

REGLEMENT MOTOCROSS CHAMPAGNE ARDENNE SAISON 2026



La Commission Technique Régionale:

Le critérium régional UFOLEP moto cross de Champagne Ardenne est organisé par le comité régional UFOLEP Grand Est qui en confie l'organisation technique à la Commission Technique Régionale de moto-cross UFOLEP de Champagne Ardenne (C.T.R).

Responsable régional de la C.T.R :

Alain Demoulin, Président du Comité Régional UFOLEP

23, rue Alphonse Daudet B.P. 2187 - 51081 REIMS Cedex

Tél. : 03.26.84.32.26

ufolep.champagne.ardenne@gmail.com

La C.T.R (Commission Technique Régionale) :

La Commission technique est chargée de l'édition du règlement du critérium régional (modification, aménagement, etc...) après les décisions prises lors de la réunion de début de saison.

La Commission technique est chargée de régler les problèmes, liés au règlement, pendant les manifestations.

Elle est composée :

- 3 membres licenciés Ufolep par département de la Région Champagne Ardenne. La candidature de ces membres doit être validée par l'association et le comité départemental dont elle dépend.
- 1 délégué de pilote par catégorie, élu par les pilotes inscrits au critérium.
- Le délégué régional et les délégués départementaux Ufolep de Champagne Ardenne.
- Le/la responsable du chronométrage et 2 membres de l'équipe chrono

Chaque membre de la CTR dispose d'une voix lors des délibérations en commission. Les délibérations sont prises sur le principe 1 personne = 1 voix (pas de pouvoir).

Répartition des tâches au sein de la C.T.R :

Trésorerie - Réception des engagements - Règlements financiers

UFOLEP Grand Est - 23, rue Alphonse Daudet B.P. 2187 - 51081 REIMS Cedex

Délégués des pilotes :

Les délégués des pilotes sont les porte-paroles des catégories qu'ils représentent.

La CTR prendra en charge l'organisation de la désignation des délégués de pilotes en début de saison.

Le mandat des délégués de pilotes court jusqu'à la désignation la saison suivante de nouveaux délégués de pilotes.

OBLIGATIONS DU PILOTE

Pour participer au critérium, tout pilote doit :

- Posséder une licence UFOLEP – **code 29034** – de l'année scolaire en cours signée avec sa photo obligatoire, émanant d'un département de la région Champagne Ardenne.
- Posséder le C.A.S.M. (Certificat d'Aptitude au Sport motocycliste), ou éventuellement selon les cas, le permis moto en rapport avec la cylindrée utilisée.
- Être en possession du passeport moto correspondant à la machine utilisée (à renouveler chaque année)
- S'engager au championnat dans la catégorie de son choix par l'intermédiaire de son club. Un numéro de course permanent lui sera attribué, valable pour plusieurs saisons.
- **Être détenteur d'un transpondeur individuel de l'Ufolep.**
- Avoir rempli le formulaire pour être déclaré commissaire

Un pilote ne peut pas s'engager dans 2 catégories simultanément (sauf catégorie open, moto ancienne **et quad**).

Droit engagement au critérium pour 2026 :

16 € par pilote adulte - Catégorie 50/60 cc : 8 € par pilote

LA DATE LIMITE D'INSCRIPTION AU CRITERIUM EST FIXÉE AU : 20 février 2026

Il peut être demandé au pilote de présenter une carte d'identité sur demande de la CTR, afin de vérifier son âge pour l'affectation dans la bonne catégorie.

La règle d'affectation est l'âge de référence, c'est-à-dire l'âge du pilote à la date de la 1^{ère} course de championnat).

Sont autorisés à participer au critérium, les pilotes licenciés dans les clubs UFOLEP implantés en Champagne Ardenne.

Le changement de catégorie en cours d'année est toléré une fois par pilote et par saison. Le changement de catégorie entraîne la perte des points obtenus dans la catégorie d'origine.

OBLIGATION DE L'ORGANISATEUR

L'organisateur et le directeur de course étant les seuls responsables devant les tribunaux, ils doivent s'assurer de la sécurité des pilotes. Le Directeur de course doit pour cela signer obligatoirement le règlement particulier de l'épreuve.

Toute modification de date intervenant après le **20/02** pour une course inscrite au championnat entraînera le déclassement de la course "hors championnat".

Il n'est pas possible d'organiser une course de championnat avant le 1^{er} avril.

En cas de poussière, l'organisateur doit assurer un arrosage suffisant dans les parties accessibles du circuit pour permettre une bonne visibilité, sauf interdiction préfectorale.

Obligation pour l'organisateur d'afficher la composition du jury le matin de la course.

L'organisateur doit fournir au responsable des classements sur chaque course : la feuille de présence des pilotes au pré-parc.

Cahier des charges pour l'organisateur concernant le chronométrage.

Pour assurer le fonctionnement des courses et soutenir les bénévoles en charge du chronométrage, il est demandé au club organisateur :

La veille de la course, mise à disposition :

- 1 personne pour assister la personne de la CTR en charge du contrôle de la boucle, de l'arrivée du courant, le local de chronométrage
- La mise à disposition d'un groupe électrogène spécifiquement dédié au chronométrage
- **Un local convenable pour le chronométrage permettant de protéger des intempéries**

Le dimanche matin avant **7h30** et durant la journée

- 1 personne pour aider à la mise en place du matériel de chronométrage
- 4 personnes pour le contrôle administratif et technique
- 1 personne pour la grille de 100 (à partir de la 1^{ère} manche)
- 1 personne pour l'affichage des résultats et la vérification du groupe électrogène.

Le soir

- 1 personne pour le rangement du matériel de chronométrage

DEROULEMENT DU CRITERIUM

Dès l'instant où un pilote s'inscrit au critérium, il s'engage à respecter le présent règlement, ainsi qu'à adopter un comportement conforme à l'esprit UFOLEP.

Au cas où un problème non prévu au règlement du critérium régional survient, on se réfère au règlement national UFOLEP (à la disposition des pilotes) ou à défaut au règlement de la fédération. Si aucune solution n'est trouvée, le comité régional se réunira et prendra une décision en dernier ressort.

TABLEAU RECAPITULATIF DES CATEGORIES

CATEGORIES	SERIES	AGES	N°	COULEUR DES PLAQUES	COULEURS DES N°
85 cc	Minimes cadets	12 et 13 ans 14 à 15 ans	Pairs impairs	blanches	noirs
125 cc 2 temps 250 cc 4 temps 125 cc « jeunes »	A, B, C, D	13 ans et + 15 ans et + 13/17 ans	championnat	noires	blancs
250 cc 2 temps et 4 temps 450 cc 4 temps 500 cc 2 temps et +	A,B	15 ans et +	championnat	blanc	noirs
Prestiges 40-49 ans		40 ans à 49 ans	championnat	rouges	blancs
Prestiges 50 ans et +		50 ans et +	championnat	Jaune	noir
féminines	-	Selon cylindrée	Championnat Débute par « 0 »	roses	Noirs. Rose possible
Open	Suivant organisateur	Selon cylindrée	Suivant organisateur	Selon cylindrée	Selon cylindrée
Quad	Voir le règlement national				

Les âges indiqués sont ceux à la « date de référence », c'est-à-dire l'âge à la date de la 1^{ère} course du Championnat.

Possibilité pour 2 pilotes de courir sur une même moto : attribution d'un numéro supérieur à 300 (plaques rouges). La demande doit être faite lors de la demande d'attribution des numéros.

Définition des classes Moto-Cross

Ancienne catégorie	Classes	2 Temps	4 Temps
80 cc	Solo A	de 80 à 85 cc	
125 cc	Solo B	de 90 cc à 150 cc	de 125cc à 250 cc
250 cc	Solo C	de 126 cc à 250 cc	de 250 cc
500 cc	Solo D	de 250 cc à 500 cc et +	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

DEROULEMENT DES EPREUVES

ART 1 : DEROULEMENT GENERAL ET MODALITES DE QUALIFICATION

POUR TOUTES LES CATEGORIES

Le déroulement des courses hors qualification s'effectuera ainsi :

- une manche d'essai par série le matin
- deux manches de 15 minutes + 1 tour pour les séries B, C, D, féminine, motos anciennes et open.
- deux manches de 20 minutes + 1 tour pour la série A
- une manche de 20 minutes + 1 tour et une manche de 15 minutes + 1 tour pour les prestiges
- **Pour les quads : 2 manches de 15mn + 1 tour.**

Des points sont attribués à tous les pilotes pour chaque manche

QUALIFICATIONS

Les qualifications s'effectueront au chronomètre pour la première course. Il n'y aura pas de repêchage.

Pour les 80, les prestiges, féminines et motos anciennes : 2 manches normales (si le nombre de pilotes ne nécessite pas de qualification).

Pour les catégories 125cc et 250cc

- ⇒ Organisation d'une séance de qualification lors de la 1^{ère} course de critérium prévue au calendrier
- ⇒ Affectation des pilotes dans les séries en fonction du classement provisoire (45^{èrs} en série A, ...)

Rappel du principe de l'assiette :

1^{ère} série

1^{er}

5^{ème}

9^{ème}

2^{ème} série

2^{ème}

6^{ème}

10^{ème}

3^{ème} série

3^{ème}

7^{ème}

11^{ème}

4^{ème} série

4^{ème}

8^{ème}

12^{ème}etc.

ART 2 : INSCRIPTION AUX COURSES

Montant des droits d'engagement pour une course :

- 30 € pour toutes les catégories (excepté les 50/60) – 40 € pour engagement tardif
- 10 € pour les 50/60 – 20 € pour engagement tardif
- 40 € pour les open

L'engagement aux courses s'effectue en début de saison pour l'ensemble des courses de championnat inscrites au calendrier.

A la date limite d'inscription au championnat (20/02) :

- le pilote sélectionne les courses auxquelles il souhaite participer,
- règle l'engagement pour chaque course sélectionnée, à l'ordre du club organisateur. Le règlement de l'engagement est considéré comme une caution en cas de non-participation du pilote.
- transmet son document calendrier et les règlements à son responsable de club, qui transmettra à l'Ufolep.

Tout engagement aux courses effectué après le 23/02 est considéré comme tardif.

L'inscription aux courses pour les pilotes « open » et les engagements tardifs s'effectuent via la plateforme Ufolep à l'adresse suivante :

<https://inscriptions.ufolep.org/>

TOUT PILOTE INSCRIT A UNE EPREUVE ET QUI NI PARTICIPE PAS (sauf justificatif médical ou sérieux) POURRA ETRE INTERDIT A UNE DES COURSES SUIVANTES.

Chaque club doit délivrer 2 entrées gratuites pour chaque pilote engagé.

Aucun remboursement de droit d'engagement aux courses, sauf sur présentation d'un certificat médical justificatif avant la course. Le remboursement d'engagement doit être effectué le jour de la course par l'organisateur.

En cas de force majeure subie par l'organisateur (événements climatiques par exemple) et validé par la CTR à postériori, empêchant l'organisation de la course au dernier moment, l'organisateur n'est pas tenu de rembourser les engagements perçus.

OPEN

Les droits d'engagement pour toute course OPEN sont fixés à 40 €.

Tout coureur engagé à une épreuve du critérium et qui ne peut y participer pour raison médicale doit avertir le club organisateur. Il doit également lui faire parvenir un certificat médical (ou une photocopie) pour être remboursé des droits d'engagement versés.

Tout pilote inscrit en Open doit être détenteur d'un transpondeur pour participer à la course (location d'un transpondeur à la journée avec chèque de caution, auprès de l'Ufolep obligatoirement).

*CAS D'UN NOMBRE TROP IMPORTANT DE PILOTES ENGAGES SUR UNE COURSE

Sont prioritaires :

- Les pilotes de clubs organisateurs lors de la saison précédente
- Les pilotes ayant participé à au moins une course l'année précédente
- dans l'hypothèse où le premier critère est insuffisant, sont prioritaires les pilotes ayant participé au maximum de courses.

Ne peuvent être complétées par des open que les séries suivantes : B, C, D, 80, féminines, motos anciennes et quads.

ART 3 : OBLIGATIONS DES PILOTES AUX COURSES

Les pilotes sont obligés d'être en possession des éléments suivants :

- la licence valide (licence signée et photo obligatoire)
- le C.A.S.M. (Certificat d'Aptitude au Sport Motocycliste)
- le passeport moto correspondant à la machine utilisée. Ce passeport doit être renouvelé tous les ans.
- un transpondeur individuel compatible

Les pilotes doivent se présenter au pointage (généralement le matin de la course et parfois la veille au soir) ouvert jusqu'à 7h30 dernier délai, pour confirmer leur présence, présenter leur licence valide (signée et photo obligatoire), et le passeport moto, et régulariser leurs droits d'engagement si nécessaire.

En l'absence de licence valide (dont la photo obligatoire), le pilote est redevable d'une amende d'un montant de 30 €.

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 des déchets.

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 :

▪ vestimentaires :

Casque homologué de moins de 5 ans avec la norme européenne ECE 22-06 (sans ornement extérieur fixé, style queue de renard. Le fait d'aborder 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.

Les protections dorsales et pectorales homologuées CE sont obligatoires pour tous.

Pour des raisons liées à la sécurité, les cheveux ne doivent pas dépasser du casque.

▪ concernant sa machine :

Embouts leviers avec la boule de protection d'origine, extrémités du guidon bouchées, coupe circuit en état de fonctionnement...

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

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

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.

Le pilote doit se munir d'un dossard plastifié (ou maillot floqué) portant le n° de course dans le dos de façon lisible, pour toutes les courses (pas de couleur fluo).

En l'absence de dossard lisible, le pilote ne peut prendre le départ de la course.

Si les pilotes se présentent au pré parc sans dossard, ils ne prendront pas le départ.

Il est interdit de rouler dans le parc pilote en dehors du trajet pour participer à sa course et en revenir. Le pilote doit rouler doucement et prudemment durant ce trajet, la compétition a lieu sur le circuit et non dans le parc pilote. Le pilote indiscipliné sera signalé dans le carnet de course et pourra se voir refuser sur la grille de départ de sa prochaine manche.

Chaque pilote est responsable du comportement de ses accompagnateurs. Si un accompagnateur fait preuve d'un comportement antisportif ou ne respecte pas les zones de sécurité, c'est le pilote qui sera sanctionné.

Des contrôles techniques **obligatoires** sur les machines sont effectués à chaque course par des contrôleurs techniques formés. En cas de non-conformité, le pilote ne pourra pas prendre le départ.

Sur décision du directeur de course ou de la CTR, le départ de la manche à un pilote dont la tenue ou la moto est non conforme peut être interdit

ART. 4 : DEROULEMENT D'UNE COURSE

Sécurité sur les courses :

- Le nombre de commissaires en poste doit être conforme aux dispositions de l'arrêté préfectoral d'homologation de la course.
- Chaque commissaire en poste revêt une chasuble de couleur fourni par l'organisateur.
- Dans l'hypothèse où il manque des commissaires (cas d'absence imprévue) pour assurer le lancement de la course, un tirage au sort de pilotes sera effectué la veille de la course par le jury pour assurer la fonction de commissaire en alternance, parmi les pilotes du club organisateur et des clubs non-organisateur.

En cas de refus du pilote tiré au sort, celui-ci se verra interdire de participer à la course.

Il est demandé aux personnes pénétrant dans les zones de panneautage de posséder une licence R6 valide.

L'ORDRE DE PASSAGE DES CATEGORIES EST OBLIGATOIRE

Les grilles horaires sont élaborées afin d'alterner les passages horaires.

L'organisateur devra tout mettre en œuvre pour respecter les horaires.

La remise des récompenses peut se dérouler après chaque fin de 2^{ème} manche selon les organisations.

Les entraînements

L'organisateur devra prévoir 1 entraînement de 15 mn pour toutes les séries.

Les entraînements se feront par un système de tickets de couleurs.

Le choix de la série d'entraînement doit être réalisé lors du contrôle administratif. Les listes seront transmises à 7h30 à l'équipe de chronométrage.

Le pilote doit effectuer au **moins 1 tour** d'entraînement pour prendre le départ de la course. Si pour des problèmes mécaniques, un pilote manque les essais, il doit demander au directeur de course l'autorisation d'effectuer 2 tours de reconnaissance du terrain.

Les pilotes faisant 2 essais frauduleusement seront disqualifiés.

L'entrée des pilotes sur la grille de départ

Le nombre maximum de pilotes admis sur la grille de départ est déterminé selon la grille du championnat, soit **45** pilotes et sera fonction de l'homologation du terrain.

L'entrée en grille des manches de la 1^{ère} course s'effectue en fonction des chronos de la qualification.

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.

De l'entrée au pré-parc jusqu'à la grille, en cas de panne, si un problème mécanique survient, le pilote doit lever la main pour le signaler, le directeur de course lui accordera, 5 minutes au maximum pour y remédier et si le panneau des 15s n'a pas été levé.

La réparation doit s'effectuer sur 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 (ou 30 s) puis 5s, ce qui entraîne la tombée de la grille après 5s et maximum 10s.

L'organisateur doit s'efforcer à la mise en place des pilotes sur la grille de départ de présenter le panneau 15s dès que le dernier pilote a pris place.

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 **5** mn sinon, la course partira.

Dans le cas d'une casse mécanique ou d'une blessure attestée lors du 1^{er} tour de course, le pilote marque les points du dernier.

Tout pilote absent lors du départ ne sera pas classé.

La course

La durée des manches varie selon les catégories : voir tableau récapitulatif.

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

Les pilotes doivent respecter les drapeaux. Lors d'un drapeau jaune (annonce d'une chute), le pilote doit ralentir et être vigilant, doubler un concurrent est **STRICTEMENT INTERDIT**.

Si un pilote est sur le point d'être dépassé par un pilote de tête, il doit céder le passage, c'est à dire garder sa trajectoire sans chercher à le bloquer. L'approche d'un pilote de tête peut être signalée par un drapeau bleu.

Le changement de moto est toléré en cas d'incident (possibilité d'une cylindrée inférieure pour la journée uniquement), mais pas le changement de numéro. Le changement ne peut pas avoir lieu pendant la manche, mais uniquement avant le début d'une procédure de départ.

Si un pilote ne peut pas se faire prêter une moto de même cylindrée, il pourra participer au critérium - à titre exceptionnel - avec une machine de cylindrée inférieure, (sauf une 80 cc) après accord du directeur de course. Il est interdit de changer de moto en cours de manche (même en passant par le pré-parc).

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 sur la grille de départ.

Récompenses en fin de journée

Le classement de fin de journée est effectué sur la base des points du championnat.

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).

En 80cc, les classements critérium minime, cadet sont séparés ; ce qui entraîne une remise des récompenses distincte.

ART 5 : ATTRIBUTION DES POINTS AU CRITERIUM

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

Cas d'annulation d'une manche : une seule manche sera comptabilisée pour la catégorie concernée

BAREME DE POINTS

Grille de points

Série A		Série B		Série C		Série D	
1er	100	1er	65	1er	44	1er	22
2e	97	2e	64	2e	43	2e	21
3e	94	3e	63	3e	42	3e	20
4e	92	4e	62	4e	41	4e	19
5e	90	5e	61	5e	40	5e	18
6e	88	6e	60	6e	39	6e	17
7e	86	7e	59	7e	38	7e	16
8e	84	8e	58	8e	37	8e	15
9e	83	9e	57	9e	36	9e	14
10e	82	10e	56	10e	35	10e	13
11e	81	11e	55	11e	33	11e	12
12e	80	12e	55	12e	33	12e	12
13e	79	13e	54	13e	32	13e	11
14e	78	14e	54	14e	32	14e	11
15e	77	15e	53	15e	31	15e	10
16e	76	16e	53	16e	31	16e	10
17e	75	17e	52	17e	30	17e	9
18e	74	18e	51	18e	30	18e	9
19e	73	19e	51	19e	29	19e	8
20ème	73	20ème	50	20ème	29	20ème	8
21er	72	21er	50	21er	28	21er	7
22e	72	22e	49	22e	28	22e	7
23e	71	23e	49	23e	27	23e	7
24e	71	24e	48	24e	27	24e	6
25e	70	25e	48	25e	26	25e	6
26e	70	26e	47	26e	26	26e	6
27e	69	27e	47	27e	25	27e	5
28e	69	28e	46	28e	25	28e	5
29e	68	29e	46	29e	24	29e	5
30ème	68	30ème	45	30ème	24	30ème	4
31er	67	31er	45	31er	23	31er	4
32e	67	32e	45	32e	23	32e	4
33e	66	33e	44	33e	23	33e	4
34e	66	34e	44	34e	22	34e	3
35e	65	35e	44	35e	22	35e	3
36e	65	36e	43	36e	22	36e	3
37e	64	37e	43	37e	21	37e	3
38e	64	38e	43	38e	21	38e	2
39e	64	39e	42	39e	21	39e	2
40ème	63	40ème	42	40ème	20	40ème	2
41er	63	41er	42	41er	20	41er	2
42e	63	42e	41	42e	20	42e	1
43e	62	43e	41	43e	19	43e	1
44e	62	44e	41	44e	19	44e	1
45e	62	45e	40	45e	19	45e	1

Toute réclamation de pilote concernant le déroulement et le classement d'une course doit être transmise par écrit à la CTR, au plus tard 48 heures après la course suivante (affichage du classement) et accompagnée d'une caution de 25,00 €. La caution sera restituée si la réclamation est jugée fondée par la CTR au regard du règlement.

A défaut, la réclamation ne sera pas recevable. Pour toute autre réclamation, obligation de transmission 48h après la course (cachet de la poste faisant foi).

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

ART 6 : CAS D'INFRACTIONS ET SANCTIONS

Tout cas d'infraction non-prévu au règlement sera traité par la commission

Le pilote ayant fait l'objet d'une infraction sera sanctionné par la CTR ; il lui sera retiré des points au championnat et sera averti par courrier ainsi que son président de club.

Selon la gravité des faits, ces infractions pourront, au-delà des pénalités, donner lieu à des sanctions complémentaires ou adaptées (peines d'accompagnement d'intérêt fédéral) par la CTR.

	Infractions	Sanctions
1	Absence de dossard ou dossard illisible	Interdiction de départ
2	N° absent Plaques non réglementaires	Interdiction départ Interdiction départ manche suivante
3	Comportement antisportif d'un accompagnateur	Interdiction départ manche suivante
4	Non-respect de drapeau	Annulation manche après un avertissement
5	Non-respect du circuit en cours de manche	Annulation manche
6	Emploi d'une cylindrée supérieure à celle de sa catégorie	Annulation manche
7*	Comportement incorrect, injures, menaces, pressions envers tout officiel, pilote, mécanicien, panneateur	Annulation manche Exclusion de la course
8*	Coups et blessures envers tout officiel ou pilote, pilote, mécanicien, panneateur	Annulation manche Exclusion des 2 courses suivantes au calendrier Procédure disciplinaire

Tout litige concernant des infractions et des sanctions lors d'une épreuve fera l'objet d'un examen en CTR après rapport du Directeur de course.

En cas d'infractions graves (groupe 7 et 8), la décision de sanction à effet immédiat est prise par les membres de la CTR présents.

Tout comportement antisportif pourra, selon la gravité des faits, faire l'objet d'une procédure disciplinaire en commission de discipline régionale.

ART 7 : LES CATEGORIES PARTICULIERES

Démonstration 50 / 60cc

Les jeunes pilotes participant à la catégorie démonstration doivent s'engager au critérium et verser les 10 € d'inscription championnat par l'intermédiaire de leur club.

Les droits d'engagements aux courses s'élèvent à 10 €.

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

Une licence validée est obligatoire.

La détention du livret « moto éducative » est obligatoire

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), protection dorsale et pectorale, et lunettes (lors du départ).

Il est fortement recommandé le port d'un tour de cou pour les pilotes engagés sur les séances dédiées aux éducatifs.

2 séries seront formées par la commission éducative :

- Découverte 50 cm³ et 65 cm³ débutant
- Apprentissage 60cm³ confirmés et 85cm³ débutants

Un entraînement le matin de 10 mn et 2 manches de 10 mn environ.

Départ :

- au drapeau après la grille
- il n'y a en aucun cas de résultats de course, ni d'attribution de points,
- les récompenses ne sont pas obligatoires,

Il est strictement INTERDIT de laisser circuler les pilotes 50cc éducatifs 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 plusieurs démonstrations pour le jeune pilote.

Les pilotes inscrits en 50cc éducatifs peuvent accéder en cours de saison à la catégorie solo A s'ils atteignent l'âge requis. 3 conditions sont nécessaires par ailleurs :

- posséder le CASM.
- faire une demande de numéro à la CTR.
- Transformer sa licence

85 cc Critérium

Les pilotes en solo A critérium seront partagés en deux séries :

Minimes : 12 et 13 ans

Cadet : 14 et 15 ans

Les deux séries rouleront ensemble ou séparément selon le nombre d'inscrits au jour de la course. Par contre, les classements seront toujours séparés tout le long de l'année.

125 cc « jeunes »

Un classement spécifique 125 cc âgés entre 13 et 17 ans (application de la règle de la date de référence), appelé 125 cc « jeunes » est proposé.

L'objectif est de faciliter la transition entre la catégorie 85 cc et 125 cc.

Prestige

Catégorie réservée uniquement aux pilotes âgés de 40 ans et plus, divisée en 2 sous-catégories de classement (+ de 40 ans, et à partir de 50 ans).

Les pilotes doivent fournir une fiche d'état civil pour justifier de leurs âges.

Féminines

Un classement féminin est réalisé si le nombre de pilotes engagées au championnat est suffisant. Toutes les pilotes féminines sont obligatoirement inscrites dans la catégorie féminine. Cette catégorie sera intégrée dans une même série pour toute la saison. Leur numéro commence par « 0 ».

Opens

Lorsque l'organisateur accepte les opens, il peut les intégrer à toute catégorie **sauf dans les séries A des catégories solo B, solo CD et prestige** (excepté les 85 cc).

Les pilotes open doivent être retirés du classement général transmis au responsable des classements.

La détention d'un transpondeur par les pilotes Open est obligatoire. Le transpondeur est mis en location aux pilotes Opens, à un tarif déterminé annuellement par le CTR. Il doit être obligatoirement restitué en fin de journée.

Le dépôt d'une caution d'un montant de 100 € est exigé, à la location. Cette caution est encaissée dans le cas où le transpondeur n'est pas restitué sous 8 jours.

Motos anciennes

CONDITION D'ACCES AUX COURSES

Les pilotes, de plus **13** ans, titulaires d'une licence Ufolep valide pour la saison sportive en cours (voir tableau des correspondances âge/cylindrée)

CLASSEMENT

2 classements sont mis en place :

- Motos à refroidissement par air
- Motos à refroidissement liquide.

MOTOS ADMISES

Toutes les motos d'avant 1991.

Les motos devront avoir un aspect au plus proche de l'origine.

Les transformations ou adaptations seront autorisées dans le seul cas où elles étaient pratiquées à l'époque. Le pilote présentant la moto doit apporter la preuve formelle (les fabrications artisanales ou autres devront faire l'objet d'un contrôle spécial).

En catégorie motos à refroidissement liquide (Pré-90) :

Les fourches et amortisseurs de motos modernes ainsi que les blocs fourche sont interdits (le diamètre maximum des fourches est de 45 mm sauf exception des 125 Suzuki RM de 1989 qui avait d'origine des fourches conventionnelles en 46 mm.).

En matière de bruit, les pouvoirs publics et l'environnement imposent des règles très strictes. Il est demandé aux pilotes de faire l'effort nécessaire pour éviter que l'on nous impose des mesures plus restrictives.

Les motocycles devront obligatoirement être munis d'un système fiable d'arrêt du moteur. Ce système doit être monté sur la gauche ou la droite du guidon, à portée de main, et actionné sans lâcher le guidon par le pilote.

Pour des raisons évidentes de sécurité, un commissaire de piste doit être en mesure de couper le moteur en cas d'urgence.

Ce système sera systématiquement testé lors du contrôle technique moteur en marche.

Pour les machines équipées d'allumage électronique réputé « à risque » la mise à la masse sera vérifiée en statique avec un appareil de contrôle.

Les guidons doivent être équipés d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons modernes Pro-Taper dits « sans barre » sont interdits.

Protection de sortie de boîte : un carter ou une protection doit être installé de façon à se protéger du pignon de transmission à la sortie de la boîte de vitesses. Un pilote disposant de 2 machines devra passer les 2 au contrôle technique.

ART 8 : LA REMISE DES RECOMPENSES EN FIN D'ANNEE

Seront récompensés :

- Les 50 / 60cc **démonstration**
- Les 5 premiers de chaque série pour les catégories 80 cc.
- Les 5 premiers pour la catégorie 125 jeunes
- Les 10 premiers pour les catégories 125 et 250/500.
- Les 5 premiers pour la catégorie Prestige 40-49 ans.
- Les 5 premiers pour la catégorie Prestige 50 ans et +.
- Les 3 premières Féminines
- **Les 3 premiers quads**

Les pilotes absents lors de la remise des récompenses ne se verront pas attribuer leur récompense.

Conformément à la notion d'amateurisme affirmée par l'UFOLEP, les prix seront décernés sous forme de coupes et/ou de lots.

L'ensemble des pilotes est cordialement invité à cette manifestation, même ceux qui ne sont pas récompensés.

ART 9 : LE SUPER TROPHEE DE France (STF)

Les conditions de participation et de qualification au Super Trophée de France sont déterminées chaque année par la commission nationale sportive moto, dans le règlement particulier de l'épreuve.

Les pilotes qualifiés s'engagent à respecter les règlements du STF. Ils sont sous la responsabilité du responsable de la délégation régionale.

Le port du maillot de la délégation Champagne Ardenne est obligatoire ; à défaut, interdiction de participer au STF l'année suivante.

ART 10 : L'IMBA

L'IMBA (Association Internationale de Motocross Amateur) est un Trophée Européen AMATEUR qui réunit des pilotes de 7 autres Nations d'Europe.

Tout pilote UFOLEP peut y participer. Toutes les candidatures devront être visées par la C.T.R. Les pilotes inscrits à l'IMBA font partie de l'Equipe de France UFOLEP, ils participent aux rencontres européennes de leur choix sans aucune obligation, les engagements sont gratuits ; le pilote reçoit de plus sur place une

participation financière et le Comité National UFOLEP assure un dédommagement kilométrique de 0,05 € du km Aller (sous réserve, voir les règlements IMBA).

Lorsqu'un pilote participera à une compétition IMBA ayant lieu le même jour qu'une épreuve régionale comptant critérium, il marquera une péréquation de points (seulement si le concurrent est en règle). Une confirmation de sa présence sera demandée auprès de l'organisateur de l'épreuve IMBA.

Les pilotes qui ont participé à toutes les épreuves de l'IMBA de la saison en cours sont qualifiés au STF par leur région d'origine en supplément de la délégation régionale. Les pilotes IMBA doivent répondre aux mêmes critères de qualification que les autres pilotes.

ART 11 : Civisme

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, notamment en soirée.
- ✓ Arrêt obligatoire des groupes électrogènes à 22h00.
- ✓ Gestion des déchets : obligation de compacter et récupérer ses déchets lors de son départ du parc pilote.
- ✓ Ouverture des sonorisations dans le parc pilote à partir de 7h30 au plus tôt.
- ✓ Les animaux de compagnie, notamment les chiens, doivent être tenus en laisse durant toute la durée de la manifestation
- ✓ Les mini-motos, motos thermiques ou électriques sont interdites dans la zone de la manifestation du samedi au dimanche.

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

ART 12 : Substance dopante ou alcoolisée

TOUTE SUBSTANCE « DOPANTE ou ALCOOLISÉE » EST STRICTEMENT INTERDITE
(Possibilité comme dans d'autres sports de contrôle antidopage et alcootest).

Les officiels UFOLEP sans formation préalable au contrôle d'alcoolémie, sont tout à fait habilités à procéder à des contrôles d'alcoolémie sur le site de course.

En cas de contrôle positif, les officiels sont habilités à émettre des sanctions sportives. Dans ce cas, l'UFOLEP peut également engager une procédure disciplinaire à l'encontre du sportif.

Les contrôles sont effectués de manière aléatoire., avec un ethylo test électronique.

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

ANNEXES

TERRAINS

RAPPEL : Les terrains des clubs affiliés à l'UFOLEP appartiennent ou sont sous la responsabilité du club UFOLEP, en aucun cas ils ne sont sous la responsabilité de l'UFOLEP. Dans ces conditions, seul le Président du club peut accepter ou refuser l'accès de son terrain. En tout état de cause, si vous souhaitez vous entraîner sur un terrain vous devez demander l'autorisation au Président du club à chaque entraînement.

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 **auprès de l'organisme d'assurance**.
- 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 moto cross.

CHARTRE FONCTIONNEMENT DE LA CTR

Préambule

L'Ufolep est une fédération multisports affinitaire dont le projet est celui d'un sport solidaire, respectueux, civique et rassembleur, à travers les principes de laïcité et citoyenneté :

Toute l'action et les décisions des membres de commission technique, dont les commissions techniques en charge du développement d'activité sportive, sont appuyées sur ces valeurs et principes

A- Rôle des commissions techniques régionales (CTR)

Une commission technique régionale est une équipe en charge d'une discipline ou d'un domaine d'activités. Ses membres sont désignés par le comité directeur sur proposition des représentants d'associations participant à l'activité, et après validation des comités départementaux Ufolep d'origine.

La CTR ne doit ignorer aucun aspect (organisation, promotion, formation, information, création d'activités nouvelles) des disciplines qu'elle a la charge d'animer.

Dans le cadre de la politique définie par le comité directeur régional, et sous son contrôle, la CTR doit, en particulier :

a) Gérer l'activité sportive tout au long de l'année, c'est-à-dire (liste non exhaustive) :

- établir un règlement de l'activité (soumis à validation du comité directeur) et en assurer son application
- établir un calendrier de l'activité, recevoir les résultats, établir des classements.
- assurer une communication régulière en direction des associations, à minima après chaque réunion de CTR.
- régler tout litige relevant de sa compétence (problèmes administratifs ou sportifs) *cf règlement disciplinaire*

b) proposer toutes mesures utiles au développement et à l'amélioration de l'organisation et de la pratique de la discipline ou du domaine d'activités dont elle est responsable, et en favoriser le développement sur le territoire régional :

- en établissant des relations avec les associations affiliées
- en mettant en place des réunions avec les responsables de clubs

c) élaborer des programmes de formation à destination des éducateurs et des officiels de la discipline en fonction des besoins de l'activité.

d) veiller au développement de la discipline, dans le cadre des orientations définies par le comité directeur.

e) informer les pratiquants sur les activités et l'évolution de la discipline.

B- Mise en place des CTR

Les membres de la CTR sont des bénévoles licenciés Ufolep dans l'activité sportive concernée.

Les membres de la CTR sont désignés pour une durée d'une saison sportive.

Le délégué régional Ufolep et le vice-président en charge de la vie sportive sont membres de droit des CTR.

En cas de manquement manifeste aux valeurs et principes de l'Ufolep, et de non-respect de cette charte, le comité directeur régional peut mettre fin au mandat d'un membre de la CTR.

C-Fonctionnement de CTR

Chaque CTR répartit en son sein les responsabilités entre ses membres afin d'assurer un fonctionnement régulier et collectif : invitation aux réunions, transmission d'informations, établissement de compte-rendu, suivi technique, ...etc.

Les décisions sont prises à la majorité absolue. Dans ce cadre les membres de la CTR sont solidaires des décisions prises par le collectif.

Les responsables de CTR s'attacheront à permettre la participation de tous les membres, notamment lors de décisions importantes.

Les membres de CTR siègent en tant que représentant d'une activité fédérée à l'Ufolep et agissent dans l'intérêt général des associations et de ses pratiquants.