

### Préambule :

Les Règles Techniques et de Sécurité (RTS de la Fédération délégataire) et le règlement général administratif et sportif s'appliquent complètement lors des manifestations de trial organisées sous l'égide de l'UFOLEP.

### Règlement :

Le Sud Trial à l'Ancienne Tour ( STAT ) est organisée sous l'égide de l'UFOLEP, et suivant les règles définies par l'UFOLEP pour les manifestations sportives à moteur. Le STAT est un challenge mis sur pied par des clubs du grand sud et qui a pour but :

- de créer des liens amicaux entre tous les amateurs de moto de trial ancienne de plus de 30 ans
- de perpétuer la conservation et l'utilisation de ces véhicules anciens, et de les promouvoir auprès des amateurs et du public par des manifestations et des compétitions.
- d'informer les participants et assurer un rôle de coordination, de faciliter la circulation d'informations entre les participants, de publier, éventuellement, des articles ou brochures en rapport avec son challenge.

Une moto est considérée comme ancienne si elle **possède des doubles amortisseurs, un refroidissement à air et des freins avant et arrière à tambour dès sa fabrication** (Une moto transformée en « moto ancienne » ne pourra l'être considérée). Les motos mono-amortisseur, refroidissement à air, freins avant et arrière à tambour seront acceptées mais uniquement en démonstration et pas pris en compte dans les classements.

Le « STAT » se décompose en trois grandes classifications qui sont :

- Pré 65 -Moto construites avant 1965 -modèle Bultaco T10 inclus.
- Pré 80 -Moto ne faisant pas partie de la catégorie précédente et construite jusqu'en 1980
- Post 80 -Moto ne faisant pas partie de la catégorie précédente et construite à partir de 1980 et répondant à la définition de moto ancienne.

Trois tracés de difficultés adaptées correspondent à trois catégories de pilotes suivant leurs choix ou niveaux

=> **Inter** : Niveau Inter/National plus – Couleur de Flèche : Rouge

=> **National** : Niveau National/ Critérium plus –Couleur de Flèche : Bleue

=> **Régional** : Niveau Critérium / Randonneur + - Couleur de Flèche : Verte

=> **Promotion** : Niveau Randonneur -/Initiation – Couleur de Flèche : Jaune

Le classement de chaque catégorie se fera par addition de la totalité des points obtenus lors des étapes de ce challenge. Les points sont attribués de la façon suivante :

1<sup>er</sup> = 30 ; 2<sup>ème</sup> = 25 ; 3<sup>ème</sup> = 20 ; 4<sup>ème</sup> = 18 ; 5<sup>ème</sup> = 16 ; 6<sup>ème</sup> = 15 ; 7<sup>ème</sup> = 14 ; 8<sup>ème</sup> = 13..... 20<sup>ème</sup> et ayant participé = 1.

Le challenge sera établi de la façon suivante :

Le résultat de 4 étapes sur 5 comptera pour l'attribution des challenges suivants, la finale se verra attribuer un coefficient de 1,25

**Pointage**

Il est celui en vigueur dans les années 1980 à savoir :

- Réussite 0 point
- 1 pied 1 point
- 2 pieds 2 points
- 3 pieds et plus 3 points
- Échec 5 points

Un échec = arrêt de progression, calage avec un pied au sol, chute, erreur dans le tracé de la zone ou sortie de la zone, refus, si le guidon touche le sol, si les 2 pieds du pilote sont du même côté de la moto ou derrière l'axe de roue arrière.

Les déplacements latéraux à l'arrêt sont à pénaliser, ils seront sanctionnés par un « 1 ».

**Parcours :**

Le parcours devra comporter au minimum 10 zones, les pilotes devront effectuer au moins deux tours. L'organisateur aura le choix soit de proposer un trial dit classique avec commissaires de zones soit de constituer des groupes compris entre 7 à 10 pilotes maximum encadrés par deux pilotes « club » qui pointeront les participants. Ces pointeurs club peuvent être également participants.

**Pénalités horaires :**

Il n'y aura pas d'application de pénalité horaire, l'organisateur des étapes se réservant le droit de ne pas classer les pilotes ne respectant pas un temps total imparti qui devra être communiqué le matin de l'épreuve.

**Classement :**

A chaque étape un classement spécifique aura lieu sous la responsabilité du club organisateur pour les catégories. Ce classement respectera la réglementation en vigueur et l'attribution des places par départage des critères habituels nombre de 0 de 1 etc... en cas d'ex æquo, c'est l'année de la machine qui sera retenue pour déterminer le classement, la moto la plus ancienne. Les classements devront être communiqué au STAT dans les 5 jours.

Pour favoriser les petites cylindrées, à chaque étape, un classement « petites cylindrées » intégrant 50, 80, 125cc par niveau de tracé sans tenir compte de la décomposition de l'année de fabrication

**Remise des récompenses :**

L'essentiel étant de participer en retenant le principe « Le jeu pas l'enjeu », la remise des prix devra tendre à récompenser le maximum de participants avec des lots simples (ex une bouteille de vin) selon les possibilités des clubs et préserver un esprit « Ufolep ». Le club organisateur est libre pour les dotations aux premiers concurrents. La dernière étape sera le lieu de la remise des Trophées des Challenges avec récompenses des 5 premiers pilotes par catégories et des plus assidus (concurrents et clubs), en effet afin de favoriser les déplacements lointains, le challenge attribuera des récompenses « Assiduité » en fin de saison pour les pilotes participant à toutes étapes du STAT, les clubs les plus représentés donc incitant ses adhérents à une participation active seront également primés.

**Pilotes/machines :**

Les participants au STAT devront être en possession d'une licence UFOLEP en cours de validité, le port de bottes est obligatoire ainsi que le casque qui devra être homologué et être de la norme E22-05 (les casques d'époque ou VTT ne seront pas acceptés). Des maillots à manches longues et gants sont obligatoires.

Conformément aux règlements de l'ufolep, un contrôle technique sera mis en place des la veille et le matin de l'étape, mais pour rappel et en préambule les motos devront :

- Posséder obligatoirement des pneus trial,
- Avoir les extrémités du guidon obturées, les garde-boue doivent être bordes
- Posséder des boules en bout de leviers,
- Avoir une protection de la barre de guidon
- Avoir un coupe circuit ou un décompresseur,
- Posséder un carter de protection du pignon de sortie de boîte,
- Etre muni d'un garde chaîne (dent de requin) pour empêcher qu'une partie du corps du pilote ne se coince entre la chaîne et la couronne arrière
- Avoir des repose pieds repliables (une dérogation est acceptée pour certaines Pré 65 dont le démarrage nécessite un repose pied repliable sans ressort de rappel),
- Faire un bruit acceptable (échappement libre non autorisé), un contrôle de niveau sonore sera organisé selon la méthode en vigueur pour le trial c'est à dire à 45 degrés,
- Posséder un phare avant et un feu arrière,

Les pilotes devront présenter au Contrôle technique le Passeport Moto complété des informations concernant leur moto et eux même.

Les Motos devront être évidemment assurées en responsabilité civile que l'étape se déroule sur un terrain ouvert à la circulation publique ou non.

Pour déterminer la classification de la machine, la date d'introduction du modèle sur le marché sera prise en compte à défaut la date de 1<sup>ère</sup> mise en circulation sur Carte Grise fera référence, toutefois deux responsables accrédités du STAT au minimum + le directeur de course détermineront la catégorie retenue pour le véhicule. Les machines devront être dans l'esprit du Stat. Pour des raisons de sécurité et de fiabilité des organes d'origines peuvent être remplacés. Une attention toute particulière devra être portée sur les pots d'échappement. Une sonorité inadaptée et non conforme de la moto provoquera la non inscription et/ou l'exclusion.

Il est strictement interdit d'utiliser des commandes hydrauliques (freins, embrayage), de mettre dans une partie cycle un moteur d'une série postérieure notamment des moteurs de motos n'entrant pas dans la définition.