



COMMISSION DE MOTOCROSS

Compte rendu de la réunion de la Commission de Motocross

Date : 18/10/2013

Lieu : Kehl

Présents : T.Pommier, Ch.Schmitt, B.Schimpf, R.Bossong, J.Gassert, C.Gossmann, B.Gossmann, H.Faust, M.Plumeré, JL Muller

Points abordés :

1. - Sécurité des circuits

Suite aux nombreux accidents graves survenus en 2013, la FFM met en place un projet de sécurisation des circuits. Le projet recense de nouvelles normes. Celles-ci concernent les points suivants :

- Protection des spectateurs
- Protection des commissaires
- Difficultés des circuits

Le document n'étant pas encore diffusable, une synthèse a été présentée.

Un calendrier de visite des circuits devra également être établi.

2. - Engagement en ligne

La Commission a évalué les possibilités du site d'inscription en ligne utilisé actuellement Championnat de France : Engage Sports. Ce site permet de gérer les championnats et les engagements pour chaque course. Trois niveaux d'accès existent :

- Niveau Ligue : gestion des inscriptions à l'année et des catégories des championnats.
- Niveau Club : gestion des engagements aux courses
- Niveau Pilote : engagement et paiement en ligne pour les courses choisies

Le cout annoncé est le suivant : 2,80€/engagement

Après discussion, la solution est adoptée pour la saison 2014, pour l'ensemble des clubs organisateurs d'un championnat MX.

La solution sera proposée à la Ligue de Lorraine

3. - Stage Kids

Les clubs alsaciens n'ayant pas pu recevoir la catégorie Kids dans leurs organisations en 2013, la Commission a décidé de mettre en place une série de stages de pilotages.

Le principe adopté est le suivant : stage pour Kids avec participation de la Commission (50% du prix) et du club recevant (mise à disposition du terrain). Le cout pour le pilote ne doit pas excéder le cout d'un engagement, soit environ 30 Euros.

2013 : 4 stages sont prévus (2 fait à la date de la réunion ; 2 à faire)

En 2014, la Commission prévoit d'augmenter ce nombre, en visant 1 stage /circuit, soit une dizaine de stages.



4. - Préparation 2014

Ci-dessous la synthèse de l'analyse de la saison 2013, et les propositions qui seront présentées lors de la réunion des deux ligues, Lorraine et Alsace.

Notre problème principal pour la saison 2014, est le choix des différentes catégories « Seniors ». Ce choix doit être fait en fonction des conditions actuelles. Les critères à prendre en compte sont les suivants :

- Optimiser le nombre de pilotes par catégorie.
Quelle que soit la catégorie, le nombre de pilotes engagés est rarement égal à la capacité exacte du circuit. Hors l'intérêt premier d'un organisateur est de « remplir les grilles ». Double objectif : gagner en nombre d'engagements et gagner du temps sur la journée.
- Un pilote engagé ne doit jamais être complètement éliminé après les qualifs.
Par conséquent, il ne faut pas engager plus de pilotes que les catégories retenues pour une journée de course ne le permettent.
- Mettre en avant les vrais championnats (NCA) , plutôt que les Trophées et Promos (NCB)
Il faut dissocier les catégories de courses dans une journée et les catégories de classement dans un championnat ; ce sont deux notions différentes.
Il est possible de mélanger 2 catégories de championnat dans une course (par exemple faire rouler ensemble des MX2 NCA avec des MX2 NCB)
Les catégories suivantes ne sont pas mélangeables avec une autre:
 - Quads
 - Kids
 - Espoir 85cc
 - Motos anciennesLes autres catégories peuvent être mélangées entre elles, soit pour des essais, soit pour des courses (1252T, MX2 NCA/NCB, MX1 NCA/NCB, Vétérans)
- Le règlement doit prévoir toutes les situations de répartition des engagés, soit par cylindrée, soit par type de licence. Les situations extrêmes ne doivent pas être découvertes le jour de la course, mais doivent être prévues et gérées en amont.
- Tenir compte d'un nombre maximum de catégories à faire rouler chaque journée.
Une catégorie prend entre 1h15 et 1h30, sur une journée.
Une journée de course, c'est environ 8h30 de temps disponible.
Par conséquent, pour une journée normale (hors championnat de France) :
 - 5 catégories, c'est confortable
 - 6 , c'est la limite
 - 7 , c'est excessif
- Tenir compte du fait qu'en 2015, il n'y aura plus qu'un seul type de licence (fusion NCA/NCB)
Avec une seule licence, nous devons être très précis sur la répartition des catégories ; autant entamer cette démarche dès 2014.



- Tenir compte des chiffres 2013.

Nombre d'inscrits (MX1+MX2+Trophée+Promos) : 407

Répartition :

	125	MX1	MX2
NCA	12	50	50
NCB	70	61	164

Il serait intéressant de connaître le nombre d'engagés /catégorie / épreuve. Ces chiffres seraient plus pertinents.

Compte tenu de tout cela, nous proposons l'organisation des championnats suivante :
(en dehors des catégories non mélangeables : Quads, Kids, 85cc, Anciennes)

- Catégories de Championnat : 6
(noms exacts à préciser)
 - o 125 2T - NCA+NJ + NCB
 - o MX2 – NCA
 - o MX2 – NCB
 - o MX1 – NCA
 - o MX1 – NCB
 - o Vétéran
- Catégories de courses dans une journée : 3 , 4 ou 5 (idéalement 4)
 - o 125 2T
 - o MX2
 - o MX1
 - o Consolante (1 ou 2)

Le club organisateur déterminera par avance, le nombre de catégorie qu'il désire recevoir sur sa journée.

En cas de Championnat de France sur la même épreuve, la cylindrée concernée sera supprimée ou hors championnat. Exemple : MX1 à Hombourg. Le club pourra organiser une catégorie « Open, hors championnat » pour cette cylindrée, s'il le désire.
- Groupes pour les essais : 3, 4 ou 5
 - o autant de groupes que nécessaires, mélangeant les différentes catégories (cylindrées et type de licences), selon les classements (normalement le même nombre que les catégories de courses)
 - o 2 possibilités :
 - Mélanger toutes les cylindrées (125-2T , MX2, MX1)
 - Ne mélanger que les MX1 et MX2, mais dissocier les 125-2T
- Qualifications (idéalement chrono, ou manche de 10') du nombre maxi de pilotes dans chacune des 3 catégories Principales, quelle que soit la licence :
 - 125 2T => par exemple 35 pilotes (suivant capacité du circuit), issus de tous les groupes
 - MX2 => 35 pilotes
 - MX1 => 35 pilotes
 - Consolante 1=> les 35 suivants



- Si prévu, Consolante 2 => les pilotes restants
 - Catégorie Vétéran : systématiquement en Consolante
- Variante : qualification prioritaire des NCA, puis des NCB en complément, si besoin
- Attribution des Points pour les championnats respectifs : suivant classement, en catégorie principale ou consolante.
- ⇒ Avantages de cette solution globale :
- Les groupes sont pleins lors des essais
 - Les grilles sont pleines lors des manches
 - Le nombre de catégories dans une journée est optimisé et prévu d'avance
 - Les pilotes NCB voulant marquer des points ont intérêt à se qualifier en catégorie Principale de leur cylindrée (125, MX2, MX1)
 - Les pilotes de bon niveau roulent ensemble dans les catégories principales, quelle que soit leur licence
 - Les pilotes débutants se retrouvent dans une catégorie correspondant à leur niveau, et peuvent progresser au courant de la saison
 - Les pilotes Vétéran se retrouvent ensemble, quelle que soit leur cylindrée, sans obligation de qualification en catégorie Principale
 - Le schéma est facilement transposable en 2015 (licence unique)
- ⇒ Aménagements nécessaires
- Il faut appliquer un schéma de course similaire à toutes les catégories mélangeables : 1 essai libre + 1 essai qualif + 2 manches
 - La Finale ne facilite pas l'organisation du timing (mais c'est possible)

JL Muller
Commission de Motocross