

## ANNEXE 1 – Le contenu de la formation

### A - FORMATION THEORIQUE

#### Préambule

#### Précisions sur les machines

- Une moto de cross ainsi que certaines machines de vitesse ne sont pas homologuées pour la voie publique (routes, chemins). Elles sont réservées à une utilisation en circuit fermé.
- Les motos de Trial et d'Enduro sont homologuées et immatriculées. Elles peuvent donc rouler sur la voie publique à condition que les pilotes soient titulaires du permis de conduire correspondant et respectent les règles du code de la route.

Le sport moto respecte l'environnement

Des règles sont à observer afin de ne pas provoquer certaines nuisances.

#### Bruit :

- avoir un système d'échappement conforme aux normes et en bon état.

**- Le bruit n'est pas synonyme de vitesse.**

#### Pollution :

- pratiquer sa discipline sur les sites appropriés, les terrains homologués.
- maintenir sa machine en bon état et adopter les bons réglages afin d'éviter les émissions de fumée, les fuites d'huile,...
- Ne pas déverser des produits pétroliers usagés.
- Récupérer les emballages et conditionnements, même vides.
- **Respecter la nature et les autres, c'est le respect de soi-même.**

Le pilote, une mécanique humaine complexe

- Le sport moto nécessite une bonne condition physique qui doit être entretenue.
- Avant de monter sur la moto, toujours penser à s'échauffer; cela diminue les risques de traumatismes articulaires et musculaires.
- Le suivi médical ne doit pas être négligé car il fait partie intégrante de l'entraînement.
- La diététique améliore le rendement musculaire et la capacité de récupération.
- Se préparer psychologiquement améliore le self contrôle, la concentration et la motivation.
- Pratiquer un sport c'est respecter les règles, les autres et soi-même. C'est rejeter la tricherie, la violence, le dopage.

**N'oubliez pas que les éducateurs moto, Brevetés fédéraux et Brevetés d'Etat ainsi que les dirigeants des clubs sont là pour vous renseigner et vous faire progresser techniquement et physiquement. N'hésitez pas à leur demander conseil.**

#### 1. Formalités à satisfaire le matin d'une épreuve

**Le contrôle administratif :** le pilote doit présenter:

- la licence en cours de validité,
- le CASM ou permis. Le permis de conduire ainsi que la carte grise et l'attestation d'assurance sont obligatoires pour les épreuves empruntant la voie publique (Trial, Enduro).

#### Le contrôle technique :

L'équipement du pilote et de la machine doivent être conformes à la réglementation de la discipline.

\* Eléments obligatoires selon les disciplines : exemples

#### **La machine:**

- freins en bon état de fonctionnement,
- béquille retirée,
- extrémités des guidons bouchées,
- leviers arrondis par des boules,
- récupérateur d'huile
- retour correct de la poignée de gaz,
- coupe circuit,
- carter de protection de chaînes et de pignons,
- plaque numéro :
  - aux dimensions réglementaires
  - couleurs conformes à la catégorie
  - publicité interdite sur les plaques numéros

/

#### **'équipement du pilote:**

- casque homologué,
- bottes, gants,
- pantalon, pare-pierres
- maillot à manches longues (tout-terrain),
- cuir et protection dorsale (vitesse, supermotard...)

\* Eléments conseillés pour le pilote

- lunettes,
- coquilles,
- genouillères, coudières.

Ces éléments sont obligatoires ou vivement conseillés pour la sécurité du pilote. Pour une épreuve organisée dans le cadre d'un championnat, il faut néanmoins vérifier que la machine et l'équipement soient conformes au règlement technique de ce championnat.

## 2. Le rôle des officiels

L'organisation d'une compétition officielle est confiée à un moto-club. Toute épreuve doit bénéficier d'une autorisation fédérale et préfectorale et doit être organisée sur un circuit homologué. Une équipe d'officiels veille au bon déroulement de l'épreuve et chacun a un rôle bien précis

#### **a. Le Directeur de Course**

- est le responsable de l'épreuve,
- peut interdire à un pilote de prendre le départ pour non conformité de la machine, suite au rapport du Commissaire Technique,
- donne le départ et (arrivée de la course,
- décide de (utilisation du drapeau rouge,

#### **b. Le Commissaire Sportif : 3 par épreuve**

- est chargé de faire appliquer le règlement,
- siège au jury et juge les réclamations.

#### **c. Le Commissaire de Piste**

- est responsable de la signalisation (drapeaux) et de la sécurité sur le circuit.

#### **d. Le Chronométrateur**

- prend les temps des pilotes,
- établit les classements de l'épreuve.

#### **e. Le Commissaire Technique**

- effectue les contrôles techniques des machines et de l'équipement du pilote avant l'épreuve et les vérifications en cas de réclamation.

#### **f. Le Jury**

- statue sur les réclamations sportives de la compétition,
- applique d'éventuelles sanctions (déclassement de (épreuve, amendes... )

### 3. Les drapeaux en usage sur les circuits

Drapeaux National	Signal de départ de la course
Drapeau à damiers	Signal de la fin de la course ou de la séance d'essai
Drapeau Rouge	Signal d'interruption d'une course ou d'un entraînement. Ralentir ne plus dépasser revenir à la zone de départ à vitesse réduite. Seul le directeur de course peut décider de son utilisation.
Un Drapeau Jaune	Immobilisé : danger ralentir Défense de dépasser Agité : danger grave, être prêt à stopper Défense de dépasser
Deux Drapeaux Jaunes	Immobilisés : préavis à deux drapeaux jaunes agités.
Drapeau Vert	Voie libre
Drapeau Bleu	Retour à l'état normal de la piste Immobilisé : un concurrent vous suit de très près et va vous dépasser Agité : un concurrent cherche à vous dépasser.
Drapeau Noir	Accompagné d'un numéro, informe le coureur du n° indiqué de s'arrêter à son stand au prochain passage.
Drapeau Jaunes à Bandes Rouges	Détérioration de l'adhérence de la piste
Drapeau Blanc	Voiture de sécurité sur la piste (ambulance, pompiers, pace-car). Les coureurs sont informés qu'ils vont dépasser le véhicule.
Drapeau Noir avec un Rond Orange	Arrêt immédiat du pilote désigné

### 4. Les arrêts sur circuit

Seul le service de sécurité officiel peut intervenir (Commissaires de pistes, secouristes, médecin, pace-car).

En cas d'arrêt sur le circuit (panne, chute), il est strictement interdit de repartir en sens inverse de la piste, que ce soit à moto, en poussant ou à pied.

Si après un arrêt, la moto ne repart pas, il faut la dégager de la piste et la garer sur le côté. Il est obligatoire de respecter les entrées et les sorties de piste.

### 5. Déclaration d'accident

prévenir l'organisateur le jour de l'épreuve,  
prévenir l'assurance de la fédération au moyen du formulaire remis par l'organisateur dans les délais impartis.  
pour la reprise de la compétition, être muni d'un certificat médical.

## B - FORMATION PRATIQUE

Elle porte sur :  
le démarrage de la moto,  
la conduite en slalom,  
la montée et descente des vitesses,  
l'accélération et le freinage,  
la conduite en tours de circuit comportant des obstacles et autres difficultés d'une enceinte sportive.

L'examen pratique débute par une vérification technique de la machine et de l'équipement du pilote assimilable à un contrôle technique effectué sur la majorité des épreuves.

Si l'un de ces éléments (pilote ou moto) n'est pas conforme, le candidat ne pourra pas passer l'examen pratique.

**Validation** : Après cette vérification, le candidat participe à un échauffement d'une durée de 10 minutes sous la conduite de l'examineur. L'examen pratique débute alors sous forme de 5 ateliers. Une note égale ou supérieure à 14/20 est nécessaire pour réussir la pratique.

#### Atelier 1 : Slalom lent décalé (4 points)

10 quilles espacées de 2,50 x 2,50m

départ arrêté; progresser à vitesse lente et régulière en appui sur les repose-pieds

Évaluation:

- vitesse régulière
- pas d'action sur embrayage
- bon équilibre (pas de pied à terre)
- bonne mobilité (ne pas renverser de cône)

#### Atelier 2 : Couloir avec changement de trajectoire (3 points)

Couloir de 40m de long sur 1m de large, prolongé par 3 embranchements disposés en "patte d'oie".

Accélérer de façon constante sur les 30 premiers mètres pour prendre l'un des 3 embranchements correspondant au signal de l'éducateur.

Évaluation:

- bonne utilisation de la boîte de vitesses
- bonne stabilité (garder sa trajectoire sans faire chuter de cône)
- bonne perception/analyse/réaction au signal de l'éducateur (emprunter l'embranchement signalé)

#### Atelier 3 : Équilibre (4 points)

Barre à 1,50m du sol suivie d'une planche de 5m de long x 15cm de large, décalée par rapport à la "sortie de la barre".

Passer à vitesse réduite, en appui sur les repose-pieds. Passer sous la barre, puis sur la planche avec les 2 roues, sans mettre pied à terre.

Évaluation:

- bonne mobilité (enchaînement barre/planche, debout – assis - debout)
- passer sous la barre
- se positionner sur la planche sans mettre pied à terre
- passer les roues sur la planche sans poser pied à terre

#### Atelier 4 : Slalom rapide et test drapeaux (4 points)

20m pour l'accélération, en passant au moins 2 rapports, 10 quilles espacées de 5m. 3 drapeaux (vert, jaune, rouge) peuvent être présentés avant le passage des 2 dernières quilles.

Accélérer de façon à obtenir une vitesse suffisante pour commencer le slalom. Slalomer entre les cônes à vitesse constante. Après la huitième, adapter la conduite pour les 2 cônes restants selon le drapeau présenté

- vert: continuer le slalom à 10 même vitesse,
- jaune : ralentir franchement tout en continuant le slalom,

- rouge : ignorer le reste du slalom et retour au départ.

Évaluation:

- respect de la vitesse
- bonne mobilité (ne pas renverser de cône)
- bonne prise d'information (réagir en fonction du drapeau présenté)

#### Atelier 5 : Accélération/Freinage (5 points)

Couloir d'accélération de 50m, suivi d'une zone de freinage de 15m, puis d'une zone d'arrêt de 1 m.

Accélérer sur 50m en passant les rapports et préparer le freinage de manière à stopper dans la zone terminale de 1 m.

Évaluation:

- bonne accélération
- accélération jusqu'au repère 50m
- position dynamique en vue du freinage (légèrement levé, bassin vers l'arrière, bras tendus)
- efficacité du freinage (bon dosage avant/arrière)
- précision du freinage (arrêt dans la zone)

#### ANNEXE 2 – Conditions d'âge des participants en fonction du type de discipline et du véhicule utilisé

TYPE DE CYLINDREE EN FONCTION DE L'AGE DES PARTICIPANTS		
TYPES DE COMPETITIONS MOTOCYCLISTES	12 / 13 ans	14 / 15 ans
<b>TRIAL</b> épreuve de maniabilité	125 cm3 maximum	250 cm3 maximum
<b>CIRCUIT</b> épreuve de vitesse	Cyclomoteurs de série	Motocycles de série de 125 cm3 maximum cyclomoteurs améliorés
<b>TOUT TERRAIN</b> épreuve de vitesse	Motocycles de série 90 cm3 maximum ou cyclomoteurs améliorés	Motocycles de série 125 cm3 maximum cyclomoteurs améliorés

#### ANNEXE 3 – Règles particulières régissant le déroulement des épreuves

		TRIAL	CIRCUIT	TOUT TERRAIN
<b>12 et 13 ans</b>	Longueur ou durée	12 km maximum zones de 20 m maximum	20 mn maximum	20 mn maximum
	Fréquence	12 zones maximum hauteur des obstacles 70 cm maximum		3 courses maximum par jour <b>1 h minimum d'arrêt entre chaque course</b>
<b>14 et 15 ans</b>	Longueur ou durée	15 km maximum zones de 30 m maximum	30 mn maximum	30 mn maximum
	Fréquence	15 zones maximum pas de hauteur d'obstacles maximum		3 courses maximum par jour <b>1 h minimum d'arrêt entre chaque course</b>