SOLO		
Agés	Cylindrées	Tps et Durée de Démonstration
à partir de 6 ans	50 cc 2T ou 4T maxi variateur automatique	Séance 10 mn, repos entre séance 1 h, 3 séances maxi.
à partir de 7 ans	50 cc à 90 cc 2T maxi 50 cc 4T à 150 cc 4 Tps maxi à l'appréciation de l'animateur ECU, véhicule adapté à la morphologie et aux compétences acquises de l'enfant.	Séance 10 mn, repos entre séance 1 h, 3 séances maxi.
à partir de 14 ans	125 cc 2t ou 250 cc 4T maxi à l'appréciation de l'animateur ECU, véhicule adapté à la morphologie et aux compétences acquises de l'enfant.	Séance 10 mn, repos entre séance 1 h, 3 séances maxi.
ECOLE DE CONDUITE MOTO TRIAL		
à partir de 6 ans	80 cc automatique maxi ou moto électrique de 800 W	
à partir de 7 ans	80 cc maxi	Circuit fermé de 12 km, maxi 12 zones maxi
à partir de 11 ans	125 cc maxi à l'appréciation de l'animateur ECU, véhicule adapté à la morphologie et aux compétences acquises de l'enfant.	Circuit fermé de 15 zones maxi, 3 tours maxi
Pour toute autre activité Ecole de Conduite (Quad, cyclomoteur, ect...) se reporter au tableau de correspondance des âges – cylindrée RG4 modifié le 06/10/2019.		

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 : PLATEFORME DE DECLARATION ET DEMANDE D'AUTORISATION DE MANIFESTATION.

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 sur la plate-forme informatisée de la Préfecture du Département d'Organisation.

Chaque Club doit demander un code d'accès pour inscription sur la plate-forme.

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 PREFERATORALE

- 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.
Attestation d'assurance.
- 3) Un exemplaire du règlement de l'épreuve visé par la fédération.
- 4) Une attestation recensant les dispositions assurant la sécurité et la protection des participants et des tiers.
- 5) Une attestation recensant : Les dispositions assurant la sécurité et la protection des participants et des tiers.
- 6) L'Attestation de présence :
 - Des ambulances.
 - Des secouristes.
 - Du médecin.
- 7) Cerfa N° 15862*01 sur un circuit Homologué
- 8) Cerfa N° 15847*01 sur un Circuit non Homologué
- 9) Obligation de contracter une assurance Véhicules Terrestres à Moteur pour le public conforme à la législation et dont il faut présenter l'attestation au Maire de la commune dans les 48 heures précédant la manifestation. Cette assurance peut être souscrite auprès de Marsh/Axa, qui assure déjà les licenciés UFOLEP.
- 10) Le visa de validation de l'UFOLEP nationale.
- 11) Le calendrier UFOLEP des courses.

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 Sportifs.

Article 61 : LES CIRCUITS (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 CIRCUITS (normes d'Organisation)

Aucun circuit 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 :

- 4 mètres minimum, 6 mètres souhaités en moto solos.
- 5 mètres minimum, 8 mètres souhaités pour les quads et les side-cars.

Le développement de la piste doit être : de 600 à 3000 mètres pour un motocross Régional.

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 60 et 125 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 avec le matériel nécessaire (tables chaises, climatisation).
- 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 ou pré-gille dont l'accès sera strictement interdit à toutes personnes autres que celles désignées ci-après : coureurs, directeurs de course, commissaires, directeurs sportifs de l'épreuve, membres de la C. S. R. et un accompagnateur ou mécanicien du pilote.
- Une grille de départ dont l'accès sera strictement interdit à toutes personnes autres que celles désignées ci-après : coureurs, directeurs de course, commissaires à la grille, directeurs sportifs de l'épreuve et membres de la C. S. R. Moto. La présence d'un accompagnateur ou mécanicien sera tolérée pour les jeunes pilotes en catégorie 85 cc et Ecole de Conduite UFOLEP.
- 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 le matériel nécessaire (tables chaises) et la présence d'un responsable des engagements du club organisateur.
- Un poste de contrôles techniques, avec le matériel nécessaire (tables, chaises, piquets, rubalise).

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), avec le casque porté. 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.
- Il Etablit le rapport de Clôture de l'épreuve pour envoi au National.

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.

Les organisateurs prévoient une entrée gratuite pour un accompagnateur des commissaires de leur épreuve.

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 agité en huit : Un concurrent de la tête de course cherche à doubler un concurrent attardé. Ce dernier doit garder sa trajectoire et le laisser passer.
- Drapeau blanc avec croix de St André agité : Drapeau utilisé pour appeler les secours. Roulez avec une extrême prudence, défense de dépasser et le pilote n'est pas autorisé à sauter.
- Drapeau blanc avec croix de St André fixe : Personnel médical sur la piste. Roulez avec une extrême prudence, défense de dépasser et le pilote n'est pas autorisé à sauter.
- Drapeau noir accompagné d'un numéro : arrêt pour le motocycliste porteur de ce numéro.
- Drapeau à damiers noirs et blancs : signal de fin de course.
- Drapeau français tricolore : départ des démonstrations Ecole de Conduite UFOLEP. Utilisation en cas de grille de départ défectueuse (pour les catégories prenant un départ à la grille).

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 concertés 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, avec photo d'identité récente.
- Le CASM ou le permis moto (dans les conditions de l'art. 210).
- 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. Le pilote commencera le championnat dans sa nouvelle catégorie sans aucun point. Il perdra ses points acquis dans la catégorie quittée.

Les jeunes seront admis dans la catégorie 85 cm³ 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 2206 (il est vivement recommandé aux coureurs de s'assurer de toutes les garanties possibles dans l'achat de leurs casques). Les casques modèle 2205 sont encore acceptés.
- 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.
- Le montage d'une mini caméra sur le casque (hors visière), ou sur la machine est autorisé.
- Ecrans jetables interdits.

Attention : le port du casque avec récepteur incorporé est interdit.. 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 premier tour de chaque séance d'essai pour toutes les catégories s'effectuera au ralenti, avec présentation du drapeau jaune par les commissaires de piste, avec interdiction de dépasser.

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 45, à condition que la piste ait une longueur minimum de 1425 mètres. Pour les pistes plus courtes, se référer au nombre préconisé par l'arrêté préfectoral d'homologation. Les départs sont obligatoirement donnés à l'aide d'une grille de départ (sauf endurance et course sur prairie). Les départs seront donnés (si possible) sur une seule ligne, machines arrêtées, moteur en marche (exception pour un motocross d'endurance). Un panneau de décompte 15 et 5 secondes sera présenté durant la procédure de départ.

En cas d'impossibilité d'utilisation de la grille en cours d'épreuve, les départs seront donnés à l'aide du panneau 15/5 secondes et d'un drapeau tricolore abaissé, les conducteurs ayant leurs mains sur les poignées du guidon. Dans ce cas la procédure devra être rappelée aux participants.

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, attribuée par le responsable de la numérotation, ne prendra pas le départ.

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, voir cahier des charges en annexe). Le pilote qui ne possédera pas cet équipement ne prendra pas le départ. Dans un souci de facilitation du pointage, les numéros à 1 ou 2 chiffres seront privilégiés. Les numéros à 3 chiffres (exceptionnels) ne pourront pas dépasser le 299.

En cas d'absence importante dans les différentes séries, la CSR se réserve le droit de regrouper ces séries.

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 120 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 13,00 euros par inscription.

Cas particulier :

Pour toutes autres épreuves que celles comptant pour le championnat Régional (intimes, interrégionales, endurance, ..., sauf mob-cross). La CSR fixera le montant du reversement suivant le type d'épreuve et le tarif de l'engagement fixé par l'organisateur.

Remise des récompenses en fin d'année :

Les sommes correspondant aux engagements perçues par la C.S.R, moins les reversements 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 120.

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 épreuves inscrites au calendrier UFOLEP. La gratuité pour les commissaires de piste est assujettie à leur mise à disposition auprès de l'organisateur qui en formulerait le besoin.

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, ou électriques. 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 deux épreuves du Critérium Régional de motocross, doivent être adressés à la responsable des engagements, **Madame Renée CROQUELOIS, 24 Rue des jonquilles 62360 CONDETTE, cinq 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 (dans les conditions de l'art. 210).
- 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 responsable des engagements du club organisateur 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. En cas d'absence du pilote engagé par coup par coup et n'ayant pas réglé une amende lui sera retenue

Article 83 : CONFIRMATION D'ENGAGEMENT

Transmission :

La liste officielle des engagés à l'année et au coup par est transmise au plus tard la veille de l'organisation.

La confirmation des engagements au coup par coup est du ressort du club organisateur.

Gratuité :

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 coup par coup, 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.

Responsables de la C.S.R à prévenir par mail en cas d'absence :

Renée Croquelois, Resp. engagements : renee.croquelois@orange.fr

Karine Testart Trésorière : karinemotoufolep@gmail.com

Michel Jozwiak Resp. classements : jmx2@free.fr

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, et passage aux contrôles techniques.

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.

Si le circuit est homologué pour accueillir les motos électriques, les pilotes doivent prévoir les accessoires obligatoires : tapis extincteur gants et casque adaptés.

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, dans les compétitions UFOLEP, l'emploi de lunettes à écrans jetables type « tear off », même avec système de récupération, est interdit. Pour les entraînements, se conformer aux prescriptions du club.

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 **110 db** avec tolérance de + 2 dB, appareil de classe 2 placé à 2 mètres du pot d'échappement. Mesure fin de course 113 db.

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** :

Moto 2 Temps	Régime Moteur	Moto 4 Temps	Régime Moteur
66 à 90 cc	8000 t/mn		
100 à 125 cc	7000 t/mn	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 administratifs et techniques, le Samedi de 15h00 à 18h30. Le dimanche, contrôles administratifs de 7 h 00 à 8 h 00. Contrôles techniques, 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.

Les contrôles administratifs doivent se faire obligatoirement avant les contrôles techniques. Le pilote doit présenter sa licence pour la saison en cours avec photo et signature son Pass' sport, complètement et correctement renseigné. Tout manquement sera facturé 5 €

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 ou 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, amis, ou parents 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.

SANCTIONS REGIES par la COMMISSION de DISCIPLINE de la C.S.R. MOTO

SANCTIONS GROUPE 1

SANCTIONS : allant de l'élimination de la rencontre, du stage, etc. jusqu'à 3 mois de suspension, assorties, en plus, des amendes prévues chaque saison dans les règlements, et/ou de travaux d'intérêt fédéral.

Commissions compétentes : Commissions techniques ou commission disciplinaire de 1ère instance.

FAUTES COMMISES :

- Faute volontaire technique entraînant l'avertissement avant l'expulsion ;
- Sportif.ve ou équipe abandonnant l'activité ou le jeu avant la fin de la rencontre ;
- Faute disqualifiante entraînant l'exclusion définitive de la rencontre ;
- Injures entre participant.e.s ;
- Joueur quittant l'activité ou l'aire de jeu délibérément sans en avoir reçu l'ordre ;
- Refus du responsable ou capitaine de signer la feuille de match ;
- 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 ;
- Attitude anti-sportive renouvelée après avertissement ;
- Agression verbale, injures à juge, arbitre, commissaire, cadre technique, représentant désigné d'une instance UFOLEP ;
- Gestes déplacés ou équivoques, lors d'une activité, vers juge, arbitre, public, etc... ;
- Récidive d'une faute technique ayant été sanctionnée par la commission technique intéressée ou le responsable.

Contrôle d'alcoolémie : Les officiels UFOLEP, sans formation préalable, sont habilités à procéder à des contrôles d'alcoolémie dans l'enceinte sportive. Ces contrôles se feront de façon aléatoire, en utilisant impérativement des éthylotests électroniques. En cas de contrôle positif, la CSR appliquera immédiatement une sanction pour faute disqualifiante entraînant l'exclusion définitive de l'épreuve (Sanctions régies par la CSR Moto alinéa e).

Le refus, par le pilote, de se soumettre au contrôle d'alcoolémie entraînera immédiatement une sanction pour faute disqualifiante entraînant l'exclusion définitive de l'épreuve (Sanctions régies par la CSR Moto alinéa e).

SANCTIONS GROUPE 2

SANCTIONS : allant de plus de 3 mois à 1 an de suspension, en plus des amendes prévues chaque saison dans les règlements et/ou de travaux d'intérêt fédéral.

Commission compétente : Commission disciplinaire de 1ère instance.

FAUTES COMMISES :

- Récidive sur la saison sportive en cours, d'une faute relevant du groupe 1 ;
- Agression verbale, injures à juge, arbitre, officiel, commissaire, public, cadre technique, représentant.e désigné.e d'une instance UFOLEP ;
- Gestes volontaires déplacés, équivoques ou dangereux, lors d'une activité, vers juge, arbitre, officiel, commissaire, public, cadre technique, etc... ;
- Fraude du licencié.e (âge, identité, homologation, mutation, sur classement, etc...) ;
- Atteinte à l'image de l'UFOLEP ;
- Propos et/ou comportement discriminatoires, racistes, sexistes, sexuels et envers toute déclinaison de genre ;
- Vol ;
- Consommation d'alcool ou de produits stupéfiants.

REMARQUE : ces peines peuvent être doublées en cas de récidive dans les 6 mois. V202504 – Voté à l'AG du Creusot

SANCTIONS GROUPE 3

Sanctions allant de plus d'1 an à 5 ans sans préjuger des amendes, des poursuites et peines pouvant être encourus à la suite d'un dépôt de plaintes.

Commission compétente : Commission disciplinaire de 1ère instance.

La fédération se réserve le droit d'informer les autres fédérations de la sanction en cours.

FAUTES COMMISES :

- Récidive dans la saison sportive en cours ou sur la saison suivante d'une faute relevant du groupe 2.
- Fraude du/de la dirigeant.e (licence, homologation, mutation, sur classement, etc.) ;
- Vandalisme lors des déplacements, dans et hors des locaux sportifs et d'hébergement, etc. ;
- Agression physique volontaire ;
- Atteinte grave à l'image de l'UFOLEP.

REMARQUE : la récidive peut entraîner la radiation définitive du fautif.

SANCTIONS GROUPE 4

Sanctions énumérées à l'article 22 allant de plus de 5 ans de suspension à la radiation à vie sans préjuger des amendes, des poursuites et peines légales encourues.

Commission compétente : Commission disciplinaire de 1ère instance.

La fédération se réserve le droit d'informer les autres fédérations de la sanction en cours.

FAUTES COMMISES :

- Récidive d'une faute relevant du groupe 3 ;
- Agression physique volontaire ayant entraîné blessure ;
- Organisation de paris ou jeux d'argent illégaux ;
- Consommation illégale d'alcool ou de produits stupéfiants dans le cadre de la pratique sportive ;
- Agression physique à caractère raciste, sexiste, sexuel et envers toute déclinaison de genre.

REMARQUES GENERALES

Possibilité de sursis des sanctions CSR des groupes 1 et 2.

- 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

FAUTE COMMISE	PENALITE
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
Circuler à deux sur une moto	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
Déplacement en moto sans casque	Moins 10 points
Non respect du drapeau jaune au 1 ^{er} tour entraîné	Mise en place en pré-grille en dernière position
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
Absence de tapis de sol	Avertissement verbal
Récidive	Amende de 5 €
Absence de photo sur la licence	Avertissement Verbal
Récidive	Amende de 5 €
Passeport absent ou non rempli	Avertissement Verbal
Récidive	Amende de 5 €
Alcoolémie positive	Exclusion de l'épreuve

ORGANISATION DU CHAMPIONNAT DE MOTOCROSS

Article 110 : ORGANISATION DU CHAMPIONNAT DE MOTOCROSS

Le championnat de motocross comprend :

- 1 Catégorie Open (dénommé Solo C/D au niveau national pour le Super Trophée de France de motocross).
- 1 Catégorie MX2 (dénommé Solo B au niveau national pour le Super Trophée de France de motocross).
- 1 Catégorie Prestige.
- 1 Catégorie 85 cc (dénommé Solo A au niveau national pour le Super Trophée de France de motocross).
- 1 Catégorie Féminines.
- 1 Catégories 125 Jeunes.

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 150 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 et plus, à la date de la première épreuve de motocross régional de l'année en cours, qui visent la qualification pour le STF. Sont considérés comme vétérans les personnes âgées de 50 ans au 1^{er} 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. Si la catégorie Prestige est incomplète (90 participants maxi) les motos dites « vintage » des pilotes, âgés au moins de 40 ans, pourront intégrer le championnat régional. La catégorie « vintage » concerne les machines équipées de freins à tambour.

La Catégorie Féminines est réservée aux Féminines. Les féminines pourront participer suivant la cylindrées des machines en catégories 85 cc, MX2, Open et Prestige. Les féminines désirant participer en Prestige pourront le faire sans critère d'âge. Les féminines seront classées dans un classement « Scratch commun » pondéré en tenant compte de leur catégorie de participation.

La Catégorie 125 Jeunes est réservée aux jeunes pilotes âgés de 13 à 17 ans inclus pour une cylindrée de 125 cc 2 temps. La catégorie 125 Jeunes est incluse dans la catégorie MX2.

La catégorie 85 cm³ est composée des pilotes dont l'âge est conforme à la réglementation et pour les machines de cette cylindrée (n'excédant pas 90 cm³).

Les six catégories du championnat régional sont qualifiables pour le Super Trophée de France UFOLEP de motocross, suivant les critères établis par les règlements nationaux.

Les motos électriques seront intégrées au sein des catégories correspondantes, à condition que le circuit soit homologué en conséquence.

Article 112 : FONCTIONNEMENT

Avant la saison sportive, on procède à la répartition des pilotes pour les catégories MX2, Open, Prestige et 85 cm³.

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 45 par série (dans les conditions de l'Art. 70). Le nombre de finalistes sera de 40 (sauf si arrêté préfectoral moindre).

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 dénommées A et B.
- 1 série en 85 cc.

En cas de baisse de fréquentation, d'absentéisme important, la C.S.R. se réserve le droit de regrouper les catégories de deux séries en une seule.

Article 114 : ORGANISATION D'UNE EPREUVE

Fonctionnement du Championnat Régional

- Open et MX2 : 2 séries homogènes, 2 manches qualificatives pour les séries A et B, des points à chaque manche. Une finale régionale correspondant à la catégorie de cylindrée, avec attribution de points suivant le barème à l'article 115. 40 finalistes (sauf si arrêté préfectoral moindre), 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 non homogènes, 2 manches, qualificatives pour les séries A et B deux fois des points. Une finale Prestige comprenant les 25 premiers de la série A et les 15 premiers de la série B (ou moins si arrêté préfectoral moindre) 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.
- **85 cm³** : 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 classement annuel.

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.

Consolante : Les pilotes des catégories Open et MX2 et Prestige non qualifiés en finale régionale pourront participer à une consolante, suivant le schéma ci dessous :

Les pilotes Prestige des séries A et B, non qualifiés en finale régionale. Les 15 premiers Open et 15 premiers MX2 répartis sur les séries A et B et non qualifiés en finale régionale.

La CSR se réserve le droit de supprimer la consolante suivant le nombre de pilotes total inscrits lors d'une journée de championnat, de conditions météo difficiles ou de retards accumulés lors de cette journée de championnat.

En cas de désistement de certains pilotes qualifiés, la consolante sera ouverte aux pilotes suivants sans dépasser un nombre de 40 participants (sauf si arrêté préfectoral moindre). Le nombre de qualifiés par catégorie peut varier de plus ou moins 1, en fonction des points marqués dans les manches qualificatives.

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 pilotes des catégories MX2 et Open seront équitablement répartis dans leurs séries A et B en se basant sur le dernier classement général connu.

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

SERIE 1	SERIE 2
1 ^{er} du classement général	2 ^{ème} du classement général
4 ^{ème}	3ème
5ème	6ème
8ème	7ème

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

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

Courses comptant pour l'attribution des points au championnat :

- **85 cc :** 1 série 3 manches.
- **PRESTIGE :** 2 séries 2 manches.
- **MX2 et Open :** 2 séries, réparties en séries A et B, 2 manches qualificatives et une finale régionale pour les 20 premiers des séries A et B.
- **Consolante :** Pas de point attribué.

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									
Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points
1	25	10	12	19	9	28	6	37	3
2	22	11	12	20	9	29	6	38	2
3	20	12	12	21	9	30	6	39	2
4	18	13	11	22	8	31	5	40	2
5	16	14	11	23	8	32	5	41	2
6	15	15	11	24	8	33	4	42	1
7	14	16	10	25	7	34	4	43	1
8	13	17	10	26	7	35	3	44	1
9	13	18	10	27	7	36	3	45	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	10	36	19	28	28	24	37	21
2	47	11	35	20	28	29	24	38	21
3	45	12	34	21	27	30	23	39	20
4	43	13	33	22	27	31	23	40	20
5	41	14	32	23	26	32	23	41	20
6	40	15	31	24	26	33	22	42	19
7	39	16	30	25	25	34	22	43	19
8	38	17	29	26	25	35	22	44	19
9	37	18	29	27	24	36	21	45	19

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 REGIONALES MX2, OPEN et Prestige									
Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points
1	60	9	37	17	24	25	16	33	8
2	54	10	35	18	23	26	15	34	7
3	50	11	33	19	22	27	14	35	6
4	47	12	31	20	21	28	13	36	5
5	45	13	29	21	20	29	12	37	4
6	43	14	27	22	19	30	11	38	3
7	41	15	26	23	18	31	10	39	2
8	39	16	25	24	17	32	9	40	1

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 : SURNOMBRE D'ENGAGES

Afin de prendre en compte un éventuel surnombre d'engagés, à titre exceptionnel, il sera possible d'ajouter une série supplémentaire au programme de la journée dans les conditions suivantes :

- Que le nombre total des pilotes des catégories Open, MX2 et Prestige présents le jour de l'épreuve soit supérieur à 270 (3 x 90).
- Que l'épreuve soit qualificative pour le Super Trophée de France.
- Que la troisième manche 85 cc soit supprimée.

Cette série supplémentaire, mixte, dénommée « Série C » sera composée de pilotes des trois catégories Open, MX2 et Prestige. Elle comportera des pilotes débutants ou n'ayant aucun antécédent dans les championnats UFOLEP des trois années précédentes. Elle ne donnera pas accès à la qualification pour les finales régionales. Les points attribués seront ceux des manches Prestige B et 85 cc (voir Art. 115).

En fin de journée, les pilotes de la série C seront reclassés dans leurs catégories respectives.

Article 118 : CLASSEMENT GENERAL DES EX ÆQUO

Le classement général de fin de saison en cas d'ex æquo sera différencié selon les critères si dessous dans l'ordre :

- Le résultat des secondes manches de la saison.
- Le résultat de la dernière épreuve du championnat.
- En cas d'égalité absolue (très peu probable), sur ordre numérique.

Article 119 : ENVOI DES CLASSEMENTS

Ils se feront par courrier électronique et transmis dans les meilleurs délais.

Article 120 : RECOMPENSES

A) Récompenses lors des épreuves :

Trois souvenirs symboliques pour les trois premiers en Finales régionales des catégories MX2, Open et Prestige. Trois souvenirs symboliques pour les trois premiers 85 cm³ au total des trois manches. Trois souvenirs symboliques aux trois premières féminines regroupées dans un classement scratch pondéré. Trois souvenirs symboliques aux trois premiers 125 jeunes (finalistes MX2 et/ou au total des 2 manches qualificatives). Soit un total de 18 souvenirs symboliques.

B) Récompenses de fin de saison :

Trois trophées pour les trois premiers du championnat des catégories MX2, Open, 85 cm³, Prestige, 125 jeunes et Féminines. Soit un total de 18 trophées.

La C.S.R moto prend en charge l'achat des trophées. En cas de championnat raccourci (annulations, conditions atmosphériques, pandémie), la C.S.R. moto se réserve le droit d'annuler la remise des récompenses de fin de saison. Un minimum de 7 épreuves sera nécessaire pour une remise des récompenses régionales. Par principe, la remise des récompenses de fin de saison se fera lors de l'assemblée générale des clubs moto. Le dernier club accueillant la manche du championnat régional UFOLEP peut solliciter la tenue de la remise des récompenses régionales en fin de journée sur son circuit. Le club mettra en place les éléments pour la bonne réussite de la cérémonie (podium 1, 2, 3, sonorisation ...).

Article 121 : 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 perdra ses points acquis dans la catégorie quittée.

RAPPEL : Le délai d'engagement réglementaire, à l'année, est de 6 semaines avant la date de la première épreuve. Le délai d'engagement au coup par coup est de 20 jours minimum avant l'épreuve. Les retardataires auront une amende à régler.

Article 122 : 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.t.c...) seront traités, au cas par cas, par la C.S.R. lors des réunions de suivi d'épreuves.

Article 123 : 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.

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.

Cas Particuliers :

Peut être exempté de tout ou partie du CASM le pilote possédant un permis moto grosse cylindrée.

Cas N° 1: Le licencié titulaire du permis moto, correspondant à la cylindrée motocross, obtenu avant le 1^{er} septembre 2005 et qui pratiquait l'activité moto compétitive antérieurement à cette date. Exemption totale du CASM (charge au licencié de prouver sa pratique antérieure).

Cas N° 2: Le licencié titulaire du permis moto, correspondant à la cylindrée motocross, obtenu après le 1^{er} septembre 2005. Exemption de la partie pratique du CASM.

Dans les deux cas se renseigner auprès de l'examineur CASM, de la Fédération Française de Motocyclisme, pour connaître la possibilité d'exemption et la tarification correspondante.

ANNEXES

Article 211 : CONDITIONS D'AGE et TEMPS de COURSE des PARTICIPANTS et TYPES DE DISCIPLINES et de VEHICULES UTILISES

MOTOCROSS SOLO		
Agés	Cylindrées	Temps et durée de course
A partir de 12 ans	90 cc 2 Tps ou 150 cc 4T maxi	Manche 25 mn maxi, repos entre manche 45 mn, 1 h 15 de roulage par jour.
A partir de 13 ans	125 cc 2 Tps maxi - 250 cc 4T maxi	Manche 30 mn maxi, repos entre manche 45 mn, 1 h 30 de roulage par jour.
A partir de 15 ans	250 cc 2 Tps maxi - 450cc 4 Tps maxi	Manche 30 mn maxi, repos entre manche 45 mn, 1 h 30 de roulage par jour.
A partir de 18 ans	Libre	Manche 30 mn maxi, repos entre manche 45 mn, 1 h 30 de roulage par jour.
QUAD-CROSS		
A partir de 12 ans	90 cc 2 Tps - 150 cc 4 Tps	Manche 20 mn maxi, repos entre manche 45 mn, 1 h 00 de roulage par jour.
A partir de 13 ans	125 cc 2 Tps maxi – 250 cc 4 Tps maxi	Manche 20 mn maxi, repos entre manche 45 mn, 1 h 15 de roulage par jour.
A partir de 15 ans	450 cc 2 Tps ou 4 Tps maxi	Manche 20 mn maxi, repos entre manche 45 mn, 1 h 15 de roulage par jour.
A partir de 18 ans	Libre	Manche 30 mn maxi, repos entre manche 45 mn, 1 h 30 de roulage par jour.
TRIAL		
A partir de 12 ans	125 cc maxi circuit fermé	15 zones maxi 3 tours maxi
A partir de 14 ans	Jusqu'à 125 cc maxi sur circuit fermé 50 cc maxi avec permis de conduire correspondant sur voies ouvertes à la circulation publique	20 zones maxi 4 tours maxi
A partir de 15 ans	Cylindrée libre sur circuit fermé 125 cc maxi avec permis correspondant sur voies ouvertes à la circulation publique	20 zones maxi 4 tours maxi
A partir de 16 ans	Cylindrée libre sur circuit fermé 125 cc maxi avec permis correspondant sur voies ouvertes à la circulation publique	20 zones maxi 4 tours maxi
A partir de 18 ans	Cylindrée libre sur circuit fermé Cylindrée libre avec permis correspondant sur voies ouvertes à la circulation publique	20 zones maxi 4 tours maxi
Pour toute autre activité (cyclomoteur, endurance, enduro, moto électrique, ect...) se reporter au tableau de correspondance des âges – cylindrée RG4 modifié le 01/12/2021.		

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 8 à 15 €maximum.
- Engagements annuel à un motocross 40 €dont 35 €reversés au club.
- Engagements au coup par coup à un motocross 45 €dont 35 €reversés au club.
- Engagement à un motocross d'endurance 40 Euros par pilote.
- Engagements à l'année ou au coup par coup en démonstration ECU à un motocross 15 €
- 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 € comprenant l'inscription au calendrier, un encart publicitaire et 50 agendas des épreuves UFOLEP. Le club peut régler en deux chèques encaissés à des dates différentes.
- Motocross d'endurance 154 € comprenant l'inscription au calendrier, un encart publicitaire et 50 agendas des épreuves UFOLEP. Le club peut régler en deux chèques encaissés à des dates différentes.
- Inscription d'un mob-cross gratis.
- La cotisation pour l'agenda UFOLEP est encaissée dès la confection.
- Aide pour organisation d'une deuxième épreuve de motocross régional : de 700 €

Article 230 suite : SANCTIONS DISCIPLINAIRES

- Non respect des textes : 152 €;
- Favoritisme : 152 Euros.
- Inscription sur le terrain le jour de l'épreuve : 152 €
- Organisation d'épreuve non autorisée : 762 €
- Retard des versements à la C S R : 10% par semaine
- Chèque pour réclamation à la commission de discipline de la CSR : 15 €
- Réclamation à la commission d'appel : le délai d'appel est fixé à 8 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 : 152 Euros.
- Divulgence d'adresses : 380 Euros.
- Non-respect des heures d'ouvertures déterminées par le club 50 € ou disqualification de l'épreuve.

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 : 15 cm Hauteur maxi : 25 cm Largeur mini : 8cm
 Largeur maxi : 10cm Epaisseur : 2,5 cm

Catégorie	Couleur des plaques	Couleur du numéro
80 cm ³	BLANC	NOIR
MX2	NOIR	BLANC
Open	BLANC	NOIR
Prestige	JAUNE	NOIR

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).

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
- 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 adm. de demande d'autorisation

- art. 51 pièces à produire

art. 60 organisation d'une épreuve

- art. 61 les terrains (mesures de protection...)
- 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 MXR

- 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
- art. 116 qualification pour une finale
- art. 117 surnombre d'engagés.
- art. 118 classement général des Ex Aequo
- art. 119 envoi des classements
- art. 120 récompenses
- art. 121 mise en garde
- art. 122 cas particuliers
- art. 123 pilotes d'autres fédérations

TABLES DES MATIERES (suite)

art. 210 contenu de la formation au CASM

art. 211 **annexe 1** conditions d'âge des participants

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

Numérotation plaques et dossards

Cahier des charges dossard