

Trophée Grand Ouest Mob-cross 50cc

Règlement SPORTIF et ADMINISTRATIF Saison 2018

Application du présent règlement

Les concurrent-e-s et les dirigeant-e-s des clubs déclarent qu'ils/elles connaissent parfaitement le présent règlement et qu'ils/elles s'engagent à le respecter.

Définition:

L'UFOLEP 44 est le comité support pour l'organisation du Trophée Grand Ouest mob-cross comprenant 5 épreuves :

- Le 27 mai 2018 à Maisdon-sur-Sevre (44), organisé par le SMMART Cross
- Le 10 juin 2018 à Andrezé (49), organisé par le MC Andrezé
- Le 17 juin 2018 à Notre-Dame-des-Landes (44), organisé par l'AM Landaise
- Le 24 juin 2018 à Prissac (36), organisé par le MC Prissac
- Le 9 septembre 2018 au Cellier (44), organisé par le MC Val de Loire

Ces compétitions sont destinées aux pilotes munis de machines de 50cc maximum adaptées au tout terrain.

Catégories :

Les règlements techniques définissent différents groupes en fonction des modifications apportées aux machines.

Un groupe ne sera ouvert et ne pourra prétendre à un titre lors de la Remise des Prix du Trophée, qu'à compter de quatre concurrents engagés dans cette catégorie.

3 groupes sont prévus, Groupe 1, Groupe 2, Groupe 3.

Concurrents :

Ce Trophée Grand Ouest est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence UFOLEP R6 (en cours de validité). L'âge minimum est fixé à 12 ans révolus.

Si le club souscrit au dispositif des licences à la manifestation et dans la limite des places disponibles, un pilote licencié à la manifestation pourra participer et être classé à l'épreuve mais ne pourra pas prétendre à marquer des points au Trophée.

Engagements:

Selon les régions, il y a 2 façons de s'engager :

- Via internet en utilisant le lien suivant :
<https://inscriptions.ufolep.org/competition/rechercher/?discipline=motocross>
- Via des feuilles d'engagements qui sont à demander au club organisateur et à leur retourner une fois rempli au minimum 1 mois avant l'épreuve, en y joignant le montant de l'inscription.

Si un doute persiste, prendre contact avec le club organisateur.

Le club organisateur est le seul responsable des engagements et du déroulement de la journée.

L'engagement à une course du Trophée Grand Ouest Motocross 50 cc UFOLEP entraîne de fait l'acceptation du présent règlement et de tous les règlements de l'UFOLEP.

Contrôles administratifs avant l'épreuve:

OBLIGATION de passer au contrôle administratif avant le contrôle technique.

Chaque pilote devra présenter **personnellement** sa licence UFOLEP, son CASM ou son permis de conduire en cours de validité, et son passeport au contrôle administratif avant l'épreuve.

Chaque pilote doit avoir pris connaissance et signé le règlement particulier de l'épreuve.

Equipement pilote :

- Casque en bon état et homologué (lunettes conseillées). Norme (ECE 22 / 05)
- Gants moto OBLIGATOIRES.
- Bottes moto OBLIGATOIRES.
- Maillot à manches longues OBLIGATOIRE.
- Pantalon résistant et / ou renforcé OBLIGATOIRE.
- Vêtements flottants INTERDITS.
- Pare-pierre OBLIGATOIRE avec protection pectorale aux normes (protection dorsale fortement conseillée).

Contrôles techniques avant l'épreuve:

Les machines devront répondre aux clauses du Règlement Technique général et particulier de la catégorie et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course (voir règlements techniques).

Les contrôles techniques seront encadrés par un commissaire technique référent pour l'activité mob-cross à chaque épreuve.

Les numéros de course seront attribués suivant la liste fournie aux clubs organisateurs pour toute la saison dès l'inscription à la 1ère épreuve.

Le pilote d'une machine présentant une anomalie lors d'un contrôle technique ou un point hors règlement décelé par le contrôleur technique en sera averti. Le pilote devra alors mettre sa machine en conformité et la présenter à nouveau au contrôle technique.

Contrôle technique après l'épreuve:

Se référer au règlement technique groupe par groupe.

Devront être présents les commissaires techniques, les pilotes et les mécaniciens concernés.

Lors d'un démontage, les trois premières machines du groupe plus une tirée au sort seront contrôlées.

Tous refus de présenter une machine au contrôle technique entraîne la disqualification après décision du directeur de course et ne donne aucun droit de remboursement des frais, quels qu'ils soient (déplacement, engagement...)

Le directeur de la course et le jury sont responsables de l'application du règlement.

Officiels :

Les officiels sont : Le directeur de course, le directeur de course adjoint les commissaires techniques, les commissaires de piste, les commissaires administratifs et pointeurs.

Essais:

Libres ou chronométrés, le nombre et la durée sont définis par le club organisateur, 1 tour minimum obligatoire pour chaque pilote.

Courses, classements:

Les pilotes doivent se présenter au parc d'attente au minimum 10 minutes avant l'heure du départ. Les courses se déroulent en 3 manches de 12 minutes + 1 tour.

Pour la première manche, la mise en place sur la grille de départ s'effectue par tirage au sort. Pour, les manches suivantes la mise en place sur la grille s'effectue en fonction des résultats de la manche précédente.

Les classements sont établis par groupe et par pilote selon l'ordre d'arrivée de chaque manche. Si plusieurs groupes roulent ensemble, les classements se font séparément manche par manche (exemple, si le premier G1 est 15ème de la manche, il marque 25 points dans son groupe).

Lors de chaque épreuve, le classement par groupe est géré par un référent de l'activité mob-cross.

Le classement général de l'épreuve s'effectue par l'addition des points cumulés dans chaque manche suivant le barème

1^{er} : 25 points, 2^{eme} : 22 points, 3^{eme} : 20 points, 4^{eme} : 18 points, 5^{eme} : 16 points, 6^{eme} : 15 points, 7^{eme} : 14 points, 8^{eme} : 13 points, 9^{eme} : 12 points, 10^{eme} : 11 points, 11^{eme} : 10 points, 12^{eme} : 9 points, 13^{eme} : 8 points, 14^{eme} : 7 points, 15^{eme} : 6 points, 16^{eme} : 5 points, 17^{eme} : 4 points, 18^{eme} : 3 points, 19^{eme} au dernier 1 point.

D'une épreuve à l'autre, un pilote peut changer de catégorie. Toutefois, tous les points acquis lors des épreuves courues, ne pourront être reportés au classement de la nouvelle catégorie choisie.

Comportement :

Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux et les panneaux qui transmettent les instructions.

Les coureurs doivent conduire d'une manière responsable qui, ne représente aucun danger pour les autres compétiteurs ou participants.

Si un coureur quitte la piste accidentellement, il doit la rejoindre par le même endroit ou par un autre qui ne lui procure pas un avantage.

Si un coureur rencontre un problème avec sa machine et qu'il doit abandonner, il devra mettre sa machine dans une zone sûre, indiquée par les commissaires.

TOUT PILOTE QUI NE RESPECTERA PAS LES ORDRES DU DIRECTEUR DE COURSE OU DES COMMISSAIRES SERA SANCTIONNE.

TOUTES INSULTES ENVERS LES OFFICIELS ET LES BENEVOLES ENTRAINERA UNE SANCTION DU PILOTE.

LE PILOTE EST RESPONSABLE DE SES ACCOMPAGNATEURS ET POURRA ÊTRE SANCTIONNE EN CAS DE NON RESPECT DES REGLES ET CONSIGNES.

Réclamation:

Toute réclamation devra être présentée par écrit par un pilote licencié, dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats,

Récompenses:

Les 3 premiers de chaque groupe doivent obligatoirement être présents à la remise des prix. A charge à l'organisateur de prévoir 9 coupes, trophées ou lots pour ces pilotes.

Classement au Trophée :

Le classement du Trophée sera obtenu sur la totalité des épreuves dont les résultats auront été homologués. Les ex-æquo seront départagés en fonction du classement de la dernière course inscrite au Trophée. En dernier ressort, le nombre de places de 1er, 2ème, 3ème, etc. sera déterminant.

Une remise des prix sera effectuée en fin de saison pour les 3 premiers de chaque groupe.

REGLEMENT TECHNIQUE

Clauses générales tous groupes confondus

- . La cylindrée des machines ne devra pas excéder 50cc (+2% maxi).

- Le freinage devra être EFFICACE.
- Freins avant et arrière à commandes indépendantes.
- Les leviers de freins devront avoir une extrémité arrondie (leviers métalliques boulés).
- Guidon libre largeur mini 600 mm, maxi 800.
- Aucune partie saillante ou coupante (évents de radiateur en plastique souple).
- La poignée d'accélérateur doit revenir automatiquement.
- Les revêtements de guidon doivent être maintenus par 2 ligatures en fil métallique et non percés en bout.
- Tout tube pouvant faire office d'emporte-pièce devra être bouché de façon EFFICACE.
- Le silencieux d'échappement obligatoire ne pourra dépasser l'arrière du pneu.
- Niveau sonore 115 dB maximum selon la méthode 2M max.
- Les pots d'échappements à géométrie variable sont INTERDITS.
- Les garde-boue AV et AR sont OBLIGATOIRES (en matière plastique uniquement).
- Les pédales seront remplacées par des repose-pieds repliables vers l'arrière et ne dépassant pas la largeur du pied.
- Béquilles, clignotants, rétroviseurs, feu AR, phares, porte-bagages, repose-pieds passager devront être démontés (sauf éclairage pour les épreuves avec parcours de nuit).
- Les machines devront être équipées sur le guidon d'un coupe-circuit d'allumage efficace (clef interdite) ou d'un décompresseur opérationnel.
- Pneus tout terrain OBLIGATOIRES.
- Les machines devront être équipées de trois plaques de numéros en matière plastique souple portant les numéros de course :
 - une plaque à l'avant, deux plaques latérales. Couleurs des fonds de plaque selon les groupes.
 - dimension des numéros : hauteur 140 mn minimum, largeur 80 mn minimum, largeur du trait 20 mn mini.

- Aucune autre inscription que les numéros de course ne devront figurer sur ces plaques. Les numéros de type cristaux liquides sont INTERDITS.
- La protection de toutes les pièces tournantes risquant de présenter un danger devra être assurée par des arceaux tubulaires Ø 12 mm mini dépassant le gabarit des pièces tournantes et passant par l'axe des pièces en rotation ou carter libre.
- Si double variateurs : carters ou arceau sur variateurs et sur système de réduction OBLIGATOIRES.
- Toute pédale d'intervention extérieure (frein ou système de variation) d'une largeur supérieure à 40 mm devra être repliable.
- Poulie (plateau) libre : protection efficace des poulies ajourées ou à bâtons.
- Toute réparation est formellement INTERDITE sur la piste.
- Renfort de la colonne de direction FORTEMENT CONSEILLÉ, tout groupe confondu.
- Filtre à air libre de fabrication mais obligatoire.
- Reposes pieds libres avec retour automatique obligatoire.
- Instrumentation libre.
- Une pièce dite « libre » est une pièce autre que celle d'origine. Elle est, soit commercialisée, soit de fabrication artisanale.

Définition d'une pièce d'origine : pièce montée par le constructeur sur un ou plusieurs modèles de cyclomoteurs à variateur **ou à boîte de vitesses** homologués par les services des Mines. Série limitée, fournir une fiche technique du constructeur, (tout en restant montée d'origine et homologuée par le service des mines sur le cyclomoteur).

- Tout ce qui n'est pas autorisé dans le règlement technique est interdit.

Toutes machines jugées dangereuses et non conformes à la réglementation générale et aux règlements techniques seront systématiquement refusées.

Règlements par groupes

GROUPE PROMOTION (Origine)

Cette catégorie a été choisie pour permettre l'accès de tous à une compétition de petit budget. Elle n'ouvre pas droit à un classement à l'année sur le TGO MX 50.

Dans cet esprit, les machines doivent rester le plus proche possible de l'origine.

PARTIE CYCLE:

- Cadre en V d'origine
- Barre de renfort OBLIGATOIRE entre support de selle et colonne de direction. L'espace compris dans le V du cadre doit être vide sauf filtre à air et bobine.
- Renforts de cadre autorisés (colonne de direction d'origine a renforcée).
- Pose de Silentbloks moteur autorisée en respectant les points d'ancrage d'origine.
- Réservoir d'origine (additionnel INTERDIT).
- Bras oscillant d'origine, renforts autorisés.
- Fourche libre Ø 35 mm maxi (fabrication artisanale INTERDITE).
- Amortisseurs libres à ressorts apparents (points d'ancrage libre), Ø tiges 16 mm maxi (Fabrication artisanale INTERDITE)
- Roues AV et AR libres.
- Freins AV et AR à tambour UNIQUEMENT.
- Selle libre.
- **Fonds de plaques rouges, numéros blancs.**

MOTEUR:

- Refroidissement libre (pompe à eau INTERDITE).
- Carters moteurs d'origine, apport de matière interdit (haut et bas moteur)
- Vilebrequin libre, course et longueur de bielle d'origine.
- Cylindre, origine ou type origine (kit interdit), cylindre 4 transferts maximum, culasse d'origine de la machine, piston d'origine ou adaptable avec 2 segments, retrait de matière autorisé sur les éléments du haut moteur.
- Cale sous cylindre INTERDITE.
- 1 seul joint d'embase d'origine maximum.
- Allumage d'origine.
- Variateur libre en gardant le diamètre d'origine.
- Pièces constituant l'embrayage d'origine (sauf éléments de réglage).
- Renfort d'embrayage autorisé.
- Carter volant magnétique d'origine, montage d'origine.
- Support de clapets d'origine, lamelle(s) de clapets libres.

- Boite à clapets INTERDITE.
- Pipe d'admission libre.
- Carburateur 15mm maximum.
- Filtre à air libre et obligatoire.
- Pot d'échappement homologué (origine ou adaptable du commerce) modification du coude autorisé, modification du corps interdite) N° TPSI visible.
- Intervention extérieure sur le système de variation autorisée.
- Courroie libre.
- Poulie d'origine.

GRUPE 1 (G1)

PARTIE CYCLE G1 :

- Cadre en V d'origine (fabrication artisanale interdite).
- Barre de renfort OBLIGATOIRE entre support de selle et colonne de direction (l'espace compris dans le V du cadre doit être vide sauf filtre à air et bobine).
- Renforts de cadre autorisés (colonne de direction libre).
- Pose de Silentbloks moteur autorisée en respectant les points d'ancrage d'origine.
- Bras oscillant libre (point d'ancrage libre).
- Fourche libre (fabrication artisanale interdite).
- Doubles amortisseurs obligatoires. (Libres, points d'ancrage libres mais symétriques, de fabrication artisanale interdite).
- Roues libres.
- Freins libres.
- Selle et habillages libres.
- **Fonds de plaques jaunes, numéros noirs.**

MOTEUR G1 :

- Carters moteurs d'origine de la machine considérée (retrait de matière autorisé, apport interdit).
- Vilebrequin libre, course et longueur de bielle d'origine.
- Haut moteur refroidissement à air d'origine ou adaptable au modèle considéré. Retrait de matière autorisé.
- Cale de forme plane des deux côtés, autorisée sous cylindre.
- Allumage libre.
- Variateur libre.
- Clapets libres en conservant les entraxes de fixations d'origine.
- Boîte à clapets INTERDITE.
- Pipe d'admission libre.
- Carburateur libre Ø 19 mm maxi.
- pot d'échappement/silencieux libres.
- Intervention extérieure sur le système de variation autorisée.
- Ressort de poussée moteur libre.
- Poulie libre.
- Courroie libre.
- Transmission finale libre.

GRUPE 2 (G2)

Machines G2 à boîte de vitesses

- Cadre d'origine, renforts autorisés, réservoir et habillages préservant l'aspect et la ligne d'origine.
- Colonne de direction, Amortisseur(s) libre(s) mais points d'ancrages d'origines (renforts autorisés).
- Fourche libre.
- Bras oscillant d'origine (renforts autorisés).
- Roues avant et arrière libres.
- Haut moteur origine ou adaptable au modèle considéré. Retrait de matière autorisé.
- Cale de forme plane des deux côtés, autorisée sous cylindre.
- Carter moteur d'origine du modèle considéré, retrait et apport de matière interdit.
- Vilebrequin libre (course et longueur de bielle d'origine).
- Pignonnerie boîte de vitesses d'origine (boîte Racing interdit).
- Allumage, embrayage, pipe d'admission, pot d'échappement/silencieux libres.
- Carburateur libre de Ø 19mm maximum.
- Clapets libres en conservant les entraxes de fixations d'origine.
- Transmission finale libre.
- **Fonds de plaques blancs, numéros noirs.**

Machines G2 à variateur(s)

PARTIE CYCLE G2 à variateur(s):

- Cadre d'origine, cadre en V, poutre ou tubulaire (fabrication artisanale interdite).
- Barre de renfort soudée OBLIGATOIRE entre support de selle et colonne de direction pour les cadres en Vé. Renforts de cadre autorisés.
- Colonne de direction, fourche, bras oscillant, amortisseur(s), roues (roues à bâtons interdits), freins libres.
- Pose de Silentbloks moteur autorisée (points d'ancrage libres).
- Réservoir libre (fabrication artisanale INTERDITE), selle, habillages libres.
- **Fonds de plaques blancs, numéros noirs.**

MOTEUR G2 à variateur(s):

- Carter moteur d'origine du modèle considéré (retrait de matière autorisé, apport interdit).
- Vilebrequin libre (course et longueur de bielle d'origine).
- Haut moteur origine ou adaptable au modèle considéré. Retrait de matière autorisé.
- Cale de forme plane des deux côtés, autorisée sous cylindre.
- Allumage, variateur(s), poulie, embrayage, courroie, transmission libres.
- Clapets libres en conservant les entraxes de fixations d'origine.
- Boîte à clapet INTERDITE.
- Pipe d'admission libre.
- Carburateur libre Ø 19mm maxi.
- pot d'échappement/silencieux libres.
- Intervention extérieure sur le système de variation autorisée.
- Ressort de poussée moteur libre.
- Transmission finale libre.

GROUPE 3 (G3)

PARTIE CYCLE G3:

- Partie cycle libre.
- Roues à bâton interdites.
- **Fonds de plaques noirs, numéros blancs.**

MOTEUR G3:

- Libre, 50cc maximum.

LE PRESENT REGLEMENT S'APPLIQUE POUR TOUTE EPREUVE ET A TOUS LES LICENCIES UFOLEP

La Commission Technique Départementale Moto UFOLEP 44
– Février 2018