



1922-2022

Motor-Union Luxembourg

Code Sportif

Dernière mise à jour decembre 2023





1922-2022

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA MUL 2023

Président : M. Nicola CUMINI

Vice-président : M. Pascal PORTHA
Mme. Noemi Gaul

Secrétaire général : M. Alphonse CONRARDY

Secrétaire : Mme. Kimberley PRUD'HOMME

Trésorier : M. Pascal PORTHA

Commission de Motocross :

Président: Mme. Noemi GAUL

Membres: M. Nicola CUMINI
Mme Helena CHITAS
M. Marco CHITAS
M. Jos LAMPERT
M. Joao LOPES
M. Pascal PORTHA
M. Ricardo SILVEIRO
M. Joe STARK
Mme. Alexandra ARENDT

Siège et secrétariat :

Adresse : Motor Union Luxembourg
Maison des Sports
3 Route d'Arlon
L-8009 Strassen
LUXEMBOURG

Secrétaire : Mme Kimberley Prud'homme
Ouvert de 8h00 à 11h30

Tél. +352 26 00 83 51
E-mail: secretariat@mul.lu

Site Internet: www.mul.lu



1922-2022

Table des matières

1. DÉFINITIONS	1
1.01 FIM et la FIM Europe	1
1.02 Motor-Union Luxembourg	1
1.03 Commission de Motocross (CMX).....	1
1.04 Groupes de travail.....	2
1.05 Infractions.....	2
2 PARTIE CENTRALE	2
2.01 Les championnats.....	2
2.01.01 Championnat MUL.....	2
2.01.02 Championnat MUL-SWC	3
2.01.03 Les classes, généralités	3
2.01.03.01 Les classes du championnat MUL.....	3
2.01.03.02 Les classes du championnat MUL-SWC	3
2.01.03.03 Classe Novice.....	4
2.01.03.04 Vintage – Youngtimer89 – Youngtimer99	4
2.01.03.05 Ladies	4
2.01.04 Age des pilotes et cylindrées des motos	4
2.02 Les motocycles	6
2.02.01 Niveau sonore	6
2.02.02 Cylindrées	6
2.02.03 Vintage	6
2.02.04 Youngtimer 89.....	6
2.02.05 Youngtimer 1999.....	6
2.02.06 Motos électrique.....	7
2.03 Équipements des Pilotes	7
2.03.01 Casque	7
2.03.02 Protection des cervicales	7
2.03.03 Protection des yeux.....	7
2.03.04 Équipement et vêtements de protection.....	7
2.03.05 Numéro de départ.....	7
2.04 ENGAGEMENTS, PILOTES ET EQUIPES.....	8



1922-2022

2.04.01 Comportement du Pilote et aide à celui-ci.....	8
2.04.02 Comportement des Accompagnateurs	10
2.04.03 Circulation dans le paddock et Pitbike	11
2.05 OFFICIELS ET PROCEDURES.....	11
2.05.01 Directeur de Course.....	11
2.05.02 Commissaires de Piste	12
2.05.03 Signaux Officiels	12
2.06 Infractions et conséquences.....	14
2.07 Sélection ou équipes nationales.....	14
2.07.01 Cadre de Promotion	14
2.07.02 Sélection pour la coupe de l’Avenir	14
2.07.03 Sélection pour Motocross des Nations	14
2.08 Le Classement	14
2.08.01 Championnats nationaux	14
2.08.02 Distribution des points par manche.....	15
2.08.03 Classement individuel.....	15
2.08.05 Challenge	15
2.09 Le Calendrier des courses du championnat.....	15
2.10 Réclamations	16
2.11 Les licences et inscriptions	16
2.11.01 Licence / Transferts.....	16
2.11.02 Inscription aux courses.....	16
2.11.03 Licence à la journée	16
2.12 Les Délégués des pilotes	16
2.13 Réunion des pilotes	17
2.14 DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION.....	17
2.14.01 Contrôle technique.....	17
2.14.03 Durée et nombre d’entrainements et de manches.....	17
2.14.04 Parc fermé.....	18
2.14.05 Tour de reconnaissance	18
2.14.06 Qualifications et disposition des classes sur la grille de départ	18
2.14.07 Ordre de départ.....	18
2.14.09 Faux Départ.....	19



1922-2022

2.14.11 Arrêt d'une Course	21
2.14.12 Contrôles Antidopage et d'Alcoolémie	22
2.15 Courses organisées en coopération avec une fédération ou association étrangères	22
2.16 Test Médico-Sportif et Test Médical.....	22
2.16.01 Médico-Sportif, pilotes nationaux et internationaux.....	22
2.16.02 Médico-Sportif, pour un pilote habitant à l'étranger.....	22



1922-2022

1. Définitions

1.01 FIM et la FIM Europe

La Fédération Internationale Motocycliste (ci-après désignée FIM) et la FIM Europe sont les seuls pouvoirs sportifs internationaux qualifiés pour établir les règlements destinés à encourager et à régir toutes manifestations motocyclistes. La FIM est le tribunal de dernière instance chargé de juger un différent d'ordre international qui pourrait surgir à l'occasion de l'application des règlements internationaux.

1.02 Motor-Union Luxembourg

La Motor-Union Luxembourg (ci-après désignée par MUL) est le représentant de la FIM et la FIM Europe au Grand-Duché de Luxembourg. Elle est la seule autorité nationale qui sur le plan du sport motocycliste est habilitée à promulguer et à faire exécuter les règlements dans un esprit de promotion du sport motocycliste en général.

1.03 Commission de Motocross (CMX)

Sans préjudice aux droits réservés en matière juridictionnelle et consultative à la Commission Juridique et des règles de procédures à suivre du Conseil d'Administration de la MUL, la Commission de Motocross (ci-après désignée CMX) établit sur le plan national les règlements qu'elle juge utiles dans du but de la promotion et de la promulgation du sport motocycliste au Grand-Duché de Luxembourg dans les domaines du motocross, du supercross, de l'enduro et du quad cross.

La CMX a comme devoir :

- pour les événements internationaux, de représenter au Luxembourg, la FIM Europe et la FIM, et ce conformément aux statuts de celles-ci.
- pour les événements nationaux, de régir le sport motocycliste en réglementant l'organisation et le contrôle des manifestations sportives.
- d'assurer l'unité du mouvement motocross en général et de favoriser son développement.
- de rendre effectif le contrôle du sport motocross par l'élaboration, l'application et le respect du présent code sportif.

Afin de promulguer le motocross la CMX se charge d'établir le présent 'Code Sportif National', voir de l'adapter aux nouvelles données, en vue de gérer de façon juste et équitable l'activité et la promotion du motocross. La CMX se réunit selon les besoins donnés ou sur convocation de son président. Le lieu et la date des réunions seront fixés par le président.

Les décisions sont prises à la majorité des voix. En cas de parité, la voix du président sera déterminante. En dehors des réunions, les membres de la CMX ont l'obligation de défendre les décisions adoptées par la majorité et ils auront à cœur de veiller, en toutes circonstances et en tous lieux, au prestige du M.U.L. en général et de la CMX en particulier.

Les délibérations de la CMX sont constatées par des procès-verbaux qui seront envoyés au président de la MUL, aux membres du conseil d'administration de la MUL (ci-après désigné CA) et aux membres de la CMX.

La composition de la CMX est la suivante :

1. Le président est désigné par le CA de la MUL.
2. Les membres de la CMX sont choisis par son président, et sont à approuver par le CA de la MUL. Les membres de la CMX ne faisant pas partie du conseil d'administration de la MUL ont le statut de membres cooptés.



1922-2022

1.04 Groupes de travail

Selon les besoins, la CMX peut définir des groupes de travail (ci-après désignés par GT). Le but d'un GT est de se spécialiser dans un domaine bien précis afin de garantir un meilleur service ainsi qu'un meilleur résultat. Les membres réunis dans un GT ont un certain pouvoir de décision et ils sont là aussi pour toutes les questions qui concernent le domaine qui leur a été attribué par les premières personnes de contact.

Il va de soi que le GT a l'obligation de faire un rapport des tâches dont il s'occupe lors des réunions de la CMX, qui l'aide à définir la voie à prendre ainsi que les règles de travail.

Une GT peut être temporaire pour un projet donné ou de long terme selon le besoin.

1.05 Infractions

La CMX est tenue de faire respecter le présent code sportif ainsi que ses annexes.

En général elle veille à l'application du fair-play et à l'observation des statuts et règlements de la MUL, pour les événements nationaux, et des règlements de la FIM et la FIM Europe, pour ce qui en est des événements internationaux, et ce, tant de la part des clubs, des fonctionnaires ainsi que des licenciés.

Pour ce qui en est des manifestations organisées en coopération avec une fédération étrangère, la CMX veillera aussi à appliquer les règlements en vigueur de celle-ci.

La CMX statuera sur la gravité des infractions et décide s'il y a lieu de poursuivre les infractions devant la Commission Juridique. Si tel est le cas, elle en assurera l'exécution des jugements.

Le non-respect des directives données par les commissaires de course, les officiels et surtout le directeur de course entraîne la disqualification du pilote.

L'article 2.06 donne un aperçu des infractions et de leurs conséquences.

2 Partie centrale

2.01 Les championnats

2.01.01 Championnat MUL

Le championnat MUL comprend toutes les manches qui sont courues sur le sol Luxembourgeois. Sous condition qu'il est permis aux pilotes d'une même classe de participer ensemble à leur manche.

Exemple : pour la manifestation MUL-Südwest Cup de Bockholtz les classes des 50, 65, 85, Senior et Dames comptent car les pilotes MUL qui ne sont pas inscrits au Südwest Cup (ci-après désignés par SWC) peuvent y participer dans leur classe. Par contre pour la classe 'MUL-Elite', qui correspond à la classe 'SWC-MX1 et MX2', cette manche ne compte pas car les pilotes luxembourgeois Elite qui ne sont pas inscrits au SWC ne peuvent y participer et sont obligés de courir dans la classe 'SWC-Gäste' contrairement à leurs concurrents MUL qui eux rouleront dans le 'SWC-MX1 et MX2'.

La classe « Trophy » est réservée aux pilotes débutants. Elle contient le jour de la course les pilotes Trophy et Senior.

La classe « Elite » contient le jour de la course les pilotes Elite MX1 et Elite MX2.

La classe « Vintage » contient le jour de la course les pilotes Vintage, Youngtimer 89 et Youngtimer 99.

Le code sportif propose qu'il n'y aura pas de classements séparés le jour de la course lorsque les classes mentionnées ci-dessus roulent ensemble et que les classements séparés ne seront que fait annuellement. Cette



1922-2022

règle est un standard minimum. Chaque organisateur d'une course peut en outre décider lui-même à quelles classes il attribue des coupes le jour de la course.

Exemple : Un pilote Senior qui serait classé 1^{er} lors de la course Trophy recevra la coupe '1^{er} Trophy' le jour de la course. Mais dans les classements annuels il ne figurera que dans son classement Seniors et non dans le classement Trophy. Le pilote Trophy qui se serait classé 2^e lors de la course recevra la coupe '2^e Trophy' le jour de la course, mais sera classé 1^{er} pour cette manche dans son classement annuel Trophy.

Les classements annuels comprennent tous les licenciés compétition MUL. De plus, le fait de posséder une licence compétitions permet d'être automatiquement inscrit au championnat MUL. Il suffit de s'inscrire auprès du club organisateur lors de la course pour être automatiquement pris en compte dans le classement annuel.

2.01.02 Championnat MUL-SWC

Le championnat MUL-SWC comprends toutes les manches du calendrier SWC choisies au début de la saison par la Commission MX, plus toutes les manches qui font partie Championnat MUL.

Il est d'usage que les manches du SWC qui tomberaient dans le Congé-Collectif ne soient pas prises en compte pour le championnat MUL-SWC.

Les classements annuels comprennent tous les licenciés compétition MUL, qui sont inscrit au SWC.

2.01.03 Les classes, généralités

La CMX a le dernier mot sur la classe choisie par un pilote. Elle peut le reclasser à tout moment si son niveau ne correspond pas à la classe qu'il a choisi.

Elle se réserve aussi le droit de suspendre momentanément un pilote qui par sa façon de conduire représente un danger pour soi-même ou pour les autres participants, ou qui ignore volontairement le code sportif, les règlements MUL, SWC ou de l'organisateur.

Pour les classes 'Novice' ou 'Gäste' il n'y aura pas de classement annuel.

2.01.03.01 Les classes du championnat MUL

Le championnat MUL se disputent dans les classes MUL suivantes :

50cc, 65cc, 85cc, 125cc Ladies, Vintage, Youngtimer 89, Youngtimer 99, Seniors (open), Trophy (open), Elite MX2, Elite MX1.

Le classement annuel de chacune de ces classes déterminera le champion national, le vice-champion national et le 3^e du championnat national. Les lauréats seront récompensés en fin de saison lors de la remise des prix. Pour chacune de ces classes il y aura un classement séparé même si différentes classes sont réunies dans de mêmes manches lors des compétitions. Les titres ne sont décernés qu'aux pilotes ayant une licence compétitions MUL. Les titres auront la mention '**Champion MUL...**' et sont décernés aux pilotes ayant une licence compétitions MUL.

2.01.03.02 Les classes du championnat MUL-SWC

Même si le pilote choisit la classe à laquelle il veut participer le SWC se réserve le droit de reclasser le pilote s'il juge que le pilote a choisi une classe qui ne correspond pas à son niveau ou s'il y a une incompatibilité au règlement SWC. La CMX ou le responsable des licences, informera le pilote du changement.

Le championnat MUL-SWC se disputent dans les classes SWC suivantes :

50cc, 65cc, 85cc, 125ccm, MX1, MX2, Seniors, Trophy, Damen

Pour ce championnat comptent toutes les manches courues au Grand-Duché du Luxembourg et celles choisies par la CMX dans les SWC. Pour ce championnat l'admission aux classes correspondra à ce que prescrit le règlement SWC.



1922-2022

Le classement annuel de chacune de ces classes déterminera le champion national, le vice-champion national et le 3^e du championnat national. Les lauréats seront récompensés en fin de saison lors de la remise des prix. Pour chacune de ces classes il y aura un classement séparé même si différentes classes sont réunies dans une même manche lors des compétitions. Les titres auront la mention '**Champion MUL-SWC...**' et ne sont décernés qu'aux pilotes qui sont inscrits dans le SWC et ont une licence compétitions MUL.

2.01.03.03 Classe Novice

La classe Novice comprends les pilotes des anciennes classes Amateurs ou Loisirs. Les 3 premiers pilotes du général se verront remettre leur prix lors des compétitions. Cependant un classement annuel ne sera pas fait.

C'est à l'organisateur de vérifier qui fait partie de cette classe. Tous les pilotes qui s'inscrivent et qui ne possèdent pas de licence de compétition MUL doivent être recherchés en conséquence. S'ils roulent dans un autre championnat, ils seront placés dans une classe luxembourgeoise équivalente. Il est recommandé de surclasser les pilotes plutôt que de les sous-classer. L'organisateur, en collaboration avec le directeur de course, se réserve le droit de reclasser un pilote à tout moment après les entraînements ou les qualifications, aussi bien vers le haut que vers le bas. Si cela se passe après la qualification, le pilote sera classé dans la nouvelle classe en fonction de son meilleur temps.

2.01.03.04 Vintage – Youngtimer89 – Youngtimer99

Bien que les Vintage, Youngtimer89 et Youngtimer99 disputent leur manche ensemble, un classement séparé devrait être effectué en fonction du nombre d'inscriptions. Il appartient à l'organisateur de décider de la classification de la journée et de la remise des prix. Seules les courses organisées au Grand-Duché de Luxembourg sont prises en compte pour les classements annuels.

Le classement annuel déterminera le champion, le vice-champion et le 3^e meilleur placé de chacune de ces classes. Les lauréats seront récompensés en fin de saison lors de la remise des prix. Pour pouvoir prétendre au classement annuel de ces classes il faut disposer d'une licence compétition pour la classe choisie.

2.01.03.05 Ladies

Les Ladies disputent leur manche en principe ensemble avec les pilotes 125ccm, cependant si la possibilité est donnée elles peuvent avoir leur propre manche.

Ladies sont classées séparément si elles participent dans. Les dames qui prennent le départ dans une autre classe que celle leur réservée :

- pour les 50ccm, 65ccm ou 85ccm : elles sont classées individuellement dans le classement journalier et annuel.
- pour les autres classes, comme par exemple Elite, elle ne reçoivent pas de classement annuel propre, mais il appartient à l'organisateur de les honorer sur la remise des prix.

2.01.04 Age des pilotes et cylindrées des motos

Pour les manches faisant partie du championnat MUL mais organisées en coopération avec une fédération étrangère ou comptant pour le championnat de celle-ci, l'âge des pilotes correspondent à ce que prescrit le règlement sportif de cette fédération étrangère.

Pour les manches se déroulant sous la seule enseigne de la MUL l'âge du pilote admis aux différentes catégories est défini comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Les limites d'âge en vigueur dans le SWC sont acceptées même si elles diffèrent des limites d'âge fixées dans ce tableau.



1922-2022

Classe	Limites selon l'âge du pilote	2 temps	4 temps
Novices	dès 13 ans jusqu'à 125cc 2t dès 14 ans jusqu'à 250cc 4t dès 16 ans libre choix	100cc – 500cc	175cc – 650cc
50cc	de 6 à 8 ans	Jusqu'à 50cc	Jusqu'à 50cc
65cc	de 7 à 12 ans	51cc – 65cc	51cc – 65cc
85cc	de 10 à 16 ans	66cc – 85cc	66cc – 150cc
125cc	dès 13 ans	100cc - 125cc	/
Ladies	dès 13 ans jusqu'à 80cc 2t/100cc 4t dès 14 ans jusqu'à 250cc 4t dès 16 ans libre choix	80cc – 500cc	100cc – 650cc
Vintage Vintage 4t Youngtimer 89 Youngtimer 99	dès 18 ans	LIBRE Mais correspondant à des règlements MUL, FIM ou FIM Europe en vigueur dans le passé	LIBRE Mais correspondant à des règlements MUL, FIM ou FIM Europe en vigueur dans le passé
Trophy (open)	dès 13 ans jusqu'à 125cc 2t dès 14 ans jusqu'à 250cc 4t dés 16 ans libre choix	100cc – 500cc	175cc – 650cc
Seniors (open)	dès 40 ans	100cc – 500cc	175cc – 650cc
Elite MX2	dès 13 ans jusqu'à 125cc 2t dès 14 ans jusqu'à 250cc 4t	100cc – 150cc	175cc – 250cc
Elite MX1	dès 16 ans	245cc – 500cc	251cc – 650cc

L'âge minimum indiqué pour les différentes classes doit être atteint le jour de l'épreuve, tandis que l'âge maximal ne doit pas être dépassé le jour de la première épreuve du championnat sauf disposition contraires du SWC si le pilotes s'est inscrit dans le SWC.

Clause « Autorisation spéciale » pour licence compétition : Pour des raisons médicales ou de développement de l'enfant, qui affectent par exemple la taille d'un pilote, des autorisations spéciales permettent de dépasser ou d'abaisser les limites d'âge, dans des cas spéciaux. Cette autorisation doit être demandée lors de la demande de licence auprès de la MUL et sont ensuite approuvées ou refusées par la CMX. Cela concerne surtout les catégories enfants.



1922-2022

2.02 Les motocycles

Les motocycles participant au championnat, doivent correspondre aux Règlements Techniques Motocross de la FIM. Les motocycles acceptés dans une classe sont définis par les règlements MUL (Article 2.01.04).

Le directeur de course ou le chargé du contrôle technique peut à tout moment interdire à un pilote de prendre le départ ou de poursuivre sa manche de course ou d'entraînement si la construction ou l'état de son motocycle constitue ou peut constituer une source de danger.

2.02.01 Niveau sonore

Les motocycles doivent être équipés d'un silencieux émettant un niveau sonore répondant aux normes FIM.

Immédiatement après chaque course, un contrôle de conformité aux règlements concernant le bruit pourra être effectué. Chaque pilote dont le motocycle dépasse la limite maximum autorisée se verra attribuer une pénalisation (voir 2.06 *Infractions et conséquences*).

Exception est faite pour les classes Vintage et Youngtimer, ici comptent les normes en vigueur l'année de construction du motocycle.

2.02.02 Cylindrées

Pour les manches faisant parties du championnat MUL mais organisées en coopération avec une fédération étrangère ou comptant pour le championnat de celle-ci, les cylindrées admises aux différentes classes correspondent à ce que prescrit le règlement sportif de cette fédération étrangère.

Pour toute manche organisée sous la seule enseigne de la MUL, les cylindrées admises aux différentes classes voir le tableau '*Age des pilotes et cylindrées des motos' au point 2.01.04*.

2.02.03 Vintage

Pour être admis dans la classe VINTAGE il faut disposer d'un motocycle avec :

- Freins à tambour à l'avant et à l'arrière ;
- Suspension avant conventionnelle ;
- Suspension arrière avec 2 amortisseurs ;
- Moteur à refroidissement à air.

Les motos équipées d'un moteur 4 temps construites avant 1975 auront droit à un classement additionnel qui leur est réservé. Ce classement portera le nom Vintage 4t.

2.02.04 Youngtimer 89

Sont reprises dans cette catégorie les motos qui sont de l'année 1989 ou plus anciennes et disposent :

- d'au moins 1 frein à disc ;
- ou d'une suspension arrière à mono amortisseur ;
- ou du refroidissement moteur liquide.

2.02.05 Youngtimer 1999

Sont admises dans cette classe les motos construites entre 1990 et 1999 inclus.

Une exception est faite pour des motos à moteur 2 temps plus récentes qui ont une cylindrée supérieure à 450cc et dont le cadre est en acier.

2.02.06 Motos électrique

Les motos électriques sont également autorisées dans toutes les catégories (sauf Vintage & Youngtimer). Pour une course, c'est l'organisateur qui décide et pour une licence de compétition pour tout un championnat, c'est la CMX qui décide dans quelle catégorie elles seront classées en fonction de la puissance (maximale) et du niveau de pilotage du pilote. Un classement séparé n'est pas prévu pour le moment.

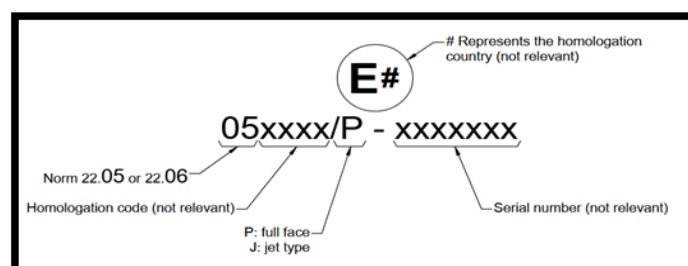
2.03 Équipements des Pilotes

Il incombe à la responsabilité de chaque pilote de sélectionner un casque et un équipement qui lui fournira une protection appropriée. Le casque, la protection des yeux, l'équipement et les vêtements de protection doivent être conformes aux Règlements FIM et de type motocross.

Pendant les manifestations, les pilotes doivent porter l'équipement suivant :

2.03.01 Casque

Le casque doit être marqué avec une marque les désignant comme étant conforme aux normes de sécurité européennes (voir photo). Ils doivent aussi correspondre à ce que la FIM ou FIM Europe prescrivent pour la pratique du motocross. L'organisateur d'une course peut décider de contrôler le casque lors du contrôle technique.



2.03.02 Protection des cervicales

Pour les catégories 50cc, 65cc et 85cc le port d'une protection cervicale est obligatoire.

2.03.03 Protection des yeux

La protection des yeux doit être portée au départ de chaque séance d'entraînement, de qualification ou de course.

2.03.04 Équipement et vêtements de protection

Cet équipement comprend mais n'est pas limité à : des bottes, des gants, un pantalon, un maillot à manches longues, un vêtement de protection pour la cage thoracique et le dos.

2.03.05 Numéro de départ

Chaque pilote participant au Championnat National de Motocross se verra attribuer un numéro de départ permanent pour la saison.

Le numéro de départ doit se trouver sur la moto, aux endroits prévus sur les plastiques. Le numéro de départ doit être clairement identifiable (couleurs contrastées entre le numéro et le fond) et doit être nettoyé avant chaque départ. De plus, il est fortement recommandé de porter le dossard également sur le dos, il doit être facilement visible. Il peut être imprimé sur le maillot ou se trouver sur la protection dorsale si celle-ci est portée par-dessus le maillot. Pour des raisons d'organisation, cela est également fortement recommandé pour les novices. Les



1922-2022

numéros peuvent par exemple être collés provisoirement, au moins sur le motorcycle, à l'aide de scotch blindé ou d'un matériau similaire.

2.04 ENGAGEMENTS, PILOTES ET EQUIPES

2.04.01 Comportement du Pilote et aide à celui-ci

Les pilotes :

- doivent à tout moment respecter les dispositions de ce code sportif ;
- doivent être physiquement et mentalement aptes à contrôler leurs motorcycles afin de garantir la sécurité des autres pilotes, membres d'équipes, officiels, spectateurs et autres personnes impliquées dans la manifestation ;
- doivent signaler à la CMX tout problème médical ou blessure sous-jacente le concernant ;
- doivent à tout moment pendant la manifestation, à la demande du commissaire technique, présenter leur(s) motorcycle(s) et / ou leur équipement(s) au contrôle technique ;
- à tout moment pendant la manifestation, être responsable de maintenir son motorcycle en conformité avec les règlements ;
- ne sont pas autorisés à conduire un véhicule motorisé et/ou une bicyclette sur la piste, en dehors des séances officielles d'essais/de qualifications et des courses ;
- doivent se conformer à la signalisation officielle donnée au moyen de drapeaux, et aux instructions communiquées par panneaux ;
- sont responsable de sa propre participation à tous les briefings des pilotes et d'être au courant de toutes les informations données ;
- doivent toujours s'efforcer d'obtenir le meilleur résultat possible. Si pour des raisons quelconques ils ne désirent plus poursuivre et choisit d'abandonner la course ils doivent quitter le circuit en poursuivant jusqu'à la sortie ou à un autre point qui lui permet de quitter le circuit en toute sécurité. En aucun cas ils ne pourront perturber la course d'un autre concurrent de façon quelconque, si ceci risquerait d'être le cas ils doivent attendre à un point où ils ne gênent personne jusqu'à la fin de la course et quitter ensuite le circuit au plus vite. En aucun cas ils ne seront pas autorisés à poursuivre la course et sont passible d'une sanction par la commission s'ils le font ;
- ne peuvent déplacée leur motorcycle (après une chute ou une panne) hors du circuit qu'avec l'accord du directeur de course ;
- doivent toujours prendre le départ des essais depuis la zone d'attente ;
- doivent piloter leurs motorcycles d'une manière responsable, ne mettant pas en danger les autres concurrents ou toute personne participant à la manifestation ;
- ne peuvent utiliser que la piste. Toutefois, s'ils sortent accidentellement de la piste, ils peuvent continuer en revenant prudemment sur la piste au point le plus proche de l'endroit où ils l'ont quittée, sans y gagner un avantage ;
- n'ont pas le droit de couper la piste. Le fait d'essayer d'obtenir un avantage en coupant la piste entraînera la disqualification des essais / de la course en question ;
- doivent respecter scrupuleusement le tracé du circuit même si les cordes ou piquets sont enlevés. Il est interdit de rouler dans le sens contraire du circuit ou de faire demi-tour à l'arrivée ;



1922-2022

- peuvent retourner lentement à la zone de réparations ou au parc des pilotes en évitant d'emprunter la ligne de course et de provoquer une interférence avec d'autres pilotes. Les pilotes qui rentrent au parc des pilotes lors d'une course ne pourront plus reprendre la course.

Pendant les entraînements et les courses, une zone doit être disponible pour les réparations et la signalisation.

Comportement et utilisation de la zone de réparation :

- Seuls les mécaniciens, les signaleurs et les officiels nécessaires, munis d'un laissez-passer valide, peuvent accéder à cette zone.
- C'est exclusivement dans cette zone que les pilotes peuvent recevoir de l'aide pour modifier, adapter ou remplacer des éléments de leur équipement de sécurité ou de leur motorcycle, à l'exception du cadre qui doit être scellé.
- Les pilotes qui entrent dans la zone de réparation doivent s'arrêter complètement. Les contrevenants seront disqualifiés de l'entraînement / de la course en question.
- Le ravitaillement en carburant doit en outre être effectué avec le moteur éteint. Ensuite, les pilotes sont autorisés à recevoir de l'aide pour redémarrer leurs motos.
- Par conséquent aucun remplacement d'équipement de sécurité, ravitaillement ou service mécanique ne peut s'effectuer sur la piste ou en dehors de la zone des réparations ou de la zone d'attente.
- la consultation entre eux et des membres de l'équipe est limitée à la zone approuvée pour les réparations et la signalisation. Il est d'office interdit de s'arrêter sur la piste pour communiquer avec des membres de l'équipe et de représenter un éventuel danger pour soi-même et pour les autres pilotes.

Comportement juste avant la course :

- Les pilotes peuvent préparer leur emplacement à la grille de départ sans l'aide d'outils.
- Tout dispositif d'aide au départ est interdit à l'exception d'accessoires fixes (montés de façon permanente sur le motorcycle et n'entravant pas la sécurité du pilote) et des blocs de départ. *Exception pour les blocs de départ* : si le départ est donné sur 2 rangées, les pilotes de la 2e rangée ne peuvent pas se placer derrière quelqu'un avec des blocs de départ. Si la 2e ligne est complète, personne ne peut utiliser de blocs de départ.
- Dès qu'un pilote a pris sa place sur la grille de départ, il ne peut plus la changer, retourner à la zone d'attente ou recevoir de l'aide avant le départ.
- Les pilotes qui ont des problèmes mécaniques pendant le tour de reconnaissance et/ou qui ne réussissent pas à amener leur motorcycle dans la zone d'attente à temps, seront disqualifiés de la course.
- Si un pilote a des problèmes mécaniques dans la zone d'attente, et qu'il ne réussit pas à réparer son motorcycle avant que l'entrée à la zone de départ soit fermée, il doit rester dans la zone d'attente jusqu'à ce que la grille ait été abaissée. Une fois que la grille a été abaissée, il peut accéder à la zone de départ et reprendre la course.
- Si un pilote a des problèmes mécaniques sur la grille de départ, il doit attendre de l'aide jusqu'à ce que la grille ait été abaissée. Une fois que la grille a été abaissée, il peut recevoir de l'aide par son (ses) mécanicien(s) à la grille.

Comportement après la course :

- La ligne d'arrivée doit être bien dégagée par tous les pilotes y compris par le vainqueur qui sera congratulé en dehors de la piste.
- Lors du franchissement des lignes de contrôle (arrivée), le pilote doit toujours être en contact avec le motorcycle.

Code Sportif



1922-2022

- Les pilotes concernés (les trois premiers du classement final de la manifestation) sont priés de prendre part à la Cérémonie de Remise des Prix organisée par le Promoteur du Championnat. Les pilotes sont priés de prévenir l'organisateur s'ils ne peuvent pas participer à la cérémonie de remise des prix. Il appartient à l'organisateur de décider ce qu'il adviendra des coupes des pilotes non présents. Les autres participants sont eux aussi invités à prendre part aux cérémonies de Remise des Prix.

Tout pilote pourra être tenu responsable des actions des membres de son équipe, de ses accompagnateurs ou de son entourage.

En fin de journée, les pilotes et son équipe emporteront obligatoirement tous leurs déchets. Des sanctions sévères seront prises contre les pollueurs.

Toute vidange d'huile sur l'herbe ou sur le terrain entraînera la disqualification du pilote ainsi que l'obligation de supporter les frais d'assainissement et d'éventuelles contraventions.

Les motocycles doivent être stationnés obligatoirement sur des tapis absorbant l'huile et l'essence.

Les pilotes sont priés de respecter ces règles de conduite en permanence. En cas d'infraction, il y aura des conséquences/pénalités, qui peuvent être consultées dans le chapitre *2.06 Infractions et conséquences*.

2.04.02 Comportement des Accompagnateurs

Il est interdit aux accompagnateurs et supporteurs du pilote d'accéder la piste et aux parties interdites au public. S'ils le font, leur pilote sera tenu coupable de ce comportement et sera disqualifié.

Une exception est faite lors des manches réservées à la classe 50cc. Pour cette classe pour chaque pilote un accompagnateur peut être désigné. Celui-ci recevra un gilet de sécurité violet (mis à disposition par la CMX) au pré-départ contre une caution (pièce d'identité ou somme d'argent) et pourra suivre la manche du bord de la piste. L'accompagnateur ayant reçu cet agrément est tenu de maintenir une position neutre, il lui est interdit de troubler le déroulement de la course et il a l'obligation de venir en aide à tous les pilotes qui seraient en difficulté dans la partie du circuit où il est positionné. Les accompagnateurs doivent rendre les gilets lors de la fin de l'événement.

Les accompagnateurs ne sont pas autorisés à conduire un véhicule motorisé et/ou une bicyclette sur la piste, en dehors des séances officielles d'essais/de qualifications et des courses.

Seules les communications suivantes sont autorisées entre les pilotes, respectivement leurs motocycles, et les personnes en relation avec eux :

- les informations des transpondeurs de chronométrage ;
- les images des caméras embarquées ;
- les messages par panneautage dans les zones approuvées ainsi que les gestes corporels du pilote.

Les communications par radio avec les pilotes sont strictement interdites.

Toute aide extérieure aux pilotes sur la piste est interdite, sauf si elle est apportée par un commissaire désigné par les organisateurs dans le but d'assurer la sécurité. Toute infraction à cette règle pourra être sanctionnée par la commission.

Les accompagnateurs, tout comme les pilotes, doivent suivre toutes les indications et instructions des commissaires de piste. Ceci est particulièrement important lorsqu'on leur demande de quitter la zone de départ ou lorsqu'ils se trouvent à un endroit dangereux et qu'ils sont renvoyés.

Les membres de l'équipe sont encouragés d'assister au briefing des pilotes.



1922-2022

2.04.03 Circulation dans le paddock et Pitbike

Pendant toute la journée il est défendu de circuler au parc fermé avec des motos, mini-bikes, quads etc.

Il est interdit de circuler dans le paddock avec des véhicules non autorisés par le code de la route et/ou avec un permis de conduire non adapté. Seuls les véhicules de compétition font exception. Ceux-ci peuvent être conduits au pas jusqu'au pré-départ (entraînement/course) dans leur classe respective et revenir après la fin de l'entraînement/course. Ceci est valable de manière générale. D'autres restrictions (p. ex. pousser le véhicule de compétition dans le paddock) peuvent être imposées par l'organisateur. En outre, le port du casque est toujours obligatoire lors de la conduite dans le paddock. La conduite à deux sur une moto avec un mineur n'est en outre autorisée que si le mineur est inscrit à la course en tant que pilote.

2.05 OFFICIELS ET PROCEDURES

2.05.01 Directeur de Course

La CMX s'efforce de créer des possibilités et des cours permettant de former des directeurs de course officiels pour les courses nationales. A partir du moment où de telles formations existent, il est obligatoire d'avoir un directeur de course certifié lors de ses courses.

Le Directeur de Course est responsable de la conduite et du bon déroulement de la manifestation. Ses tâches primordiales sont multiples. Le Directeur de Course :

- doit s'assurer que le circuit, la piste ou le terrain sont en bonnes conditions, que tous les officiels sont présents et prêts à remplir leurs fonctions, que les services de sécurité, médical et de contrôle sont prêts à intervenir ;
- est responsable de la formation détaillée des commissaires de piste et du personnel médical sur place. Selon les besoins, un guide à ce sujet peut être demandé à la CMX. En général, les vidéos de formation continue de la FIM peuvent également être utilisées ;
- doit s'assurer de l'identité des pilotes, de la numérotation correcte des motos, et que rien n'empêche un pilote de participer à la manifestation, par exemple à la suite d'une suspension, d'une disqualification ou autre interdiction ;
- peut, dans des cas urgents de sécurité ou pour tout autre cas de force majeure, retarder le départ d'une manifestation, faire procéder à l'amélioration des conditions du circuit, de la piste ou du terrain, modifier le tracé, d'arrêter prématurément une manifestation ou d'annuler une manifestation en tout ou en partie ;
- peut refuser à un pilote ou à un motorcycle de prendre le départ ou leur intimer l'ordre de se retirer de la course s'il juge cette mesure nécessaire pour des raisons de sécurité. ;
- peut proposer des sanctions à la CMX pour faire respecter les règlements ;
- peut donner des ordres pour faire évacuer du circuit, de la piste ou du terrain et des alentours toute personne refusant de se conformer aux ordres d'un officiel responsable.
- doit signaler à la CMX toutes les décisions à prendre ou déjà prises et toute réclamation qui lui a été adressée ;
- doit rassembler les rapports des chronométreurs et autres officiels d'exécution, ainsi que tout autre élément nécessaire pour lui permettre de présenter son rapport à la CMX et de faire approuver les résultats provisoires de la manifestation.

En cas de litige concernant une épreuve qu'il a dirigé comme Directeur de Course, le membre de la CMX ou du Conseil d'Administration ou de la Commission juridique ne peut pas participer aux votes concernant cette épreuve.



1922-2022

Directeur de course adjoint : Vu la complexité et l'exigence des tâches du directeur de course, la CMX recommande qu'il soit assisté d'une personne. Cette personne n'a pas besoin de remplir les conditions d'un directeur de course, mais devrait décharger le directeur de course. Cette personne doit néanmoins avoir suffisamment d'expérience et remplir une fonction de conseil.

2.05.02 Commissaires de Piste

L'âge minimum pour les Commissaires de Piste est fixé à 16 ans. Ils sont nommés par l'organisateur et doivent avoir participé à une réunion d'initiation avec le Directeur de la Course.

Pour chaque poste de Commissaire de Piste, l'organisateur doit établir une liste avec les noms des Commissaires occupant le poste. Cette liste doit être établie avant la course, mais ne peut être transmise à la CMX qu'après la course, en même temps que le rapport final.

Les Commissaires doivent être identifiables par des chemises uniformes ou dossards.

Si possible, il est conseillé d'avoir un minimum de deux Commissaires par poste : un Commissaire de Piste (utilisant un drapeau) et un Commissaire (sans drapeau) pour apporter de l'aide à un pilote dans le but d'assurer la sécurité.

Il est recommandé d'avoir un ou plusieurs Commissaires supplémentaires au niveau des sauts.

Les Commissaires de Piste peuvent apporter de l'aide en soulevant des motos, les déplaçant à un endroit sûr et en les tenant pendant que des réparations et ajustements s'effectuent. Toutes réparations ou ajustement doivent se faire par le pilote, travaillant tout seul sans aide extérieure. Les commissaires peuvent également aider les pilotes pour redémarrer leurs motos. Cela doit cependant se faire dans un cadre où le commissaire de piste est toujours en mesure d'accomplir sa tâche si d'autres incidents se produisent dans sa zone de responsabilité.

Après la manifestation, les Commissaires de Piste doivent rester à disposition jusqu'à ce que le délai de réclamation soit écoulé.

Un débriefing des Commissaires de Piste est obligatoire.

2.05.03 Signaux Officiels

Le départ imminent d'une course doit être indiqué par le panneau officiel 15/5 secondes. Ce panneau est de couleur blanche et doit avoir une hauteur de 750 mm ainsi qu'une largeur 600 mm. Il porte l'inscription du numéro 15 sur l'un des côtés et le 5 sur l'autre. Ces numéros doivent mesurer 500 mm de haut et être de couleur noire.

Les accompagnateurs doivent quitter la zone de départ immédiatement après que le pilote se soit placé à la grille de départ. Un directeur de course effectue un contrôle pour vérifier que chaque pilote est prêt.

Puis le panneau est montré avant le départ de chaque course afin d'indiquer aux pilotes le départ imminent de la course. Il est montré dans l'ordre indiqué ci-dessous :

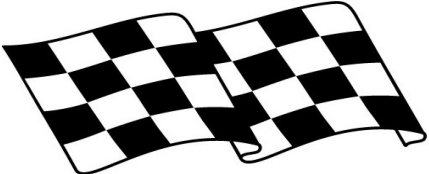
Panneau, 15 secondes, le départ de la course sera entré dans sa phase finale dans 15 secondes.

Panneau, 5 secondes, la grille de départ sera abaissée dans les 5 à 10 secondes qui suivent.

La signalisation officielle par drapeaux doit être indiquée au moyen de drapeaux mesurant environ 750 mm de haut sur 600 mm de large, de la façon suivante :



1922-2022

Signification des drapeaux	
Couleur	Explications
Drapeau Rouge	Arrêt obligatoire pour tous les pilotes. (Tout faux départ doit être indiqué en brandissant un drapeau rouge)
Drapeau jaune <i>fixe</i>	Danger, conduisez prudemment.
Drapeau jaune <i>agité</i>	Danger immédiat, préparez-vous à vous arrêter, défense de dépasser, interdit de sauter.
Drapeau bleu <i>agité</i>	Attention, vous allez être dépassé par un pilote qui a un tour d'avance. (Le drapeau bleu doit être utilisé par des préposés à la signalisation supplémentaires et spécialisés pour ce drapeau uniquement)
Drapeau vert	Piste libre pour le départ de la course. (Le drapeau vert peut être uniquement utilisé par un préposé lors de la procédure de départ)
Drapeau noir + Panneau avec le numéro du pilote	Arrêt pour le pilote en question.
Panneau avec le numéro 1 de l'un et le numéro 2 de l'autre côté	Signalisation qu'il reste encore 1 ou 2 tours de la course à rouler
 Drapeau à damiers Noir et blanc	Fin des entraînements, des qualifications, du warm up ou et de la course

Les références "Pantone" des couleurs sont les suivantes :

Noir : Pantone Noir C

Bleu : Pantone 286C

Rouge : Pantone 186C

Vert : Pantone 348C

Jaune : Pantone Jaune C

Blanc : Pantone Blanc C



1922-2022

2.06 Infractions et conséquences

Ce chapitre sera complété avant le début de la saison. Actuellement, il est en cours de traitement par les différents clubs de motocross et la CMX. Il contiendra finalement un tableau dans lequel seront mentionnées les éventuelles infractions et leurs conséquences. Pour tous les détenteurs d'une licence de compétition, il sera utile de lire attentivement ce chapitre afin d'éviter toute discussion le jour de la course.

2.07 Sélection ou équipes nationales

2.07.01 Cadre de Promotion

La CMX décide de la composition de l'équipe nationale. Les pilotes sélectionnés seront suivis par l'entraîneur national. Faire partie du cadre de promotion ne signifie pas qu'un pilote est automatiquement sélectionné pour représenter le pays sur un événement international.

2.07.02 Sélection pour la coupe de l'Avenir

Tout pilote licencié MUL, de nationalité luxembourgeoise ou non, habitant au Luxembourg ou non, peut être choisi pour représenter le pays à la Coupe de l'Avenir (sous réserve de comparabilité et de vérification avec le règlement de la coupe de l'avenir). La CMX peut imposer des performances minimales à atteindre pour qu'un pilote soit sélectionné pour l'équipe. Le choix des sélectionneurs à valider par la CMX qui a le dernier mot sur la composition de l'équipe.

2.07.03 Sélection pour Motocross des Nations

Tout pilote ayant la nationalité luxembourgeoise peut être choisi pour représenter le Luxembourg au Motocross des Nations. Que les pilotes ayant une licence compétition MUL/international et participant au championnat MUL peuvent être sélectionnés par la CMX respectivement par la CA de la MUL avec le conseil de l'entraîneur national.

Exception : les pilotes avec une licence internationale qui ne peuvent pas participer au championnat national en raison des courses internationales.

2.08 Le Classement

2.08.01 Championnats nationaux

Toutes les manches inscrites au calendrier comptent pour les championnats nationaux. Tous les pilotes qui participent à une course seront classés dans leur ordre d'arrivée et selon le nombre de tours effectués, c.à.d. tous les pilotes qui terminent la course dans le même tour que le vainqueur seront classés dans l'ordre qu'ils passent la ligne d'arrivée, suivis des pilotes avec un tour en moins, puis deux tours en moins, et ainsi de suite. Un pilote doit franchir la ligne d'arrivée dans les 5 minutes qui suivent l'arrivée du vainqueur, c.à.d. les pilotes ont 5 minutes pour terminer le tour, sinon il ne sera pas pris en compte dans leur résultat. La procédure pour déterminer l'ordre dans les résultats des pilotes qui n'ont pas terminé le tour dans les 5 minutes après l'arrivée du vainqueur sera selon le nombre de tours effectués et, en cas d'ex æquo, selon leur ordre d'arrivée à la fin du tour précédent.

Un pilote n'est pris en compte dans le classement que s'il a effectué au moins un tour complet après la phase de départ, c'est-à-dire s'il a franchi au moins deux fois la boucle de chronométrage.



1922-2022

2.08.02 Distribution des points par manche

Place	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Points	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

2.08.03 Classement individuel

Dans chaque classe, le classement individuel sur une manifestation se détermine de la manière suivante :

- le vainqueur de la manifestation est le pilote qui a obtenu le plus de points,
- le deuxième sera le pilote qui a obtenu le deuxième meilleur nombre de points, et ainsi de suite, indépendamment du nombre de manches qu'ils ont terminé.
- en cas d'ex aequo, les points marqués dans la dernière manche de la manifestation détermineront l'ordre au classement final de la manifestation des pilotes ayant marqué des points.

Le classement individuel au championnat est déterminé après avoir soustrait le classement journalier le plus mauvais (donc 2 manches d'un même événement) du total des points obtenus par un pilote sur l'ensemble de la saison. Cette règle s'applique aussi bien au championnat MUL-SWC qu'au championnat MUL. En conséquence, le pilote :

- qui a obtenu le plus grand nombre de points est champion ;
- qui a obtenu le deuxième meilleur nombre de points est vice-champion ;
- qui a obtenu le 3^e meilleur nombre de points et ainsi de suite est 3^e.

En cas d'ex aequo le pilote ayant fait le plus grand nombre de meilleurs résultats sera celui qui aura l'avantage au classement. (Exemple : le plus grand nombre de victoires de manches, si toujours ex aequo, on regardera lequel a obtenu le plus grand nombre de 2^e places, etc.).

Il n'y aura pas d'autres exceptions pour la participation à des événements comme le MXON, car il y a la règle des résultats biffés. En raison des résultats biffés, seules les 2 premières manches seront prises en compte s'il y a un événement avec plus de 2 manches (p.ex. DAMCV).

2.08.05 Challenge

Au début ou pendant une saison, un promoteur peut instaurer un challenge ou un trophée comprenant toutes ou une sélection de courses du championnat.

2.09 Le Calendrier des courses du championnat

Le calendrier officiel des courses sera publié sur le site Internet (www.mul.lu).

En cas d'annulation d'une course ou de changement de date, celle-ci ne sera pas reprise pour le championnat. Si une course est annulée, elle est retirée du championnat. Si une course est déplacée, elle compte en principe toujours pour le championnat. En particulier si la date est modifiée avant le début de la première course de la saison et que la nouvelle date ne se trouve pas dans le congé collectif, il est prévu de faire compter la course. La CMX se réserve le droit de décider du contraire, mais cela doit être communiqué clairement et à temps aux pilotes concernés.

Toute manifestation organisée par un Club affilié à la MUL fera d'office partie du championnat national. Dans ce cas elle ne sera plus comptée pour le championnat mais aura la dénomination 'Coupe MUL' sauf si elle se déroule à l'étranger.



1922-2022

2.10 Réclamations

Chaque réclamation est à déposer pour les courses organisées par la MUL au Directeur de course, pour les courses organisées dans d'autres fédérations au responsable de la MUL sur place.

Chaque réclamation concernant le classement doit être individuelle et déposée par écrit auprès du directeur de course endéans les **30 minutes** après l'affichage des résultats officiels. Le déposant doit être membre de la MUL.

La caution est rendue si la réclamation est reconnue fondée et exacte par la Commission MX de la MUL.

En cas de réclamation nécessitant le démontage du motorcycle ou d'une partie du motorcycle, la caution est de 500 €. Chaque démontage se fera après les courses de la journée.

2.11 Les licences et inscriptions

2.11.01 Licence / Transferts

Tout pilote désirant participer à un championnat doit prendre une licence MUL.

Les modalités sont définies dans le règlement licences.

Dans ce même règlement sont notés les modalités pour les transferts.

2.11.02 Inscription aux courses

Tout pilote, ayant une licence compétition MUL, est d'office inscrits aux manches qui comptent pour le championnat MUL.

Ils n'ont donc plus besoin de remplir un bulletin d'inscription. Il suffit d'envoyer un mail d'inscription (avec le nom, le prénom, la catégorie et le numéro de départ) à l'organisateur au plus tard 14 jours avant la course. Les organisateurs reçoivent au début de la saison une liste de tous les pilotes possédant une licence de compétition (principe « Nennung » comme dans le SWC).

La seule obligation qu'ils ont est de se présenter le jour de la course (ou la veille) au bureau des inscriptions signer la liste de présence des pilotes. Ils peuvent payer leur inscription à l'avance via virement bancaire ou le jour même de la course moyennant un supplément. Le chronométrage se faisant électroniquement ils devront éventuellement louer un transpondeur.

2.11.03 Licence à la journée

Un pilote non licencié MUL compétition peut participer à une manifestation qui se déroule sous la seule enseigne de la MUL à condition qu'il prenne une assurance à la journée. Dans ce cas, l'assurance couvrant le pilote est celle souscrite par l'organisateur. Les conditions de couverture sont celles contractées entre le club organisateur et son assureur et peuvent différer de la couverture incluse dans la licence MUL.

Pour les manifestations organisées en collaboration avec d'autres organisations, il faut tenir compte de leurs règles pour les pilotes non licenciés et il se peut que même les pilotes ayant une licence de compétition luxembourgeoise doivent acheter une autre assurance journalière (par exemple DMSB).

2.12 Les Délégués des pilotes

Lors de la première réunion des pilotes, les pilotes ont le choix de déterminer un ou deux délégués pour les représenter auprès de la CMX.

Les délégués peuvent demander à tout moment une réunion des pilotes avec la CMX.



1922-2022

2.13 Réunion des pilotes

Si la CMX le jugera nécessaire, elle se chargera d'organiser au moins une réunion de pilotes par an.

2.14 DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION

2.14.01 Contrôle technique

Un contrôle technique est prévu si l'organisation le permet. Ce contrôle est effectué par des représentants de la MUL ou par des personnes formées par ces derniers. Le contrôle technique a lieu la veille et le matin de la manifestation.

2.14.03 Durée et nombre d'entraînements et de manches

Pour des raisons d'organisation il se peut que diverses classes roulent ensemble. Dans ce cas la durée des manches ou de la qualification peut varier.

Pour les manches faisant partie du championnat MUL mais organisées en coopération avec une fédération étrangère ou comptant pour le championnat de celle-ci les durées de manches correspondent à ce que prescrit le règlement sportif de cette fédération étrangère.

Pour les manches, se déroulant sous la seule enseigne de la MUL, il y aura une session, dont la première moitié du temps compte comme entraînement libre et la seconde comme entraînement chronométré, et 2 manches. Leurs durées sont définies si possible comme suit :

Classe	Training 50% & Qualification 50%	Manches
Novice	14 minutes	2 manches à 10 minutes + 2 tours
50cc	12 minutes	2 manches à 8 minutes + 2 tours
65cc	14 minutes	2 manches à 10 minutes + 2 tours
85cc	16 minutes	2 manches à 15 minutes + 2 tours
Ladies	16 minutes	2 manches à 15 minutes + 2 tours
125cc	16 minutes	2 manches à 15 minutes + 2 tours
Vintage, Youngtimer 89 Youngtimer 99	16 minutes	2 manches à 12 minutes + 2 tours
Trophy Senior	16 minutes	2 manches à 12 minutes + 2 tours
Elite MX2 Elite MX1	18 minutes	2 manches à 18 minutes + 2 tours



1922-2022

Pour des raisons d'organisation, d'intempéries, de cas de force majeure ou d'accidents, la durée ou le nombre des manches peut être modifié le jour de la course.

2.14.04 Parc fermé

Le parc fermé est l'endroit où les pilotes se placent déjà dans l'ordre dans lequel ils se présenteront à la grille de départ.

Il appartient au directeur de course de décider s'il faut un règlement spécial prévoyant la fermeture du parc fermé une certaine durée avant chaque séance (entraînement / course). Cela doit être mentionné dans le règlement particulier. Les mouvements dans le parc fermé se font avec le moteur arrêté. Un responsable du parc fermé attribue la place au parc fermé.

Sur ordre du responsable, les pilotes se déplacent un par un suivant l'ordre numérique vers la grille de départ.

2.14.05 Tour de reconnaissance

Si le temps le permet, il est recommandé de faire un tour de reconnaissance avant la première manche.

2.14.06 Qualifications et disposition des classes sur la grille de départ

Le regroupement des classes lors des entraînements, respectivement des qualifications, peut différer de celle des manches de course.

2.14.07 Ordre de départ

L'ordre de départ est déterminé par la séance qualificative.

Le cas échéant, le départ de la première manche de la saison sera indiqué par tirage au sort. L'ordre de départ de la deuxième manche de la manifestation se fera en vigueur du classement de la première manche. L'ordre de départ de la première manche de la 2^e manifestation sera en vigueur des points du championnat et ainsi de suite.

Si les entraînements et les qualifications ont été chronométrés, il se fait selon les temps obtenus lors des qualifications ou s'ils font défaut selon les temps obtenus lors des entraînements. Ceci est valable pour toutes les manches de la manifestation. Si plusieurs catégories roulent ensemble, la mise en place sur la grille de départ est établie en fonction du meilleur temps, indépendamment de la catégorie.

2.14.08 Procédure à la Grille de Départ

Les départs des classe école 50cc et 65 cc peut se faire au drapeau et ce devant la grille de départ.

Les départs se feront en ligne de façon collective avec moteur en marche.

Après un signal par un coup de sifflet, l'accès à la grille de départ est ouvert et les pilotes dans la zone d'attente se rendent à la grille de départ.

Dès qu'un pilote a pris sa place sur la grille de départ, il ne peut plus la changer, ni retourner à la zone d'attente ou recevoir de l'aide avant le départ. En conséquence, les accompagnateurs doivent quitter la zone de départ le plus rapidement possible dès que le pilote est en place.

Le panneau officiel indiquant "15 secondes" sera présenté pendant 15 secondes.

A la fin des 15 secondes, un panneau indiquant "5 secondes" sera présenté. A partir de ce moment la grille de départ sera abaissée dans un délai de 5 et 10 secondes.

La zone devant la grille de départ est restreinte et doit être préparée de manière égale afin que tous les pilotes aient les mêmes conditions. Les officiels nécessaires, les photographes et cameramen TV sont les seules personnes admises dans cette zone. Toutes les personnes qui, de par leur fonction, ont le droit de se trouver



1922-2022

dans cette zone doivent se rendre facilement reconnaissables en portant un gilet de sécurité. Aucun sillon n'est autorisé dans la zone.

Longueur recommandée de la ligne droite de départ selon la FIM 80-120m et il ne doit pas y avoir un saut dans la ligne droite du départ.

2.14.09 Faux Départ

En cas de faux départ, il y aura un nouveau départ. Le drapeau rouge sera présenté aux pilotes.

Tous les pilotes devront retourner au parc fermé et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible.

Après un faux départ, le changement de motorcycle n'est pas autorisé.



1922-2022

2.14.10 Timing de la Manifestation



Horaire type Bockholtz Race Office - Bureau: Samedi 14h00 – 20h00 Dimanche 07h00 – 09h00		
Entrainements 50% & Qualifi	DURÉE	DÉPART
Novices (Loisirs)	14 min	8:30
Trophy-Senior	16 min	8:50
50cc	12 min	9:10
65cc	14 min	9:30
Vintage, Youngtimer 89 et 99	16 min	9:50
Ladies & 125cc	16 min	10:10
85cc	16 min	10:30
Elite MX2 et MX1	18 min	10:50
1 ^{er} Manche		
Novices (Loisirs)	10 min + 2t	11:15
Trophy-Senior	12 min + 2t	11:35
50cc	8 min + 2t	11:55
Pause de Midi		
65cc	10 min + 2t	13:00
Vintage, Youngtimer 89 et 99	12 min + 2t	13:20
Ladies & 125cc	15 min + 2t	13:40
85cc	15 min + 2t	14:05
Elite MX2 et MX1	18 min + 2t	14:30
2 ^e Manche		
Novices (Loisirs)	10 min + 2t	15:00
Trophy	12 min + 2t	15:20
50cc	8 min + 2t	15:40
65cc	10 min + 2t	15:55
Vintage, Youngtimer 89 et 99	12 min + 2t	16:15
Ladies & 125cc	15 min + 2t	16:35
85cc	15 min + 2t	17:00
Elite MX2 et MX1	18 min + 2t	17:25
Remise des prix : 30min après la dernière manche		



1922-2022



Horaires type Dudelange Race Office - Bureau: Samedi 16h00 – 20h00 Dimanche 07h00 – 09h00		
Entrainements 50% Qualification 50%		
	DURÉE	DÉPART
Novices (Loisirs)	14 min	9:00
Trophy-Senior	16 min	9:20
50cc, 65cc	14 min	9:40
Vintage, Youngtimer 89 et 99	16 min	10:00
Ladies & 125cc	16 min	10:20
85cc	16 min	10:40
Elite MX2 et MX1	18 min	11:00
1^{er} Manche		
Novices (Loisirs)	10 min + 2t	11:25
Trophy	12 min + 2t	11:45
Pause Midi		
50cc, 65cc	10 min + 2t	13:00
Vintage, Youngtimer 89 et 99	12 min + 2t	13:20
Ladies & 125cc	15 min + 2t	13:40
85cc	15 min + 2t	13:55
Elite MX2 et MX1	18 min + 2t	14:20
2^e Manche		
Novices (Loisirs)	10 min + 2t	14:50
Trophy	12 min + 2t	15:10
50cc, 65cc	10 min + 2t	15:30
Vintage, Youngtimer 89 et 99	12 min + 2t	15:50
Ladies & 125cc	15 min + 2t	16:10
85cc	15 min + 2t	16:35
Elite MX2 et MX1	18 min + 2t	17:00
Remise des prix : 30min après la dernière manche		

Les classes 50 et 65 roulent ensemble sur la manche de la Motor-Union Schiffange à Dudelange.

Les durées de course peuvent varier suite à des retards dans le déroulement de la manifestation, dans ce cas seul le directeur de course prendra la décision.

En coordination avec la CMX un organisateur peut demander un timing différent.

2.14.11 Arrêt d'une Course

N'importe quelle partie de la manifestation peut être arrêtée prématurément pour raisons urgentes, de sécurité ou d'autres cas de force majeure. Dans ce cas, un drapeau rouge sera présenté aux pilotes.

Code Sportif



1922-2022

Si une course doit être arrêtée avant son terme, le classement reste acquis si les 2/3 de la durée de la course (sans compter les 2 tours supplémentaires) ont été effectués. Dans ce cas, c'est le classement du dernier tour complet avant l'interruption qui est pris en compte.

Si une course est arrêtée avant que les 2/3 du temps se soient écoulés, cette course ne sera pas prise en compte pour le championnat.

Le ou les pilotes jugés responsables de l'arrêt de la course peuvent être interdits de prendre part au nouveau départ.

L'horaire suivant devra éventuellement être adapté, voire des manches supprimées. Cette décision est prise individuellement par l'organisateur.

2.14.12 Contrôles Antidopage et d'Alcoolémie

Des contrôles antidopage et d'alcoolémie peuvent être effectués conformément aux Règlements du Championnat du Monde de Motocross FIM.

Un pilote dont le contrôle se révèle positif sera disqualifié de toute la manifestation et se verra retirer tous les points de Championnat ainsi que les trophées gagnés pendant cette saison. Des pénalités supplémentaires peuvent être infligées.

2.15 Courses organisées en coopération avec une fédération ou association étrangères

Le règlement en vigueur pour toute manifestation se déroulant en coopération avec une fédération est celui de celle-ci.

Exception est faite pour l'attribution des points aux différents classements. Les classements pour le championnat national seront des classements MUL établis sur base des résultats obtenus des pilotes MUL dans les manifestations retenues pour le championnat national mais se déroulant sous l'enseigne de cette fédération étrangère.

2.16 Test Médico-Sportif et Test Médical

2.16.01 Médico-Sportif, pilotes nationaux et internationaux

Le test médico-sportif est imposé par la loi luxembourgeoise, il est obligatoire pour toute personne désirant obtenir une licence MUL compétition ou sport moto. Il est indispensable pour pouvoir profiter de l'assurance incluse dans les licences MUL.

Limites d'âges : Doit se soumettre au test médico-sportif toute personne âgée entre 7 ans (ou qui atteint cet âge en cours de l'année) et 50 ans. Les personnes âgées de moins de 7 ans doivent recevoir un certificat médical établi par un pédiatre, les personnes âgées de plus de 50 ans doivent présenter un certificat médical établi par un médecin.

Aucune licence n'est émise sans que le pilote n'ait obtenu un test médico-sportif valable, ou, pour les pilotes âgés de moins de 7 ans ou de plus de 50 ans un certificat médical valable pour la pratique du sport motocycliste tout terrain.

2.16.02 Médico-Sportif, pour un pilote habitant à l'étranger

Le pilote habitant à l'étranger doit disposer de sa matricule luxembourgeoise pour prendre son rendez-vous.

S'il n'a pas de matricule luxembourgeoise, il doit contacter le service médico sportif par courriel à l'adresse registre.medico@sp.etat.lu tout en lui fournissant la copie de sa pièce d'identité, son certificat de résidence et son adresse email personnelle. Le service médico sportif fournira endéans 5 jours sa matricule par courriel. Une fois sa matricule obtenue le pilote pourra prendre un rendez-vous auprès d'un des centres médico-sportifs.



1922-2022

Outre le test médico-sportif les pilotes internationaux doivent consulter un médecin et se faire remplir les formulaires 'FIM ANNEXES A'. Outre le formulaire A, ils doivent eux-mêmes remplir le formulaire 'FIM ANNEXES B', lire les dispositions FIM concernant l'antidopage.

Les formulaires 'FIM ANNEXES A', 'FIM ANNEXES B' et la pièce signée par laquelle le pilote affirme avoir lu les dispositions FIM concernant l'antidopage sont à envoyer au secrétariat.