

Motor Union Luxembourg

Code Sportif 2020



# **CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA MUL 2020**

**Président** : M. Nicola CUMINI

**Vice-président** : M. Romain HECKEMANNS  
M. Pascal PORTHA

**Secrétaire général**: M. Alex Frieden

**Secrétaire**: /

**Trésorier** : M. Pascal PORTHA

## **Commission de Motocross :**

Président: M. Nicola CUMINI

Membres: M. Carlos DeFigueiredo  
M. Eddy KOENEN  
M. Fernand RUPPERT  
M. Marcel CLEMENT  
M. Jérôme HALSDORF  
M. Jos LAMPERT  
M. Joao LOPES  
M. Ricardo SILVEIRO  
M. Pascal PORTHA

## **Siège et secrétariat :**

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

**Secrétaire** : Tél. +352 26 00 83 51  
Fax : +352 26 00 84 43  
E-mail: [secretariat@mul.lu](mailto:secretariat@mul.lu)

**Site Internet**: [www.mul.lu](http://www.mul.lu)

## **Article 101 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.

## **Article 102 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.

## **Article 103 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 motocycliste en général et de favoriser son développement.
- de rendre effectif le contrôle du sport motocycliste par l'élaboration, l'application et le respect du présent code sportif.

Afin de promulguer le sport motocycliste 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 coeur 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 commission MX ne faisant pas partie du conseil d'administration de la MUL ont le statut de membres cooptés.

## **Article 104 Groupes de travail**

Selon les besoins, la commission de motocross 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.

## **Article 105 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 aussi 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.

## **Article 201 Les classes**

### **201.00 Choix de la classe**

La CMX a le dernier mot sur la classe choisie par un pilote, et peut reclasser à tout moment un pilote qui n'a manifestement pas le niveau.

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 n'a manifestement pas un niveau minimal pour conduire sa moto de façon sûre dans la classe qu'il a choisi.

### **201.02 Le championnat national se déroule dans les classes suivantes :**

~~Le championnat national étant organisé partiellement avec le SWC, le pilote désirant participer à toutes les manches comptant pour le championnat national **devra acquérir en plus de sa licence MUL compétition aussi une licence DMSB-C** pour pouvoir participer aux manches organisées sur le territoire allemand. Le pilote qui ne le fait pas ne pourra participer qu'aux manches organisées sur le sol luxembourgeois.~~

Le pilote choisit la classe à laquelle il veut participer lors de sa demande de licence et s'il y incompatibilité avec le présent règlement, la CMX ou le responsable des licences, informera le pilote et le guidera dans son choix. 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'admission aux classes correspondra à ce que prescrit le règlement sportif de cette fédération étrangère.

*50cc, 65cc, 85cc, DEBUTANTS, CUP MX2, CUP, SENIORS +40, PRESTIGE MX2, PRESTIGE*

La classe des débutants est réservée aux pilotes débutants participant à l'intégralité du championnat. Le pilote débutant n'ayant pas participé à au moins une des manches allemandes se verra reclassé soit en CUP, EXPERT ou LOISIR.

Le classement annuel de chacune de ces classes déterminera le champion national, le vice champion national et le 3<sup>e</sup> du championnat national. Les lauréats seront récompensés en fin de saison lors de la remise des prix. Pour chaque classe il y aura un classement séparé même si différentes classes sont réunies dans de mêmes manches lors des compétitions.

### **201.03 Classes Loisirs et Experts**

Les pilotes admis dans ces classements doivent avoir une licence MUL Loisirs. Le classement annuel des classements loisirs et Experts déterminera le 1<sup>er</sup>, le 2<sup>e</sup> et le 3<sup>e</sup> meilleur placé de chaque classe.

Sont regroupés dans la classe Loisirs, les pilotes n'ayant fait de la compétition par le passé, ainsi que les anciens pilotes compétition qui sont âgés de plus de 55 ans ou vont atteindre cet âge au courant de l'année.

Sont regroupés dans la classe Experts, les pilotes qui ont pris une licence Loisirs mais qui étaient des anciens pilotes compétition ainsi que les pilotes Loisirs qui ont terminé à la 1<sup>ère</sup> place de la classe Loisirs par le passé. Les pilotes non-résidents qui désirent participer à une classe Loisirs seront d'office inscrits dans la classe Experts.

Seules les courses organisées au Grand-Duché de Luxembourg sont prises en compte pour le classement annuel Loisirs et Experts et aucun résultat n'est barré. Les lauréats seront récompensés en fin de saison lors de la remise des prix.

#### 201.04 Vintage – Youngtimer89 – Youngtimer99

Bien que les Vintage, les Youngtimer89 et les Youngtimer99 disputent leur manche ensemble, un classement distinct pour chaque classe sera fait.

Le classement annuel déterminera le 1<sup>er</sup>, le 2<sup>e</sup> et le 3<sup>e</sup> meilleur placé de chacune de ces classes. Les lauréats seront récompensés en fin de saison lors de la remise des prix.

Pour être valablement admis dans ces 3 classes une licence à la journée suffit.

Seules les courses organisées au Grand-Duché de Luxembourg sont prises en compte pour les classements annuels et aucun résultat ne sera barré. Les lauréats seront récompensés en fin de saison lors de la remise des prix.

#### 201.05 Dames

En fin d'année, un 2<sup>e</sup> classement réservé aux dames est fait pour chaque classe dans laquelle elles participent. Si la classe à laquelle elles participent fait partie d'une des classes 'championnat' alors le classement annuel déterminera la championne nationale, la vice-championne nationale et la 3<sup>e</sup> du championnat national.

Si elles participent à une des classes Experts, Loisirs, Vintage, Youngtimer89 ou Youngtimer99 le classement annuel déterminera 1<sup>ère</sup>, la 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup> meilleure placée de chacune de ces classes.

Les lauréates seront récompensées en fin de saison lors de la remise des prix.

#### 201.06 Age des pilotes

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 âges 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 sont définies comme suit :

| Classe                                    | Limites selon l'âge du pilote  | 2 temps  | 4 temps  |
|---|--|--|--|
| 50cc                                      | de 6 à 8 ans   | jusqu'à 50cc   | jusqu'à 50cc   |
| 65cc                                      | de 7 à 12 ans  | 50cc – 65cc  | 50cc – 65cc  |
| 85cc                                      | de 10 à 16 ans   | 65cc – 85cc  | 65cc – 150cc   |
| Débutants<br>(Anfänger)                   | dés 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dés 14 ans jusqu'à 250cc 4t<br>dés 16 ans libre choix | 100cc – 500cc  | 175cc – 650cc  |
| CUP MX2                                   | dés 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dés 14 ans jusqu'à 250cc 4t<br>dés 16 ans libre choix | 100cc – 150cc  | 175cc – 250cc  |
| CUP MX1                                   | dés 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dés 14 ans jusqu'à 250cc 4t<br>dés 16 ans libre choix | 151cc – 500cc  | 251cc – 650cc  |
| PRESTIGE MX2                              | dés 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dés 14 ans jusqu'à 250cc 4t<br>dés 16 ans libre choix | 100cc – 150cc  | 175cc – 250cc  |
| PRESTIGE MX1                              | dés 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dés 14 ans jusqu'à 250cc 4t<br>dés 16 ans libre choix | 251cc – 500cc  | 251cc – 650cc  |
| Loisirs<br>Experts                        | dés 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dés 14 ans jusqu'à 250cc 4t<br>dés 16 ans libre choix | 100cc – 500cc  | 175cc – 650cc  |
| Vintage<br>Youngtimer 89<br>Youngtimer 99 | dés 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dés 14 ans jusqu'à 250cc 4t<br>dés 16 ans libre choix | <b>LIBRE</b><br>mais correspondant à<br>des règlements MUL,<br>FIM ou FIM Europe en<br>vigueur dans le passé | <b>LIBRE</b><br>mais correspondant à<br>des règlements MUL,<br>FIM ou FIM Europe en<br>vigueur dans le passé |

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.

### 201.07 Durée et nombre d'entraînements et de manches

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 un entraînement libre, une qualification, et 2 manches. Leurs durées sont définies si possible comme suit :

| Classe               | Entraînement libre | Qualification | Manches                          |
|----------------------|--------------------|---------------|----------------------------------|
| 50cc                 | 10 minutes         | 10 minutes    | 3 manches à 8 minutes + 2 tours  |
| 65cc                 | 10 minutes         | 10 minutes    | 3 manches à 8 minutes + 2 tours  |
| 85cc                 | 10 minutes         | 12 minutes    | 3 manches à 8 minutes + 2 tours  |
| Experts, DEBUTANTS   | 10 minutes         | 12 minutes    | 3 manches à 8 minutes + 2 tours  |
| Dames                | 10 minutes         | 12 minutes    | 3 manches à 8 minutes + 2 tours  |
| CUP MX1, MX2         | 10 minutes         | 12 minutes    | 3 manches à 14 minutes + 2 tours |
| PRESTIGE MX1, MX2    | 10 minutes         | 12 minutes    | 3 manches à 14 minutes + 2 tours |
| Loisirs              | 10 minutes         | 10 minutes    | 3 manches à 8 minutes + 2 tours  |
| Vintage + Youngtimer | 10 minutes         | 10 minutes    | 3 manches à 8 minutes + 2 tours  |

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.

## Article 202 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.

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.

### 202.01 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 coureur dont le motocycle dépasse la limite maximum autorisée se verra attribuer une pénalisation.

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

### 202.02 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 sont définies comme suit :

| Classe       | 2 temps       | 4 temps       | Limites selon l'âge du pilote  |
|--------------|---------------|---------------|--|
| 50cc         | jusqu'à 50cc  | jusqu'à 50cc  | de 6 à 8 ans   |
| 65cc         | 50cc – 65cc   | 50cc – 65cc   | de 7 à 12 ans  |
| 85cc         | 65cc – 85cc   | 65cc – 150cc  | de 10 à 16 ans   |
| Débutants    | 100cc – 500cc | 175cc – 650cc | dès 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dès 14 ans jusqu'à 250cc 4t                           |
| Dames        | 100cc – 500cc | 175cc – 650cc | dès 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dès 14 ans jusqu'à 250cc 4t                           |
| Cup MX2      | 100cc – 150cc | 175cc – 250cc | dès 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dès 14 ans jusqu'à 250cc 4t                           |
| Cup MX1      | 151cc – 500cc | 251cc – 650cc | dès 16 ans libre choix   |
| Prestige MX2 | 100cc – 150cc | 175cc – 250cc | dès 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dès 14 ans jusqu'à 250cc 4t                           |
| Prestige MX1 | 251cc – 500cc | 251cc – 650cc | dès 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dès 14 ans jusqu'à 250cc 4t<br>dès 16 ans libre choix |

|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| <b>Seniors</b>                                   | 100cc – 500cc   | 175cc – 650cc   | dès 40 ans   |
| <b>Loisirs Experts</b>                           | 100cc – 500cc   | 175cc – 650cc   | dès 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dès 14 ans jusqu'à 250cc 4t<br>dès 16 ans libre choix |
| <b>Vintage<br/>Youngtimer89<br/>Youngtimer99</b> | <b>LIBRE</b><br>mais correspondant à des règlements MUL, FIM ou FIM Europe en vigueur dans le passé | <b>LIBRE</b><br>mais correspondant à des règlements MUL, FIM ou FIM Europe en vigueur dans le passé | dès 13 ans jusqu'à 125cc 2t<br>dès 14 ans jusqu'à 250cc 4t<br>dès 16 ans libre choix |

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.

### **202.03 VINTAGE**

Pour être admis dans la classe VINTAGE il faut disposer d'une moto 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.

### **202.04 YOUNGTIMER89**

Pour être admis dans cette classe les motos doivent :

- être de 1989 ou plus anciennes
- disposer d'un 1 frein à disc à l'avant
- être équipées d'une suspension arrière à mono amortisseur

### **202.05 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.

## **Article 203 Equipements des Coureurs**

Il incombe à la responsabilité de chaque coureur 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 coureurs doivent porter l'équipement suivant :

### **203.01 Casque**

Le casque doit être marqué avec une marque les désignant comme étant conforme aux normes de sécurité européennes. Ils doivent aussi correspondre à ce que la FIM ou FIM Europe prescrivent pour la pratique du motocross.

### **203.02 Protection des cervicales**

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

### **203.03 Protection des yeux**

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

### **203.04 Equipement et vêtements de protection**

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

### **203.05 Numéro de départ**

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

Les coureurs doivent porter un numéro de départ 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.

## **Article 204 ENGAGEMENTS, COUREURS ET EQUIPES**

### **204.01 Comportement du Coureur et aide à celui-ci**

Les coureurs doivent à tout moment respecter les dispositions de ce code sportif.

Les coureurs doivent être physiquement et mentalement aptes à contrôler leurs motocycles afin de garantir la sécurité des autres coureurs, membres d'équipes, officiels, spectateurs et autres personnes impliquées dans la manifestation.

Tout coureur doit signaler à la CMX tout problème médical ou blessure sous-jacente le concernant.

A tout moment pendant la manifestation, à la demande du commissaire technique, les coureurs doivent présenter leur(s) motocycle(s) et / ou leur équipement(s) au contrôle technique.

A tout moment pendant la manifestation, le coureur sera responsable de maintenir son motocycle en conformité avec les règlements.

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

Les coureurs et membres des équipes 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.

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

Les coureurs doivent se conformer à la signalisation officielle donnée au moyen de drapeaux, et aux instructions communiquées par panneaux.

Il incombe à la responsabilité des coureurs d'assister à tous les briefings des coureurs et d'être au courant de toutes les informations données. Les membres de l'équipe sont encouragés d'assister au briefing des coureurs.

Au cours d'une manifestation, un coureur doit toujours s'efforcer d'obtenir le meilleur résultat possible. Si pour des raisons quelconques il ne désire plus poursuivre et choisit d'abandonner la course il doit 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 il ne pourra perturber la course d'un autre concurrent de façon quelconque, si ceci risquerait d'être le cas il doit attendre à un point ou il ne gêne personne la fin de la course et quitter ensuite le circuit au plus vite. En aucun cas il ne sera pas autorisé à poursuivre la course et est passible d'une sanction par la commission s'il le fait.

Les coureurs doivent toujours prendre le départ des essais depuis la zone d'attente.

Les coureurs doivent piloter leurs motocycles d'une manière responsable, ne mettant pas en danger les autres concurrents ou toute personne participant à la manifestation.

Quand les coureurs évoluent sur la piste, la consultation entre eux et des membres de l'équipe est limitée à la zone approuvée pour les réparations et la signalisation. Les coureurs qui s'arrêtent au bord de la piste pour être en consultation avec de tierces personnes ne doivent en aucun cas nuire à la progression d'autres compétiteurs. Une telle action peut être considérée comme une aide extérieure.

Seules les communications suivantes sont autorisées entre les coureurs, respectivement leurs motocycles, et les personnes en relation avec eux : les informations des transpondeurs de chronométrage, les images des caméras embarquées, les messages par panneau dans les zones approuvées ainsi que les gestes corporels du coureur. Les communications par radio avec les coureurs sont strictement interdites.



Toute aide extérieure aux coureurs 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 commissaires peuvent apporter de l'aide en soulevant des motocycles, 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 coureur, travaillant tout seul sans aide extérieure. Les commissaires peuvent également aider les coureurs pour redémarrer leurs motocycles.

Les coureurs 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.

Il est interdit 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.

Une zone doit être prévue pour les réparations et la signalisation pendant les essais et les courses. Seuls les mécaniciens, les panneauteurs et officiels nécessaires portant un laissez-passer valable sont admis dans cette zone.

Les coureurs peuvent entrer dans la zone des réparations pour recevoir de l'aide, modifier, ajuster ou remplacer toute pièce de leur équipement de sécurité ou motocycle, sauf le cadre qui doit être scellé. Tout ravitaillement doit être effectué moteur arrêté.

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.

Les coureurs entrant dans la zone des réparations doivent s'arrêter complètement. Les contrevenants seront disqualifiés des essais / de la course en question.

Les coureurs qui coupent leur moteur dans la zone de réparations peuvent recevoir de l'aide pour redémarrer leurs motocycles.

Les coureurs qui rentrent au parc des coureurs lors d'une course ne pourront plus reprendre la course.

Les coureurs retournant lentement à la zone de réparations et de signalisation ou au parc des coureurs doivent éviter d'emprunter la ligne de course et de provoquer une interférence avec d'autres coureurs.

Les coureurs 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 la moto et n'entravant pas la sécurité du pilote.

Dès qu'un coureur 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 coureurs qui ont des problèmes mécaniques pendant le tour de reconnaissance et/ou qui ne réussissent pas à amener leur motocycle dans la zone d'attente à temps, seront disqualifiés de la course.

Si un coureur a des problèmes mécaniques dans la zone d'attente, et qu'il ne réussit pas à réparer son motocycle 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. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification de la course en question.

Si un coureur 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) mécaniciens à la grille. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification de la course en question.

Il est interdit de rouler dans le sens contraire du circuit ou de faire demi-tour à l'arrivée. Le pilote doit respecter scrupuleusement le tracé du circuit même si les cordes ou piquets sont enlevés.

En cas de force majeure (intempéries), seule la commission technique peut modifier le tracé et cette commission sera aussi responsable de l'annulation éventuelle ou de l'arrêt d'une épreuve.

Si une course doit être arrêtée avant son terme, le classement reste acquis si les 2/3 de la course sont terminés.

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 coureur doit toujours être en contact avec le motorcycle.

Les coureurs concernés (les trois premiers du classement final de la manifestation) doivent prendre part à la Cérémonie de Remise des Prix organisée par le Promoteur du Championnat. En cas d'absence une sanction sera fixée par la commission de motocross. Les autres participants sont eux aussi invités à prendre part aux cérémonies de Remise des Prix.

**En fin de journée, les pilotes 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 motorcycles doivent être stationnés obligatoirement sur des tapis absorbant l'huile et l'essence.**

## **Article 206 OFFICIELS ET PROCEDURES**

### **206.01 Directeur de Course**

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

- 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.
- Le Directeur de Course doit s'assurer de l'identité des coureurs, de la numérotation correcte des motorcycles, et que rien n'empêche un coureur de participer à la manifestation, par exemple à la suite d'une suspension, d'une disqualification ou autre interdiction.
- Le Directeur de Course 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, d'arrêter prématurément une manifestation ou d'annuler une manifestation en tout ou en partie.
- Le Directeur de Course peut refuser à un coureur 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.
- Pour faire respecter les règlements, le Directeur de Course peut proposer des sanctions à la CMX.
- Le Directeur de Course 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.
- Le Directeur de Course doit signaler à la CMX toutes les décisions à prendre ou déjà prises et toute réclamation qui lui a été adressée.
- Le Directeur de Course 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 Commission MX ou du Conseil d'Administration ou de la Commission juridique ne peut pas participer aux votes concernant cette épreuve.

### **206.02 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 remise à la commission avant la première séance d'entraînement.

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

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 coureur dans le but d'assurer la sécurité.

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

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

### **206.03 Signaux Officiels**

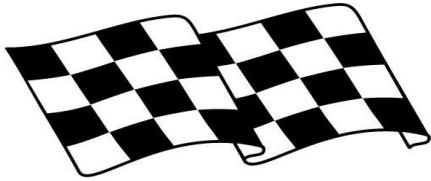
Le départ imminent d'une course doit être indiqué par le panneau officiel 15/5 secondes. Ce panneau est de couleur blanche et doit avoir une hauteur de 750 mm ainsi qu'une largeur 600 mm. Il porte l'inscription du numéro 15 sur l'un des côtés et le 5 sur l'autre. Ces numéros doivent mesurer 500 mm de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

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**, la 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 :

| <b>Signification des drapeaux</b>   |  |
|---|--|
| <b>Couleur</b>  | <b>Explications</b>  |
| <b>Drapeau Rouge</b>  | Arrêt obligatoire pour tous les coureurs.<br>(Tout faux départ doit être indiqué en brandissant un drapeau rouge)  |
| <b>Drapeau jaune fixe</b>   | Danger, conduisez prudemment.  |
| <b>Drapeau jaune agité</b>  | Danger immédiat, préparez-vous à vous arrêter, défense de dépasser, interdit de sauter.  |
| <b>Drapeau bleu agité</b>   | Attention, vous allez être dépassé par un coureur qui a un tour d'avance.<br>(Le drapeau bleu doit être utilisé par des préposés à la signalisation supplémentaires et spécialisés pour ce drapeau uniquement) |
| <b>Drapeau vert</b>   | Piste libre pour le départ de la course.<br>(Le drapeau vert peut être uniquement utilisé par un préposé lors de la procédure de départ)   |
| <b>Drapeau noir<br/>+ Panneau avec le<br/>numéro du coureur</b>                     | Arrêt pour le coureur en question.   |
|  | Fin des entraînements, des qualifications, du warm up ou et de la course.  |

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| Drapeau à damiers<br>Noir et blanc |  |
|------------------------------------|--|

Les références "Pantone" des couleurs sont les suivantes :

Noir : Pantone Noir C  
Vert : Pantone 348C

Bleu : Pantone 286C  
Jaune : Pantone Jaune C

Rouge : Pantone 186C  
Blanc : Pantone Blanc C

## **Article 207 Equipe nationale et Sélection pour la Coupe de l'Avenir et le MXON**

### **207.01 Equipe nationale**

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

### **207.01 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. 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.

### **207.01 Sélection pour Motocross des Nations**

Tout pilote ayant la nationalité luxembourgeoise peut être choisi pour représenter le Luxembourg au Motocross des Nations. Etre licencié MUL n'est pas une obligation, seul le choix des sélectionneurs à valider par la CMX, respectivement par le CA de la MUL, compte.

## **Article 208 Le Classement**

### **207.01 Championnats nationaux et classement annuels :**

Toutes les manches inscrites au calendrier comptent pour les championnats nationaux. Pour pouvoir prétendre au classement final d'une manche le pilote devra avoir pris le départ de la manche de course. ~~Toutefois les deux plus mauvais résultats de manches ne seront pris en compte pour le classement annuel (barré) à condition que le pilote ait participé au moins aux essais de la manifestation en question. Une exception est faite pour les pilotes, qui le jour de la manifestation, ne peuvent pas être présents parce qu'ils ont été sélectionnés pour représenter le Luxembourg sur une manifestation internationale et qui sont à ce moment là sur cet événement.~~

~~Pour la classe CUP, la manche 'last chance' est aussi comptabilisé, le résultat de cette course sera ajouté derrière le résultat obtenu en 1<sup>er</sup> manche par leurs concurrents qualifiés. Comme les pilotes qui ont participé à la manche 'last chance' n'ont pas la possibilité de courir une 2<sup>e</sup> manche pour obtenir des points ils pourront la compter comme barré sur le classement annuel.~~

Pour les classes Loisirs, Vintage, Youngtimer89, et Youngtimer99 les classements annuels comprennent tous les résultats des manches organisés sur le territoire national et aucun résultat ne sera barré en fin d'année.

### **2 07.02 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  |

### **207.03 Classement individuel**

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

- le vainqueur de la manifestation est le coureur qui a obtenu le plus de points,
- le deuxième sera le coureur 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 coureurs ayant marqué des points.

Le classement individuel au championnat est déterminé après avoir soustrait les 2 plus mauvais résultats de manches du total des points obtenus par un pilote sur l'ensemble de la saison (**cf. article 207.01**) :

- est champion celui qui a obtenu le plus grand nombre de points
- est vice-champion le coureur qui a obtenu le deuxième meilleur nombre de points
- est 3<sup>e</sup> celui qui a obtenu le 3<sup>e</sup> meilleur nombre de points et ainsi de suite
- 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<sup>e</sup> places, etc.)

Le classement individuel pour les classes ne comptant pas pour le championnat (Loisirs, Vintage, Youngtimers) est déterminé après avoir additionné le total des points obtenus par le pilote sur l'ensemble des manches disputées sur le territoire Luxembourgeois :

- est 1<sup>er</sup> le pilote qui a obtenu le plus grand nombre de points
- est 2<sup>e</sup> le pilote qui a obtenu le deuxième meilleur nombre de points
- est 3<sup>e</sup> celui qui a obtenu le 3<sup>e</sup> meilleur nombre de points et ainsi de suite
- 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<sup>e</sup> places, etc.)

### **207.05 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.

## **Article 209 Le Calendrier des courses du championnat**

Le calendrier officiel des courses sera publié sur le site Internet ([www.mul.lu](http://www.mul.lu)).

En cas d'annulation d'une course ou de changement de date, celle-ci ne sera pas reprise pour le championnat.

Toute manifestation organisée par un Club affilié à la MUL fera d'office partie du championnat national, sauf en cas de report. 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.

## **Article 210 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.

Les réclamations doivent être accompagnées d'un dépôt de caution en espèces d'une hauteur de 150€  
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.

## **Article 211 Les licences et inscriptions**

### **211.01 Licence**

Tout pilote désirant prendre une licence MUL doit être inscrit dans un club affilié à la fédération et y prendre sa carte de membre MUL. Il doit aussi remplir une demande de licence, l'envoyer au secrétariat de la MUL et disposer d'un test médico-sportif valable ou, pour les pilotes âgés de plus de 50 ans, d'un certificat médical l'autorisant à la pratique du motocross.

Le paiement du prix de la licence est préalable au traitement de la demande. Le prix de la licence sera suggéré par la CMX et confirmé par le CA de la MUL.

Toute demande de licence incomplète ou fausse ne sera pas traitée.

L'assurance incluse dans la licence MUL est un complément de l'assurance de maladie obligatoire pour tout pilote preneur de licence. Elle comprend deux volets :

- 1) En cas d'invalidité ou de décès le pilote est couvert par une assurance mise à disposition des fédérations nationales par le ministère des sports. Les montants de couverture sont disponibles sur le site de celui-ci.
- 2) Certains frais que l'assurance de maladie ne couvrirait pas, ils sont repris par la Caisse de Secours Mutuelle des Sportifs.

L'assurance incluse dans la licence MUL – MOTOCROSS/ENDURO/SUPERMOTARD couvre son détenteur lorsqu'il s'entraîne en TRIAL. Le détenteur d'une licence MUL – TRIAL est de son côté aussi couvert lorsqu'il s'entraîne dans en MOTOCROSS/ENDURO/SUPERMOTARD.

Tout pilote qui pour une raison quelconque n'a pas ou a perdu son assurance de maladie (par exemple suite à la perte d'un emploi) est tenu de le signaler immédiatement au secrétariat de la MUL et de lui remettre la licence. En tout cas il n'est plus autorisé à participer à une manifestation ou s'entraîner moyennant sa licence MUL. L'assurance incluse dans la licence MUL est seulement valable pour la licence MUL et non pour une quelconque autre licence acquise auprès d'une autre fédération. Elle ne couvre le pilote lors des manifestations qui se déroulent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, elle le couvre aussi lors de ses entraînements privés sur circuits fermés et destinés à la pratique du motocross en Europe.

Le pilote demandeur d'une licence doit aussi obligatoirement disposer d'une assurance 'Responsabilité Civile' (ci-après désignée RC) qui le couvre en cas de dommages créés à un tiers. Le pilote habitant à l'étranger désirant prendre une licence MUL doit remettre la preuve d'être en possession d'une RC au secrétariat de la MUL. Le pilote qui pour une raison quelconque n'est plus couvert par une RC est tenu d'en informer immédiatement le secrétariat de la MUL et de lui remettre sa licence. La RC du pilote vaudra pendant ses entraînements privés sur circuits de motocross fermés, tandis que durant une manifestation la RC souscrite par l'organisateur est de vigueur.

Les pilotes ayant une assurance maladie personnelle, devront présenter un certificat indiquant que le pilote est bien assuré pour la saison en cours.

Le pilote, le parent ou le tuteur du pilote qui ne respecte pas ce règlement, est/sont les seuls responsables de tout frais ou inculpations qui pourraient subvenir pour cause de non respect de ces règles. En aucun cas la MUL ou un de ses membres ne pourra être tenu responsable de quelconque façon.

Les points des pilotes prenant une licence compétition en cours de championnat ne seront comptabilisés qu'à partir de la date d'émission de la licence de compétition et ce même s'ils auraient déjà participé aux mêmes courses que les pilotes déjà inscrits au championnat mais sous une licence autre que celle lui donnant le droit de participer au championnat national (exemple : licence d'un jour)

### **211.02 Inscription aux courses**

Tout pilote MUL compétition et tout pilote MUL Expert/Loisir qui a choisi l'option de participer aux compétitions sur sol Luxembourgeois sont d'office inscrits aux manches qui comptent pour le championnat ou qui sont retenues pour les classements annuels.

Ils n'ont donc plus besoin de remplir un bulletin d'inscription.

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, payer leur inscription (s'ils ne l'ont déjà fait par virement bancaire) et éventuellement louer un transpondeur. Ils n'auront donc plus besoin de remplir un bulletin d'inscription.

### **211.03 Licence à la journée**

Un pilote non licencié MUL peut participer à une manifestation qui se déroule sous la seule enseigne de la MUL à condition qu'il prenne une licence 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.

A part pour les classes MUL Vintage, Youngtimer89 et Youngtimer99 une licence à la journée ne donne pas droit à un pilote de comptabiliser des points pour les championnats ou classements annuels.

La classe DÉBUTANTS est réservée aux pilotes ayant une licence MUL 'DÉBUTANTS', les licenciés à la journée ne peuvent y accéder.

## **Article 212 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.

## **Article 213 Réunion des pilotes**

La commission de motocross se chargera d'organiser au moins une réunion de pilotes.

## **Article 214 DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION**

### **213.01 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.

#### **Ordre d'accès à la grille de départ**

- 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.
- S'il n'y a pas eu d'entraînements ou de qualifications chronométrés, il se fera par tirage au sort pour la 1<sup>er</sup> manche, et selon le résultat obtenu dans la 1<sup>er</sup> manche pour l'accès au départ de la 2<sup>e</sup> manche, etc.

### **213.02 Timing de la Manifestation**

Timing 2020 pour le motocross de Bockholtz si [nombre de pilotes loisirs > 25](#)

|                                     |              |               |
|-------------------------------------|--------------|---------------|
| <u>Bureau - Race Office:</u>        |              |               |
| Samedi                              | 17h30        | à 19h00       |
| Dimanche (Transpondeurs)            | 7h00         | à 8h00        |
|                                     | <b>DURÉE</b> | <b>DÉPART</b> |
| <b>Entraînements/Qualifications</b> |              |               |
| Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2   | 10 min       | 9:00          |
| Débutants, Experts, Loisirs, Dames  | 10 min       | 9:15          |
| 50cc,                               | 10 min       | 9:30          |
| 65cc                                | 10 min       | 9:40          |
| Vintage, Youngtimer 89 et 99        | 10 min       | 9:55          |
| 85cc                                | 10 min       | 10:10         |
| <b>1er Manche</b>                   |              |               |
| Loisirs                             | 7 min + 2t   | 10:30         |
| Débutant, Expert, Dames             | 7 min + 2t   | 10:45         |
| 50cc                                | 7 min + 2t   | 11:00         |
| 65cc                                | 7 min + 2t   | 11:15         |
| Vintage, Youngtimer 89 et 99        | 7 min + 2t   | 11:30         |
| 85cc                                | 7 min + 2t   | 11:45         |
| Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2   | 12 min + 2t  | 12:00         |
| <b>PAUSE MIDI 40 minutes</b>        |              |               |
| <b>2e Manche</b>                    |              |               |
| Loisirs                             | 7 min + 2t   | 13:00         |
| Débutant, Expert, Dames             | 7 min + 2t   | 13:15         |
| 50cc                                | 7 min + 2t   | 13:30         |
| 65cc                                | 7 min + 2t   | 13:45         |
| Vintage, Youngtimer 89 et 99        | 7 min + 2t   | 14:00         |
| 85cc                                | 7 min + 2t   | 14:15         |
| Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2   | 12 min + 2t  | 14:30         |
| <b>3<sup>e</sup> Manche</b>         |              |               |

|   |             |       |
|---|-------------|-------|
| Loisirs   | 7 min + 2t  | 15:00 |
| Débutant, Expert, Dames                                 | 7 min + 2t  | 15:15 |
| 50cc  | 7 min + 2t  | 15:30 |
| 65cc  | 7 min + 2t  | 15:45 |
| Vintage, Youngtimer 89 et 99                            | 7 min + 2t  | 16:00 |
| 85cc  | 7 min + 2t  | 16:15 |
| Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2                       | 12 min + 2t | 16:30 |
| <b>Remise des prix : 30min après la dernière manche</b> |             |       |

Timing 2020 pour les motocross de Bockholtz (MSCE) si [nombre de pilotes loisirs < 25](#)

|   |               |               |
|---|---------------|---------------|
| Bureau - Race Office:                                   |               |               |
| Samedi  | 17h30 à 19h00 |               |
| Dimanche (Transpondeurs)                                | 7h00 à 8h00   |               |
|   | <b>DURÉE</b>  | <b>DÉPART</b> |
| <b>Entrainements/Qualifications</b>                     |               |               |
| Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2                       | 10 min        | 9:00          |
| Débutants, Experts, Loisirs, Dames                      | 10 min        | 9:15          |
| 50cc,   | 10 min        | 9:30          |
| 65cc  | 10 min        | 9:40          |
| Vintage, Youngtimer 89 et 99                            | 10 min        | 9:55          |
| 85cc  | 10 min        | 10:10         |
| <b>1er Manche</b>                                       |               |               |
| Débutant, Expert, Loisir, Dames                         | 8 min + 2t    | 10:30         |
| 50cc  | 8 min + 2t    | 10:50         |
| 65cc  | 8 min + 2t    | 11:05         |
| Vintage, Youngtimer 89 et 99                            | 8 min + 2t    | 11:20         |
| 85cc  | 8 min + 2t    | 11:40         |
| Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2                       | 14 min + 2t   | 12:00         |
| <b>PAUSE MIDI 50 minutes</b>                            |               |               |
| <b>2e Manche</b>  |               |               |
| Débutant, Expert, Loisir, Dames                         | 8 min + 2t    | 13:10         |
| 50cc  | 8 min + 2t    | 13:30         |
| 65cc  | 8 min + 2t    | 13:45         |
| Vintage, Youngtimer 89 et 99                            | 8 min + 2t    | 14:00         |
| 85cc  | 8 min + 2t    | 14:20         |
| Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2                       | 14 min + 2t   | 14:40         |
| <b>3<sup>e</sup> Manche</b>                             |               |               |
| Débutant, Expert, Loisir, Dames                         | 8 min + 2t    | 15:10         |
| 50cc  | 8 min + 2t    | 15:30         |
| 65cc  | 8 min + 2t    | 15:45         |
| Vintage, Youngtimer 89 et 99                            | 8 min + 2t    | 16:00         |
| 85cc  | 8 min + 2t    | 16:20         |
| Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2                       | 14 min + 2t   | 16:40         |
| <b>Remise des prix : 30min après la dernière manche</b> |               |               |

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.

#### **214.02 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 coureur 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. Des pénalités supplémentaires peuvent être infligées.

#### **214.03 Parc fermé**

Le parc fermé est ouvert 10 minutes avant chaque séance (entraînement / course). Les mouvements dans le parc fermé se font avec le moteur arrêté. Le responsable du parc fermé attribue selon l'article 213.04 la place au parc fermé.

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

#### **214.04 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<sup>e</sup> manifestation sera en vigueur des points du championnat.

#### **214.04 Faux Départ**

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

Un coureur de réserve d'une équipe qui n'a pas été admis au départ initial ne fera pas son entrée après un faux départ.

#### **214.05 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 coureurs.

Si une Course est arrêtée avant que les 2/3 du temps se soient écoulés, il y aura un nouveau départ. Les coureurs se rendront directement au départ, et le nouveau départ sera donné après que le drapeau rouge ait été retiré.

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

#### **214.06 Procédure à la Grille de Départ**

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

Les départs se feront d'une seule 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 coureurs dans la zone d'attente se rendent à la grille de départ.

Dès qu'un coureur 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.

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 coureurs aient les mêmes conditions. Les officiels nécessaires, les photographes et cameramen TV sont les seules personnes admises dans cette zone. Aucun sillon n'est autorisé dans la zone.

## **Article 215 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.

## **Article 216 Test Médico-Sportif et Test Médical**

### **216.01 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 loisir. Il est indispensable pour pouvoir profiter de l'assurance incluse dans la licence 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.

### **216.02 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](mailto: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.

### **216.02 Pilotes internationaux**

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.