

Règlement Général - Sport Moto Tout-Terrain

« Saison Sportive 2024 »

Préalable

Ce règlement général sur les activités tout-terrain sous l'égide de la Fédération Malagasy de Motocyclisme est rédigé et amélioré annuellement pour apporter plus de précision et mieux cadrer toutes les activités compétitions tout-terrain à Madagascar.

Il est porté à la connaissance de tous les coureurs licenciés et amateurs à chaque début de saison sportive.

Le Règlement Général est valable pour toute la saison sportive. Sauf urgence et pour se conformer aux lois et textes en vigueur, les modifications faites dans le Règlement Général ne sont applicables que pour la saison sportive S + 1.

Il existe cinq catégories de sport moto tout-terrain :

- ✓ Sport moto cross
- ✓ Sport moto enduro
- ✓ Sport moto trial
- ✓ Sport moto raid
- ✓ Sport moto tout-terrain autre

Sport moto cross

C'est une activité où les coureurs pilotent des motos spécialement conçues pour rouler sur des terrains accidentés et irréguliers. Les compétitions se déroulent sur des pistes avec des sauts, des virages serrés et d'autres obstacles qui testent la capacité du pilote à contrôler sa moto. Le but est de terminer le parcours en un temps record tout en évitant les chutes ou autres accidents. C'est un sport qui nécessite beaucoup de technique, d'habileté et de courage. Les courses peuvent être organisées individuellement ou par équipe, avec différents niveaux de difficulté pour satisfaire tous les niveaux d'expérience.

Sport moto enduro

C'est une discipline de course qui se déroule sur des terrains accidentés et variés, tels que les montagnes, les forêts, le sable et la boue... Les coureurs doivent naviguer à travers ces terrains difficiles en utilisant leurs compétences en équilibre, en technique de conduite et leur endurance physique.

Les motos utilisées pour cette discipline sont spécialement conçues pour résister aux conditions difficiles rencontrées lors des courses d'endurance. Elles ont des pneus plus larges avec une bande de roulement profonde pour une meilleure adhérence sur le terrain accidenté, un système de suspension renforcé pour absorber les chocs et des protections supplémentaires telles que des pare-chocs avant et arrière.

Les courses d'enduro peuvent être organisées sous différentes formes : certaines sont chronométrées tandis que d'autres ne le sont pas ; certaines se déroulent sur plusieurs jours alors que d'autres se font en quelques heures seulement.

Quelques exemples célèbres de compétitions incluent l'Enduro World Championship (Championnat du Monde Enduro) ainsi que l'Erzbergrodeo - Red Bull Hare Scramble (Course folle Erzbergrodeo - Red Bull).

Sport moto trial

C'est une discipline de motocyclisme qui se concentre sur l'équilibre, la technique et la précision. Les pilotes doivent naviguer à travers un parcours d'obstacles sans toucher le sol avec leurs pieds ou tomber de leur moto. Cela exige une grande habileté et une concentration intense pour maintenir l'équilibre tout en sautant par-dessus des obstacles tels que des rochers, des troncs d'arbres et des pneus.

Les compétitions de moto trial sont souvent organisées dans les zones urbaines où il y a peu d'espace disponible pour les courses traditionnelles de motocross. Le but est de compléter le parcours avec le moins de points possible attribués aux erreurs commises par les coureurs.

Le sport moto trial peut être pratiqué à différents niveaux, allant du loisir au niveau professionnel. Il nécessite une moto spécialement conçue pour cette discipline ainsi qu'un équipement complet comprenant un casque, des bottes et un gilet protecteur.

Sport moto raid

C'est une activité qui consiste à parcourir de longues distances en moto tout-terrain, souvent dans des environnements difficiles comme les montagnes, les plages, les bords de rivière ou le désert. Les participants doivent être capables de naviguer sur des terrains accidentés et variés, ainsi que de faire face à des conditions météorologiques extrêmes.

Les compétitions de sport moto raid peuvent durer plusieurs jours et impliquent souvent du camping en plein air pour les participants. Les motos utilisées sont spécialement conçues pour ce type d'événement avec des pneus adaptés aux terrains rugueux et un système de navigation sophistiqué.

C'est un sport exigeant qui nécessite beaucoup d'endurance physique et mentale, ainsi qu'une grande détermination pour réussir. Il apporte une expérience incroyablement gratifiante pour ceux qui cherchent l'aventure et la découverte de nouveaux horizons.

Partie 1 - Généralités

Article 1. « Le Règlement »

Trois documents forment « Le Règlement » qui régit une activité sportive moto tout-terrain :

1. Le Règlement Général, ce document ;
2. Le Cahier des Charges à l'endroit de(s) l'Organisateur(s) de l'événement ;
3. Et le Règlement Particulier, en complément de ce document et rédigé spécifiquement pour l'événement.

Article 2. Organisateur

L'organisateur d'une activité tout-terrain est obligatoirement un Club ou plusieurs Clubs Membres de la FMaM.

Il planifie et organise l'événement tel défini par « le Règlement ».

Il s'assure que tous les aspects de l'événement sont bien coordonnés, y compris la disponibilité et la réservation du lieu, la sécurité, le personnel nécessaire pour organiser l'événement, et la promotion pour attirer les coureurs et les spectateurs.

Il est essentiellement responsable de tout ce qui concerne l'organisation d'un événement moto réussi.

Article 3. Déroulement

La saison sportive se déroule suivant un calendrier établie par la Fédération Malagasy de Motocyclisme, sur proposition des Clubs Organisateurs Membres.

Les propositions de date de la part des Organisateurs sont à envoyer à la FMaM au plus tard à la fin du mois de Septembre.

Le Calendrier est fixé et publié au mois de Novembre avec le « Règlement Général ».

Ceci permettra à tous les acteurs et organisateurs de boucler leur stratégie et budget, puis de trouver et convaincre tous les partenaires et sponsors qui les accompagneront à chaque événement.

Article 4. Courses

Les courses de moto tout-terrain sont réparties en trois catégories :

4.1. Courses entrant dans le Championnat de Madagascar

Ce sont les courses qui font partie du championnat pour la saison donnée. Les Coureurs marquent des points à chaque épreuve où ils participent.

4.2. Courses hors Championnat de Madagascar

Ce sont des courses organisées par des Clubs Membres de la FMaM, n'entrant pas dans le championnat, mais définies dans le calendrier en début de saison.

L'Organisateur ne peut pas faire plus de 50% de course hors championnat par rapport au nombre de course du championnat qu'il organise.

4.3. Courses hors Calendrier

Ce sont des courses spontanées et organisées par des Clubs Membres de la FMaM. Elles n'entrent pas dans le championnat.

4.4. Courses de démonstration, d'utilité publique ou éducatives

Ce sont des courses organisées par la FMaM à la demande d'une autorité publique et considérées comme bénéfiques ou nécessaires pour la société dans son ensemble.

Le but ultime est de servir l'intérêt général et le bien-être collectif.

Les courses de démonstration précèdent la création d'un Club ou d'une Association de motards dans une ville ou région.

Article 5. Coureurs

Les Coureurs sont des personnes qui participent aux événements et compétitions de motocyclisme.

Ils conduisent des motos spécialement conçues pour la course et doivent être médicalement certifiés 'apte' pour participer, naviguer sur les virages serrés et les lignes droites à haute vitesse.

Ils peuvent participer à différentes catégories de courses : enduro, cross, trial..., chacune ayant ses propres règles et exigences en matière de performance.

5.1. Age

L'âge du coureur est défini à l'année de la saison sportive.

5.2. Licence Sportive -- ‘Licence’

5.2.1. Licence

La licence permet de participer aux activités organisées par la Fédération Malagasy de Motocyclisme, notamment les compétitions.

Le licencié doit ‘obligatoirement’ être membre d’un Club affilié à la FMaM. C’est le Club affilié qui fait la demande de la licence à la FMaM.

Quand il existe une ‘assurance obligatoire de la FMaM’, le licencié est couvert par cette assurance pour les dommages qu’il cause ou qu’un autre participant lui cause lors de ces activités.

La licence permet également de participer au fonctionnement de la Fédération.

Il existe trois types de licence :

- ✓ Une licence ‘Super Sport’,
- ✓ Une licence ‘compétition’,
- ✓ Et une licence ‘loisir’

La licence ‘Super Sport’ ouvre à toutes les activités et compétitions organisées sous l’égide de la FMaM.

La licence ‘Compétition’ ouvre à la seule catégorie souscrite par le coureur : ‘On Road’, ‘Tout-terrain’ ou ‘Scooter’ ...

Le Coureur participe à une course avec une licence ‘Super Sport’ ou ‘Compétition’ annuelle ou journalière.

Les Compétitions comptant pour le Championnat de Madagascar, sont réservés exclusivement aux pilotes titulaires d’une licence annuelle.

Les pilotes licenciés à la journée n’interfère pas dans le comptage des points du Championnat.

Les pilotes de nationalité étrangère possédant une licence annuelle compétition délivrée par la FMaM pourront participer aux épreuves de Championnat de Madagascar et bénéficier des prix correspondant au Championnat.

Afin d’être classés dans un Trophée ou Championnat et concourir au titre de Vainqueur ou Champion de Madagascar, ils devront justifier avant la première épreuve :

- soit d’une résidence à Madagascar (CARTE de RESIDENT)
- soit de la détention, à une période donnée, d’une licence annuelle FMaM pendant au moins trois années consécutives.

5.2.2. Coût de la Licence ‘Super Sport’

Le coût de la licence 'Compétition' est de :

- ✓ **Licence annuelle avec assurance FMaM :**
 - Élite 01 / Élite 02 / Junior / Vétéran / Féminine / Amateur :
 - 85 / Mini vert :
- ✓ **Licence annuelle sans assurance FMaM :**
 - Élite 01 / Élite 02 / Junior / Vétéran / Féminine / Amateur : Ar. 300.000
 - 85 / Mini vert : Ar. 70.000

5.2.3. Coût de la Licence 'Compétition'

Le coût de la licence 'Compétition' est de :

- ✓ **Licence annuelle avec assurance FMaM :**
 - Élite 01 / Élite 02 / Junior / Vétéran / Féminine / Amateur :
 - 85 / Mini vert :
- ✓ **Licence annuelle sans assurance FMaM :**
 - Élite 01 / Élite 02 / Junior / Vétéran / Féminine / Amateur : Ar. 200.000
 - 85 / Mini vert : Ar. 35.000
- ✓ **Licence journalière avec assurance FMaM :**
 - Élite 01 / Élite 02 / Junior / Vétéran / Féminine / Amateur :
 - 85 / Mini vert :
- ✓ **Licence journalière sans assurance FMaM :**
 - Élite 01 / Élite 02 / Junior / Vétéran / Féminine / Amateur :
 - 85 / Mini vert :

5.2.4. Coût de la Licence 'Loisir'

Le coût de la licence 'loisir' est de Ar. 100.000 Ar an

Le cout de la licence journalière sans assurance est de 60.000 Ar

Le cout de la licence annuelle : 100.000 Ar

Le coût de la licence super sport sans assurance : 300.000 Ar

Le coût de la licence rookie : 50% moins cher de la licence normale

5.3. Engagements dans les épreuves du Championnat de Madagascar

Pour l'ensemble des Championnats de Madagascar, les pilotes sont engagés expressément par leur Club respectif.

5.4. Numéro de course :

Les numéros de course devront être demandés au Délégué Technique FMaM avant de s'engager. Ils seront attribués, par ce dernier, au fur et à mesure du déroulement du Championnat.

Un numéro sera affecté au pilote dès sa première participation à une épreuve du Championnat de Madagascar. Le pilote, participant au Championnat, le conservera pour toute la saison qu'il participe à une ou plusieurs épreuves.

5.5. Plaque Rouge :

Pour la 1ère course de la saison, des plaques rouges sont à faire porter aux Champions de Madagascar de la saison précédente.

La plaque rouge porte le 'Numéro 01'.

Pour les courses suivantes du Championnat, la plaque rouge est à faire porter au départ par le 1er Provisoire à cet instant de la saison, c'est-à-dire par celui proclamé « Plaque Rouge » à l'issue de la dernière course.

La 'plaque rouge' provisoire porte son numéro de course pour l'année en plus du numéro 01 de la plaque rouge.

A l'issue de la proclamation officielle d'une course, les plaques rouges sont transmises aux 1er du classement général à la fin de ladite course, et ainsi de suite.

A la fin d'une course, il y a une remise de coupes pour la course d'une part, suivie de la transmission de la plaque rouge au 1er du classement général si c'est le cas.

5.6. Catégorie

5.6.1. Sport Moto Cross

5.6.1.1. - Élite MX 01

Ouvert à

- ✓ toute personne de plus de 13 ans sur une moto 2 temps \geq à +250 cm³,
- ✓ Et de plus de 15ans sur une moto 4 temps \geq +250 à 450 cm³

Le premier du classement du championnat de la catégorie Élite 02 de la saison précédente est classé dans cette catégorie pendant au moins 2 (deux) saisons.

5.6.1.2. - Élite MX 02

Ouvert à

- ✓ toute personne de plus de 13 ans sur une moto 2 temps \geq à +125 à 150 cm³,
- ✓ Et de plus de 15ans sur une moto 4 temps \geq +250 cm³

5.6.1.3. Amateur

Cette catégorie est ouverte aux pilotes n'ayant pas le niveau pour rouler en Élite MX

Les 10 premiers au classement de la saison précédente du championnat scratch ne peuvent pas rouler dans cette catégorie Élite 02.

Les concurrents non éligibles dans cette catégorie, mais qui voudront tout de même courir dans cette MX 02 pour raisons de sécurité pourront y participer sans marquer de points.

5.6.1.4. MX - Junior

Ouvert à :

- ✓ Toute personne entre 13 et 17 ans,

Conduisant :

- ✓ une moto 2 temps, 100 cm³ ≤ cylindrée ≤ 150 cm³
- ✓ ou, 4 temps, 150 cm³ ≤ cylindrée ≤ 250 cm³

5.6.1.5. MX - Féminine

Ouvert aux gentes féminines :

- ✓ ☐ De plus de 13 ans sur les motos 2 temps de +100 cm³,
- ✓ ☐ Ou plus de 15ans pour les motos 4 temps 250 cm³

5.6.1.6. MX - Vétéran 01

Ouvert à toutes personnes entre 38 à 48ans

5.6.1.7. MX - Vétéran 02

Ouvert à toutes personnes de plus de 49 ans.

5.6.1.8. MX - 85 cm³

Ouvert aux pilotes entre 9 et 15 ans sur des motos 2 temps de 65 cm³ à 100 cm³, ou 4 temps de moins de 150 cm³

5.6.1.9. MX - Mini vert 65 cm³

Ouvert aux pilotes entre 4 et 11 ans sur des motos 2 temps de moins de 65 cm³ cm³, ou 4 temps de moins de 100 cm³

5.6.1.10. Classement

Pour être classé au Championnat de Madagascar Sport Moto Cross, le Coureur doit avoir une licence annuelle et avoir participé au moins à 75% des courses prévus au Championnat

5.6.1.11. Titre

Dans chaque catégorie, si un minimum de 02 concurrents n'est pas atteint sur le championnat, la dénomination du titre sera : « Vainqueur du Trophée » au lieu de « Champion ».

5.6.2. Sport Moto Enduro

5.6.2.1. Enduro - Élite 01

Ouvert à

- ✓ ☑ toute personne de plus de 13 ans sur une moto 2 temps \geq à 150 cm³,
- ✓ ☑ Et de plus de 15ans sur une moto 4 temps \geq à 250 cm³

Le premier du classement du championnat de la catégorie Élite 02 de la saison précédente est classé dans cette catégorie pendant au moins 2 (deux) saisons.

5.6.2.2. Enduro - Élite 02

Cette catégorie est ouverte aux pilotes n'ayant pas le niveau pour rouler en Élite 01

Les 10 premiers au classement de la saison précédente du championnat scratch ne peuvent pas rouler dans cette catégorie Élite 02.

Les concurrents non éligibles dans cette catégorie, mais qui voudront tout de même courir dans cette MX 02 pour raisons de sécurité pourront y participer sans marquer de points.

5.6.2.3. Enduro - Junior

Ouvert à :

- ✓ Toute personne entre 13 et 17 ans,

Conduisant :

- ✓ une moto 2 temps, 100 cm³ \leq cylindrée \leq 150 cm³
- ✓ ou, 4 temps, 150 cm³ \leq cylindrée \leq 250 cm³

5.6.2.4. Enduro - Féminine

Ouvert aux gentes féminines :

- ✓ ☑ De plus de 13 ans sur les motos 2 temps de +100 cm³,
- ✓ ☑ Ou plus de 15ans pour les motos 4 temps 250 cm³

5.6.2.5. Enduro - Vétéran 01

Ouvert à toutes personnes entre 38 à 48ans

5.6.2.6. Enduro - Vétéran 02

Ouvert à toutes personnes de plus de 49 ans.

5.6.2.7. Enduro - Amateur

5.6.2.8. Enduro - 85

Durée de la course 1 heure 30.

5.6.2.9. Classement

Pour être classé au Championnat de Madagascar Sport Moto Enduro, le Coureur doit avoir une licence annuelle et avoir participé au moins à 75% des courses prévus au Championnat

5.6.2.10. Titre

Dans chaque catégorie, si un minimum de 02 concurrents n'est pas atteint sur le championnat, la dénomination du titre sera : « Vainqueur du Trophée » au lieu de « Champion ».

5.6.3. Sport Moto Trial

Définie dans le règlement particulier

5.6.4. Sport Moto Raid

Définie dans le règlement particulier

5.6.5. Sport Moto Tout-terrain autres

Définie dans le règlement particulier

5.7. Nombre de coureurs admis par course :

Le nombre de coureurs ou d'équipages admis à disputer chacune des épreuves de classement est limité à :

	Cross	Enduro	Trial	Raid	Autres
Élite 01	30				
Élite 02	30				
Junior	30				
Féminine	30				
85	15				
Mini vert	15				
Amateur	-				

Partie 2 - Organisation Générale

Article 6. Règlements Particuliers :

Un règlement particulier est établi par l'Organisateur de la course.

Il est créé afin de garantir que tout le monde respecte les mêmes normes et qu'il n'y ait pas de confusion quant aux attentes en matière de comportement ou d'action.

Le non-respect du règlement particulier peut entraîner des conséquences telles que des pénalités ou disqualification du Coureur.

Le Coureur prend connaissance du règlement particulier applicable avant toute participation à la course afin d'éviter toute infraction involontaire.

Article 7. Rapport de Clôture :

L'Organisateur de la course fait parvenir, 48 heures après la course, un rapport de clôture au Directeur Technique National de la FMaM.

La FMaM fournit un canevas pour ce rapport de clôture.

Une amende de : Ar. 500.000 (cinq cent mille ariary) sera due par tout club organisateur qui n'aura pas fait parvenir un rapport de clôture de course dans les délais impartis.

Article 8. Droits d'organisation :

8.1. Courses entrant dans le Championnat de Madagascar

Les clubs organisateurs d'au moins une épreuve de Championnat devront verser à la FMaM un droit d'organisation par épreuve de : Ar. 500.000 (cinq cent mille ariary).

8.2. Courses hors Championnat de Madagascar

Les clubs organisateurs d'au moins une épreuve hors Championnat devront verser à la FMaM un droit d'organisation par épreuve de : Ar. 750.000 (sept cent cinquante mille ariary).

8.3. Courses hors Calendrier

Les clubs organisateurs d'au moins une épreuve hors calendrier devront verser à la FMaM un droit d'organisation par épreuve de : Ar. 1.000.000 (un million ariary).

8.4. Courses de démonstration, d'utilité publique ou éducatives

Les clubs désignés par la FMaM pour organiser une course dans cette catégorie sont exempts de droit d'organisation.

Article 9. Pénalités :

Une amende de : Ar. 1 500 000 (un million cinq cent mille ariary) sera due par tout club organisateur défaillant si la FMaM estime qu'il y a non-respect total ou partiel du cahier des charges, des règles et règlements FMaM ainsi que des décisions du jury, sauf en cas de force majeure reconnu par la Commission technique FMaM.

Article 10. Signalisation et accueil :

- Flécher le circuit l'avant-veille au matin.
- L'accueil des pilotes sera ouvert au minimum jusqu'à 19h00 la veille de l'épreuve.

Article 11. Secrétariat

L'organisateur prévoit de mettre en place un service de secrétariat suffisamment étoffé et compétent.

- Prévoir un ordinateur avec imprimante.
- Un photocopieur performant est obligatoire (distribution des résultats aux coureurs et aux journalistes).
- Un téléphone est obligatoire sur le circuit.
- Prévoir un numéro de téléphone auquel les coureurs peuvent s'adresser la veille de l'épreuve en cas d'ennui de dernière minute.
- Prévoir un local pour un éventuel contrôle antidopage.

Article 12. Presse

Pour toutes les courses entrant dans le championnat, l'Organisateur :

- ✓ Constitue des dossiers 'Presse' comportant tous les résultats de la journée et qui seront remis aux journalistes dès la fin de l'épreuve.
- ✓ Communique systématiquement les résultats dans les plus brefs délais à la salle de Presse tout au long de la journée (liste officielle des engagés, résultats des essais chronométrés, résultats des manches, classement provisoire du Championnat à l'issue de l'épreuve).

Article 13. Contrôle des épreuves

La Commission Off Road, ou à défaut le DTN, désignera pour chaque épreuve du Championnat, un Délégué choisi parmi ses membres qui sera chargé en particulier d'établir un rapport sur son déroulement.

Les Délégués et Arbitres de la Commission sont investis de pouvoirs spéciaux leur permettant de remplir effectivement leur mission dans les meilleures conditions possibles.

Ils portent également sur les conditions matérielles de sécurité des circuits.

13.1. Jury

Pour chaque épreuve, un Jury sera constitué sous la présidence du (ou d'un) Délégué du Championnat.

Un local ou tente pouvant contenir une dizaine de personnes à l'abri du bruit sera prévu à cet effet.

13.2. Membres Votant :

- ✓ le Président du Jury (un membre de la FMaM)
- ✓ au moins deux Commissaires Sportifs (un membre de l'organisateur et un ou plusieurs membres représentant les Teams Participantes)

13.3. Membres non votant :

- le Directeur de Course ;
- le Président de Ligue (s'il se trouve sur le terrain) ;
- le Président de la Commission Off Road ou le DTN (s'il se trouve sur le terrain) ;
- le responsable du contrôle technique et le responsable du chronométrage.

13.4. Organisation :

Le Jury se réunit :

- avant l'épreuve pour demander des aménagements éventuels du circuit, des horaires de l'épreuve, confirmer la liste des coureurs, etc...
- après les essais chronométrés pour homologuer les résultats.
- à l'issue de la dernière manche pour homologuer les résultats.

Un secrétaire de séance est présent à ces réunions.

Article 14. Circuits

Les circuits sur lesquels seront organisées les épreuves du championnat, seront visités par un expert sécurité de la FMaM.

Il serait souhaitable que cette visite puisse se faire dans le cadre d'une épreuve l'année précédente, ou sinon, au moins un mois avant la date de l'épreuve, et les instructions données par cet expert devront être strictement respectées.

14.1. Circuit pour les Sports Moto Cross

En dehors de toutes les modifications ou aménagements d'ordre général ou particulier qui pourront être demandés par l'expert, les circuits devront répondre aux conditions suivantes :

Longueur minimum : 1 500 mètres. La moyenne autorisée lors d'une manche doit avoisiner les 55 km/heure.

Largeur minimum : 5 mètres utilisables.

Pour les épreuves de Championnat de Madagascar, une grille d'au moins 30 places à éléments individuels tombant vers les pilotes est obligatoire. Les abords de cette dernière devront être bien clôturés.

Sur tous les circuits, la largeur de la ligne de départ doit être calculée, au minimum comme suit :

- 1 mètre par coureur avec une marge supplémentaire de 2 mètres.

Les départs seront donnés, si nécessaire, sur deux lignes.

En outre, la longueur de la ligne de départ doit être comprise entre 80 et 125 mètres, sans rétrécissement brusque, sans descente ou obstacle important tel que tremplin, et le premier obstacle après le départ ne doit pas occasionner de bouchon ni présenter de danger (pas de grande montée ou de descente à forte pente, pas de saut ni de fossé).

Sont considérés comme doubles et triples, les sauts tels que la deuxième et/ou troisième bosse(s) etc... est ou sont dans la zone de réception du premier saut.

Les sauts multiples sur une piste plane (doubles, triples, etc...) et les whoops sont interdits. Les sauts multiples en montée ou en descente sont autorisés.

Dans le cas où la deuxième ou troisième bosse est ou sont dans la zone de réception du premier saut, la distance entre les bosses doit être de 30m au minimum (distance prise entre le sommet d'une bosse et le sommet de la bosse suivante), cette disposition ne s'appliquant que sur une piste plane.

Les pistes doivent être nettement délimitées sur toute la longueur du circuit :

- Le long de tous les espaces spectateurs qui sont en bord de piste, il devra y avoir une délimitation de la piste.

Cette délimitation devra faire au minimum 60 cm de haut.

- Tous les espaces pouvant contenir des spectateurs doivent être séparés de la délimitation de la piste par une zone neutre d'au moins 1 mètre et par des barrières dites « barrière-public ». Ces barrières devront dans tous les cas, avoir une hauteur minimale d'environ 1 mètre et disposer d'une construction suffisamment solide pour retenir les spectateurs.

Les pistes contiguës doivent être séparées par une palissade efficace et une zone neutre de chaque côté de la palissade.

Les piquets de fer, pneus TP, PL et pneus agricoles sont strictement interdits.

Si le club utilise des barrières de type "Vauban" pour protéger les spectateurs, les pieds de celles-ci devront être protégés par des ballots de paille pressée et une zone neutre de 1m devra les séparer de la piste.

Tout club organisateur d'une épreuve de Championnat de Madagascar devra prendre ses dispositions pour que le circuit utilisé puisse être emprunté par n'importe quel temps, à savoir :

- ✓ Il devra prévoir dans le cas de piste glissante, la possibilité de déviation des parties de terrain rendues difficiles, la longueur du circuit ne devenant pas inférieure à 1300 mètres.
- ✓ S'il s'agit d'un terrain poussiéreux, un système d'arrosage devra obligatoirement être prévu en tous points du circuit qui pourraient souffrir de la poussière, même lorsqu'il s'agit de montées ou de descentes.
- ✓ En cas de sécheresse, l'arrosage sera commencé dès le jeudi et repris le samedi soir afin d'éviter autant que possible d'arroser le dimanche après-midi.
- ✓ On évitera d'arroser les zones de freinage et d'accélération.
- ✓ Avant de procéder à un quelconque arrosage le jour de l'épreuve, les organisateurs devront suivre les avis du Jury.
- ✓ Prévoir un stock de bottes de paille ou de tout autre matériau absorbant les chocs.
- ✓ En cas de force majeure ou pour un motif valable, le parcours pourra être modifié par les commissaires sportifs avant le départ de l'épreuve à la stricte condition que tous les concurrents en soient avertis au moins 15 minutes avant le départ de la course. Dans ce cas, prévoir un tour de reconnaissance.

Une zone d'essai (itinéraire non fermé, allant d'un point de départ à un point d'arrivée distinct) est obligatoire.

14.2. Circuit pour les Sports Moto Enduro

14.3. Circuit pour les Sports Moto Trial

14.4. Circuit pour les Sports Moto Raid

14.5. Circuit pour les Sports Moto Tout-terrain autre

Article 15. Chronométrage

Pour toutes les épreuves du Championnat, la présence de chronométreurs désignés par la FMaM est exigée.

Pour les épreuves hors Championnat, la présence de chronométreurs agréés par la FMaM est exigée.

Les clubs devront mettre obligatoirement à leur disposition un aide qualifié.

15.1. Local de comptage :

- ✓ fermé, propre avec aération
- ✓ à l'abri des intempéries
- ✓ vitres propres (pas de plastique)
- ✓ accessible aux voitures
- ✓ prévoir la climatisation (si la température est supérieure à 35°, le matériel et les ordinateurs ne pourront plus être en état de fonctionner normalement)
- ✓ pas de haut-parleur à proximité

15.2. Dimension du local :

- ✓ local d'au moins 12 à 15m²
- ✓ 4 mètres de tables solides, largeur 0,60 à 0,70cm
- ✓ chaises, en nombre suffisant
- ✓ Alimentation électrique du local :
- ✓ obligatoire et indépendante de toute autre installation (sono)
- ✓ prises de courant (minimum 3)
- ✓ 220V réguliers
- ✓ groupe électrogène récent de 3kwa

Si la tour de contrôle se situe au centre du circuit, l'organisateur devra assurer la manutention et l'aide pour l'installation du matériel, à l'arrivée et au départ des chronométreurs.

Si une épreuve se déroule sur deux jours, le local de chronométrage sera fermé et la sécurité devra être prévue pour que le matériel puisse y rester la nuit.

15.3. Timing

ATTENTION : en cas d'arrêt de la course, 5 minutes sont obligatoires entre le dernier concurrent arrivé et le nouveau départ.

Le Directeur de Course devra demander aux chronométreurs s'ils sont prêts à chaque nouveau départ.

Article 16. Contrôle technique

Un Commissaire Technique, chargé du marquage et de la vérification des machines, sera obligatoirement désigné par la Commission Nationale Off Road dans toutes les épreuves de Championnat.

16.1. obligations de la ligue et du club :

Le club organisateur devra informer le ou les Commissaire(s) Technique(s) désigné(s) pour l'épreuve des horaires prévus pour les contrôles techniques.

La ligue du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner un Commissaire Technique et le club 2 aides licenciés pour aider le Commissaire Technique dans sa tâche.

Il devra prévoir un espace clôturé, suffisamment vaste, disposant d'une entrée aménagée en couloir permettant le passage des machines une à une pour éviter toute bousculade. Il y aura un abri couvert pour permettre les vérifications (ou éventuellement le démontage des motos) par intempéries.

Il faudra également prévoir un espace dit "d'intervention" destiné aux mécaniciens pour effectuer les réparations éventuelles.

16.2. Horaires :

Se reporter aux règles particulières de chaque compétition.

16.3. Plaques numérotées :

Les plaques numérotées devront être aux couleurs indiquées ci-après :

- Élite 01 : Fond Blanc -- Chiffres noirs
- Élite 02 : Fond Blanc -- Chiffres Bleus
- Vétéran 1 : Fond Noir -- Chiffres Blancs
- Vétéran 2 : Fond Noir -- Chiffres Jaunes
- Junior : Fond Bleu -- Chiffres Blancs
- Féminin : Fond Violet -- Chiffres blancs
- 85 cc : Fond Bleu -- Chiffres jaunes
- Mini vert : Fond Bleu -- Chiffres jaunes

16.3.1. Plaque numéro frontale :

Sur la plaque frontale avant du motocycle doit toujours figurer :

- a. La couleur du fond conformément au Règlement Général des Championnats de Madagascar de Moto Tout Terrain.
- b. Le numéro du coureur conformément au Règlement Général des Championnats de Madagascar de Moto Tout Terrain.
- c. La zone de marquage sur la plaque frontale avant doit avoir une hauteur minimale de 210 mm et couvrir la largeur complète de la plaque, avec une

zone suffisante pour mettre 3 chiffres (ex. 888) comme spécifié dans le Règlement Général des Championnats Madagascar de Moto Tout Terrain.

- d. Le logo de la Fédération Malagasy de Motocyclisme comme indiqué sur le schéma (minimum 50 mm x50 mm) et il doit y avoir un espace libre de 10 mm entre le logo et le numéro et le texte libre.
- e. Un texte libre est autorisé sur la plaque numéro frontale dans un espace de 50 mm de la partie haute de la plaquenuméro (Voir schéma).

Les chiffres doivent être clairement lisibles.

Les numéros réfléchissants sont interdits. Les dimensions minimales suivantes doivent être respectées sur la plaque numéro frontale :

- Hauteur du numéro 140 mm minimum (100 mm pour les 65cc)
- Largeur de chaque chiffre 70 mm
- Largeur des traits 25 mm
- Espace entre deux chiffres 15 mm

Dimension logo FMaM : Largeur : 50mm ; Hauteur : 20mm

16.3.2. Plaque numéro latérale :

Sur les plaques numéros latérales du motocycle doit toujours figurer :

- a. La couleur du fond conformément au Règlement Général des Championnats de Madagascar de Moto Tout Terrain
- b. Le numéro du coureur conformément au Règlement Général des Championnats de Madagascar de Moto Tout Terrain.

Les chiffres doivent être clairement lisibles. Les numéros réfléchissants sont interdits. Les dimensions minimales suivantes doivent être respectées sur les plaques numéros latérales :

- a. Hauteur du numéro 100 mm
- b. Largeur de chaque chiffre 70 mm
- c. Largeur des traits 25 mm
- d. Espace entre deux chiffres 15 mm

16.4. Tuyau d'échappement :

Pour toutes les catégories l'extrémité du silencieux ne doit pas dépasser le corps du silencieux de plus de 5mm. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon minimum de 2mm.

16.5. Carburant :

Les coureurs apporteront leur propre carburant.

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM.

16.6. Casque et équipements :

Seule la norme ECE 22-05 sera reconnue.

Le casque ne doit pas présenter de chocs et il est recommandé de le remplacer si la date de fabrication a plus de 5 ans.

Les Commissaires techniques peuvent, le cas échéant, juger que le casque ne présente plus les caractéristiques requises et refuser celui-ci.

Les casques ayant un appendice aérodynamique (aileron) sont interdits, sauf ceux qui sont homologués d'origine avec cet accessoire.

Les cheveux longs doivent obligatoirement être attachés dans le casque.

NORMES NATIONALES :

ECE 22-05

Le numéro d'homologation doit toujours commencer par 05.

Sous le numéro d'homologation, figure le numéro de série du casque cousu sur la jugulaire ou la garniture intérieure du casque.

Etiquette ECE 22-05

Entourée d'un cercle, la lettre E suivie d'un chiffre indique l'origine du pays d'homologation (Voir tableau ci-dessous).

E1 – Allemagne E11 - UK E22 - Russie E34 - Bulgarie

E2 – France E12 – Autriche E23 – Grèce E37 - Turquie

E3 – Italie E13 – Luxembourg E24 - Irlande E40 - Macédoine

E4 - Pays-Bas E14 – Suisse E25 - Croatie E43 - Japon

E5 – Suède E16 – Norvège E26 - Slovénie E45 - Australie

E6 – Belgique E17 – Finlande E27 - Rep. Slovaque E46 - Ukraine

E7 - Hongrie E18 – Danemark E28 - Biélorussie E47 - Afrique du Sud

E8 - Rep. Tchèque E19 – Roumanie E29 - Estonie E48 - Nouvelle Zélande

E9 – Espagne E20 – Pologne E31 - Bosnie- Herzégovine

E10 – Yougoslavie E21 - Portugal E32 - Lettonie

En dessous figure le numéro d'homologation, nombre dont les deux premiers chiffres indiquent le règlement utilisé (05 pour 22-05).

Apparue avec le règlement 22-05, une lettre indique ensuite le niveau de protection offert par la mentonnière.

Le J (comme ci-contre) concerne les jets ou demi-jets, dépourvus de protection maxillaire.

Le P assure d'un seuil minimal de protection de la mâchoire.

A l'opposé, NP (protection maxillaire non intégrale) précise que la mentonnière n'a pas répondu au test spécifié.

Quant à la dernière série de chiffres, elle désigne le numéro de série de production.

EQUIPEMENT OBLIGATOIRE :

Lors des entraînements et des courses les pilotes devront porter une protection dorsale et pectorale homologué

qui devra correspondre aux prescriptions du collège technique en la matière.

16.7. Contrôle des machines et identification :

Chaque Délégué aura en sa possession le matériel nécessaire au plombage qu'il mettra à la disposition du Commissaire Technique nommé.

Les concurrents ne pourront participer aux essais libres ou officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les concurrents devront se présenter avec leur(s) moto(s) propre(s) en état de marche, conforme(s) aux règlements, les numéros de course posés, les plombages antérieurs intacts. Ils devront obligatoirement être en possession de leur livret technique. Ils devront être en possession d'une preuve de propriété (carte grise ou facture), le cas échéant de l'autorisation du propriétaire.

Ils devront également présenter leur équipement de course (casque - bottes - vêtements)

Protection dorsale et pectorale : Norme CE et label FMaM obligatoire.

Pour les protections ne bénéficiant pas du label FMaM :

- Pectorale : La norme EN 14021 est fortement recommandée ;
- Dorsale : La norme EN 1621-1 ou 1621-2 est obligatoire ;
- Gilet intégral (pectorale et dorsale intégrées) : La norme EN 1621-1 ou 1621-2 est obligatoire et la norme EN14021 est fortement recommandée.

Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon, recouvrant largement les brides du guidon.

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc.

Les machines doivent être munies d'un coupe circuit monté à gauche ou à droite du guidon, accessible sans lâcher le guidon, pouvant arrêter le moteur.

Un garde chaîne doit être installé afin de protéger le pignon de transmission à la sortie de la boîte de vitesse.

16.7.1. Identification des machines :

Lorsque les motos auront satisfait aux vérifications dites de sécurité, il sera procédé au plombage du cadre et aux marquages suivants :

- Une touche de peinture sur la douille de direction avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur.
- Marquage des cylindres (marque distinctive pour la 2ème machine).
- Ces marquages devront être réalisés du même côté, à l'aide d'un pinceau (bombe proscrite).
- Les numéros des cadres seront relevés.

En cas d'une deuxième machine, une touche de peinture, avec un signe distinctif sur la douille de direction de cette deuxième machine.

Entre deux manches, il est autorisé de changer tous les sous-ensembles de la moto à l'exception du cadre.

Le commissaire technique devra vérifier les plombs des machines à chaque entrée dans le parc d'attente avant le départ des essais libres, des essais chronométrés et avant le départ de chaque manche.

Le pilote est responsable du plomb apposé sur sa machine. En cas de perte au cours des essais ou des manches, il devra le signaler au commissaire technique qui remplacera le plomb perdu.

16.7.2. Poids minimum des machines de motocross :

Classe 1 : 65 kg

Classe 2 : 88 kg en 2 temps et 95 kg en 4 temps

Classe 3 : 98 kg en 2 et 4 temps

Classe 4 : 102 kg en 2 et 4 temps

Ces poids s'entendent avec le réservoir vide.

16.7.3. Concurrent ne possédant qu'une machine :

1. S'il a des ennuis de moteur ou de cylindre, il devra, après changement de ceux-ci, présenter obligatoirement la machine au commissaire technique, ainsi que les parties changées du moteur abandonné (soit cylindre, soit le moteur culasse démontée).

Ces pièces seront conservées par le commissaire technique jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

2. Un pilote n'ayant qu'une machine rendue inutilisable pourra se faire prêter une machine de la même classe que celle qu'il ne peut plus utiliser, et pourra l'utiliser comme si c'était sa deuxième machine après l'avoir fait contrôler et plomber par le commissaire technique avant la fermeture du parc d'attente avant le départ des essais chronométrés et ou des manches.

16.7.4. Concurrent possédant deux machines :

Si le concurrent dispose de deux machines, il sera nécessaire de les contrôler et plomber toutes les deux. La première machine contrôlée sera identifiée par un plomb de couleur différente à celui prévu pour la seconde machine.

Les cylindres seront marqués d'une touche de peinture avec un signe distinctif pour la seconde machine.

Il pourra prêter l'une ou l'autre de ses machines à un pilote de son choix qui devra la présenter au Commissaire Technique.

Le pilote possédant deux machines qui ont été contrôlées et plombées peut permuter à son choix, moteur ou cylindre de l'une ou de l'autre.

Ce pilote pourra utiliser ces deux machines pendant les essais chronométrés et aura la possibilité d'utiliser l'une ou l'autre pour les courses à conditions qu'elles soient de la même classe. Le choix devra se faire avant la fermeture du parc d'attente.

16.7.5. Concurrent ayant ses deux machines rendues inutilisables :

En dernier recours, un concurrent ayant ses deux machines rendues inutilisables pourra se faire prêter une machine de la même classe. Les deux machines rendues inutilisables devront être présentées au commissaire technique pour vérification et déplombage.

16.7.6. Contrôle des machines :

Le Commissaire Technique en chef a le droit de regarder/contrôler toute pièce du motorcycle en tout temps pendant la manifestation.

Démontage : Pour tout démontage effectué à la demande du directeur de course ou du délégué qui s'avère conforme, la FMaM participera aux frais occasionnés à hauteur de Ar. 120.000 pour un 2 temps et Ar. 240.000 pour un 4 temps.

Pour tout ce qui n'est précisé dans ce présent règlement le Commissaire Technique devra se référer au dernier règlement FIM.

16.8. Mise en parc fermé à l'issue de la dernière manche :

A l'issue de la manifestation, le Commissaire Technique fera mettre au parc fermé les cinq premières motos classées de chaque manche, et cela pendant le temps nécessaire à la recevabilité d'une réclamation (30 minutes après l'affichage des résultats). Certaines motos, classées dans les cinq premières d'une manche précédente peuvent ne pas participer à la dernière à la suite de panne ou de blessure du pilote. Dans ce cas, il est obligatoire que cette (ou ces) moto(s) soi(en)t déposée(s) au parc fermé comme les autres.

Le Commissaire Technique est responsable de la surveillance du parc fermé.

Les concurrents doivent retirer leur machine dans les 30mn après l'ouverture du parc fermé, sauf pour les machines choisies pour le démontage. Passé ce délai, les surveillants du parc fermé ne seront plus responsables des machines qui resteront.

Article 17. Installations

17.1. Parc coureurs :

Il sera plat et suffisamment grand pour recevoir une centaine de pilotes.

Prévoir des sanitaires (au minimum deux)

Prévoir un panneau d'affichage dans le parc-coureurs.

Aire de nettoyage souhaitable.

Il est rappelé que les machines doivent être poussées dans le parc-coureurs. Toutefois, en fonction de la configuration du circuit, le délégué pourra aménager cette règle.

17.2. Parc d'attente :

Le club devra prévoir 1 commissaire sportif et 1 commissaire technique responsable du parc d'attente assisté d'une personne.

Le parc d'attente sera prévu à proximité de la ligne de départ, de façon à ce que les pilotes puissent y accéder sans avoir à emprunter la piste. Une pendule avec les secondes en état de marche sera placée bien en évidence à l'entrée du parc (heure fournie par le service de chronométrage).

Il devra être clos afin d'interdire son accès aux personnes étrangères à l'organisation.

Il devra être aménagé de manière à ce que les pilotes puissent y poser leur machine (boxes séparés avec des barrières en bois ou métalliques). Les machines devront obligatoirement stationner dans les boxes.

L'organisateur devra prévoir des plaques numérotées qui y seront posées avant le début de la manifestation.

Un mécanicien par pilote y sera admis.

Article 18. Déroulement de la manifestation

18.1. Sécurité :

Le service médical doit être opérationnel dès le début des essais de la manifestation.

Sur le circuit seront présents :

- un médecin,
- des secouristes en nombre suffisant,
- 02 ambulances.

La sécurité et la signalisation sur le circuit doit être assurée par des Commissaires.

18.2. Sonorisation :

La sono doit pouvoir fonctionner au plus tard 30mn avant le départ des premiers essais le jour de la manifestation.

18.3. Horaires :

Les horaires sont fixés dans les règles particulières de chaque événement.

Un intervalle de 1 heure 30 devra être respecté entre la dernière séance d'essais et le départ de la 1ère manche et un intervalle de 45mn minimum devra être respecté entre chaque manche (hors supercross).

Organiser les horaires pour que la dernière manche des Championnats soit terminée à 16h30.

18.4. Essais :

Dans toutes les épreuves comptant pour les Championnats, les organisateurs devront prévoir :

EPREUVE SUR UN JOUR :

Le matin de l'épreuve :

En fonction du nombre de pilotes engagés, il sera organisé une ou deux séances d'essais libres. Dans le cas d'une séance, elle sera d'une durée maximum de 30mn dont les 10 premières ne seront pas affichées sur les écrans. Dans le cas de deux séances, elles seront d'une durée maximum de 20mn chacune et séparées par un intervalle de 45mn minimum, la première séance ne sera pas affichée sur les écrans.

Ne pourront participer aux essais libres que les pilotes qui auront passé au Contrôle Technique leur équipement et leur (s) machine (s).

Les départs collectifs sont interdits.

Pour tous les Championnats, une séance d'essais chronométrés qualificatifs sera prévue.

A l'issue de la séance d'essais chronométrés, les clubs organisateurs pourront organiser une manche pour les non qualifiés ou si le nombre de pilotes ne le permet pas, ils pourront les intégrer dans une des courses annexes, sans droit d'engagement supplémentaire.

EPREUVES SUR PLUSIEURS JOURS :

a) la veille de l'épreuve :

En fonction du nombre de pilotes engagés, il sera organisé une ou deux séances d'essais libres. Dans le cas d'une séance, elle sera d'une durée maximum de 30mn. Dans le cas de deux séances, elles seront d'une durée maximum de 20mn chacune et séparées par un intervalle de 45mn minimum. Ne pourront participer aux essais libres que les pilotes qui auront passé au Contrôle Technique leur équipement et leur (s) machine (s).

Les départs collectifs sont interdits.

Pour tous les Championnats, une séance d'essais chronométrés qualificatifs sera prévue.

A l'issue de la séance d'essais chronométrés, les clubs organisateurs pourront organiser une manche pour les non qualifiés ou si le nombre de pilotes ne le permet pas, ils pourront les intégrer dans une des courses annexes, sans droit d'engagement supplémentaire.

b) le matin de l'épreuve :

Une séance d'essais libres, commençant par des tests de départ d'une durée précisée dans les règles particulières des Championnats. Pendant les essais libres, un pilote pourra rentrer dans le parc coureurs sans être pénalisé, à condition toutefois qu'il quitte le circuit en passant par le parc d'attente, et qu'il reprenne la piste en passant également par le parc d'attente.

Dans le cas où il y a deux groupes, le pilote qui a fait le meilleur temps, quel que soit son groupe, se place le 1er sur la grille, suivi par le pilote qui a fait le meilleur temps de l'autre groupe, puis le 2ème temps du groupe du pilote ayant la pôle position, puis le 2ème meilleur temps de l'autre groupe, etc...

18.5. Départ

18.5.1. Cross

Les départs seront départagés comme suit :

- ✓ Catégorie 01 / Junior / Junior+ / vétéran 01 (roues AV x21, AR x19 ou x18)
- ✓ Catégorie 02 / Vétéran2 / Féminin (roues AV x21, AR x19 ou x18)
- ✓ 85 (roues AV x19 ou x17, roues AR x16 ou x14)
- ✓ Mini-vert 65 (roues AV x14, AR x12)

18.5.2. Enduro

18.5.3. Trial

18.5.4. Raid

18.5.5. Procédure de mise en place dans le parc d'attente :

Les machines seront placées dans le box qui leur a été réservé en fonction des temps chronométrés réalisés.

Le parc d'attente sera définitivement fermé lorsque la procédure de départ sera lancée. Les pilotes qui arriveront après la fermeture ne seront pas autorisés à prendre le départ sur décision du Directeur de Course.

18.5.6. Procédure de mise en grille et de départ :

Le responsable du parc d'attente fera mettre les moteurs en marche.

Il fera sortir les pilotes du parc d'attente dans l'ordre de leurs temps chronométrés.

Lorsque la première moto quittera le parc d'attente, le processus de départ ne pourra plus être arrêté.

18.5.7. Grille de départ :

La grille à éléments individuels tombant du côté des pilotes et un dispositif anti-recule devant être placé à 3 mètres en arrière de la grille sont obligatoires pour tous les championnats de Madagascar. Pour les départs sur 2 lignes, prévoir deux dispositifs anti-recule.

Le placement des coureurs sur la ligne de départ, lors de chacune des manches, sera déterminé en fonction du temps du meilleur tour réalisé au cours des essais chronométrés (le meilleur temps est appelé en premier et ainsi de suite).

Pour les grilles qui se feront sur 2 lignes, les pilotes se mettront en 2ème ligne lorsque la première sera complètement occupée.

18.5.8. Procédure de départ :

Le départ sera donné obligatoirement à la grille par le Directeur de Course ou son assistant. Le mécanisme de déclenchement de la grille devra être masqué à la vue de tous.

Avant et au moment du départ, il est interdit à quiconque d'accéder à l'espace situé en avant de la grille.

Avant et au moment du départ, seuls les pilotes pourront accéder derrière la

grille et modifier leur place de départ sans utiliser d'outil.

En cas de non-respect de ces prescriptions, une amende de : Ar.250.000 sera infligée au pilote.

Le responsable du parc d'attente devra faire respecter cette clause.

La roue avant de la moto ne devra pas être à plus de 50cm de la grille à partir du moment où le panneau « 15 secondes » sera présenté.

Dès que toutes les motos seront sur la ligne de départ, le starter présentera immédiatement un panneau indiquant "15 secondes" pendant 15 secondes.

A la fin des 15 secondes, il présentera un panneau indiquant "5 secondes" et la grille de départ sera abaissée entre 5 et 10 secondes après que le panneau "5 secondes" ait été montré.

Le Directeur de Course signalera aux Commissaires Sportifs, aux fins de sanctions, tout coureur qui partirait avant le signal ; les sanctions prises pourront être d'ordre sportif (déclassement, pénalisation en tours ou temps) et d'ordre pécuniaire (amende).

18.5.9. Faux départ :

Tout faux départ sera indiqué en brandissant un drapeau rouge. Les coureurs ayant pris le départ seront pénalisés d'un tour ou 30s (si parcours chronométré).

18.5.10. Annulation d'une épreuve :

En cas d'annulation par le jury de l'épreuve, les pilotes ne toucheront aucune prime si l'annulation intervient avant la 1ère manche sauf si l'annulation est imputable à l'organisateur.

18.6. Épreuves :

18.6.1. Sport Moto Cross :

Le temps pour chacune des épreuves ou manches des différents Championnats est fixé dans les règles particulières prévues pour chacun d'eux.

Catégorie 01 / Catégorie 02 / Vétéran / Junior / Féminin :

2 manches de 20Mn +1 tour

Mini-vert 65 :

2 manches de 10Mn +1 tour

85 :

2 manches de 15Mn +1 tour

AGES, CYLINDREES ET DUREES DE CONDUITE DES PARTICIPANTS

SOLOS			
AGE	CYLINDREE	DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR	TEMPS DE ROULAGE NOMBRE DE PILOTES MINIMUM PAR EQUIPAGE
A partir de 7 ans	65 cc maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. Durée de l'épreuve : 45 mn maximum par pilote 15 mn de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé.	Si temps de roulage inférieur à 15 mn : 1 pilote Si supérieur à 15 mn : 2 pilotes
A partir de 9 ans	90 cc maximum		
A partir de 12 ans	90 cc maximum	Durée de l'épreuve : 60 mn maximum par pilote. 20 mn de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé.	Si temps de roulage inférieur à 20 mn : 1 pilote Si supérieur à 20 mn : 2 pilotes
A partir de 13 ans	125 cc maximum	Durée de l'épreuve : 90 mn maximum par pilote. 1h de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé.	Si temps de roulage inférieur à 1h : 1 pilote Si supérieur à 1h : 2 pilotes
A partir de 15 ans	Libre	Durée de l'épreuve : 4h de pilotage consécutif maximum un temps de repos égal à la moitié du temps de pilotage doit être observé.	Si temps de roulage inférieur à 4h : 1 pilote Si supérieur à 4h : 2 pilotes Si supérieur à 8h : 3 pilotes

L'arrêt de chaque manche sera prononcé lorsque le concurrent de tête franchira pour la première fois la ligne d'arrivée après l'expiration du temps imparti pour la manche.

Si une course est arrêtée à n'importe quel moment pendant la première moitié du temps imparti, elle sera recommencée. Les coureurs se rendront directement au parc des coureurs, et le nouveau départ sera donné 30mn après l'arrêt de la course. Le changement de moto est autorisé. Le choix devra être fait 10mn avant le nouveau départ.

Si une course est arrêtée après que la moitié du temps imparti se soit écoulée, la course sera considérée comme terminée. L'ordre final sera déterminé par le classement des coureurs lors du tour précédant l'arrêt de la manche.

A l'exception d'un faux départ, une course ne peut être recommencée qu'une seule fois. S'il est nécessaire d'arrêter une course une deuxième fois, et si la moitié du temps imparti ne s'est pas écoulé, la course sera considérée comme nulle et non avenue.

18.6.2. Sport Moto Enduro :

18.6.3. Sport Moto Trial :

18.6.4. Sport Moto Raid :

18.7. Classement :

Dans chaque épreuve de Championnat, chacune des manches est considérée comme une course en soi, et les coureurs sont classés suivant leur ordre d'arrivée.

Pour chacune des manches de Championnat, le barème des "points-Championnats" sera le suivant (sous réserve de dispositions propres prévues dans les règles particulières) :

	Cross	Enduro	Trial	Raid	Autres
1er	25 pts				
2ème	20 pts				
3ème	16 pts				
4ème	14 pts				
5ème	12 pts				
6ème	10 pts				
7ème	08 pts				
8ème	06 pts				
9ème	04 pts				
10ème	02 pts				
11ème	01 pt				
12ème	01 pt				
13ème	01 pt				
14ème	01 pt				
15ème	01 pt				

Tous les pilotes classés à partir du 10ème marqueront 1 point.

Ne sera pas classé le coureur qui n'aura pas franchi le drapeau à damiers **et qui n'aurait pas fait au moins 50% des tours du 1er coureur.**

En cas d'ex æquo au classement général d'une course, on tiendra compte du classement de l'arrivée de la dernière manche.

En cas d'ex æquo au classement du Championnat, on prendra pour chacun le nombre de places de premier, deuxième, troisième, etc... jusqu'à obtenir une différence entre les pilotes.

En dernier ressort le dernier meilleur résultat sera déterminant.

Tout pilote participant à un championnat, coupe ou course FIM ou FIM Afrique en concurrence de dates avec un Championnat de Madagascar, se verra réattribuer des points en championnat de Madagascar si ce dernier est titulaire d'une licence FIM.

Ce calcul se fera au prorata de la totalité des manches. Ces points seront rajoutés quelques jours avant la finale du Championnat de Madagascar auquel il est régulièrement engagés, s'il n'y a pas concurrence de dates pour la finale,

sinon ce rajout se fera dès que les résultats seront officiels.

Afin de prétendre à ces points, le pilote devra avoir marqué au minimum un point sur l'épreuve tombant en concurrence de date.

Il y a concurrence de dates lorsqu'il y a incapacité matérielle et physique d'être sur les deux épreuves en même temps.

18.8. prix d'arrivée :

Pour chaque épreuve de Championnat et Trophée, les prix d'arrivée devront être attribués conformément au barème établi par la Commission pour l'année 2019 et indiqué dans les règles particulières de chacun d'eux.

Une remise des coupes devra avoir lieu à l'issue de l'arrivée de la dernière manche pour le classement général de la journée.

La présence des pilotes est obligatoire et la non observation de cette règle entraînera une retenue des prix du pilote concerné par le club organisateur.

Lorsqu'un pilote s'arrêtera au cours d'une manche ou ne prendra pas le départ d'une manche en invoquant des raisons de santé ou un incident mécanique, le délégué pourra faire examiner le pilote par le médecin de service ou contrôler la machine par le Commissaire Technique.

Article 19. Disqualification :

Toute aide extérieure sur le parcours est interdite, sauf si elle est apportée par un Commissaire placé par les organisateurs dans le but d'assurer la sécurité. Pendant les courses, un pilote ne peut s'arrêter que dans la zone de réparation.

Durant les courses, l'intervention d'un mécanicien ne pourra s'exercer que dans les limites de la zone de réparation.

L'intervention d'un manager en dehors de la zone de panneautage, pour quelque raison que ce soit, est interdite.

La communication radio ou l'utilisation de télémétrie : du pilote avec son manager, son mécanicien ou toute autre personne est strictement interdite sur toutes les épreuves.

Le non-respect de l'une de ces 4 règles entraînera la disqualification du pilote pour la manche.

D'autre part, tout pilote qui aura volontairement "coupé" le parcours et gagné ainsi une ou plusieurs places sera exclu de la manche dans laquelle il aura commis cette infraction.

Si le fait se produit pendant les essais chronométrés, le pilote incriminé sera classé le dernier de ces essais.

19.1. Dépassement :

Compte tenu de l'évolution des techniques de pilotage, le block-pass est autorisé dans les conditions suivantes :

- Le pilote qui effectue un block-pass ne doit en aucune façon, heurter avec tout ou partie du corps ou de sa machine, le pilote ou la moto qui subit la manœuvre.
- Pendant cette manœuvre, le pilote qui subit le block-pass ne peut modifier sa trajectoire.
- La modification de la trajectoire du pilote qui est doublé ne peut être effectuée que lorsque la machine du pilote qui double est passée.

19.2. Collision par l'arrière, acte antisportif

Tout pilote doit rester maître de sa machine et de ses actes à tout moment d'une compétition.

Toute collision par l'arrière volontaire sera considérée comme une faute.

Tout acte antisportif : coup de pied, coup de coude ou coup de poing sera sanctionné.

Le non-respect de ces dispositions sera considéré comme une faute par la direction de course et un rapport sera envoyé à la commission disciplinaire pour pilotage dangereux.

☒

1ere infraction : -15pts dans la course

1ere Récidive : suspension de licence 1 mois

2eme Récidive : suspension de licence pour l'année

19.3. Réclamation :

Les réclamations seront formulées par écrit et présentées au Directeur de Course selon les clauses du Code Sportif National et accompagnées d'un droit de réclamation de Ar. 100.000.

Lorsqu'elles supposeront un démontage du moteur, il sera exigé une caution de Ar. 240.000 pour un moteur à deux temps et de Ar. 480.000 pour un moteur à quatre temps.

Cette caution sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage, si la conformité est reconnue.

19.4. Récompenses

Les classements des Championnats de Madagascar seront publiés en fin de saison.

La présence des Champions de Madagascar est obligatoire à la cérémonie de Remise des Prix.

Article 20. Sélection pour les championnats FIM et FIM Afrique et les courses par équipe

Les pilotes sélectionnés pour un Championnat FIM ou FIM Afrique ou pour une course par équipe auront l'obligation d'y participer. La Commission choisira les coureurs en tenant compte de leur classement dans les différents Championnats, de leur forme du moment et des circuits où sont organisées les épreuves.

Ils devront obligatoirement prévenir les organisateurs auprès desquels ils se seraient préalablement engagés.

Un pilote ainsi choisi qui refuserait de participer à la compétition pour laquelle il a été désigné sans motif dûment justifié ne sera pas autorisé à participer le même jour à une autre épreuve motocycliste qu'elle soit organisée à Madagascar ou à l'étranger.

Article 21. Application du règlement

Il est rappelé que, conformément au règlement général des manifestations sportives de la FMaM, le Jury de l'épreuve a toujours le droit de prendre les décisions d'urgence en cas de force majeure ou de sécurité.

Tous les points non prévus au présent règlement seront étudiés par la Commission de Motocross de la FMaM.

Toute contestation ou litige s'y rapportant sera soumis au Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Les clubs et les coureurs qui ne respecteraient pas le présent règlement pourront être pénalisés.

Article 22. signification des drapeaux

Drapeau National : Signal du départ d'une course.

Drapeau Vert : Piste libre.

Drapeau Rouge : Signal d'interruption d'une course ou d'une séance d'essai.

Drapeau Jaune Immobilé : Danger, ralentir et défense de dépasser. Pour ne pas risquer de lui faire perdre sa signification, l'usage du drapeau jaune immobilé ne devra pas excéder le temps nécessaire au dégagement de la route ou de la piste.

Drapeau jaune agité : Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser et de sauter. Le drapeau jaune agité est utilisé lorsque l'accident vient de se produire et s'il présente un certain caractère de gravité ou d'encombrement important de la piste.

Drapeau Bleu Immobile : un concurrent de la tête de course rattrape un concurrent attardé et le suit de près.

Drapeau Bleu agité : un concurrent de la tête de course cherche à doubler un concurrent attardé. Ce dernier doit garder sa trajectoire et le laisser passer.

Drapeau jaune avec bandes verticales rouges (fixe) : Utilisé dans les courses mixtes. Attention ! piste glissante, changement d'adhérence.

Drapeau Blanc : informe les concurrents que des moyens de secours humain ou matériels sont sur la piste. Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser.

Ce drapeau est utilisé pour appeler les secours.

Drapeau blanc avec une croix rouge (fixe) : Présence d'un blessé ou de personnel d'urgence sur le circuit. Réduire votre vitesse. Les sauts et les whoops doivent être négociés séparément et enroulés jusqu'à la sortie de la zone concernée.

Drapeau noir accompagne d'un numéro (fixe) : Pour le concurrent portant ce numéro, signal d'arrêt à son stand au prochain tour.

Drapeau noir avec un disque orange accompagne d'un numéro (fixe) : Le conducteur portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste.

Drapeau à damiers noirs et blancs (agité) : Signal d'arrêt à la fin de course ou de fin de séance d'essai.

Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 750 x 600mm.

Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux rétro réfléchissants de couleurs identiques remplaceront les drapeaux.

Article 23. Environnement

Les clubs organisant une épreuve de Championnat ou Trophée devront être sensibilisés à tout ce qui touche à l'environnement et devront suivre les obligations et recommandations suivantes :

Obligations :

Les pilotes doivent utiliser un tapis environnemental pour les travaux de mécanique.

Toute infraction sera pénalisée par une amende de Ar. 150.000.

Prévoir et disposer de containers en nombre suffisant dans le paddock pour les huiles et carburant usagés ou autres matières toxiques. Les pneus usés restent à la charge des pilotes.

Être attentif au niveau sonore de la sonorisation et positionner les haut-parleurs en direction du centre du circuit.

Prévoir des parkings en nombre suffisant pour éviter tout stationnement sauvage.

Prévoir et disposer des poubelles en nombre suffisant dans la zone public, le paddock et les parkings voitures.

Informier régulièrement le public des règles à observer relatives à l'environnement par des slogans de sensibilisation et insérer ceux-ci dans le programme de la manifestation.

Recommandations :

- ✓ Prévoir une aire de nettoyage des motos.

- ✓ Signaler de façon suffisante l'emplacement des sanitaires pour le public et les participants.

- ✓ Sauf nécessité technique approuvée par le Directeur de Course, l'usage d'engin et de tout véhicule à moteur thermique ou électrique étranger à l'épreuve, est strictement interdit dans le circuit et aux abords immédiat du circuit.

- ✓ Le pilote et ses accompagnateurs forment une équipe sur le circuit et ses abords. L'équipe est solidairement responsable de leurs actes ... avant, pendant et après la course.

- ✓ A défaut, les grilles pourront être remplacées provisoirement par le drapeau et le comptage sera effectué manuellement par les officiels de course FMaM.