



1922-2022

Motor Union Luxembourg

Code Sportif 2022





1922-2022

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA MUL 2022

Président : M. Nicola CUMINI

Vice-président : M. Marcel CLEMENT
M. Pascal PORTHA

Secrétaire général : M. Alphonse CONRARDY

Secrétaire : Mme. Kimberley PRUD'HOMME

Trésorier : M. Pascal PORTHA

Commission de Motocross :

Président: M. Nicola CUMINI

Membres: M. Eddy KOENEN
M. Fernand RUPPERT
M. Marcel CLEMENT
M. Marco CHITAS
Mme. Noemi GAUL
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 : Mme Kimberley Prud'homme
Ouvert de 8h00 à 12h00

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

Site Internet: www.mul.lu



1922-2022

Table des matières

Article 101 FIM et la FIM Europe	6
Article 102 Motor Union Luxembourg	6
Article 103 Commission de Motocross (CMX)	6
Article 104 Groupes de travail	6-7
Article 105 Infractions	7
Article 201 Les classes.....	7
201.01 <i>Choix de la classe.....</i>	<i>7</i>
201.02 <i>Le championnat national se déroule dans les classe suivantes.....</i>	<i>7</i>
201.03 <i>Classe Amateurs (Loisirs).....</i>	<i>7</i>
201.04 <i>Vintage – Youngtimer89 – Youngtimer99 et Experts.....</i>	<i>8</i>
201.05 <i>Ladies.....</i>	<i>8</i>
201.06 <i>Agés des pilotes.....</i>	<i>8</i>
201.07 <i>Durée et nombre d'entraînements et de manches.....</i>	<i>9</i>
Article 202 Les motocycles.....	9
202.01 <i>Niveau sonores</i>	<i>9</i>
202.02 <i>Cylindrées</i>	<i>9-10</i>
202.03 <i>VINTAGE</i>	<i>10</i>
202.04 <i>YOUNGTIMER89.....</i>	<i>10</i>
202.05 <i>YOUNGTIMER 1999</i>	<i>10</i>
Article 203 Equipements des Coureurs	11
203.01 <i>Casque</i>	<i>11</i>
203.02 <i>Protection des cervicales</i>	<i>11</i>
203.03 <i>Protection des yeux</i>	<i>11</i>
203.04 <i>Equipement et vêtements de protection</i>	<i>11</i>
203.05 <i>Numéro de départ</i>	<i>11</i>
Article 204 ENGAGEMENT, COUREURS ET EQUIPES.....	11
204.01 <i>Comportement du Coureur et aide à celui-ci.....</i>	<i>11-13</i>
Article 206 OFFICIELS ET PROCEDURES	14
206.01 <i>Directeur de Course</i>	<i>14</i>
206.02 <i>Commissaires de Piste</i>	<i>14</i>



1922-2022

<i>206.03 Signaux Officiels</i>	15-16
Article 207 Equipe nationale et Sélection pour la Coupe de l'Avenir et le MXON	16
<i>207.01 Equipe nationale</i>	16
<i>207.02 Sélection pour la coupe de l'Avenir</i>	16
<i>207.03 Sélection pour Motocross des Nations</i>	16
Article 208 Le Classement	16
<i>208.01 Championnats nationaux:</i>	16
<i>208.02 Distribution des points par manche</i>	16
<i>208.03 Classement individuel</i>	16-17
<i>208.04 Challenge</i>	17
Article 209 Le Calendrier des courses du championnat	17
Article 210 Réclamations	17
Article 211 Les licences et inscriptions	17
<i>211.01 Licence / Transfert</i>	17
<i>211.02 Inscription aux courses</i>	18
<i>211.03 Licence à la journée</i>	18
Article 212 Les Délégués des pilotes	18
Article 213 Réunion des pilotes	18
Article 214 DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION	18
<i>214.01 Qualifications et disposition des classes sur la grille de départ</i>	18
<i>214.02 Timing de la Manifestation</i>	19-21
<i>214.03 Contrôles Antidopages et d'Alcoolémie</i>	21
<i>214.04 Parc fermé</i>	21
<i>214.05 Ordre de départ</i>	21
<i>214.06 Faux départ</i>	21
<i>214.07 Arrêt d'une Course</i>	21
<i>214.08 Procédure à la Grille de Départ</i>	21-22
Article 215 Courses organisées en coopération avec une fédération ou association étrangères	22
Article 216 Test Médico-Sportif et Test Médical	22
<i>216.01 Médico-Sportif, pilotes nationaux et internationaux</i>	22
<i>216.02 Médico-Sportif pour un pilote habitant à l'étranger</i>	22



1922-2022

Articles Modifiés pour l'année 2022

Article 105 Infractions	7
Article 201 Les Classes	7
<i>201.01 Choix de la classe.....</i>	<i>7</i>
<i>201.02 Les championnat national se déroule dans les classes suivantes.....</i>	<i>7</i>
<i>201.03 Classe Amateurs (Loisirs).....</i>	<i>7</i>
<i>201.04 Vintage – Youngtimer89- Youngtimer99 et Experts.....</i>	<i>8</i>
<i>201.05 Ladies.....</i>	<i>8</i>
<i>201.06 Ages des pilotes.....</i>	<i>8</i>
Article 202 Les motocycles	9
<i>202.02 Cylindrées</i>	<i>9-10</i>
Article 208 Le Classement	16
<i>208.01 Championnat nationaux.....</i>	<i>16</i>



1922-2022

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.



1922-2022

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.

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

Il est interdit aux accompagnateurs et supporteurs du pilote d'accéder la piste et dans les parties interdites au public. S'ils le font, leur pilote sera tenu coupable de ce comportement et sera disqualifié. Une exception est faite pour lors des manches réservées aux classes 50cc et 65cc. Pour ces classes pour chaque pilote un accompagnateur peut être désigné. Celui-ci recevra un gilet et pourra suivre la manche du bord de la piste. L'accompagnateur ayant reçu cet agrément et 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 ou il est positionné.

Article 201 Les classes

201.01 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 dont le niveau ne correspond pas à la classe qu'il a choisie.

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 choisie.

201.02 Le championnat national se déroule dans les classes suivantes :

Le pilote choisit la classe à laquelle il veut participer lors de sa demande de licence et s'il y a incompatibilité avec le présent règlement, la CMX ou le responsable des licences, informera le pilote et le guidera dans son choix.

Les championnats nationaux se disputent pour les classes :

50cc, 65cc, 85cc, Débutants, Ladies, Cup MX2, Cup MX1, Prestige MX2, Prestige MX1, Seniors

au Grand-Duché du Luxembourg et en Allemagne dans les Südwest-Cup. Pour ces championnats l'admission aux classes correspondra à ce que prescrit le Südwest-Cup.

Les championnats nationaux pour les classes Vintage, Youngtimer89, Youngtimer99 et Experts ne se déroulent que sur le territoire du Grand-Duché.

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

201.03 Classe Amateurs (Loisirs)

Les pilotes ayant terminé à la 1^{er}, 2^e et 3^e place d'une épreuve se verront récompensés, pourtant un classement annuel n'est pas fait.



1922-2022

201.04 Vintage – Youngtimer89 – Youngtimer99 et Experts

Bien que les Vintage, Youngtimer89 et Youngtimer99 disputent leur manche ensemble, un classement distinct pour chaque classe sera fait. Seules les courses organisées au Grand-Duché de Luxembourg sont prises en compte pour les classements annuels. Les lauréats seront récompensés en fin de saison lors de la remise des prix.

Les experts disputeront leur manche avec les débutants mais seront eux aussi classés séparément.

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.

Le tarif de ces licences est le même que celui pour des licences compétition junior.

201.05 Ladies

Les Ladies disputent leur manche ensemble avec les pilotes vintages et youngtimers.

Outre la classe des Ladies proprement dite les Ladies sont classées séparément si elles participent dans une autre classe que celle leur réservée (par ex. 50cc, 65cc, 85cc, mais aussi les autres classes si le cas devrait se présenter).

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, 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 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	51cc – 65cc	51cc – 65cc
85cc	de 10 à 16 ans	66cc – 85cc	66cc – 150cc
Débutants (Anfänger)	dés 13 ans jusqu'à 125cc 2t dés 14 ans jusqu'à 250cc 4t dés 16 ans libre choix	100cc – 500cc	175cc – 650cc
Ladies	dés 13 ans jusqu'à 125cc 2t dés 14 ans jusqu'à 250cc 4t dés 16 ans libre choix	66cc - 500cc	66cc – 650cc
CUP MX2	dés 13 ans jusqu'à 125cc 2t dés 14 ans jusqu'à 250cc 4t	100cc – 150cc	175cc – 250cc
CUP MX1	dés 16 ans	151cc – 500cc	251cc – 650cc
PRESTIGE MX2	dés 13 ans jusqu'à 125cc 2t dés 14 ans jusqu'à 250cc 4t	100cc – 150cc	175cc – 250cc
PRESTIGE MX1	dés 16 ans libre choix	251cc – 500cc	251cc – 650cc
Amateurs Experts	dés 13 ans jusqu'à 125cc 2t dés 14 ans jusqu'à 250cc 4t dés 16 ans libre choix	100cc – 500cc	175cc – 650cc
Vintage Youngtimer 89 Youngtimer 99	40 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

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.



1922-2022

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	2 manches à 10 minutes + 2 tours
65cc	10 minutes	10 minutes	2 manches à 10 minutes + 2 tours
85cc	10 minutes	10 minutes	2 manches à 12 minutes + 2 tours
Experts, Débutants, Seniors	10 minutes	12 minutes	2 manches à 10 minutes + 2 tours
Ladies	10 minutes	10 minutes	2 manches à 10 minutes + 2 tours
CUP MX1, MX2	10 minutes	12 minutes	2 manches à 15 minutes + 2 tours
PRESTIGE MX1, MX2	10 minutes	12 minutes	2 manches à 15 minutes + 2 tours
Amateurs	10 minutes	10 minutes	2 manches à 10 minutes + 2 tours
Vintage + Youngtimer	10 minutes	10 minutes	2 manches à 10 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.



1922-2022

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, Experts	100cc – 500cc	175cc – 650cc	13 ans jusqu'à 125cc 2t 14 ans jusqu'à 250cc 4t
Ladies	100cc – 500cc	175cc – 650cc	13 ans jusqu'à 125cc 2t 14 ans jusqu'à 250cc 4t
Cup MX2	100cc – 150cc	175cc – 250cc	13 ans jusqu'à 125cc 2t 14 ans jusqu'à 250cc 4t
Cup MX1	151cc – 500cc	251cc – 650cc	16 ans libre choix
Prestige MX2	100cc – 150cc	175cc – 250cc	13 ans jusqu'à 125cc 2t 14 ans jusqu'à 250cc 4t
Prestige MX1	251cc – 500cc	251cc – 650cc	16 ans
Seniors	100cc – 500cc	175cc – 650cc	40 ans
Loisirs Experts	100cc – 500cc	175cc – 650cc	13 ans jusqu'à 125cc 2t 14 ans jusqu'à 250cc 4t 16 ans libre choix
Vintage Youngtimer89 Youngtimer99	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	13 ans jusqu'à 125cc 2t 14 ans jusqu'à 250cc 4t 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.

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.

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.



1922-2022

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.



1922-2022

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.



1922-2022

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 motocycle.

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



1922-2022

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 motocycles, 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 motocycle 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.



1922-2022

206.03 Signaux Officiels

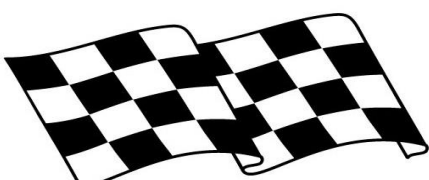
Le départ imminent d'une course doit être indiqué par le panneau officiel 15/5 secondes. Ce panneau est de couleur blanche et doit avoir une hauteur de 750 mm ainsi qu'une largeur 600 mm. Il porte l'inscription du numéro 15 sur l'un des côtés et le 5 sur l'autre. Ces numéros doivent mesurer 500 mm de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

Signification des drapeaux	
Couleur	Explications
Drapeau Rouge	Arrêt obligatoire pour tous les coureurs. (Tout faux départ doit être indiqué en brandissant un drapeau rouge)
Drapeau jaune fixe	Danger, conduisez prudemment.
Drapeau jaune agité	Danger immédiat, préparez-vous à vous arrêter, défense de dépasser, interdit de sauter.
Drapeau bleu agité	Attention, vous allez être dépassé par un coureur 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 coureur	Arrêt pour le coureur en question.
 Drapeau à damiers Noir et blanc	Fin des entraînements, des qualifications, du warm up ou et de la course.



1922-2022

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.

207.02 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. 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.

207.03 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

208.01 Championnats nationaux :

Toutes les manches inscrites au calendrier comptent pour les championnats nationaux. Tous les coureurs qui participent à une course seront classés dans leur ordre d'arrivée et selon le nombre de tours effectués, c.à.d. tous les coureurs 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 coureurs avec un tour en moins, puis deux tours en moins, et ainsi de suite. Un coureur doit franchir la ligne d'arrivée dans les 5 minutes qui suivent l'arrivée du vainqueur, c.à.d. les coureurs 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 coureurs 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.

Pour les Vintage, Youngtimer89, Youngtimer99 et Experts toutes les manches courues sur le territoire national comptent.

208.02 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

208.03 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.



1922-2022

- 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^e celui qui a obtenu le 3^e 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^e 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^{er} le pilote qui a obtenu le plus grand nombre de points
- est 2^e le pilote qui a obtenu le deuxième meilleur nombre de points
- est 3^e celui qui a obtenu le 3^e 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^e places, etc.)

208.04 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).

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 / 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.



1922-2022

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

214.01 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^{ère} manche, et selon le résultat obtenu dans la 1^{ère} manche pour l'accès au départ de la 2^e manche, etc.



1922-2022

214.02 Timing de la Manifestation

Bockholtz		
Race Office - Bureau:		
Samedi	17h30	à 19h00
Dimanche	7h00	à 8h00
Entrainements	DURÉE	DÉPART
Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2	10 min	9:00
Débutants, Experts, Amateurs Groupe A, Seniors	10 min	9:15
Amateurs Groupe B	10 min	9:30
50cc	10 min	9:45
65cc	10 min	10:00
Vintage, Youngtimer 89 et 99, Ladies	10 min	10:15
85cc	10 min	10:30
Qualifications		
Débutants, Experts, Amateurs Groupe A, Seniors	10 min	10:45
Amateurs Groupe B	10 min	11:00
Amateurs : les 11 meilleurs de chaque groupe sont qualifiés		
50cc	10 min	11:15
65cc	10 min	11:30
Vintage, Youngtimer 89 et 99, Ladies	10 min	11:45
85cc	10 min	12:00
Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2	10 min	12:15
PAUSE MIDI	30 minutes	
1^{er} Manche		
Amateurs non-qualifiés	10 min + 2t	13:00
Débutants, Experts, Seniors, Amateurs qualifiés (<i>les 11 meilleurs des qualifications A et B</i>)	10 min + 2t	13:20
50cc	8 min + 2t	13:40
65cc	10 min + 2t	13:55
Vintage, Youngtimer 89 et 99, Ladies	10 min + 2t	14:15
85cc	12 min + 2t	14:35
Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2	15 min + 2t	14:55
2^e Manche		
Amateurs non-qualifiés	10 min + 2t	15:30
Débutants, Experts, Seniors, Amateurs qualifiés (<i>les 11 meilleurs des qualifications A et B</i>)	10 min + 2t	15:50
50cc	8 min + 2t	16:10
65cc	10 min + 2t	16:25
Vintage, Youngtimer 89 et 99, Ladies	10 min + 2t	16:45
Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2	15 min + 2t	17:25
Remise des prix : 30min après la dernière manche		

Les classes 50 et 65 roulent séparément à Bockholtz.



1922-2022

Dudelange (Motor-Union Schiffflange)

Entrainements	DURÉE	DÉPART
Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2, Experts, Seniors	10 min	9:00
50cc, 65cc	10 min	9:15
Essais libres Pitbike	10 min	9:30
Vintage, Youngtimer 89 et 99, Ladies	10 min	9:45
85cc	10 min	10:00
Débutants, Experts, Amateurs Groupe A, Seniors	10 min	10:15
Qualifications		
50cc, 65cc	10 min	10:30
Vintage, Youngtimer 89 et 99, Ladies	10 min	10:45
85cc	12 min	11:00
Debutants, Amateurs	12 min	11:15
Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2, Experts, Seniors	12 min	11:30
PAUSE MIDI 30 minutes		
1^{er} Manche		
Amateurs -forts	10 min + 2t	13:10
Débutants, Amateurs +forts	10 min + 2t	13:30
50cc, 65cc	10 min + 2t	13:50
Essais libres Pitbike	10 min	14:10
Vintage, Youngtimer 89 et 99, Ladies	10 min + 2t	14:30
85cc	12 min + 2t	14:50
Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2, Experts, Seniors	15 min + 2t	15:10
2^e Manche		
Amateurs -forts	10 min + 2t	15:40
Débutants, Amateurs +forts	10 min + 2t	16:00
50cc, 65cc	10 min + 2t	16:20
Essais libres Pitbike	10 min	16:40
Vintage, Youngtimer 89 et 99, Ladies	10 min + 2t	17:00
85cc	12 min + 2t	17:20
Cup MX1 + MX2, Prestige MX1 + MX2, Experts, Seniors	15 min + 2t	17:40
Remise des prix : 30min après la dernière manche		

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



1922-2022

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.

214.03 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.

214.04 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.

214.05 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.

214.06 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 motocycle 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.

214.07 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.

214.08 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.



1922-2022

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 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.

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.