

# REGLEMENT MOTOCROSS UFOLEP POITOU-CHARENTES



## **Introduction :**

Ce règlement vise à organiser l'activité compétitive motocross UFOLEP dans l'EX région Poitou-Charentes. Pour tous les points qui ne sont pas évoqués dans ce règlement, se référer au Règlement Général Administratif des Sports Mécaniques Moto créé le 21/02/2000 et modifié le 18/12/2015.

### **I. Composition de la Commission Technique Interdépartemental Moto Cross Poitou-Charentes**

L'activité compétitive motocross est organisée régionalement par l'EX Comité Régional UFOLEP Poitou-Charentes. La Présidente du CRUFOLEP de la Nouvelle Aquitaine est Sandrine Manet, le responsable de la CTIS Ex Poitou Charentes est Frédéric Gazonnaud.

La Commission technique est chargée de l'édition du règlement régional (modification, aménagement, etc...) après les décisions prises lors des différentes réunions de la saison. La Commission technique a également pour fonction de régler les problèmes, liés au règlement, pendant les manifestations. Elle vise également à faciliter l'accès à la formation d'animateurs, d'officiels et de commissaires.

Elle est composée de 4 membres de droit, les Présidents des CD UFOLEP de l'ancienne région Poitou-Charentes ou leur, représentant, et 3 représentants maximum par département de la région, désignés par les commissions techniques départementales et validés par les CD UFOLEP respectifs. Un suppléant désignés par le Comité Départemental d'origine et des référents de trophées sont convoqués lorsque nécessaires. Ces référents de trophées sont désignés par la Commission Technique de manière à gérer le suivi et l'organisation des trophées dans le Poitou-Charentes.

Les membres désignés par les Comités Départementaux font remonter les informations des réunions de Commissions Techniques Départementales et représentent leur département lors des éventuels votes. Ils permettent un échange entre les volontés départementales et régionales. Les modifications apportées devront être approuvées par les comités directeurs départementaux UFOLEP de l'ancienne région Poitou-Charentes avant leur application.

### **II. Obligations de l'organisateur**

L'organisateur doit demander à la Préfecture une autorisation ou déclaration d'organisation de la compétition. Pour cela, il doit remplir un dossier d'autorisation préfectorale (se renseigner auprès des délégations départementales). Il doit prendre une assurance qui couvre la manifestation et les pilotes engagés en responsabilité civile. Il prévoira un nombre de commissaires de pistes suffisant ainsi que des officiels certifiés (directeur de course, commissaire technique).

L'organisateur et le directeur de course étant les seuls responsables devant les tribunaux, ils doivent s'assurer de la sécurité des pilotes sur toute la durée de l'épreuve.

Lorsque l'organisateur a clos les engagements, il doit renvoyer aux pilotes inscrits une confirmation d'engagement ainsi que le règlement particulier de l'épreuve à retourner signé.

Obligation pour l'organisateur de conserver les enveloppes d'envoi des engagements pour tous les pilotes afin d'attester des critères de sélection.

Le jury d'une épreuve est composé du directeur de course, d'un représentant de l'association UFOLEP organisatrice, d'un représentant des pilotes, d'un représentant des commissaires, d'un représentant de la commission technique si présent, d'un représentant de la délégation UFOLEP départementale ou régionale si présent, d'un membre de la CNS Moto si présent. L'organisateur doit afficher le règlement particulier incluant la composition du jury.

L'organisateur doit mettre en place les contrôles administratifs et techniques sous la responsabilité du Directeur de course.

L'organisateur veillera au civisme et au respect de l'environnement lors de la rencontre. La participation aux courses organisées sous l'égide de l'UFOLEP impose le respect de règles collectives sur les terrains de motocross indispensables au déroulement de nos organisations :

- Limiter toute émission sonore sur le parc pilote de 00h00 à 7h00 du matin.
- Arrêt obligatoire des groupes électrogènes à minuit.
- Gestion des déchets : obligation de compacter et récupérer ses déchets lors de son départ du parc pilote.

En cas d'infraction à ces dispositions, des sanctions pourront être prises à l'initiative d'une Commission de Discipline sur la base minimum du groupe 3 du tableau des infractions et sanctions.

Les programmes, feuilles d'engagement, affiches et tout imprimé concernant la manifestation doivent porter obligatoirement le sigle UFOLEP et mentionner que l'organisation est conforme à ses règlements. Les mentions de championnat doivent être suivies du terme UFOLEP dans la même typologie de caractère.

Un rapport de clôture sera envoyé au Délégué en charge du suivi de l'activité Moto en Poitou-Charentes dans un délai de 7 jours suivant la date de la manifestation. Le rapport de clôture relate le déroulement de l'épreuve au travers du nombre de machines engagées par catégorie et des faits remarquables à signaler. (Accident, infractions...)

Les preuves par caméra d'un accompagnateur de pilote, en cas de litige, ne seront admises ni par les responsables du pointage ou du chronométrage ni par le directeur de course.

### III. Obligations et interdictions du pilote

Les pilotes doivent être en possession des éléments suivants : licence valide, C.A.S.M. (Certificat d'Aptitude au Sport Motocycliste) pour tous nouveaux licenciés depuis le 1er septembre 2005 ou le permis de conduire correspondant à la cylindrée et à la puissance du véhicule, le passeport moto individuel correspondant à la machine utilisée.

Les pilotes doivent se présenter au pointage aux horaires indiqués dans le règlement particulier de l'épreuve, pour confirmer leur présence, présenter leurs documents obligatoires et régulariser leurs droits d'engagement si nécessaire.

Pour l'intérêt de tous, il importe que chaque pilote respecte le site et se conforme au règlement de l'organisateur de la course concernant la gestion du bruit et des déchets. Le pilote est responsable de ses accompagnateurs.

Seuls les engins inscrits à la compétition ont le droit de circuler dans le parc pilotes, avec port de casque obligatoire, vitesse réduite et sans passager. Les organisateurs comptent sur les pilotes pour maintenir le parc pilote propre. Ceux qui ne laissent pas leurs emplacements propres seront repérés et les récidivistes sanctionnés.

Le pilote doit se conformer, dès les entraînements, aux règles de sécurité :

Chaque pilote engagé devra être en possession d'un extincteur de 6 kg minimum, à portée de main.

Le carburant doit être stocké dans des récipients métalliques.

Obligation pour chaque pilote de disposer sous la moto un tapis de protection au sol dans le parc pilote.

Les pilotes doivent connaître et respecter les drapeaux.

Ci-dessous, un rappel de leurs significations :

- **Drapeau national** : Signal du départ d'une course.
- **Drapeau vert** : Piste libre
- **Drapeau rouge** : Signal d'interruption d'une course ou d'une séance d'essai pour raison de sécurité.
- **Drapeau jaune immobile** : Danger, ralentir et défense de dépasser. Pour ne pas risquer de lui faire perdre sa signification, l'usage du drapeau jaune immobile ne devra pas excéder le temps nécessaire au dégagement de la piste.
- **Drapeau jaune agité** : Danger immédiat, ralentir et défense de dépasser. Le pilote n'est pas autorisé à sauter, les roues de la moto doivent rester en contact avec le sol.
- **Drapeau blanc avec une croix rouge fixe de St André** (motocross) : Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser et le pilote n'est pas autorisé à sauter, les roues de la moto doivent rester en contact avec le sol.
- **Drapeau bleu immobile** : Un concurrent de la tête de course rattrape un concurrent attardé et le suit de près.
- **Drapeau bleu agité** : 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** : Ce drapeau est utilisé pour appeler les secours.

- **Drapeau noir accompagné d'un numéro** : Signal d'arrêt pour le motocycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir.
- **Drapeau noir avec un cercle orange accompagné d'un numéro** : Le conducteur portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste.
- **Drapeau à damiers noirs et blancs** : Signal d'arrêt à la fin de course ou de fin de séance d'essai.

**LE NON-RESPECT DES DRAPEAUX OU DU REGLEMENT EN VIGUEUR SERA IMMEDIATEMENT SANCTIONNÉ PAR LA DIRECTION DE COURSE ET SI RECIDIVE UNE CONVOCATION DEVANT LA COMMISSION DE DISCIPLINE.**

## **Equipement réglementaire du pilote**

Casque homologué de moins de 5 ans avec la norme européenne ECE 22-05 (sans ornement extérieur fixé, style queue de renard. Le fait d'arborer des éléments annule l'homologation du casque), bottes, gants, pantalon, maillot rentré dans le pantalon, manches longues. Tout foulard autour du cou, ou autre, susceptible d'être pris dans une chaîne en cas de chute est STRICTEMENT INTERDIT. Pour les normes de ces équipements, se référer à la législation en vigueur.

Les protections dorsales et pectorales homologuées CE sont HAUTEMENT recommandés pour tous.

Il est strictement interdit de modifier son matériel de sécurité.

Le casque radio ou émetteur-récepteur permettant au pilote de recevoir les renseignements durant une épreuve est interdit en compétition.

Les caméras sont autorisées fixés sur la visière.

Les tear-off (écrans jetables) sont autorisés.

Les personnalisations sur les casques doivent être effectuées avec des peintures normalisées (permettant la possibilité de Scanner sans retirer le casque).

## **Concernant sa machine**

Embouts leviers avec la boule de protection d'origine, extrémités du guidon bouchées, coupe circuit en état de fonctionnement. Pour le détail des normes, se référer à la législation en vigueur.

En cas de détérioration de l'échappement, le pilote doit sortir du circuit.

Le directeur de course est en droit d'interdire le départ de la manche à un pilote dont la tenue ou la moto est non conforme.

La moto doit porter le n° de course du pilote sur les trois plaques prévues à cet effet aux couleurs correspondantes à sa cylindrée.

Les numéros doivent faire environ 15 cm de haut (grosseur proportionnelle) et de forme simple sans fantaisie afin de faciliter le pointage des courses.

## Catégories de machines

Elles doivent être équipées de trois plaques couleurs numérotées sans publicité de 14 cm minimum. Le pilote doit s'assurer que son numéro est visible.

Les plaques FLUO sont interdites. Pour le trophée féminin, les plaques seront roses avec chiffre noirs.

## Définition des classes Moto-Cross

Ancienne catégorie	Classes	2 Temps	4 Temps
85 cc	Solo A	85 cc	
125 cc	Solo B	De 90 cc à 125 cc	De 125 cc à 250 cc
250 cc	Solo C	De 150 cc à 250 cc	De 251 cc à 450 cc
500 cc	Solo D	De 250 cc à 500 cc	De 451 cc à 650 cc
Side-Car	Side-Car	De 350 cc à 750 cc	Jusqu'à 1000 cc
Quads	Quads	De 125 cc 2 Temps jusqu'à 750 cc	

## Âges

85cc : SOLO A ( $\geq 12$  ans 2T/85cc)

125 cc : SOLO B ( $\geq 14$  ans 2T/125cc et  $\geq 16$  ans 4T/250cc)

250/450cc: SOLO C ( $\geq 16$  ans 250cc et  $\geq 18$  ans libre)

Vétérans : 40 ans et plus

## IV. Inscription à une épreuve

Les demandes d'engagement doivent parvenir à l'organisateur au plus tard 15 jours et au plus tôt deux mois avant la date prévue pour l'épreuve, accompagnées d'une enveloppe timbrée aux nom et adresse du pilote engagé. Les mineurs doivent également joindre impérativement une autorisation parentale.

Un chèque de caution d'un montant 40 € (remboursable le jour de l'épreuve) doit accompagner la demande d'engagement.

A la fin de l'épreuve, ce chèque sera redonné en échange de la restitution du transpondeur.

Le montant de l'engagement à une course est de 25 € (10€ pour les éducatifs), incluant le système de chronométrage par transpondeur et le coût de sa location.

Conformément au règlement national, l'organisateur ne peut pas user de discrimination chronologique vis-à-vis d'une demande d'engagement.

## V. Déroulement d'une épreuve

**(Règlement particulier, composition du jury, arrêté préfectoral ou récépissé et l'attestation d'assurance signée sont à afficher près du contrôle administratif le jour de l'épreuve.)**

Les essais sont obligatoires pour toutes les séries, deux tours minimum, et sous la responsabilité du directeur de course. Si pour des problèmes mécaniques un pilote manque les essais, il peut demander au directeur de course l'autorisation d'effectuer 2 tours de reconnaissance du terrain.

### L'entrée des pilotes sur la grille de départ

Le nombre maximum de pilotes admis sur la grille de départ sera fonction de l'homologation du terrain sans toutefois dépasser 40 pilotes motos et 25 quads.

Pour la 1ère manche l'entrée en grille se fera au tirage au sort ou au temps chrono.

Pour les deuxièmes manches, l'entrée en grille des pilotes s'effectuera toujours selon l'ordre d'arrivée de la première manche.

Suivant le nombre de participants, l'organisateur pourra faire courir 2 séries dans une même manche.

### Le départ

La moto ne doit pas être reculée de plus de 50 centimètres de la grille de départ. Le directeur de course, ou son adjoint, effectue un passage de contrôle devant chaque pilote avant le départ. Si un problème mécanique survient sur la grille de départ, le pilote doit lever la main pour le signaler, le directeur de course lui accordera 3 minutes au maximum pour y remédier et si le panneau des 5s n'a pas été levé.

La réparation doit s'effectuer derrière la grille de départ. Si le pilote sort de la grille, le départ est donné.

Le directeur de course, ou son adjoint, présente le panneau 15s puis 5s, ce qui entraîne la tombée de la grille après 5s et maximum 10s.

Faux Départ : un faux départ peut être provoqué par défaillance de la grille ou l'anticipation d'un pilote ou une chute. En cas de faux départ, un nouveau départ devra être donné, l'ordre d'entrée en grille restant le même. Si un pilote manque sur la grille pour raison mécanique, il faudra l'attendre 3 mn sinon la course partira et le nouveau départ sera reporté après celle-ci, sauf si le pilote manquant a provoqué le faux-départ. Le pilote absent lors du départ ne sera pas classé.

## La course

La durée des manches varie selon les catégories.

Le décompte du temps de la manche commence lorsque la grille tombe (et non lors de la présentation du panneau 15s ou 5s).

Avant le départ, le pilote vérifiera que son numéro de plaque est toujours visible. S'il est caché par de la boue il devra le nettoyer afin de le rendre reconnaissable.

Le changement de moto est toléré en cas d'incident (respecter la cylindrée correspondante après vérification au contrôle technique), mais pas le changement de numéro.

Le circuit ne pourra en aucun cas être modifié au cours d'une manche. Si un problème se présente, le directeur de course arrête la course en dressant le drapeau rouge, tous les pilotes doivent arrêter la compétition et quitter le circuit.

Dans ce cas, seul le classement du tour précédent sera pris en compte si la course a duré au moins la moitié du temps imparti + 1 tour. Si l'arrêt de course a été provoqué par un pilote, on considérera qu'il a abandonné et sera classé à la place qu'il occupait au tour précédent. Si la course n'a pas été suffisamment longue, la manche est annulée et recourue avec un décalage d'une manche.

Un pilote blessé le jour même d'une compétition devra être contrôlé par le médecin pour pouvoir reprendre la course.

En cas de panne durant la course, et d'aide extérieure, la moto doit obligatoirement être réparée au parc fermé ou derrière la grille de départ.

## Récompenses en fin de journée

Le classement de fin de journée se fait en additionnant les places obtenues par les coureurs dans chacune des manches.

En cas d'égalité, l'ordre d'arrivée de la dernière manche primera.

Les récompenses sont sous forme de coupes, ou de lots conformément à la notion d'amateurisme affirmée par l'UFOLEP. Le nombre des récompensés varie selon les organisations (minimum les 3 premiers dans chaque série de chaque catégorie).



## Attribution des points

A l'issue de chaque manche, des points seront attribués.

Obligation d'effectuer un tour complet pour obtenir des points au classement.

Toute réclamation de pilote concernant le déroulement et le classement d'une course doit être transmise par écrit à la CTIS, au plus tard 48 heures après la course (affichage du classement) et accompagnée de la caution du montant en vigueur. La caution sera restituée si la réclamation est jugée fondée par la CTIS au regard du règlement.

Cette réclamation doit être effectuée par un pilote obligatoirement. En l'absence de réclamation transmise dans les délais, le classement de la course est homologué.

## Réclamations et sanctions

Les clubs sont chargés de la SECURITE et de la police du terrain et sont responsables des désordres qui pourraient résulter avant, pendant ou après les épreuves, et de l'attitude des sportifs ou du public.

Aucune réclamation pour le classement ne sera acceptée, passé le délai de 30 minutes après l'affichage ou proclamation officielle d'un résultat ou classement quel qu'il soit (qualification, repêchage, manche de classement).

En cas d'incidents ou de troubles avant, pendant et après une activité UFOLEP (Compétition, challenge, coupe, stage, réunion, etc.), le responsable désigné (élu, délégué UFOLEP, cadre technique, Directeur de course, directeur sportif, etc.) après avoir pris les mesures qui s'imposent en matière de sécurité, rassemble le maximum de témoignages écrits et rédige un rapport qu'il doit adresser avec les différentes pièces du dossier dans les 48 heures au président de la commission disciplinaire de première instance ou à la Commission Technique de référence sous couvert de l'organe statuaire concerné (comité départemental, régional ou national). Toute réserve doit, sous peine de nullité, être transformée en réclamation, c'est à dire confirmée dans les 48 heures, par pli recommandé, à la CTIS. Elle est accompagnée du versement d'une somme fixée chaque année (voir règlement financier UFOLEP).

- Comportement antisportif : tout manquement au règlement, tout comportement antisportif (envers les autres concurrents, les officiels, le public), tout accrochage volontaire ne pourra être toléré et entraînera inmanquablement une demande de sanction envers le concurrent fautif. Tout pilote est responsable de ses accompagnateurs.

## Réclamations et sanctions (suite)

- Sanctions immédiates : Le directeur de course prend toute décision lors du déroulement de l'épreuve. Son autorité s'étend sur la totalité du circuit et du parc pilotes. Cependant, pour prendre une décision ou une sanction, il peut, s'il le souhaite s'appuyer sur le jury de l'épreuve.

Tout geste antisportif, tricherie, non-respect des drapeaux, agressivité envers les autres concurrents, les officiels ou toute autre personne, occasionné par un pilote, un membre de sa famille ou de son entourage sera sanctionné par l'exclusion du pilote. Les pilotes doivent respecter les ordres des commissaires sur le circuit et dans le parc-pilotes sous peine de sanction.

**Tout pilote ou équipe de pilotes est responsables de ses accompagnateurs, avant, pendant et après l'épreuve.**

Peuvent également entraîner une sanction :

- circulation dans le parc pilotes ou aux abords du circuit sans équipement, (notamment casque non mis ou non attaché).
- vitesse excessive dans le parc.
- le non-respect des consignes de sécurité transmises par le club organisateur ou le directeur de course.

**(Les pilotes quad qui font le ravitaillement des commissaires doivent se plier à cette règle)**

Appel d'une sanction : Pour faire appel d'une sanction, se référer au règlement disciplinaire de l'UFOLEP. La Commission disciplinaire compétente.

En cas de problème sur une épreuve, seul(s) le ou les pilote(s) concerné(s) seront entendus par le directeur de course et le jury. En ce qui concerne les mineurs, ils devront être assistés par une personne majeure licenciée UFOLEP.

## Les catégories particulières

### Educatifs

Cette catégorie est réservée aux jeunes pilotes qui évoluent sur des motos 50cc, 60cc, 65cc ou 80cc et 85cc. Un règlement particulier sera donné aux participants lors de la première démonstration.

Une licence valide est obligatoire.

Les licenciés de cette catégorie doivent avoir au minimum 6 ans.

Ages	Cylindrées
6 / 7 ans	50 cc
8 / 9 ans	65 cc
10 / 11 ans	85 cc
12 / 13 ans	90 cc ou 125 4T
14 / 15 ans	125 cc
16 / 17 ans	250 cc
18 ans et +	Libre

Le passeport moto correspondant à la machine utilisée est obligatoire. Le carnet devra être présenté à chaque course au moment du contrôle des engagements à un représentant de la commission éducative. Chaque jeune pilote engagé devra avoir passé son test de pilotage et présentera son carnet validé.

Les démonstrations de cette catégorie ne peuvent avoir lieu qu'en présence d'un Animateur UFOLEP BFA2 et non du Directeur de course ; les organisateurs devront s'assurer de la présence de l'un d'entre eux avant la course.

Les jeunes pilotes doivent revêtir obligatoirement un équipement complet : casque (sans ornement extérieur fixé, style queue de renard, bandana...), coudières, genouillères, gants, bottes (pas en caoutchouc), pantalon, maillot rentré dans le pantalon, manches longues et avoir une moto en bon état (sécurité).

Les démonstrations dureront 10 mn maximum et se dérouleront de jour.

Départ :

- Au drapeau après la grille, les 80/85cc en premier puis les 60/65cc quelques secondes après et les 50cc ensuite ou par vague de 10 pilotes,
- Il n'y a en aucun cas de classement,
- Les récompenses sont obligatoires.

Il est strictement INTERDIT de laisser circuler les 50 / 60cc et 85 cc ailleurs que sur la piste pour des raisons de sécurité et salubrité.

Le non-respect du règlement, ou des organisateurs, entraînera une suspension d'une, voire de plusieurs démonstrations pour le jeune pilote.

Si une démonstration se fait sur un terrain annexe, elle devra obligatoirement se réaliser sous la responsabilité d'un animateur qualifié.

En aucun cas les accompagnateurs des jeunes pilotes ne pourront accéder à la piste.

### **Quads**

Les pilotes doivent équiper leurs machines de la façon suivante :

- Nerfs - bars solides et bien fixés au cadre pour protéger pleinement les pieds du pilote.
- Coupe circuit spécial attaché au pilote.
- Push bar à l'avant.
- Un protège chaîne et un push bar arrière sont obligatoires.
- Pour tous les autres points, suivre la réglementation en vigueur.

Les machines doivent avoir au moins 2 plaques n° : 1 à l'avant, 1 à l'arrière fixé à la boucle de 20 x 20 cm. Les numéros doivent mesurer minimum 14 cm.

### **Challenge Vétérans et motos anciennes**

- Priorité aux pilotes plus de 40 ans
- Priorité aux motos anciennes avant 1995
- 2 classements (1 vétéran/ 1MA)

### **Substance dopante ou alcoolisée**

**TOUTE SUBSTANCE « DOPANTE, ALCOOLISEE OU DROGUES » EST STRICTEMENT INTERDITE.**

Possibilité de contrôle antidopage et alcootest en présence du médecin et du directeur de course.

En cas de contrôle positif ou de refus de test, exclusion du pilote de la course et engagement d'une procédure disciplinaire.

En outre, le Directeur de Course peut à tout moment demander qu'un pilote subisse un examen médical par le médecin de l'épreuve.

Possibilité de contrôle antidopage, alcootest et test de dépistage de drogues en présence du médecin et du directeur de course.

En cas de contrôle positif ou de refus de test, exclusion du pilote de la course et engagement d'une procédure disciplinaire.

## Accident

Si vous êtes victime d'un accident :

Vous ou vos proches devez prévenir votre président de club afin qu'il puisse envoyer une déclaration d'accident au siège de votre Fédération accompagnée d'un certificat médical de constatation de blessure.

Si un transport en ambulance s'avère nécessaire : demander une prescription médicale.

Lors de la reprise de la compétition vous devez fournir un certificat médical vous autorisant à pratiquer le motocross.

## VI. Organisation des trophées régionaux

### RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX

Pour toutes les épreuves inscrites au calendrier officiel de l'UFOLEP, le Règlement Général Administratif et Sportif des Sports Mécaniques Moto (créé le 21 février 2000, modifié le 18 décembre 2015) fait foi et est seul pris en compte en cas de litige.

Les engagements sont dus par tous les participants à des catégories compétitives à partir des 85 cm<sup>3</sup> inclus.

Les montants des droits d'engagement sont les suivants :

MotoCross : **25 € par adulte et 10 € enfant** (+ chèque de caution de 40,00 € remboursable le jour de l'épreuve)

Le droit d'engagement d'un montant de 25 € inclus la location du transpondeur.

La liste des pilotes sélectionnés pour participer au Super Trophée de France MotoCross sera établie et publiée par la Commission Technique Interdépartementale (CTIS) en fonction des classements du Trophée POITOU-CHARENTES arrêté selon la date qui sera définie par l'UFOLEP nationale.

**Si un pilote s'engage à participer au STF et que celui-ci refuse d'y aller il ne pourra pas y participer la saison qui suivra.**

## RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE

L'EX Comité Régional POITOU-CHARENTES organise, avec les concours des associations régulièrement affiliées un Trophée Régional MotoCross ayant pour objectif d'établir le classement annuel des pilotes licenciés dans les Comités Départementaux UFOLEP de la région POITOU-CHARENTES, ainsi que dans les clubs hors-région accueillant une (des) épreuve(s) d'un Trophée Poitou-Charentes Motocross.

La CTIS Motocross Poitou-Charentes choisit un référent pour chacun des trophées.

Chaque trophée sera géré conjointement par son référent et par la CTIS.

Le prix d'engagement aux trophées est fixé annuellement par la CTIS et validé par les départements de l'EX Région Poitou-Charentes.

Le classement sera établi selon les résultats obtenus par les pilotes aux épreuves sélectionnées par la Commission Régionale Sports Mécaniques Moto et inscrites au calendrier officiel.

Le calcul des points permettant le classement sera effectué selon le barème suivant :

1 <sup>er</sup>	2 <sup>ème</sup>	3 <sup>ème</sup>	4 <sup>ème</sup>	5 <sup>ème</sup>	6 <sup>ème</sup>	7 <sup>ème</sup>	8 <sup>ème</sup>	9 <sup>ème</sup>	10 <sup>ème</sup>	...	25 <sup>ème</sup>	26 <sup>ème</sup>	27 <sup>ème</sup> à 29 <sup>ème</sup>	30 <sup>ème</sup> à 32 <sup>ème</sup>	33 <sup>ème</sup> et suivant
35	32	30	28	26	24	23	22	21	20		5	4	3	2	1

*\*Un comptage de points spécifiques pour le trophée féminin sur la base de 25 points.*

Les simples licenciés UFOLEP seront prioritaires pour les engagements au Trophée Régional à condition que leur demande parvienne dans les délais prescrits au **CD UFOLEP 86, Commission Inter Départementale Poitou Charentes motocross, 18 rue de la Brouette du Vinaigrier, CS 80187, 86005 Poitiers cedex, en indiquant obligatoirement le trophée désiré au verso de l'enveloppe**

Un pilote ne pourra s'engager que dans une seule des catégories retenues pour le Trophée Régional.

Trophée	85	125	125 J	Fém	250 4T	250/500	4T	Prestige	Quad	
Appellation STF	SOLO A	SOLO B Série 1	SOLO B Série 2	SOLO B Série 2	SOLO B Série 3	SOLO C/D Série 1	SOLO C/D Série 2	PRESTIGE	QUAD	
<b>2020</b>	Age Requis*	12-16 ans	17ans et + priorité aux 125 2 T	Fermé au 250_4T 14-18 ans	14 ans et +	18 ans et +	Fermé au 250_4T 16 ans en 250 18 ans et + (autres)	Libre	40 ans et +	Selon cylindrée

\* Age le jour de la première épreuve du trophée choisi.

Le nombre de pilotes engagés sur une épreuve devra être limité au nombre défini par l'arrêté préfectoral d'homologation. Le classement en cours du Trophée Régional sera pris en compte comme référence pour la sélection des pilotes susceptibles d'être retenus.

Toutes les épreuves se dérouleront sur trois manches d'une durée de 15 minutes + 2 tours et la durée des essais sera de 1 fois 10 minutes au minimum. En catégories 85 cm<sup>3</sup>, les épreuves se dérouleront sur trois manches de 12 minutes + 2 tours.

**Tout pilote absent à 1 épreuve sans avoir averti le club organisateur et le responsable de Trophée et sans avoir justifié son absence sera automatiquement exclu du Trophée. Il pourra être remplacé par le 1<sup>er</sup> de la liste supplémentaire. Le responsable de Trophée peut retirer les points marqués à l'occasion d'une épreuve si le pilote n'assiste pas à la remise des prix.**

Pour tous les autres points non évoqués, le Règlement Général Administratif et Sportif des Sports Mécaniques Moto (créé le 21 février 2000, modifié le 18 décembre 2015) fait foi.

Les référents de la catégorie décideront de la suite à donner à tous les cas litigieux, et ceci en coordination avec les membres de la CTIS et les représentants de chaque département.

En s'engageant dans un trophée, le pilote s'engage à respecter scrupuleusement le règlement motocross UFOLEP de l'EX Région Poitou-Charentes ainsi que le règlement spécifique aux trophées, tout comme le club qui décide d'organiser une compétition. Tout manquement à ces règlements entraînera des mesures disciplinaires.