



REGLEMENT STANDARD

SOMMAIRE

TITRE

CONSTITUTION DU COMITE EXECUTIF DES COMMISSIONS SCOOTER

1. OBLIGATIONS ET CONDITIONS GENERALES.
2. REGLEMENTS SPORTIFS
3. REGLEMENTS TECHNIQUES
4. CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE
5. NORMES POUR LES CIRCUITS
6. DISPOSITIFS PROTECTEURS ADDITIONNELS
7. REMARQUES
8. CHARTE DE BONNE CONDUITE NUMERIQUE

TABLE DES MATIERES

1. OBLIGATIONS ET CONDITIONS GENERALES	1
1.1. Application	2
1.2. Langue officielle	2
1.3. Date d'application	2
2. REGLEMENTS SPORTIFS	3
2.1. Introduction	3
2.2. Manifestation	3
2.3. Règlement particulier	4
2.4. Officiels	4
2.4.1. Directeur de l'épreuve	4
2.4.2. Commissaire technique	4
2.4.3. Officiel de sécurité de la fédération	5
2.4.4. Starter	5
2.4.5. Direction de course	5
2.5. Le calendrier	5-6
2.6. Coureurs éligibles	7
2.7. Numéro de départ	7
2.8. Contrôle technique, Médical –Dopage	8
2.9. Essais chronométrés ou classification	8-9
2.10. Position sur la grille	9-10
2.11. Courses	10
2.12. Procédure de départ	10-11
2.13. Comportement pendant les essais et la course	11-12
2.14. Drapeaux et feux	12-15
2.15. Voitures médicales	15
2.16. Fin d'une course et résultat	15
2.17. Interruption d'une course	15
2.18. Nouveau départ d'une course interrompue	15-16
2.19. Points pour le championnat et classement	16-17
2.20. Instruction et communication aux concurrents	17
2.21. Personnel des équipes dans la voie des stands	17-18
3. REGLEMENTS TECHNIQUES	19

3.1. Introduction	19
3.2. Classes	19-20
3.3. Moteurs	20
3.4. Réservoir d'essence	20
3.5. Sécurité et critère de construction	20-21
3.6. Numéro et fond	22
3.7. Carburant, Lubrifiant et Liquide de refroidissement	22
3.8. Vêtements de protection et casques	23
3.9. Procédure pour le contrôle technique	23-24
4. CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE	25
4.1. Principes	25
4.2. Sanctions	25-26
4.3. Les organes disciplinaires et d'arbitrage	26-27
4.4. Réclamations	27-28
5. NORMES POUR LES CIRCUITS	29
5.1. Principes généraux	29
5.2. Largeur du circuit	29
5.3. Ligne droite	29
5.4. Largeur de la voie	29-30
6. DISPOSITIF PROTECTEUR ADDITIONNEL	31
6.1. Généralité	31
6.2. Installation et sous structure de circuit	31
6.2.1. Commencer la grille	31
6.2.2. Début de l'épreuve	31
6.2.3. Zone de contrôle	31
6.2.4. Parc d'attente	31
6.2.5. Assistance	31
6.2.6. Parc de réparation et d'assistance	31-32
6.2.7. Assistance interdit	32
6.2.8. Panneau pour les feuilles de résultat	32
6.2.9. Décision	32

6.2.10. Fin de l'épreuve	32
6.2.11. Entretien du circuit	32
6.2.12. Podium	33
7. REMARQUES	34
7.1. Généralité	34-36
7.2. Adhésion	36
7.3. Des circuits existants	36
7.4. Cahier de charge pour les officiels	37-38

Chapitre 1 CONSTITUTION DU COMITE EXECUTIF DES COMMISSIONS SCOOTER

- **Président : RAVELOJAONA Aina Nino**
- **Vice-président : PSAFAFY Antonio**
- **Responsables techniques : JUIN Louis Aimé, Ramiasoa Tsiory, ANDRIAMALALA Robin**
- **Trésorier : ANDRIA Tojo**
- **Communication : RAKOTONIRAINA Prisca**
- **Conseillers : RAMILJAONINA Eric, RANDRIANASOLO Augustave, RATIANARIVO Mamy Soa**

1 OBLIGATION ET CONDITIONS GENERALES DES CHAMPIONNATS

La Fédération met en place une Commission Technique Scooter composée de 03 représentants par club dont l'un est obligatoirement le président, par l'intermédiaire de la commission, elle pourra insérer des amendements à cette réglementation.

Le Bureau permanent est défini par le règlement intérieur de la commission.

Les amendements doivent être effectués par voie de vote de la Commission à la majorité absolue,

Le Championnat, trophée et open sont régi par le règlement standard de scooter qui comprend les articles applicables suivants :

- RÈGLEMENTS SPORTIFS
- RÈGLEMENTS TECHNIQUES
- CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE
- NORMES POUR LES CIRCUITS

Pour les :

- ❖ Champion de Madagascar des Scooters
- ❖ Vice-Champion de Madagascar des Scooters
- ❖ Vainqueur Trophée Run Scooters
- ❖ Vainqueur Trophée Slalom Scooters

Tous les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, organisateurs ainsi toutes personnes impliquées au Championnat s'engagent à respecter toutes les dispositions.

Toutes ces personnes mentionnées peuvent être sanctionnées conformément à la réglementation.

1.1 Application

1.1.1 Le directeur de course est chargé de l'application du présent règlement et du règlement particulier avant et pendant le déroulement de la course. Il doit informer les Commissaires Sportifs tous les incidents importants qui requièrent l'application du règlement particulier de et ou du présent règlement standard.

1.1.2 Tout ce qui n'est pas autorisé par le présent règlement est interdit

1.2 Langue officielle

Pour le Championnat et trophée de Madagascar des Scooters, la langue officielle doit être le français. Les différents documents, notamment le règlement particulier et tous les additifs, doivent être rédigés en français. En cas de divergences d'interprétation du règlement, seule le texte français fera foi.

1.3 Date d'application

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier de la saison en cours.

2 RÈGLEMENTS SPORTIFS

2.1 Introduction

Une série de courses de scooter sera organisée par les Clubs de Scooter existants affiliés à la FMAM et adhérer à la commission. De ce fait toutes les courses de scooter sont obligatoirement arbitrées par les officiels de la Fédération.

2.2 Manifestations

La manifestation commencera à l'horaire prévu par les Contrôles Technique et Sportif et se terminera après toutes les courses, à l'expiration du délai d'une réclamation dont 15 mn avant les résultats officiels, et au moment où les vérifications techniques ou sportives sont terminées. La poste de contrôle doit rester opérationnelle avec tout l'équipement en place jusqu'à la fin de la période prévue. Tous les officiels et commissaires doivent rester au circuit et toujours à la disposition de la Direction de Course et des Commissaires Sportif.

Pour cela les organisateurs devront respecter le timing de la manifestation mentionné dans le règlement particulier. La remise de trophée doit avoir lieu le jour même de la manifestation ou un autre jour, qui ne doit pas dépasser les 10 jours de l'événement, tout en rappelant sur place le lieu, la date et l'heure précise.

2.2.1 Les manifestations doivent être organisées sur des circuits ayant été approuvés par la majorité des responsables techniques de la commission.

2.2.2 Toutes autres activités nécessitant l'utilisation de la piste durant la manifestation telles que les démonstrations, expositions ou autres choses de ce genre, doivent faire l'objet d'une autorisation préalable du Directeur de course.

2.2.3 L'organisateur est responsable de la mise à disposition des installations et des personnels pour assurer un déroulement efficace de la manifestation.

2.3 Règlement particulier

Au moins 15 jours avant la manifestation, les organisateurs doivent soumettre son règlement particulier et les informations suivantes au CTS:

2.3.1 Confirmation du nom et de l'adresse des Organisateurs, avec les numéros de téléphone

2.3.2 La date et le lieu de la manifestation, ainsi que la copie de l'accord du contrat de la propriétaire du lieu et/ou du Commune.

2.3.3 Un plan détaillé du circuit, sa direction, sa longueur et les marges de sécurité mis à la disposition.

2.3.4 Le nom et l'adresse de la compagnie d'assurance responsabilité civile ainsi que le numéro de la police de l'assurance.

2.3.5 Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des hôpitaux désignés pour la réception des blessés en cas d'évacuation d'urgence durant l'épreuve.

2.4 Officiels

Tous les Officiels doivent être présents et disponibles au moment voulu afin d'assurer un bon déroulement de la manifestation. Ces officiels sont nommés par le bureau permanent de la Fédération et validés par le Président de la Fédération, donc les officiels sont le représentant de la Fédération durant la course.

2.4.1 Directeur de l'Epreuve

Il doit faire en sorte que les Règlements soient respectés et il est responsable du bon déroulement des essais et des courses. Le Directeur de l'Epreuve est également responsable de toutes communications entre le Comité de Direction et les Commissaires sportifs.

Le Directeur de l'Epreuve n'a aucune compétence pour l'application des sanctions.

Le Directeur de Course doit travailler en consultation permanente avec le Directeur de l'Epreuve.

2.4.2 Commissaire Technique et sportif

La présence des membres de la commission scooter permanente est obligatoire à chaque manifestation sportive. Ils doivent être en consultation permanente avec le directeur de course, s'assurer que les règlements techniques sont respectés et surveillés, le contrôle technique ainsi que les obligations et réclamations d'ordre technique.

Le club organisateur prend les charges de la commission.

2.4.3 Officiel de Sécurité de la Fédération

Il est chargé de superviser tous les aspects liés à la sécurité avant et durant la manifestation.

2.4.4 Starter

Il est responsable de la procédure de départ et ce qui l'entoure.

2.4.5 La Direction de Course

Le directeur de Course sera désigné par le Bureau Permanent de la Fédération, puis validé par le Président de la Fédération.

Chapitre 2 Directeur de Course

Ses responsabilités sont les suivantes :

- a) S'assurer que le circuit est convenablement préparé et maintenu en bon état durant la manifestation et que toutes les exigences légales applicables au déroulement de la manifestation soit rempli.
- b) S'assurer que tous les officiels et services sont en place. Placement de tout le personnel de piste et de l'équipement (les commissaires, médecins, ambulances, drapeaux, etc.) Le long du circuit au plus tard 30 minutes avant le début de toutes séances d'essais et des warm up.

Les Commissaires Sportifs, l'Officiel de Sécurité Fédération, le Directeur de Course et le Directeur Médical effectueront l'inspection finale du circuit afin de s'assurer que la règle est respectée.

Lors du tour de l'inspection finale, le drapeau jaune doit être agité à chaque poste de commissaires aux drapeaux avec la présentation d'autres drapeaux et équipements demandés par l'Officiel de Sécurité de la Fédération.

- c) Prendre des décisions en vue d'un bon déroulement régulier de la manifestation.
- d) S'assurer que la manifestation se déroule conformément aux Règlements en vigueur
- e) Notifier les réclamations au Commissaires Sportifs.
- f) Approuver et signer immédiatement les résultats provisoires en ajoutant l'heure exacte (essais, warm- up, grilles de départ et courses) et présenter les rapports au Comité de Direction de la Manifestation.

2.5 Le Calendrier

Le calendrier des courses comptant pour le Championnat, trophée sur le territoire Malagasy doit être déposé auprès de la Fédération et commission technique avant le début de la saison au plus tard.

Les compétitions dans la même province seront espacées de 15 jours au minimum.

Les dates seront publiées en principe au plus tard au début de la saison après la réunion de la Commission Technique Scooter avec la Fédération pour la validation du calendrier de la saison

2.6 Coureurs éligibles

Pour les pilotes en championnats, obtenir une licence, le candidat doit :

- Être membre d'un club affilié à la Fédération et adhérer à la commission scooter.
- Respecter l'âge minimum requis par la catégorie
- Présenter un certificat médical d'aptitude à la pratique du sport motocycliste
- Accepter le règlement sportif et technique
- Ne pas faire l'objet d'une suspension disciplinaire.
- Acquitté des droits de licences de la fédération.
- En cas de changement de club, le quitus est obligatoire pour une nouvelle licence.
- Pour la catégorie Kids le pilote doit être moins de 14 ans c'est-à-dire ne dépassant pas la date de sa 14 -ème anniversaire.

Pour les pilotes en trophée, le candidat doit :

- **Être membre d'un club affilié à la Fédération et adhérer à la commission scooter est fortement recommandé.**
- Respecter l'âge minimum requis par la catégorie
- Accepter le règlement sportif et technique
- Ne pas faire l'objet d'une **suspension disciplinaire.**
- En cas de changement de club, le quitus est obligatoire pour une nouvelle licence.
- Pour la catégorie Kids le pilote doit **être moins de 14 ans** c'est-à-dire ne dépassant pas la date de sa 14 -ème anniversaire.

2.7 Numéros de départ

Un numéro de départ spécifique doit être attribué pour chaque coureur et qui sera valable pour tout le Championnat et trophée **sans changement en cours.**

NB: S'il y a un changement de numéro durant le championnat et trophée le point du pilote concerné est suspendue et ne peut être récupérer que si celui-ci revient avec son numéro durant la même saison.

Un pilote n'a droit qu'un seul numéro durant toute la saison

2.8 Contrôle Technique-Médical-dopage

2.8.1 Tous les scooters devraient être vérifiés au niveau de la sécurité par les Commissaires de piste et techniques avant le premier essai, selon l'horaire publié. Les Equipes présentent un scooter par coureur au contrôle technique.

Les Equipes qui ne respectent pas l'horaire des contrôles techniques ne seront pas autorisées à participer à la manifestation.

2.8.2 Il est formellement interdit de faire un changement de pilote et moto pendant la course.

Tout changement de moto ne peut être effectué qu'avant le départ d'une course.

2.8.3 La moto réserve doit être présentée durant la visite technique

2.8.4 Tout coureur qui doit subir un contrôle anti-dopage ou alcoolémie se présentera immédiatement à la salle de contrôle du dopage après leur convocation.

Un accompagnant peut assister le coureur lors des différents tests effectués.

2.9 Classification

CLASSIFICATION DES CATEGORIES ELITE 1 ET ELITE 2

Afin d'assurer l'équité sportive et une progression cohérente des pilotes selon leur niveau, les catégories **Elite 1** et **Elite 2** sont établies **obligatoirement pour le championnat** en catégorie Catal et catégorie A selon la performance et le niveau de pilotage.

1. Définition des catégories

- **Elite 1** : catégorie regroupant les pilotes de plus haut niveau, ayant démontré les meilleures performances en compétition dans les saisons précédentes.
- **Elite 2** : catégorie destinée aux pilotes intermédiaires ou en progression souhaitant accéder progressivement au plus haut niveau.

2. Principe de sur classement

À l'issue d'une compétition ou d'une saison sportive, les **trois (03) premiers pilotes classés en catégorie Elite 2** sont **automatiquement surclassés en catégorie Elite 1** pour la compétition ou la saison suivante.

Ce sur classement est **obligatoire** et vise à permettre aux pilotes performants d'évoluer au niveau supérieur.

3. Principe de reversement

Afin de maintenir l'équilibre des niveaux de compétition, les **trois (03) derniers pilotes classés en catégorie Elite 1** pourront être **reversés en catégorie Elite 2** pour la compétition ou la saison suivante.

4. Application

- Les mouvements entre catégories (sur classement et reversement) sont validés et appliqués par les officiels de course.
- Toute décision de classification est communiquée officiellement avant le début de la compétition ou de la saison suivante.

5. Objectif

Ce système de classification vise à :

- Garantir un **niveau de compétition homogène**,
- Favoriser la **progression sportive des pilotes**,
- Maintenir une **compétition équilibrée et attractive**.

MÉTHODE DE QUALIFICATION PAR ORDRE D'ARRIVÉE

La présente procédure définit les modalités de détermination de la grille de départ et de la pole position lors des compétitions organisées par la Commission Scooter, lorsque le chronométrage officiel n'est pas utilisé

Détermination de la Pole Position

➤ **Principe**

La pole position est déterminée à partir de **courses de qualification disputées en groupe**.

Le classement des pilotes est établi **uniquement selon leur ordre de passage sur la ligne d'arrivée**.

Aucun chronométrage n'est nécessaire.

➤ **Organisation des groupes de qualification**

Les pilotes sont répartis en **groupes de qualification**.

Exemple :

- Groupe A : 6 pilotes
- Groupe B : 6 pilotes
- Groupe C : 6 pilotes

La composition des groupes sont déterminées par les officiels

➤ **Déroulement de la qualification**

Chaque groupe effectue une **course de qualification sur un nombre réduit de tours**.

Exemple :

- 2 tours de circuit

Tous les pilotes du groupe prennent le départ **en même temps**.

➤ **Classement dans chaque groupe**

Le classement est établi selon **l'ordre d'arrivée sur la ligne d'arrivée**.

Exemple :

Groupe A

1^{er} → Pilote 4

2^e → Pilote 1

3^e → Pilote 6

➤ **Détermination des pilotes qualifiés**

Les meilleurs pilotes de chaque groupe accèdent au premier vague **et les meilleurs aux pôles position. Et ainsi de suite pour la deuxième et la troisième vagues.**

Exemple :

- Les 3 premiers de chaque groupe sont au premier vague.

Si 3 groupes :

→ 9 pilotes accèdent à la première vague.

➤ **Finale**

Les pilotes qualifiés disputent une **course finale**.

Le classement de cette course se fera par ordre d'arrivée durant la qualification.

Exemple :

1^{er} du groupe A,B → Pole position du premier vague

2^e du groupe A,B → 2^e position du premier vague

3^e du groupe A ,B → 3^e position du premier vague

4^e du groupe A ,B → Pole position du deuxième vague

.....

➤ **Rôle des officiels**

Les officiels responsables sont :

- Directeur de course

Ils valident l'ordre d'arrivée et établissent le classement officiel.

➤ Cas particuliers

Faux départ

Le départ peut être annulé et recommencé.

Chute

Un pilote chutant peut repartir dans un autre groupe.

Non-terminé

Un pilote qui ne termine pas ou qui ne participe pas à la qualification est classé **dernier pole du dernier vague**.

2.10 Positions sur la grille

2.10.1 La pole position est attribuée au coureur le plus rapide, qui sera déterminée lors de l'homologation du circuit : que ce soit gauche décroissant ou droit décroissant.

2.10.2 Les positions sur la grille sont basées sur son rang lors des essais qualificatifs.

2.10.3 En cas d'ex aequo, les deux concurrents sont placés sur les même rang.

2.10.4 Départs anticipés

Tous départs anticipés pour le **SLALOM** seront sanctionnés immédiatement par les Officiels en fonction sur la grille de départ par :

- 1ère infraction : avertissement verbal.
- 2ème infraction : **Dernière position avec amende de 50 000 Ariary**
- 3ème infraction : **Mis hors course avec amende de 100 000 Ariary**
- 4ème infraction : **Diminution de 10 points au championnat avec amende 150 000 Ar**

NB : Les départs anticipés sont cumulables au championnat et trophée pour toute la saison en cours.

2.10.4.1 Tous départs anticipés pour le **RUN** seront sanctionnés immédiatement par les Officiels en fonction sur la grille de départ par :

- 1^{ère} infraction : Cinq (05) secondes.
- 2^{ème} infraction : Dix (10) secondes.
- 3^{ème} infraction : Mis hors course
- 4^{ème} infraction : Diminution de point au championnat.

2.10.4.2 Tous départs anticipés pour l'**OPEN** seront sanctionnés immédiatement par les

Officiels en fonction sur la grille de départ par :

- 1^{ère} infraction : avertissement verbal
- 2^{ème} infraction : Dernière position
- 3^{ème} infraction : Mis hors course.

NB : Les départs anticipés sont cumulables au championnat pour toute la saison en cours.

2.10.5 Vagues :

- a) Le nombre de concurrent dans chaque vague doit être équitable par rapport au nombre d'inscrit.
- b) Le nombre de tour dans chaque vague est dégressif par rapport au meilleur vague.
- c) Le meilleur temps effectué dans les essais chronos ou la meilleure position à la classification déterminera la position et l'emplacement sur la grille de départ.

2.10.6 Tours :

Le nombre de tour dans chaque vague doit être décroissant par rapport au meilleur vague selon la catégorie.

NB : Pour tous les participants : ils ont cinq (5) minutes après l'appel pour rejoindre la grille de départ avec protection complet, cinq (5) minutes supplémentaires peuvent être accordé sur certain cas jugé nécessaire par le D.C, dépassant ce dernier 5 minute, la sanction s'appliquera pour le pilote : disqualification pour la course

2.11 Courses

2.11.1 Un panneau visible sera présenté pour indiquer le nombre de tours restants.

2.11.2 Toutes concurrents qui ne respectent pas le parcours du circuit balisé et tentent un raccourci seront pénalisés d'un (01) tour, et s'ils recommencent, ce sera deux (02) tours et ainsi de suite jusqu' à la mise hors course pour le décompte final des tours, mais si le cas est flagrant, le pilote sera disqualifié immédiatement.

2.12 Procédure de départ

2.12.1 Seuls les coureurs ayant accompli sa visite administrative et visite technique seront autorisés à prendre le départ. En aucun cas ils ne peuvent pas rejoindre directement la grille de départ depuis la voie des stands.

2.12.2 Le faux départ est sanctionné par les officielles, et l'application des sanctions est immédiate suivant le paragraphe **2.11.4** départ anticipé.

2.12.3 Lorsque les coureurs reviennent sur la grille après les tours de reconnaissance, ils prennent place à leur position. Après avoir pris place à leur position, les coureurs ne doivent pas enlever leurs casques.

2.12.4 Il est interdit de ravitailler et de faire la réparation sur la grille sauf avec autorisation du directeur de course.

2.12.5 Les coureurs doivent mettre leurs casques et leurs protections. Dès cet instant, personne (excepté les officiels) n'est autorisé à se rendre à nouveau sur la grille.

2.12.6 Tout coureur qui rencontre un problème avec sa machine lors du tour de chauffe peut retourner dans la voie des stands et procéder à des réparations avec l'approbation du Directeur de course.

Tout coureur dont le moteur cale sur la grille ou qui a d'autres difficultés doit rester sur sa machine et lever le bras. Il n'est pas permis d'essayer de retarder le départ par d'autres moyens qu'elle qu'il soit, sous peine de pénalité sévère. S'il n'arrive pas à redémarrer dans la foulée, le départ devra être donné impérativement

2.12.7 L'intervalle entre le guidon des deux concurrent doit être 50cm au minimum et un (1) mètre par rapport au dernier du 1^{er} grille en escalier.

2.13 Comportement pendant les essais et la course

2.13.1 Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les officiels à l'aide des drapeaux, les lumières, et les panneaux. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée conformément aux dispositions de l'article.

2.13.2 Les coureurs doivent conduire d'une manière responsable qui ne représente aucun danger pour les autres compétiteurs, soit sur la piste ou dans la voie des stands. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende – passage par la voie des stands – disqualification – retrait de points au Championnat – suspension de la licence.

2.13.3 Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et la voie des stands. Toutefois, si un coureur quitte la piste accidentellement, il peut ensuite la rejoindre à l'endroit indiqué par les commissaires ou à un endroit qui ne lui procure pas un avantage. Toute infraction à cette règle pendant les essais sera sanctionnée.

2.13.4 Tout redémarrage, réparation ou réglage pendant la course doit être fait par le coureur sans aucune aide extérieure sous peine de disqualification.

Les commissaires peuvent assister le coureur dans le but de soulever sa machine et de la tenir

pendant que la réparation ou le réglage est effectué. Le commissaire peut ensuite l'aider à faire redémarrer sa machine si le besoin est nécessaire.

2.13.5 Si le coureur a l'intention d'abandonner, il doit donc mettre sa moto dans une zone sûre et qui ne gêne pas la vision du circuit pour les autres concurrents encore sur le circuit, ou bien un endroit indiqué par les commissaires.

2.13.6 Si un coureur rencontre un problème avec sa machine, ce qui aura comme conséquence son retrait des essais ou de la course, il ne doit pas essayer de retourner à vitesse réduite jusqu'aux stands, mais sortir de la piste et mettre sa machine à un endroit sûr comme indiqué par les commissaires.

2.13.7 Les coureurs ne peuvent transporter une autre personne sur leur machine ou être transportés par une autre personne sur sa machine

2.13.8 Les coureurs ne doivent pas conduire ou pousser leur moto dans la direction opposée du circuit, soit sur la piste ou dans la voie des stands, à moins que cela se fasse sous la direction d'un officiel.

2.13.9 Il est formellement interdit de s'arrêter sur la piste pendant les essais et la course.

2.14 Drapeaux et feux

Les Commissaires et autres Officiels présentent des drapeaux ou feux pour donner des informations et ou transmettre des instructions aux coureurs.

2.14.1 Drapeaux et/ou feux utilisés pour donner des informations

• Drapeau vert

La piste est dégagée. Ce drapeau doit être présenté immobile à chaque poste de commissaires de piste, pendant le premier tour de chaque séance d'essais, du warm up, ainsi pendant les tours de reconnaissance et le tour de chauffe. Ce drapeau doit être présenté immobile immédiatement au poste de commissaire de piste après l'accident ayant nécessité l'utilisation d'un ou de plusieurs drapeaux jaunes. Ce drapeau doit être agité par le starter pour signaler le départ du tour de chauffe

• Drapeau jaune à bandes rouges

L'adhérence de section de la piste peut être modifiée pour une raison autre que la pluie. Ce drapeau doit être présenté immobile au poste de commissaire de piste.

• Drapeau blanc avec croix diagonale rouge

Gouttes de pluie sur la partie du circuit. Ce drapeau doit être présenté immobile au poste de commissaire.

- **Drapeau blanc avec croix diagonale rouge + drapeau jaune à bandes rouges**

Pluie sur la partie du circuit. Ces drapeaux doivent être présentés ensemble immobiles au poste de commissaire.

- **Drapeau bleu**

Présenté agité au poste de commissaires, ce drapeau indique à un coureur qu'il est sur le point de se faire dépasser. Pendant les séances d'essai, le coureur concerné doit garder sa ligne et ralentir pour permettre au coureur plus rapide de le dépasser. Pendant la course, le coureur concerné va se faire prendre un tour. Il doit permettre au(x) coureur(s) plus rapide(s) de le dépasser à la première occasion.

Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par une disqualification.

En tout temps, ce drapeau devra être présenté agiter au coureur quittant la voie des stands si du trafic s'approche sur la piste.

- **Drapeau à damiers noir/blanc**

Ce drapeau devra être agité à la ligne d'arrivée pour indiquer la fin de la course ou de la séance d'essais et oblige les coureurs à décélérer.

2.14.2 Drapeaux transmettant des informations et des instructions

- **Drapeau jaune**

Présenté "agité" à chaque rang de la grille de départ, ce drapeau indique que le départ de la course est retardé.

Présenté "agité" au poste de commissaire de piste, ce drapeau indique qu'il y a un danger. Les coureurs doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser jusqu'à l'endroit où un drapeau vert est présenté.

- **Drapeau rouge et feux rouges**

Lorsque la course ou les essais sont interrompus, le drapeau rouge devra être agité à chaque poste de commissaire de piste et les feux rouges autour de la piste devraient être allumés. Les coureurs doivent retourner lentement aux stands.

Lorsque la sortie de la voie des stands est fermée, ce drapeau devra être présenté immobile à la sortie de la voie des stands et le feu devra être allumé. Les coureurs ne sont pas autorisés à quitter la voie des stands.

Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes :

- amende
- disqualification
- retrait de points au Championnat
- suspension.

A la fin de chaque séance d'essai ou warm up, un feu rouge sera allumé sur la ligne d'arrivée. Le drapeau rouge devra être présenté immobile sur la grille à la fin du (des) tour(s) de reconnaissance et à la fin du tour de chauffe. Le drapeau rouge peut également être utilisé pour fermer la piste. Les feux rouges seront allumés sur la ligne de départ entre 2 et 5 secondes pour le départ de chaque course.

• **Drapeau noir**

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté immobile à chaque poste de commissaire de piste avec le numéro du coureur. Le coureur doit impérativement s'arrêter aux stands à la fin du tour en cours et ne peut pas repartir.

Ce drapeau devra être présenté seulement après que l'équipe du coureur ait été notifiée.

Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes :

- Amende
- Disqualification
- Retrait de points au Championnat
- Suspension.

• **Drapeau noir avec rond orange (40 cm):**

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté immobile à chaque poste de commissaire de piste avec le numéro du coureur. Ce drapeau informe le coureur que son motorcycle a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres coureurs, et qu'il doit immédiatement quitter la piste.

Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes :

- Amende
- Disqualification
- Retrait de points au Championnat
- Suspension.

2.14.3 Dimension des drapeaux

Les drapeaux doivent avoir une dimension de 50 cm en vertical et de 70 cm en horizontal au minimum.

La dimension des drapeaux sera vérifiée la veille de la première séance d'essais.

2.14.4 Couleur des drapeaux

- Orange
- Noir
- Bleu
- Rouge
- Jaune
- Vert

Les couleurs des drapeaux seront vérifiées la veille de la première séance d'essais.

2.14.5 Panneau avec numéro du coureur

Un panneau noir (70 cm horizontal X 50 cm vertical) permettant d'indiquer le numéro de course d'un coureur. Un jeu de chiffres, de couleur blanche dont l'épaisseur du trait est de 4 cm minimum et la hauteur de 30 cm minimum. Ce panneau doit être disponible à chaque poste de commissaire de piste.

2.14.6 Poste des Commissaires pistes et baliseurs

L'emplacement sera fixé lors de l'homologation du circuit.

2.15 Voitures médicales

Les voitures médicales s'elles doivent emprunter la piste, elles devront être équipées de gyrophares. Seules les ambulances sont autorisées pour toutes manifestations.

2.16 Fin d'une course et résultats

2.16.1 Lorsque le coureur en tête a accompli le nombre de tours prévu pour la course, on lui présentera le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée. Le drapeau à damiers continuera à être présenté aux coureurs suivants.

Lorsque le drapeau à damiers est présenté au coureur en tête, aucun autre coureur ne sera autorisé à rejoindre la piste depuis la sortie de la voie des stands.

Dès que le drapeau à damiers est présenté au coureur en tête, le feu rouge à la sortie de la voie des stands sera allumé et un commissaire présentera un drapeau rouge.

2.16.2 Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne d'arrivée et le nombre de tours accomplis. En cas d'ex aequo on les attribuera le même rang.

2.16.3 Afin d'être considéré comme ayant terminé la course et pour figurer dans les résultats, un coureur doit :

- a) Effectuer la totalité de la distance de la course de sa vague, ou au moins atteint la ligne

d'arrivée, et passer sous le drapeau à damier.

- b) Franchir la ligne d'arrivée sur la piste et non pas dans la voie des stands

2.17 Interruption d'une course

2.17.1 Si le Directeur de l'Epreuve décide d'interrompre une course, des drapeaux rouges seront présentés à la ligne d'arrivée et à tous les postes de commissaires et/ou il allumera les feux rouges le long du circuit. Les coureurs doivent immédiatement ralentir et retourner au couloir des stands.

NB : Pour l'interruption d'une course définitif pour des raisons divers, on calcule la totalité des tours effectués de la manche, et si **on atteint le 60%** : le Directeur de la course peut soumettre les résultats obtenus au Directeur de l'Epreuve, et demande la validité de ses résultats,

2.18 Nouveau départ d'une course qui a été interrompue

2.18.1 Si un nouveau départ doit être donné, il le sera le plus rapidement possible, si les conditions de la piste le permettent. Dès que les coureurs seront retournés aux stands, le Directeur de Course annoncera le début d'une nouvelle procédure de départ qui ne doit pas dépasser les dix (10) minutes suivant la présentation initiale du drapeau rouge.

2.18.2 Les résultats de la manche précédente doivent être à la disposition des Clubs, avant que le départ de la deuxième partie d'une course puisse être donné.

2.18.3 La procédure de départ sera identique à un départ normal avec tours de reconnaissance, tour de chauffe, etc. . . .

2.18.4 Les conditions pour un nouveau départ d'une course sont les suivantes :

- a) Tous les coureurs peuvent repartir.
- b) Les motos peuvent être réparées. Le ravitaillement est autorisé.
- c) Les positions sur la grille seront celles de la course originale.
- d) Le classement final de la course sera établi selon la position et le nombre de tours réalisé par chaque pilote au moment où il a franchi la ligne d'arrivée à la fin de la dernière partie de la course.

2.19 Points pour le Championnat ou trophée et classement

2.19.1 Pilotes, pour chaque course du Championnat comprenant 6 manches aux maximum, les points attribués selon l'échelle sont :

1^{er} : 100 points

2^{ème} : 90 points

3^{ème} : 80 points

4^{ème} : 70 points

5^{ème} : 65 points

6^{ème} : 64 points

7^{ème} : 63 points

8^{ème} : 62 points

9^{ème} : 61 points

10^{ème} : 60 points

11^{ème} : 59 points

12^{ème} : 58 points

13^{ème} : 57 points

.....

46^{ème} : 24 points

47^{ème} : 23 points

48^{ème} : 22 points

49^{ème} : 21 points

50^{ème} : 20 points

Abandon : 00 point

Non part : 00 point

Remarque : A partir de la cinquantième du classement le point est fixe à deux (2) jusqu'au dernier classé.

Pilotes, pour chaque course du Championnat comprenant plus de 6 manches, les points attribués selon l'échelle sont :

1^{er} : 50 points

2^{ème} : 47 points

3^{ème} : 45 points

4^{ème} : 43 points

5^{ème} : 42 points

6^{ème} : 41 points

7^{ème} : 40 points

8^{ème} : 39 points

9^{ème} : 38 points

10^{ème} : 37 points

11^{ème} : 36 points

12^{ème} : 35 points

13^{ème} : 34 points

40^{ème} : 06 points

41^{ème} : 05 points

42^{ème} : 04 points

43^{ème} : 03 points

44^{ème} : 02 points

Abandon : % suivant tour

Non part ; 00point

1.1.1 Toutes les courses autorisées et sous l'égide de la Fédération comptant pour le classement du Championnat, déterminent le champion de Madagascar de la saison en cours.

1.1.2 En cas d'ex aequo dans le nombre de points, les positions finales seront décidées sur la base du nombre des meilleurs résultats dans les courses (nombre de premières places, nombre de deuxièmes places, etc.), si encore ex aequo le meilleur résultat du dernier manche.

1.1.3 Les Champions de Madagascar dans toutes les catégories sont obligés d'assister à la cérémonie officielle de remise de trophée de la Fédération qui marque la fin de saison en cours pour le championnat de Madagascar.

1.2 Instructions et communications aux concurrents

1.2.1 Tous les classements et résultats des essais et de la course, ainsi que toutes les décisions prises par les officiels, seront affichés sur le tableau d'informations officiels désigné par l'organisateur et/ou au poste de commandement (PC) de la course.

1.2.2 Toute communication des officiels permanents à une Equipe ou un coureur doit être communiquée par écrit. De même, toute communication d'une équipe ou d'un coureur à la Direction de Course, aux officiels permanents ou au Directeur de Course doit également être faite par écrit.

Et toutes les réclamations doivent se faire en écrit et adresser directement au directeur de course,

avec une caution de vingt mille (20 000) ariary.

1.3 Personnel des équipes dans la voie des stands

Pour des raisons de sécurité, les règles suivantes doivent être strictement respectées :

1.3.1 Le personnel des équipes n'est pas autorisé dans la voie des stands pendant les essais, et course à moins qu'il doive effectuer des réglages à leur scooter après avoir eu une autorisation préalable de la Directeur de Course et sous l'assistance d'un commissaire.

1.3.2 Le personnel des équipes, dans la zone de travail en face des stands, est limité à un maximum de 5 personnes par coureur.

Tous autres individus qui a un lien de près ou de loin avec le pilote n'ont pas le droit de franchir la piste.

TOUT PILOTE EST RESPONSABLE DE SES ACCOMPAGNATEURS SUR LE CIRCUIT AVANT, PENDANT ET APRES LA COURSE

3. RÉGLEMENTS TECHNIQUES

3.1 Introduction

3.1.1 Le Championnat et trophée sont destinés aux motocycles à deux roues propulsées par un moteur à combustion interne, contrôlés exclusivement par un coureur.

3.2 Classes

Des contrôles techniques inopinés se feront durant les compétitions afin de vérifier la conformité des machines par rapport à la catégorie d'inscription.

3.2.1 Catégories Championnat ou Trophée.

Elles se divisent en cinq (6) catégories :

➤ **Catégorie CATAL**

Caractériser par leur carburateur d'origine moins de 17,5 mm avec boisseau diamètre 15,5 cm avec sa pipe en caoutchouc, pot d'échappement catalytique sans soudure de modification et filtre à air d'origine

➤ **Catégorie féminine**

Caractériser par leur carburateur d'origine moins de 17,5 mm avec boisseau diamètre 15,5 cm avec sa pipe en caoutchouc, pot d'échappement catalytique sans soudure de modification et filtre à air d'origine. Le pilote doit être de sexe féminin.

➤ **Catégorie Kids**

Caractériser par leur carburateur d'origine moins de 17,5 mm avec boisseau diamètre 15,5 cm avec sa pipe en caoutchouc, pot d'échappement catalytique sans soudure de modification et filtre à air d'origine, Le pilote doit être âgé **moins de 14 ans** muni d'un accord parental et d'un justificatif.

➤ **Catégorie A**

Pour les 2 temps : 0 à 60 cc inclus à refroidissement à eau et 0 à 160 cc pour le refroidissement à air
Pour 4 temps : la moto doit être limitée à deux soupapes et bloc moins de 125cc et pas de restriction de cylindre mais à refroidissement à air.

➤ **Catégorie B**

Pour les 2 temps : plus de 65 cc inclus à refroidissement à eau et plus de 160 cc pour le

refroidissement à air

Pour 4 temps : la moto n'a pas de restriction de cylindre ni de refroidissement. Les maxi scooters ne sont pas autorisés.

➤ **Catégorie 4 temps**

Scooter à 4 temps mono cylindre avec bloc plus de 125cc sauf pour les maxi scooters

Les Tulipes sont autorisées pour les catégories A, B et 04 Temps mais doivent être sécuriser.

NB : Les Maxi scooters sont hors catégorie mais ils peuvent former une autre catégorie extra.

Plus de 250cc, 2 cylindres sans limite de cylindrée mais ne doit pas avoir plus de 2 cylindres

- Un pilote n'a droit de participer qu'à TROIS (3) catégories durant toute la saison, excepter la catégorie 4 temps et Féminine.

3.3 Moteurs

3.3.1 Les moteurs peuvent fonctionner uniquement sur le principe de deux, quatre temps.

3.3.2 Les moteurs doivent être normalement aspirés.

3.3.3 La cylindrée du moteur thermique est définie par le volume engendré du cylindre, soit la zone de l'alésage du cylindre multiplié par la course.

3.3.4 Aucune tolérance n'est autorisée sur les cylindrées.

NB : Chaque scooter doit être vérifié avant chaque compétition et peuvent être vérifié ultérieurement de façon aléatoire ou pas.

A chaque changement de moteur, le/les pilote(s) doit aviser les commissaires.

3.4 Réservoirs d'essence

3.4.1 Les bouchons des réservoirs d'essence doivent être étanches et avoir un système de fermeture positif.

3.4.2 Les réservoirs d'essence, quel que soit leur type de construction, doivent contenir un système de protection contre le feu ou être munis d'une vessie à essence.

3.5 Sécurité et critères de construction

3.5.1 Coupe circuit

La coupe circuit est obligatoire pour tout scooter de compétition et doit être vérifié durant la visite technique. La clef de contact n'est pas autorisée.

3.5.2 Poignée tournante des gaz

La poignée d'accélérateur doit se fermer automatiquement lorsqu'on la relâche.

3.5.3 Direction

3.5.3.1 Le guidon doit avoir une largeur de 450mm au minimum et ses extrémités doivent être solides ou recouvertes de caoutchouc.

3.5.3.2 Le guidon doit être bien fixé sans jeu de direction ni jeu de fourche durant toute la compétition.

3.5.4 Freins

Les scooters doivent être équipés d'un frein au moins sur chaque roue, qui fonctionne séparément par des manettes

3.5.5 Echappement

3.5.5.1 La sortie de l'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord du pneu arrière.

3.5.5.2 Pour des raisons de sécurité, l'extrémité exposée de la sortie du pot d'échappement doit être arrondie afin d'éviter tout rebord tranchant. Et celui-ci doit être bien fixé au bloc moteur.

3.5.5.3 L'échappement qui dépasse la longueur du véhicule est autorisé seulement et uniquement pour les courses Runs.

3.5.6 Carénage

3.5.6.1 Tous les scooters doivent avoir leurs carénages de devant, derrière, côtés latéraux et la repose pied du pilote, soit la 75% de la totalité du carénage du scooter.

Toutes les bords pointues, tranchants et autres parties exposées du carénage doivent être arrondi où protéger par des protections spécifiques.

3.5.6.2 Les boules protègent les carénages et/ou l'échappement sont autoriser si cela ne gêne pas les autres concurrents.

Note : Aucun matériau transparent ne peut être utilisé afin de contourner les règles ci-dessus.

3.5.6.3 Des garde-boues ne sont pas obligatoires.

3.5.6.4 Des ailerons peuvent être fixés, pour qu'ils fassent partie du carénage ou de la selle et qu'ils ne dépassent pas la largeur du carénage ou de la selle. Tout bord pointu doit être arrondi.

3.5.7 Jeu et Espace libre

3.5.7.1 Le scooter, non chargé, doit pouvoir s'incliner jusqu'à un angle de 50 degrés depuis la verticale sans toucher le sol, avec un élément autre que le pneu.

3.5.7.2 Il doit y avoir un espace libre de 15 mm au moins autour de la circonférence du pneu dans toutes les positions de la suspension du motorcycle et toutes les positions de réglage de la roue arrière.

3.6 Numéros et fonds

3.6.1 Les numéros de course doivent être fixés à l'avant et sur les deux côtés du motorcycle, afin qu'ils soient clairement visibles pour les spectateurs et les Officiels. Les numéros fantaisismes sont inacceptables, ainsi que les numéros faits par des bandes collantes ou ruban adhésif.

3.6.2 Les numéros doivent avoir une hauteur minimum de 120mm et 60mm de largeur et chaque véhicule doit avoir deux (2) chiffres minimum et trois (3) à quatre (4) chiffres maximums. Les numéros identiques sont interdits (exemple : 012 et 12)

3.6.3 Les fonds doivent être noir et sur une superficie suffisamment large pour laisser un espace libre d'au moins 25 mm autour des numéros.

3.6.4 En cas de conflit sur la lisibilité des numéros, la décision finale appartient au Directeur Technique de la Fédération pendant la visite technique.

3.6.5 Tous les scooters doivent avoir son numéros et posé sur le carénage de la machine avant et sur les deux côtes.

3.7 Carburant, lubrifiants et liquides de refroidissement

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb où autres carburants qui ne pollue pas l'environnement.

Les lubrifiants sont libres.

Les liquides de refroidissement utilisé sont libres : Eau bleu (norme), Eau du robinet, ...

Vêtements de protection et casques

3.7.1 Les coureurs doivent porter une protection sur les points de contact principaux tels que genoux, coudes, épaules, hanches, etc. Toutes les combinaisons spéciales course, blouson avec protection sont autorisées.

3.7.2 La doublure ou les sous-vêtements ne doivent pas être en matière synthétique qui peut fondre et blesser la peau des coureurs.

3.7.3 Les coureurs doivent également porter des gants pleins et des chaussures montantes (au-dessus du cheville).

3.7.4 Des matières remplaçant le cuir peuvent être utilisées, pour autant qu'elles aient été contrôlées par le Directeur Techniques.

3.7.5 L'utilisation d'un protège dos est hautement recommandée.

3.7.6 Les coureurs doivent porter un casque en bon état, bien ajusté et fixé correctement par une sangle avec le groupe sanguin, le prénom et le numéro du coureur sur les deux côtés.

3.7.7 Les casques doivent être de type intégral et conforme à l'une des normes internationales reconnues :

NB : Les modifications du casque sont autorisées mais nécessitent une vérification de son état par le commissaire.

3.7.8 Les visières doivent être réalisées dans une matière qui ne se casse pas.

3.8 Procédures pour le contrôle technique

3.8.1 La procédure du contrôle technique sera effectuée conformément à l'horaire établi dans les règlements particulier. Les inspecteurs techniques et officiels doivent être disponibles pendant toute la manifestation pour contrôler les motocycles et l'équipement sur demande du Commissaire Technique.

3.8.2 La présentation d'une machine sera considérée comme déclaration implicite de sa conformité avec les règlements techniques. La présence du coureur lors du contrôle technique est obligatoire, le coureur doit être présent avec son casque et ses vêtements de protection.

3.8.3 Les motocycles seront inspectés sous le nom du coureur

3.8.4 Pour chaque motocycle, les commissaires de piste prépareront une fiche "contrôle technique" sur laquelle seront annotés parmi d'autres informations l'équipe présentant le motocycle et les coureurs.

3.8.5 Les commissaires de piste doivent ré inspecter toute machine impliquée dans un accident.

3.8.6 Les Inspecteurs Techniques doivent être prêts, selon les instructions du Directeur de Course, à ré inspecter la conformité technique de tout motocycle pendant la manifestation, ou après la course, et superviser l'inspection d'un motocycle à la suite d'une réclamation sur une question technique.

3.8.7 Le passage au contrôle technique est obligatoire

3.8.8 Tous les motocycles qui n'ont pas effectué leur contrôle technique ne pourront pas en aucun cas se présenter sur la grille de départ. Faute de quoi le pilote sera disqualifié.

3.8.9 Toutes les machines ayant gagné la course, c'est-à-dire les trois premier, doivent obligatoirement rester sur la piste du cote du PC pour les éventuels contrôles techniques effectuer par les officiels, faute de quoi le résultat sera mis en jeux, et des pénalités sera en attribuer.

4. CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE

4.1 Principes

Dès le début de la visite technique ou au moment de la visite technique tous événements sont sous l'égide des officiels et de l'organisateur.

Les obligations incombant aux participants, officiels et organisateurs sont stipulées dans les Règlements publiés par la Fédération.

La violation ou l'inobservation dûment établie de ces obligations sont passibles des sanctions figurant dans le présent chapitre.

Donc toutes formes d'injures, de fraude, de tentative de corruption effectuées par les pilotes ou ces tiers envers ces officiels et organisateur durant sa fonction seront passibles de sanction sévère applicable immédiatement sur ces deux (2) entités

4.2 Sanctions existantes

- ❖ Avertissements
- ❖ Amendes
- ❖ Passage par la voie des stands
- ❖ Changement de position
- ❖ Pénalités de temps et/ou de tours
- ❖ Disqualification
- ❖ Retrait de points de Championnat
- ❖ Suspension
- ❖ Exclusion
- ❖ Sanction spéciale

4.2.1 Définition et application des sanctions

- a) Avertissements : peuvent être verbal ou écrit et privés ou publics.
- b) Amendes : l'amende pécuniaire varie selon les fautes observées, mais surtout s'applique aussi pour les retardataires. (Selon le Directeur de course et/ou l'organisateur)
- c) Changement de position : s'applique surtout pour le fautif au départ de Slalom.
- d) Pénalité de temps : s'applique surtout pour le fautif au départ de Run. Imposition de temps affectant le résultat réel du coureur jusqu'à 2 minutes et annulation de temps.

- e) Disqualification : c'est pour les récidives, ou jugé faute grave, entraîne la disqualification d'une manifestation, des séances d'entraînement (drapeau noir, drapeau noir avec rond orange) d'une course (drapeau noir, drapeau noir avec rond orange) ou du classement de ces dernières.
- f) Retrait de point de championnat : pour les avertissements cumulés.
- g) Suspension : suspendu pour les manches : perte des droits à participer aux épreuves du Championnat ou trophée. Peut être appliquée à une ou plusieurs courses.
- h) Exclusion : retraitement de licence pour la saison et perte définitive de tous les droits de participer à toutes les activités placées sous le contrôle de la Fédération.
- i) Sanction spéciale : Infliger par le Directeur de Course par rapport au comportement des pilotes où tiers sur les pistes de course.

4.2.2 Cumul de sanctions

Tout contrevenant peut se voir infliger sur plusieurs sanctions selon les circonstances.

4.3 Les Organes Disciplinaires et d'Arbitrage

Les organes disciplinaires et d'arbitrage qui sont compétents en matière disciplinaire et d'arbitrage sont :

- ✓ La Direction de Course
- ✓ Les Commissaires techniques et sportifs
- ✓ Les officiels de course (commissaires de piste)

4.3.1 La Direction de Course

4.3.1.1 Autorité et compétence

La Direction de Course a compétence pour sanctionner d'office les coureurs, le personnel des équipes, ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions lors d'une épreuve ou dans le Championnat :

- Des infractions aux Règlements.
- Toute action où acte volontaire ou involontaire, accompli au cours d'une manifestation par une personne ou un groupe de personnes, contraire aux règlements en vigueur ou aux ordres donnés par un officiel.
- Toute action de corruption ou de fraude ou tout acte portant préjudice aux intérêts des manifestations ou du sport, accompli par une personne ou un groupe de personnes pendant une manifestation.

NB : La Direction de Course est compétente pour statuer sur toute réclamation concernant les infractions aux Règlements. Il est autorisé à arrêter un ou plusieurs pilote(s) s'il juge gêné ou provoqué des accidents pour les autres concurrents ou les publiques. (Le pilote n'a plus la maîtrise de son véhicule)

4.3.1.2 Sanctions pouvant être prononcées par la Direction de Course

Les sanctions suivantes peuvent être prononcées par la Direction de Course :

- Un avertissement
- Changement de position
- Une pénalité de temps et/ou de tours
- Une disqualification
- Retrait de points de Championnat
- Une suspension
- Sanction spéciale

4.4 Réclamations

4.4.1 Droit de présenter une réclamation

Toute personne ou groupe de personnes : Coureur, Equipes, Sponsor, Constructeur, Officiel, etc..... se considérant lésé à la suite d'une décision prise sous l'autorité de la Fédération ont droit de présenter une réclamation contre cette décision.

Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision de la Direction de Course après **une constatation de fait** d'infliger (ou non):

- Un changement de position
- Une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.

4.4.3 Procédure et délai de réclamation

Toute réclamation doit être soumise et signée uniquement par la personne directement concernée.

Chaque réclamation ne doit se référer qu'à un seul objet et doit être présentée **15 minutes** au plus tard après la publication des résultats officiels.

Les réclamations doivent être remises au commissaire sportif ou directeur de course accompagnées d'une caution de vingt mille (**20 000**) Ariary. Si les réclamations sont reconnues la caution revient au coureur

4.4.4 Audience d'une réclamation

Après l'audience, la Direction de Course doit statuer sur toute réclamation présentée. La réclamation doit être jugée selon les dispositions prévues dans les Règlements.

4.4.5 Effets de la décision

La décision de la Direction de Course sur la fixation de la sanction est d'application immédiate.

5. NORMES POUR LES CIRCUITS

Les normes des circuits sont définies par les "Normes Fédération pour les Circuits de Courses sur Bitume" ou autres bien définis et spécifier.

Toutes fois, faute d'infrastructure, des exceptions sont applicable après l'aval de la majorité des membres techniques de la commission.

Chapitre 3 GÉNÉRALITÉS

Le circuit doit avoir deux (2) épingles, deux (2) chicanes, trois (3) pifs paf au minimum. Et les tournants gauche et droite doivent être équivalents aux nombres et en degré

5.1. Principes généraux

- 5.1.1-** Tout circuit doit être obligatoirement goudronné et homologué par la majorité des responsables technique de la commission Scooter.
- 5.1.2-** La forme du circuit dans le plan et dans le profil longitudinal doit être en principe respectée les normes acceptées par le directeur de course.
- 5.1.3-** Pour le moment toute course pendant la pluie n'est pas encore recommandée.
- 5.1.4-** Tout circuit doit être goudronné pour l'adhérence des pneus de scooters et pour la sécurité des pilotes et de son entourage en même temps.

5.2. Longueurs du circuit

- 5.2.1-** La longueur du circuit devrait être entre 0,800 kilomètres et 02 kilomètres, ceci dépend de l'endurance des scooters et la qualité et la forme du circuit.

5.3. Ligne droite

- 5.3.1-** La zone commençante doit obligatoirement être située sur une droite d'une longueur minimum de 50 mètres environs.
- 5.3.2-** La ligne de départ doit être située à une distance minimum de 50 m environs dès le début de la courbe que ce soit léger ou forte en angle.

5.4. Largeurs de la voie

- 5.4.1-** La largeur d'une voie ne peut pas être moins de 5 m sauf trophée catal.
- 5.4.2-** La largeur minimum d'une voie à la ligne de départ est de 5 mètres et que cette largeur doit demeurer constante au moins 50 mètres environs après la ligne de départ.

5.4.3- Un dispositif spécial de protection doit être mis en place, au bout et à l'extérieur de la ligne droite pour la sécurité des concurrents et les publiques. L'organisateur pourra aussi dégager cette zone au public en utilisant les sécurités civiles.

5.4.4- Aucun objet qui s'avère dangereux pour le coureur ne peut être utilisé sur le circuit pour les balisages du circuit ou indication du trajet à suivre, ...

6. DISPOSITIFS PROTECTEURS ADDITIONNELS

6.1. Généralités

6.1.1- Des dispositifs protecteurs additionnels peuvent employer de manière permanente ou provisoirement pour se protéger des obstacles dangereux. Les dispositifs utilisés doivent être homologués par les Commissaire et directeur de course.

6.1.2- Les dispositifs protecteurs suivants sont homologués :

- Barrières métalliques
- Des plots. □.
- Barrière de pneu de voitures.

Des dispositifs protecteurs peuvent être demandés dans l'homologation rapportez pour être disponible à chaque événement.

6.2. Installations et sous structure de circuit

6.2.1- Commencer la grille

C'est l'organisateur qui est responsable de l'octroi et le mis en place de ceci.

6.2.2- Début de l'épreuve

Toute épreuve commence par des vérifications administratives et techniques ou des reconnaissances.

6.2.3- Zones de contrôle

C'est la zone dans laquelle les officielles de courses travaillent, que ce soit baliser ou non, toutes fois indiquer verbalement ou écrit, et signaler par des panneaux.

NB : Le Pilote et son scooter seulement sont autorisés à entrer dans ce lieu avec les officielles de courses.

6.2.4- Parc d'attente

Comme un parc fermé mais les médias et le personnel d'équipe détenant un laissez-passer approprier peuvent être admis.

6.2.5- Assistance

L'assistance se définit comme tout travail sur un véhicule concurrent.

6.2.6- Parc de réparation ou parc d'assistance

Zone dans laquelle des réparations ou une aide extérieure sont autorisées, avec 100 m² d'une superficie minimum, ce parc doit être clôturé aussi avec une entrée et de sorti en un point définit.

NB : Le pilote et son mécanicien avec le scooter sont autorisés à y entrer avec leurs badges respectifs. Il est formellement interdit de se ravitailler et réparer son véhicule sur le circuit passible d'une sanction immédiate (Sauf sous l'autorisation du Directeur de Course ou le commissaire Technique).

6.2.7- Assistance interdit

C'est l'assistance d'un tiers au concourant et l'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides autres que de l'eau potable fournie par les organisateurs), pièces détachées, outils ou matériels durant la course.

6.2.8- Panneaux pour des feuilles de résultat

Les résultats devront être affichés après chaque vague ou manche effectuée sur le tableau d'affichage fournis par l'organisateur placer dans un endroit précis et accessible à tous

6.2.9- Décision

Un document publié par le directeur de course ou les commissaires sportifs pour annoncer leurs conclusions suite à une enquête, audience ou investigation.

6.2.10- Fin de l'épreuve

L'épreuve se termine avec la publication du classement final officiel.

La partie compétitive de l'épreuve se termine au dernier contrôle faite par les officiels.

6.2.11- Entretien du circuit

L'entretien correct du circuit est essentiel pour la sûreté et la confirmation du permis d'homologation, que ce soit avant, pendant et même après la course.

Les contrôles réguliers sont nécessaires pour :

- La propreté de la voie et l'état de son apprêtage
- Tous les bords et bordures doivent être propres
- L'herbe doit être coupée sous peu et toute l'herbe sèche doit être enlevée. Toute la végétation doit être enlevée, en particulier dans les secteurs d'écoulement, devant les rambardes et les murs ;
- Le serrage des boulons sur des rambardes ;
- Réparations aux dispositifs protecteurs endommagés ;
- Inspection et nettoyage de drainage de l'eau ;
- Garder les routes de service en bon état ;
- Peindre les lignes de délimitation des voies

6.2.12- Podium

Le Podium doit être évident à la cérémonie, pré installé mais bien visible aux spectateurs. Il se peut que la remise se fasse ultérieurement, dans le même endroit ou un endroit déterminer par l'organisateur le même jour ou une autre journée bien définie. Il doit annoncer à tous la date de la prochaine remise.

Le nombre de jour limite tolérable est de quinze (15) jours après la course.

7. REMARQUES

7.1 Généralité

- a) Toutes les manifestations sous l'égide de la Fédération, et/ou avoir une autorisation émanant de ladite fédération doivent soumettre sous le règlement standard en vigueur, ainsi que leur application, que ce soit pour l'organisateur, les participant, les équipes, supporters et les publiques
- b) Toutes débordements des publiques ou supporters d'un pilote sont entièrement sous la responsabilité de ce pilote, d'où c'est à lui de l'arranger, faute de quoi, il sera pénalisé sévèrement qui peut aller jusqu'à l'exclusion définitive.
- c) Tous les pilotes qui participent à la course OPEN sont considérer comme sous la responsabilité du club organisateur, donc c'est lui qui sélectionne les pilotes qu'il pense avoir confiance et pourra participer ou non à cette course.

On encourage alors les participants à l'open d'adhérer au club qu'il plaira, pour qu'ils puissent participer au championnat

- d) Les notations, les remarques et les rapports écrites ou verbales du dite officiel sont tous pris en compte au niveau du Directeur de Course ainsi que le Directeur de l'Epreuve, qui prendraient une décision par rapport à cela.
- e) La course de scooter est un sport mécanique, donc la sécurité du pilote nécessite des protections minimums, alors chacun a sa protection personnelle et individuelle à présenter pendant la visite technique, faute de quoi, celui-ci ne pourra pas participer à aucune course. À tout moment, le Directeur de Course par le biais des officiels de course peut vérifier ses matérielles de protection pour chaque pilote.
- f) L'arbitrage d'une course est réservé uniquement pour les officielles de course, alors aucune autre personne n'est habile à ce jugement, donc s'il y a quelqu'un qui pense avoir un autre jugement que celle des officiels de course, soit il contacte directement le Directeur de Course ou bien le Directeur d'Epreuve au Poste de Commandement (PC).

Mais en aucun cas, il(s) ne peut (vent) jamais approcher les officiels de course en fonction, ceci dit : seuls les commissaires ont le droit de rester dans l'endroit spécifiques et stratégique réserver pour le jugement et notation de la course, marquer par des rubalises ou chapiteau, ...

- g) Si un pilote ou ses équipes ont une remarque ou réclamation à faire, seul le pilote a le droit de le faire en écrit et adresser directement au Directeur de Course, mais en aucun cas ne

Ne peut pas demander des explications verbales auprès des officielles de course, ni auprès du Directeur de Course, ni autres membres du collègue des officielles.

- h) Le Directeur de course, peut à tout moment effectuer des contrôles de dopage, et s'il trouve que son contrôle est positif, il peut prendre une sanction immédiate selon le règlement en vigueur pour le pilote consterner. Toutes fois si les équipes du pilote perturbent le déroulement de la course ou tout simplement deviennent incitateur de trouble ou perturbateur d'ordre publiques, le Directeur de Course a le droit de les faire exclure immédiatement du site par le pilote ou fait appel aux forces de l'ordre.

La suite de ses litiges peut aller jusqu'à une poursuite judiciaire.

- i) Toutes les pilotes qui reçoivent des instructions de la Directeur de Course par l'intermédiaire des commissaires doivent le suivre à la lettre, comme l'appel pour prendre le départ, l'indication de l'itinéraire à suivre, l'emplacement attribué à la grille de départ, instruction pendant la course par le drapeau ou verbal, ... faute de quoi, ils seront sanctionnés immédiatement par le règlement en vigueur.
- j) L'organisateur ne peut en aucun cas intervenir à la décision et au résultat de la course par rapport à son égard personnel ou à son club, mais peut suggérer au pilote concerner de faire une réclamation écrite pour avoir une réponse avant la suite des courses.
- k) Tous les drapeaux sont sous la commande et l'instruction du directeur de Course, ainsi les baliseurs doivent être attentif au gestes et ordre du directeur de Course pour l'application du mouvement des drapeaux. Par contre pour les drapeaux National, drapeau à damier et drapeau rouge sont réservé uniquement au directeur de Course ou ce qui à son autorisation pour leurs utilisations.
- l) Tous incidents qui se manifestent sur le circuit, que ce soit entre coureur ou public doivent être signalé au directeur de course ou organisateur le plus vite possible, durant la course ou après. Il est formellement interdit que les victimes répondent verbalement ou physiquement leurs agresseurs. Seul la Direction de Course est habilitée à toutes sanctions et poursuites nécessaire à l'encontre des actes et personne jugées fautifs.
- m) Tous les matériels mécaniques et informatiques pour les besoins des officiels durant la course sont à la charge des organisateurs à part les chronomètres et les drapeaux nécessaires.
- n) Seul les arbitres ou officielles nommer par la fédération sont apte à arbitrés la course moto scooter pour le championnat de Madagascar ainsi que les différentes courses annexes qui va avec.

- o) Tous pilotes qui ont des problèmes mécaniques avant, pendant, durant et après une course devaient obligatoirement signaler cet incident auprès de la direction du Course.

7.2 Adhésion

a) Définition

Tous les clubs existants et officielles auprès du Ministère de la jeunesse et de sport peuvent être adhérer à la Fédération et peuvent être affilié à la commission sous réserve du paiement du droit d'adhésion.

Par conséquent, toutes organisations et manifestations Scooter doivent être sous le règlement de la commission et sous l'égide de cette fédération.

b) Condition d'adhésion

Seuls les clubs qui ont leur certificat de conformité auprès du ministère de la jeunesse et du sport ont le droit de faire une demande d'adhésion à la fédération

A cet effet, tous les droits nécessaires sont attribués à ce club.

c) Droit d'organisation

Toutes manifestations Scooter doivent avoir l'aval de la fédération par l'acquittement du droit d'organisation.

Le quittance et cachet de la fédération faisant foi.

d) Pièces justificatives

Les pièces justificatives suivantes sont obligatoires à chaque organisation et nécessitent l'aval de la fédération et commission :

- ❖ Contrat ou accord auprès du propriétaire ou responsable du cite
- ❖ Assurance pour l'événement
- ❖ Autorisation auprès du Quartier, Commune,
- ❖ Autres papiers et documents nécessaires selon la situation.

7.3 Des circuits existants

Etant donnée la difficulté pour une construction de piste adéquate à la compétition Scooter qui a besoin d'un circuit spécial, d'où il n'y a qu'un seul renommé international qui est celle de l'Imerintsiatosika. Par contre Il y en a d'autres terrains adaptables avec des infrastructures adéquates pour les compétitions comme l'aérodrome d'Arivonimamo, CCI ivato, le stade annexe de Mahamasina, le parking de Smart Tanjombato,

7.4 Cahier de charge pour les officiels

- Avant chaque compétition :
 - Vérification de la présence du règlement particulier valable.
 - Vérification du contrat d'assurance
 - Vérification des autorisations des autorités ou du propriétaire du lieu
 - Vérification de l'état de lieu
 - Donner à l'organisateur les besoins matériels des officiels.
- Jour de compétition :
 - Application du règlement particulier
 - Vérification présence ambulance, sécurité.
 - Vérification de la piste de compétition.
 - Recevoir les besoins matériels des officiels aux organisateurs.

Article I. NORMES PISTES

1 mètre pour chaque moto, les nombres des motos en piste dépendent de la largeur de la piste.

Article II. PREPARATION COURSE

- Présence obligatoire au moins deux (2) ambulance à chaque compétition
- Avoir une assurance évènement

Article III. CATEGORIE

Il y a une contre visite pour les trois (3) premiers pour le vainqueur de la catégorie A et CATAL.

Article IV. LIGNE DE DEPART

Un espace d'un mètre pour chaque concurrent à chaque départ et en escalier. Les organisateurs ont l'obligation d'apporter une chaux grasse ou bombe marquage au sol pour marquer chaque ligne.

Article V. NORMES DE PROTECTION

Exiger à chaque départ, les protections complètes pour chaque concurrent. Il faut recommander aux concurrents de mettre des blousons en cuir.

Article VI. REUNION D'INFORMATION

Présence obligatoire pour chaque compétition.

Article VII. REMARQUES

8.1 : Si toutes fois les pilotes ont des problèmes pour rejoindre la grille de départ, il est obligatoire que le pilote rejoigne le Directeur de Course, pour l'avertir, ou pour la mise en connaissance de son problème, si non la sanction pourra attribuer à ce pilote.

8.2 : Pour la phase éliminatoire, le pilote du meilleur classement sera placé à la piste extérieure (à droite face aux pistes).

8.3 : Tout acte de perturbation à la grille de départ que ce soit par le pilote ou par des tiers sera pénalisé par des avertissements qui peuvent conduire à la disqualification du pilote.

8.4 : Tous les pilotes qui n'ont pas effectué son essai qualificatif doivent impérativement se présenter auprès du directeur du Course pour l'aviser de son problème.

8.5 Les pilotes licenciés n'ont le droit de participer qu'à 03 catégories et s'il participe au catégorie B et/ou 04 temps, il doit être classifié parmi l'Elite 1 pour les catégories inférieures.

Article VIII: ÉTHIQUE NUMÉRIQUE ET RESPONSABILITÉ DES COMMUNAUTÉS

1. Interdiction de Dénigrement et de Déstabilisation

- **Respect des Instances :** Il est strictement interdit au pilote, à son entourage technique ou à ses proches, de publier des contenus visant à discréditer, intimider ou influencer les décisions des officiels, commissaires de course ou membres de la Commission Scooter.
- **Neutralité du Jugement :** Toute tentative de "pression populaire" via les réseaux sociaux (campagnes de hashtags, signalements abusifs, messages ciblés) pour contester un fait de course ou une décision technique est considérée comme une faute d'éthique grave.

2. Responsabilité du Pilote vis-à-vis de sa "Fanbase"

Le pilote est l'ambassadeur de son image et, par extension, de celle de la compétition.

- **Obligation de Modération :** Le pilote (ou le gestionnaire de ses réseaux sociaux) doit veiller à ce que ses supporters ne se livrent pas à des actes de cyberharcèlement, de dénigrement ou d'insultes envers d'autres concurrents ou l'organisation.
- **Rappel à l'ordre public :** En cas de dérives constatées de la part de ses fans (commentaires haineux, attaques groupées), le pilote a l'obligation morale et contractuelle de publier un message de rappel au calme et au respect des valeurs sportives.

- **Responsabilité Engagée** : Le silence ou l'approbation tacite (ex: "liker" un commentaire dénigrant un adversaire) engage la responsabilité du pilote. Une passivité prolongée face aux agissements de sa communauté pourra être sanctionnée par la Commission Scooter au même titre qu'un comportement antisportif sur la piste.

3. Sanctions Disciplinaires

Le non-respect de ces règles d'éthique numérique pourra entraîner, selon la gravité des sanctions disciplinaires prévu dans le règlement intérieur de la commission.

Fait à Antananarivo le, 27/03/2026

