

FEDERATION MOTOCYCLISTE DE BELGIQUE

COMMISSION SPORTIVE

Groupe Travail Courses Sur Route (G.T.C.S.R.)

REGLEMENT COURSES SUR ROUTE 2010

Sommaire

01.	Licences	p.02
02.	Classes, Numéros et couleurs de disques	p.03
03.	Engagements - Fiche Technique - Equipement des coureurs	p.04
04.	Prescriptions techniques	p.06
05.	Epreuves de Sprint - Vitesse pure	p.06
06.	Courses de côte – courses en ligne contre la montre	p.13
07.	Endurance	p.14
08.	Compétitions "Petites cylindrées"	p.22
09	Rallye	p.23
10.	Manifestations en circuit - Conduite en course	p.23
11.	Barème prix	p.24
12.	Championnats de Belgique	p.26
13.	Généralités	p.27
14.	Promotion des coureurs (JUNIOR en INTER) - Rétrogradation (INTER en JUNIOR)	p.27
15.	Réclamations - Vérifications - Sanctions - Frais de Démontage - Procédure de recours, d'appel et d'intervention volontaire	p.28
16.	Drapeaux et feux - Sanctions pour non respect de la signalisation	p.29

Annexes :
- Règlement technique Courses sur Route 2010
- **Règlement Rallye Routier 2010**

FEDERATION MOTOCYCLISTE DE BELGIQUE

COMMISSION SPORTIVE

REGLEMENT COURSES SUR ROUTE 2010

Les présentes dispositions sont de stricte application, elles complètent les articles du code sportif national.

01. LICENCES.

Il est instauré deux catégories de coureurs : "JUNIOR" et "INTER". Les différentes licences "solos" sont délivrées par classe soit aux coureurs "INTER", soit aux coureurs "JUNIOR". Les licences de coureur et passager Side-car valables pour cette classe exclusivement sont délivrées aux coureurs "INTER" et "JUNIOR".

Une licence ("JUNIOR" et "INTER") ne peut être délivrée **que** si le formulaire de demande de licence est accompagné **du** questionnaire, établi par le Groupe de Travail de Courses sur Route de la FMB, dûment complété. Ce questionnaire a comme objectif de contrôler si le demandeur de licence connaît suffisamment les définitions et procédures reprises dans le présent règlement. Le Groupe de Travail de Courses sur Route de la FMB jugera en fonction du résultat obtenu si une licence pourra être délivrée.

De plus tous les coureurs qui sollicitent une licence en 2010 pour la première fois, ainsi que d'une part tout licencié JUNIOR 2^{ème} année (1^{ère} licence en 2009), et d'autre part tout ancien licencié qui ne figure pas dans un classement de Championnat de Belgique durant les cinq années qui précèdent (2005, 2006, 2007, 2008, 2009) doivent obligatoirement pour pouvoir obtenir une licence, participer et réussir un stage de formation théorique et pratique organisé par la FMB sur le circuit de Mettet le samedi 20 mars 2010 et le lundi 07 juin 2010 (SR).

01.01. Licence catégorie "JUNIOR".

Elle est attribuée, **sous la condition figurant ci-dessus**, à tout demandeur d'une première licence, ainsi qu'aux licenciés "JUNIOR" de la ou des saison(s) précédente(s) qui n'ont pas satisfait aux conditions de promotion (voir art.14). Elle est délivrée par classe et permet la participation, aux classes F.M.B. accessibles aux coureurs JUNIOR (voir tableau ci-après), tant en "course de côte / course en ligne" qu'en circuit (licence unique), ~~et~~ aux épreuves d'endurance (licence spécifique) **et à la classe FIM 125cc Junior.**

La licence "JUNIOR" permet également aux coureurs "JUNIOR" 2^{ème} année minimum, figurant dans les classements d'au moins 1/3 des épreuves du championnat de Belgique de l'année précédente, de participer à des courses à l'étranger, selon les règles de l'U.E.M. et de la F.I.M. relatives aux licences européennes & internationales et aux autorisations de sortie, et sous réserve de l'accord du club organisateur belge qui organiserait à la même date.

La licence "JUNIOR" permet de plus à tout coureur "JUNIOR" de participer au championnat d'Europe SUPERSTOCK 600.

01.02. Licence catégorie "INTER".

Elle peut être obtenue par les coureurs "INTER" d'une ou des saison(s) précédente(s) (voir art. 14.06), ainsi que par les licenciés "JUNIOR" qui ont satisfait aux conditions de promotion (voir art. 14).

Elle permet la participation à toutes les classes F.I.M./U.E.M., aux épreuves d'endurance et aux classes F.M.B : **"Petites cylindrées"** (hors prix et hors classement) ; BELGIAN SUPERSPORT Inter, BELGIAN SUPERBIKE Inter et MONOBIKE.

Dans toutes les classes F.I.M./U.E.M. ainsi que dans les classes F.M.B., des licences uniques sont attribuées par classe et sont valables tant en circuit qu'en "course de côte / course en ligne".

La licence catégorie "INTER" est du type internationale permettant également de participer aux manifestations internationales ou européennes, tant en Belgique qu'à l'étranger, selon les règles de la F.I.M. et de l'UEM relatives aux licences internationales et européennes.

01.03. Licences "SIDE - CAR".

Les licences coureur et passager side-car sont attribuées à tout demandeur par spécialité "coureur" et/ou "passager". Elles sont valables tant en circuit qu'en "course de côte / course en ligne".

01.04. Autorisations de départ valables pour une seule manifestation.

Le droit de concourir dans les classes "**Petites cylindrées**" (POCKET BIKE, 50cc & AUTOMATIQUES, "MINI MOTO 4 TEMPS"), peut s'obtenir également par des autorisations de départ valables pour une seule manifestation (licence 1 manifestation) et délivrées sur place le jour de l'épreuve, moyennant :

- présentation de la preuve de l'affiliation à un club reconnu par la FM.W.B. ou la V.M.B.B.
- paiement d'une somme fixée par la fédération affiliée (F.M.W.B. ou V.M.B.B.) (assurance incluse) dont dépend le club auprès duquel le coureur est affilié,
- passage d'un examen médical préalable auprès d'un médecin généraliste

Toutefois, la participation aux classements pour l'attribution des titres de Champion de Belgique ou de Meilleur Coureur est réservée aux coureurs détenteurs d'une licence à l'année sans préjudice des dispositions prévues à l'article 12.10.

01.05. Age minimum requis.

Il est possible de concourir dans les classes :

- "**Petites cylindrées**" et 125cc (sous conditions) à partir de 15 ans, tant en circuit qu'en "course de côte / course en ligne", sous réserve de la présentation d'une autorisation des parents (ou des représentants légaux) pour les coureurs de moins de 18 ans;
- Pour les coureurs JUNIOR : BELGIAN SUPERSPORT, et MONOBIKE à partir de 16 ans, tant en circuit qu'en "course de côte / course en ligne", sous réserve de la présentation d'une autorisation des parents (ou des représentants légaux) pour les coureurs de moins de 18 ans.
Dans toutes les autres classes, l'âge minimum est fixé à 18 ans.
- Pour les coureurs INTER à partir de 16 ans, dans toutes les classes, sous réserve de la présentation d'une autorisation des parents (ou des représentants légaux) pour les coureurs de moins de 18 ans.

02. Classes, Numéros et couleurs des disques.

02.01. Classes "F.M.B."

02.01.1. - Championnats uniques Circuits et "course de côte / course en ligne" sous licence unique

CLASSES	COUREURS ADMIS	NUMEROS DE COURSE	COULEURS FOND - CHIFFRES	PROMOTION
"Petites cylindrées"				
POCKET BIKE	J+I	01 à 99	blanc - noirs	non
50cc & AUTOMATIQUES	J+I	01 à 99	blanc - noirs	non
MINI MOTO 4 TEMPS	J+I	01 à 50	jaune – noirs	non
Classes solo				
BELGIAN SUPERSPORT	J	à partir de 01	bleu - blancs	oui
BELGIAN SUPERSPORT	I		rouge - jaune	non
BELGIAN SUPERBIKE	J	à partir de 01	Blanc - rouge	oui
BELGIAN SUPERBIKE	I		rouge - blancs	non
MONOBIKE 450	J + I	01 à 99	blanc - noirs	oui
MONOBIKE 650	J + I	101 à 199	jaune - noirs	oui
ENDURANCE 600	J + I	Attribué par les organisateurs	Correspondant à la classe du coureur	oui sous conditions
ENDURANCE 1000	J + I	Attribué par les organisateurs	Correspondant à la classe du coureur	oui sous conditions

02.01.2. -le G.T.C.S.R. peut créer, à la demande de l'organisateur d'une coupe promotionnelle de marque ou basée sur un type de motorisation, une classe spécifique pour ladite coupe promotionnelle reconnue par lui (voir article 14.07) et dont toutes les manches se déroulent dans le cadre de courses propres à la coupe concernée. En **2010** les licences suivantes sont instaurées :

Coupe "BOTT"	J + I	A partir de 01	blanc – noirs	non
--------------	-------	----------------	---------------	-----

02.02. Classes "F.I.M / U.E.M." Championnats circuit

CLASSES	COUREURS ADMIS	NUMEROS DE COURSE	COULEURS FOND - CHIFFRES
125cc Junior	J	à partir de 01	Blanc – noirs
125cc Inter	I		noir – blancs
Side-cars	J + I	à partir de 01	blanc - noirs

02. 03. Dispositions spéciales relatives aux numéros en "course de côte / course en ligne".

En "course de côte / course en ligne", les numéros de départ sont identiques à ceux utilisés en circuit (voir tableau ci-dessus). Toutefois, les coureurs devront apposer les chiffres suivants devant leur numéro de course en fonction de la classe dans laquelle ils participent. Les classes sont réparties en trois groupes :

GROUPE 1		GROUPE 2		GROUPE 3	
POCKET BIKE	aucun	MONOBIKE 450	4	125	7
MINI MOTO 4 TEMPS	2	MONOBIKE 650	aucun	BELGIAN SUPERSPORT	8
50CC & Automatiques	3	BELGIAN SUPERSPORT	6	SIDE - CAR	9
				"MOTO CLASSIC"	aucun

Ces chiffres déterminent également l'ordre des montées

02.04. Disques numéros.

Les numéros et disques support doivent être conformes aux prescriptions de l'annexe 1 ci-jointe.

Aucune publicité ne peut être ajoutée ni incluse dans la surface des disques, ou dans les chiffres composant le numéro.

Dans les différentes polices de caractère admises pour les chiffres, la hauteur est la dimension prépondérante, les autres dimensions découlant de cette dernière et de l'agrandissement de la police choisie.

03. Engagements - Fiche Technique - Equipement des coureurs.

03.01. Engagements

03.01.1. Les coureurs en ordre de licence dans les délais prévus à l'article 13.10., sont automatiquement inscrits à toutes les épreuves inscrites au calendrier F.M.B. sous réserve de l'article 03.01.2. ci-après.

03.01.2. Tout organisateur d'une épreuve inscrite au calendrier F.M.B. conserve cependant le droit d'imposer un formulaire d'engagement qui lui est propre et que le coureur doit lui renvoyer, accompagné des droits d'engagement éventuels, dans un délai prévu au règlement particulier. Dans ce cas le règlement particulier et les formulaires d'engagement doivent être soumis à l'approbation du Directeur de Course et parvenir à tous les coureurs concernés au plus tard 15 jours calendrier avant la date de renvoi imposée. Tout engagement tardif, en ce compris le paiement des droits éventuels, c'est à dire reçu par l'organisateur en dehors des délais prévus au règlement particulier, soit après la clôture des engagements, peut éventuellement être refusé.

03.01.3. Les organisateurs d'épreuves de vitesse pure en circuit, **organisées sur un circuit routier (non permanent)** pourront percevoir un droit d'engagement de 170,00 € (identique au tarif appliqué par la KNMV - Koninklijke Nederlandse MotorrijdersVereniging) par classe comptant pour le Championnat de Belgique.

Toutefois, l'organisateur d'une épreuve de vitesse pure sur un circuit permanent ou semi-permanent et/ou homologué par la F.I.M peut percevoir un droit d'engagement non remboursable non limité payable obligatoirement en €.

Si un organisateur inclus dans le programme de sa manifestation plus d'une manche de championnat pour une même classe, le droit d'engagement peut-être majoré de maximum 50 % par manche supplémentaire.

03.01.4. Si un coureur effectue le paiement des droits d'engagement en dehors du délai prévu au règlement particulier, c'est à dire après la clôture des engagements, l'organisateur est autorisé à lui réclamer une taxe complémentaire égale au maximum à 50 % du droit d'engagement.

03.01.5. Lors de son engagement à une épreuve de sprint (vitesse pure), le coureur ne peut s'inscrire qu'avec une seule machine qui est la seule qu'il pourra présenter au contrôle technique. En cas de dommage grave irrémédiable (chute - panne mécanique) survenu au cours des essais, ou de la première des deux manches prévues au programme, le coureur pourra avec l'accord écrit du Directeur de course présenter une seconde moto au contrôle technique et poursuivre les essais et/ou participer à la course.

03.01.6. Dans tous les cas où l'inscription d'un coureur, qui a payé les droits d'inscriptions prévus, est refusée par l'organisateur, celui-ci a l'obligation de rembourser au coureur la totalité du montant payé au plus tard 30 jours après la date de l'épreuve concernée

03.02. Fiche Technique.

03.02.1. L'identification des motos en vue des contrôles techniques, s'effectue par une fiche technique valable durant toute la saison pour une seule moto et doit accompagner le coureur et sa moto à toutes les épreuves où cette dernière est engagée.

03.02.2. La fiche sera remise au coureur par le collège technique lors du premier contrôle auquel sera soumise la moto. Le Collège technique tient à jour la liste des coureurs qui ont reçu leur fiche technique pour chaque moto concernée. Lors de chaque manifestation, le collège technique complètera également un journal récapitulatif de toutes les remarques et les éventuelles interdictions transcrites sur les différentes fiches techniques concernées, et qui sera remis à l'issue de la manifestation au Directeur d'épreuve.

03.02.3. Le coureur complètera, immédiatement sur place, précisément et intégralement, la fiche qui sera conservée par lui et qui doit donc accompagner la moto à toutes les épreuves de la saison.

03.02.4. Sur cette fiche seront annotées toutes les remarques et les éventuelles interdictions de départ formulées par les délégués techniques lors des différents contrôles auxquels la moto sera soumise, en regard desquelles le contrôleur apposera son cachet.

03.02.5. En cas de perte ou d'oubli de sa fiche, le coureur se verra interdire le contrôle et donc le départ à moins qu'il ne sollicite, auprès du Directeur d'épreuve, la délivrance d'un duplicata de sa fiche, selon la même procédure que ci-dessus, moyennant paiement d'une amende de 20,00 €.

03.02.6. En cas de changement de cadre ou d'un autre élément numéroté mentionné sur la fiche, le coureur aura l'obligation de le signaler au délégué lors du premier contrôle, après ce changement, pour que celui-ci acte ce changement sur la fiche et appose son cachet en regard de ce changement.

03.02.7. Si un coureur dispose de plusieurs moteurs pour la même moto, il renseignera chaque numéro de moteur sur la fiche se rapportant à la machine concernée. Si en cours de saison, il souhaite ajouter un numéro de moteur supplémentaire, il a l'obligation de le signaler avant le premier contrôle subi par la moto avec ce moteur.

03.03. Equipement des coureurs

03.03.1. Le port d'un casque homologué est obligatoire (voir annexe 2), de même qu'un équipement en cuir complet, comprenant combinaison d'une seule pièce sans séparation ni ouverture horizontale possible, gants et bottes, ainsi qu'une protection dorsale du type "coquille" sous et/ou intégrée à la combinaison en cuir.

03.03.2. Les éléments constitutifs de l'équipement du coureur, repris au point 03.03.1 ci-avant, peuvent être contrôlés par le collège technique de la F.M.B.

03.03.3. Lors de la vérification de l'équipement des coureurs, le collège technique peut conserver pendant la durée d'une manifestation tout ou partie de l'équipement qui s'avérerait non conforme (casque, cuir, gants, ...). En fin d'épreuve, c'est aux coureurs de réclamer au responsable du contrôle technique leur équipement défectueux. Les marques d'homologation encore éventuellement présentes sur ces équipements seront enlevées par le collège technique.

04. Prescriptions techniques.

04.01. Motocycles SOLO.

04.01.1. La réglementation technique applicable dans toutes les classes F.I.M./U.E.M. est celle fixée par la F.I.M./U.E.M. excepté en ce qui concerne la limite du bruit qui est fixée à 102 db avec une tolérance de + 3 db après la course.

La classe 125cc est accessible uniquement aux monocylindres.

05.01.2. La classe BELGIAN SUPERSPORT est réservée uniquement aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.

05.01.3. La classe BELGIAN SUPERBIKE est réservée uniquement aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.

04.01.4. La classe "FREEBIKE" est réservée aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.

04.01.5. Les classes "MONOBIKE" sont réservées aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.

04.01.6. Dans toutes les autres classes que celles dont mention ci-dessus, la limite du bruit est fixée à 102 db avec une tolérance de + 3 db après la course. Les mesures sont effectuées conformément au règlement F.I.M.

04.02. Motocycles SIDE-CAR.

04.02.1. En Side-car, un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur n'est plus en contact avec sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquates fixé au poignet droit du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale (lors de l'étirement complet) de 1 mètre est autorisé.

Le câble actionnant le coupe-circuit doit être relié au poignet du coureur dès la mise en marche du moteur.

04.02.2. La cylindrée maximum des moteurs de side-car est limitée à 500cc pour les moteurs 2 temps et à 1.000cc pour les 4 temps.

04.02.3. Tous les side-cars pourvus d'un moteur 4 temps doivent être équipés d'un bac de récupération des huiles, placé sous le bloc "moteur - boîte de vitesses". Les limites de ce bac doivent correspondre avec la projection horizontale du périmètre de l'ensemble "moteur - boîte de vitesses" et sa capacité doit être au minimum de 3 litres.

05. Epreuves de Sprint - Vitesse Pure.

05.01. Les emplacements sur les grilles de départ sont déterminés en fonction des temps réalisés aux essais officiels dont toutes les séances seront obligatoirement chronométrées. Le temps qualificatif éventuellement imposé dans le règlement particulier doit être réalisé par chaque coureur lors d'une des séances d'essais officiels. Lors des épreuves disputées dans le cadre de manifestations organisées par une fédération et/ou un club étranger ou encore lors des épreuves "**Petites cylindrées**", les grilles de départ peuvent être déterminées par des courses qualificatives dont l'ordre de départ est basé sur le classement provisoire du championnat de Belgique de la classe considérée ou à défaut tiré au sort.

Dans toutes les courses, le règlement particulier devra obligatoirement prévoir qu'un temps de qualification égal à 115% de la moyenne des temps réalisés par les 3 coureurs les plus rapides de la classe est imposé pour se qualifier pour la course, tant pour des coureurs Juniors qu'Inters. Pour la classe Side-Car, ce pourcentage sera porté à 120%.

- 05.02 Pour toutes les épreuves du championnat de Belgique des classes F.I.M./ U.E.M., **ainsi que pour les classes FMB BELGIAN SUPERSPORT et BELGIAN SUPERSPORT**, l'organisateur est tenu de prévoir au minimum deux séances d'essais de 25 minutes minimum et une course de minimum **55 km avec un maximum de 20 tours pour les solos et 45 km avec un maximum de 15 tours pour les side-cars**.

Pour les autres classes, l'organisateur doit prévoir au minimum une séance d'essais de minimum 15 minutes

- 05.03. Lors des manifestations dont le programme comporte des épreuves réservées aux "MONOBIKE 450" et "MONOBIKE 650" en une ou plusieurs manches, l'organisateur peut prévoir en plus une superfinale MONOBIKE réservée aux coureurs 450 et 650 les mieux classés au classement de la manche ou général des manches réservées à chaque classe.
Le classement général des manches est établi en additionnant le barème point championnat appliqué à chaque manche, les ex æquo étant départagé par le classement de la dernière manche.
La grille de départ de la superfinale est établie de la manière suivante sur base, soit du classement des 2 manches uniques, soit du classement général des manches : 1^{er} 450, 1^{er} 650, 2^{ème} 450, 2^{ème} 650, 3^{ème} 450, 3^{ème} 650, et ainsi de suite jusqu'à ce que la capacité du circuit soit atteinte.

Cette superfinale ne peut donner lieu à la perception d'un droit d'engagement supplémentaire.

Le classement de cette superfinale détermine l'attribution des points pour le Championnat de Belgique "MONOBIKE SCRATCH" et le paiement du barème prix prévu à l'article 11.05.

- 05.04. Les "MONOBIKE 450" et les "MONOBIKE 650", pourront concourir groupés en une seule course sous classements distincts.

Dans ce cas, **la grille de départ sera formée sur base des temps d'entraînements réalisés par chaque coureur indépendamment de la classe**.

Ponctuellement, d'autres catégories peuvent être regroupées en une seule course sous classements séparés avec l'accord unanime des Directeurs de course et d'épreuve désignés

Si deux classes sont regroupées, le nombre de coureurs qualifiés dans chacune des classes sera déterminé proportionnellement sur base de la formule :

$$\frac{\text{Nombre de coureurs présents dans une classe} \times \text{capacité du circuit}}{\text{Nombre total de coureurs présents dans les deux classes}}$$

- 05.05. En cas de surnombre de coureurs **inscrits** dans une classe, **à la clôture des inscriptions**, en fonction de la capacité du circuit, deux séances d'entraînement, ou plus, doivent être prévues afin de permettre à tous les coureurs de participer aux essais.

De plus, si le nombre de coureurs inscrits dans une classe à la clôture des inscriptions, est au moins égal à 1,5 fois la capacité du circuit en course, fixée au rapport d'homologation, l'organisateur à l'obligation de prévoir une course B comme prévu ci-après.

Pour la première séance d'essais, les coureurs doivent, être répartis, par le directeur de course, en deux groupes, un réservé aux numéros pairs, l'autre aux numéros impairs. Si les deux groupes ne sont pas égaux, le directeur de course **doit changer de groupe les derniers coureurs (les plus grands numéros) pour que chaque groupe contienne le même nombre de coureurs à une unité près.**

Pour la seconde séance d'essais les deux groupes seront constitués sur base du classement de tous les coureurs établi à l'issue de la première séance. Le premier groupe sera formé avec la première moitié des coureurs dudit classement et le deuxième groupe avec la seconde moitié. Si le nombre des coureurs est impair le premier groupe comprendra un coureur de plus.

Il est alors établi un classement général de ces quatre séances d'essais. Sur base de ce classement, les premiers coureurs classés, dont le nombre correspond à la capacité du circuit en course fixée dans le rapport d'homologation, participent à la course "A" dont la grille de départ est basée sur ledit classement.

Si une course "B" doit être organisée, voir ci-dessus, elle se déroule sur une distance identique à celle de la course "A" et la grille de départ sera déterminée par le même classement général des séances d'essais. Le temps de qualification de cette course B se calcul sur la moyenne des temps réalisés aux essais par les trois premiers coureurs non qualifié pour la course A.

Cette course "B" compte également pour le championnat, les coureurs de chaque classe et/ou catégorie classés dans la course "B" étant placés dans chaque classe et/ou catégorie à la suite des coureurs classés dans la course "A". C'est sur ce classement regroupant les deux courses que s'applique les barèmes points et prix.

Si le nombre de coureurs inscrits dans une classe à la clôture des inscriptions, est supérieur à la capacité du circuit en course, fixée au rapport d'homologation, mais inférieur à 1,5 fois ce nombre, l'éventuelle organisation d'une course "B" est laissée à l'appréciation de l'organisateur. Si l'organisateur décide néanmoins de la prévoir, elle se déroule sur base des mêmes règles que celles applicables si elle est obligatoire.

La capacité d'un circuit pour les essais est celle fixée dans le rapport d'homologation.

- 05.06. Si un organisateur inscrit une manche du Championnat de Belgique d'une classe F.M.B. au calendrier Européen ou International, il peut accepter des coureurs étrangers en tenant compte du fait que les coureurs belges sont prioritaires pour la qualification, sauf en BELGIAN SUPERSPORT et BELGIAN SUPERBIKE, à condition, bien entendu, qu'ils satisfassent aux conditions fixées dans le règlement particulier. En tout état de cause le nombre de coureurs qualifiés ne pourra JAMAIS être supérieur à la capacité du circuit fixée dans le rapport d'homologation.
- 05.07. Dans une manche du Championnat de Belgique des classes F.I.M./ U.E.M., et/ou des classes FMB BELGIAN SUPERSPORT et BELGIAN SUPERBIKE, obligatoirement inscrite au calendrier Européen ou International, et donc accessible aux participants étrangers, les participants belges ne sont pas prioritaires pour la qualification. Tous les participants sont donc soumis aux mêmes règles de qualification sans que le nombre de participants à **une** course puisse être supérieur à la capacité du circuit fixée dans le rapport d'homologation.

05.08. Procédures de départs

- 05.08.1. Les départs sont donnés "moteur en marche" dans toutes les classes sauf en "**Petites cylindrées**" où ils peuvent être donnés "moteur arrêté".
- 05.08.2. La procédure reprise à l'article 05.08.4 ci-dessous est de stricte application pour toutes les épreuves comptant pour le Championnat de Belgique sauf pour les classes "**Petites cylindrées**" qui adoptent la procédure reprise au 05.08.3. ci-après.

L'intégralité de cette procédure DOIT être reprise au règlement particulier de l'épreuve.

05.08.3 Procédure de départ classes "**Petites cylindrées**".

Au plus tard 20 minutes avant le départ environ, toutes les machines seront disposées dans le parc fermé en pré-grille obligatoire. Chaque numéro de ligne de la grille doit figurer sur un panneau (de minimum .40 cm de haut sur 30 cm de large) placé à hauteur de celle-ci d'un côté de la grille.

Environ 10 minutes avant le départ : tour de chauffe. Un coureur qui ne peut effectuer le tour de chauffe pourra prendre le départ depuis le couloir des stands ou le parc fermé (selon le cas) après soit le départ de la dernière moto présente sur la grille, soit le passage à hauteur de la sortie du parc fermé de la dernière moto présente sur la grille, le tout sous l'autorisation d'un officiel du G.T.C.S.R.

A la fin du tour de chauffe, les coureurs se rendront directement sur la grille de départ, matérialisée à l'aide de marques au sol et de panneaux de lignes. Sur la grille, les moteurs ne peuvent plus être arrêtés et aucune intervention d'un aide n'est autorisée.

Lorsque tous les coureurs occuperont leur place sur la grille de départ, moteur en marche, le drapeau rouge sera remplacé par les feux rouges allumés. Le départ de la course est donné par l'extinction des feux rouges ou au drapeau si l'organisation ne dispose pas de feux lumineux.

Tout coureur qui anticipe le départ sera sanctionné d'un "Stop & Go" (voir article 05.17). S'il s'avère impossible de signifier cette sanction au coureur, il se verra infliger une pénalité correspondant à une rétrogradation de 3 places dans le classement (donc s' il termine la course à la 2^{ème} place, il figurera à la 5^{ème} place du classement, quel que soit le nombre de coureurs classés)

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle alors que les feux rouges sont allumés. C'est le Directeur de Course qui décide si une pénalité sera appliquée et il doit faire en sorte que l'équipe soit avertie d'une telle pénalité avant que le coureur concerné ait accompli 50 % de la longueur de la course.

Si un problème survient après l'allumage des feux rouges, le Directeur de course peut poursuivre la procédure de départ s'il estime que cet incident ne porte pas préjudice à la sécurité du départ, ou l'interrompre s'il estime que cette situation constitue un danger.

En cas d'interruption de la procédure de départ les feux rouges resteront allumés jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par le drapeau rouge qui sera représenté sur la ligne de départ et les moteurs seront stoppés. Le Directeur de Course rendra alors le départ d'un nouveau tour de chauffe à la fin duquel la procédure normale sera appliquée. Le nombre de tours de course sera diminué de 1.

05.08.4 Procédure de départ toutes classes **FMB solo et les classes FIM.**

01) Environ 10 Minutes avant le départ de la course : Ouverture de la sortie du couloir des stands pour le tour de reconnaissance.

Les coureurs quittent la voie des stands

Le Directeur de Course, à ce moment-là, déclarera la course comme étant "wet", soit se déroulant sur piste mouillée, ou "dry" (sur piste sèche) et l'indiquera, par un panneau, aux coureurs à la sortie de la voie des stands. Si la course est déclarée "wet", soit sur piste mouillée, un panneau "wet race" sera présenté. Si aucun panneau n'est présenté, la course sera automatiquement "dry", soit sur piste sèche.

02) 30 secondes après le départ de la dernière moto en attente dans la voie des stands, **et au plus tard 3 minutes après l'ouverture de la voie des stands**, celle-ci est fermée (drapeau rouge et feu rouge) et la voiture de direction de course qui suit le tour de reconnaissance démarre.

03) Le tour de reconnaissance n'est pas obligatoire. Les coureurs qui ne participent pas au tour de reconnaissance prennent le départ du tour de chauffe de la voie des stands. **Les coureurs qui démarrent le tour de chauffe de la voie des stands devront prendre le départ de la course depuis le fonds de grille.**

04) Les coureurs qui ne vont pas sur la grille démarrent le tour de chauffe depuis le couloir des stands selon les instructions du commissaire placé à la sortie du couloir des stands. Ces coureurs doivent avoir enlevé les dispositifs pour chauffer les pneus avant que le panneau "1 minute" soit présenté, ensuite ils ne pourront plus changer de pneus.

05) Lorsque les coureurs reviennent sur la grille après le tour de reconnaissance, ils prennent place à leur position et peuvent être assistés par **maximum cinq** personnes.

Des officiels présenteront des panneaux, sur le côté de la piste, indiquant le rang de la grille, pour aider les coureurs à trouver leur position sur la grille.

06) Le Directeur de Course, à ce moment-là, rappellera, par un panneau, le statut de la course (WET ou DRY) à partir de son poste de starter.

07) Les coureurs qui rencontrent un problème technique pendant le tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages. Dans ce cas, le coureur peut prendre le départ du tour de chauffe depuis le couloir des stands.

Les coureurs sur la grille peuvent, à ce moment-là, procéder à des réglages sur la machine ou changer de pneus pour les adapter aux conditions de la piste, **si la course a été déclarée WET par le directeur de course**. Des dispositifs pour chauffer les pneus peuvent être utilisés sur la grille, mais des batteries ou autres matériels électriques ne sont pas autorisés sur la grille.

Les coureurs peuvent utiliser un générateur pour alimenter les couvertures chauffantes pour les pneus sur la grille. Un seul générateur par machine peut-être utilisé. Le générateur doit être portable et doit avoir une puissance de deux kilowatts maximum. La limite de bruit du générateur est de 65 db (décibels).

L'usage de démarreurs additionnels sur la grille sont autorisés uniquement pour les motocycles à moteur 4 temps.

Les générateurs et démarreurs additionnels doivent se trouver à l'arrière des motocycles

Tous les réglages doivent être terminés lorsque le panneau "3 minutes" est présenté. Après la présentation de ce panneau, les coureurs qui désirent encore faire des réglages doivent pousser leur machine vers le couloir des stands en respectant les injonctions des officiels en place. Ces coureurs et leur machine doivent avoir quitté la grille de départ et rejoint la voie des stands où ils peuvent continuer à faire des réglages ou changer de machine avant que le panneau "30 secondes" soit présenté. Ces coureurs prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie du couloir des stands.

08) 5 Minutes avant le départ du tour de chauffe : Présentation du panneau "5 minutes" sur la grille.

09) 3 Minutes avant le départ du tour de chauffe : Présentation du panneau "3 minutes" sur la grille.

Enlèvement des dispositifs pour chauffer les pneus des machines sur la grille. Les commissaires de grille et de stand doivent veiller au respect de cette règle.

Toutes les personnes, exceptés un mécanicien (2 pour les motocycles 4 temps), une personne portant un parapluie par coureur, et les Officiels indispensables à la procédure de départ, doivent quitter la grille. Plus aucune personne n'est autorisée à se rendre sur la grille, à partir de ce moment.

10) 1 minute avant le départ du tour de chauffe : Présentation du panneau "1 minute" sur la grille.

Dès cet instant, toutes les personnes, sauf un mécanicien (2 pour les motocycles 4 temps) par coureur, quitteront la grille sous le contrôle des commissaires de grille. Le(s) mécanicien(s) aidera(ont) aussi vite que possible le coureur à faire démarrer la machine et évacuera(ont) ensuite la grille.

11) 30 secondes avant le départ du tour de chauffe : Présentation du panneau "30 secondes" sur la grille.

Tous les coureurs doivent être en position sur la grille avec le moteur en marche. Toute assistance d'un mécanicien est interdite. Tout coureur qui ne peut pas faire démarrer sa machine doit l'enlever vers **la voie** des stands où il peut essayer de la faire démarrer. Ces coureurs peuvent prendre le départ du tour de chauffe depuis **la voie** des stands **et prendront le départ depuis le fond de la grille..**

12) Départ du tour de chauffe - Drapeau vert agité pour le départ du tour de chauffe.

Les coureurs effectueront un tour, à vitesse non limitée mais raisonnable et en respectant leur position de départ, suivis par une voiture de sécurité. Dès que les coureurs ont dépassé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre le tour de chauffe. Trente secondes plus tard, le feu repassera au rouge, et un commissaire brandira un drapeau rouge fermant la sortie de la voie des stands.

A leur retour sur la grille, les coureurs doivent reprendre leur position avec la roue avant de leur motorcycle à la ligne définissant la position sur la grille et laisser le moteur en marche. Un Officiel se tiendra devant la grille avec un drapeau rouge.

Tout coureur qui rejoint la grille après l'arrivée de la voiture de sécurité sera dirigé vers les stands et pourra prendre le départ de la course depuis là, ou devra s'arrêter derrière le véhicule de sécurité et pourra prendre le départ depuis cet endroit, suivant les indications d'un commissaire avec un drapeau rouge.

Il est interdit à tout coureur de tenter de se présenter sur la grille de départ en espérant provoquer de par sa manœuvre un départ soit retardé soit reporté.

Tout coureur qui rencontre un problème avec sa machine lors du tour de chauffe peut retourner dans le couloir des stands et procéder à des réparations.

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.

Dès que chaque rang de la grille est complet, les Officiels abaisseront les panneaux indiquant que leur rang est complet. Le panneau ne sera pas abaissé lorsqu'un coureur du rang en question a indiqué qu'il a calé sa moto ou a d'autres difficultés. Lorsque tous les panneaux ont été abaissés et que la voiture de sécurité a terminé son tour, un Officiel à l'arrière de la grille agitera un drapeau vert.

Le Starter donnera ensuite l'ordre à l'Officiel se trouvant devant la grille, avec le drapeau rouge, de se diriger sur le côté de la piste et il allumera les feux rouges.

13) Départ de la course

Le départ de la course est donné par l'extinction des feux rouges.

Si un problème survient à la machine d'un coureur, ou si la machine d'un coureur cale après l'allumage des feux rouges, le Directeur de course peut poursuivre la procédure de départ s'il estime que cet incident ne porte pas préjudice à la sécurité du départ, ou l'interrompt s'il estime que cette situation constitue un danger.

Tout coureur qui anticipe le départ se verra infliger une pénalité de **1 minute**.

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motocycle alors que les feux rouges sont allumés. C'est le Directeur de Course qui décide si une pénalité sera appliquée et il doit faire en sorte que l'équipe soit avertie d'une telle pénalité avant que le coureur concerné ait accompli 50 % de la longueur de la course.

- 14) Si, après le départ de la course, la machine d'un coureur cale, les commissaires au départ peuvent ensuite aider le coureur en le poussant le long de la piste jusqu'à ce que le moteur démarre. Si, après un délai raisonnable, le moteur ne démarre pas, le coureur doit ensuite pousser sa machine dans le couloir des stands, sous la supervision des Officiels, où ses mécaniciens peuvent l'aider à la faire démarrer.
- 15) Après que les coureurs aient dépassé la sortie des stands, l'Officiel placé à cette sortie allumera un feu vert ou agitera un drapeau vert pour donner le départ aux coureurs encore dans le couloir des stands.
- 16) Si un problème se présentait sur la grille qui pourrait porter préjudice à la sécurité du départ, l'Officiel responsable du départ **actionnera** un feu jaune clignotant et/ou un panneau "Départ retardé". Dans ce cas, les coureurs doivent arrêter leur moteur et un mécanicien par coureur sera autorisé à venir sur la grille pour aider les coureurs. La procédure de départ sera recommencée **1 3 minutes** avant le départ, pour tous les coureurs, d'un tour de chauffe supplémentaire et la distance de la course sera réduite d'un tour.

05.08.5. La procédure de départ à appliquer lors des épreuves en circuit ne comptant pas pour le championnat de Belgique, ni pour un championnat ou prix F.I.M./ U.E.M. est laissée au choix de l'organisateur.

05.08.6. Toutes les séances d'essais et les courses seront définies comme étant "wet" ou "dry". Un panneau est présenté dans le parc fermé ou sur la grille pour indiquer le statut des essais ou de la course. Si aucun panneau n'est présenté, les essais ou la course sont automatiquement définis comme sec ou "dry". Le but de cette classification est d'indiquer aux coureurs les conséquences de conditions climatiques changeantes pendant une course ainsi que les spécifications des pneus autorisés.

Courses "dry". Une course déclarée "dry" sera interrompue par le Directeur de Course, s'il considère que les conditions climatiques modifient le revêtement de la piste et que les coureurs souhaiteront probablement changer de pneus.

Courses "wet". Une course déclarée "wet", généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, ne sera pas arrêtée pour des raisons climatiques et les coureurs qui souhaitent changer de pneus doivent entrer dans les stands et le faire pendant le déroulement de la course.

Dans tous les cas où la course est arrêtée pour des raisons climatiques, le nouveau départ sera automatiquement déclaré course "wet"

05.09. Les organisateurs qui annoncent dans le règlement particulier de la manifestation, des essais privés payants avant les essais officiels, doivent prévoir pour ces essais privés les dispositifs de sécurité passive et active, conformes à ceux prévus au rapport d'homologation et les officiels F.M.B. doivent être présents. La F.M.B. n'est, en conséquence, pas concernée par des essais privés organisés avant le début des essais officiels d'une manifestation qui ne sont pas annoncés dans le règlement particulier.

De plus si l'organisateur de la manifestation prévoit d'insérer des "RUNS" (séances destinées à permettre à n'importe qui de rouler sur le circuit) après le début des essais officiels et entre ceux-ci et/ou les courses, ces "RUNS" ne sont pas de la compétence de la FMB. Les officiels FMB, y compris les commissaires de piste, ne sont pas concernés par ces "RUNS" C'est la responsabilité de l'organisateur des "RUNS" d'assurer les commissaires de piste qui officieraient pendant la durée de ceux-ci.

Des essais privés ne peuvent avoir lieu après le début des essais officiels.

05.10. Avant toute manifestation 2010, le circuit sur lequel elle se déroule devra être homologué pour 2010 par le G.T.C.S.R..
C'est le rapport d'homologation qui fixe **notamment** les classes admises sur ce circuit.

05.11. Le Directeur de Course ou son adjoint doit informer tout coureur en course qu'il fait l'objet d'une pénalité, en lui présentant un panneau spécialement prévu à cet effet. Sur ce panneau figure le mot "PENALTY" accompagné du numéro de course du ou des coureurs pénalisés. Pour les coureurs qui ont encouru cette pénalité lors des essais, le panneau est présenté sur la grille de départ.

05.12 Pour toutes les manifestations en circuit, le règlement particulier de l'épreuve doit prévoir et expliciter la procédure unique à suivre par les coureurs à la fin des séances d'essais et des courses pour rentrer au parc des coureurs.

05.13 En cas de besoin, un jury, dont la composition est définie ci-après, sera réuni à l'initiative de son Président afin de statuer sur toute réclamation, plainte, litige survenus à l'occasion d'une manifestation. Le Jury est normalement composé de :

Président : Directeur de Course Secrétaire : Secrétaire de l'organisation

Membres avec droit de vote : 2 adjoints de la direction de course et 1 représentant de l'organisation.

Lors de chaque réunion, des membres d'autres collèges peuvent être invités à titre consultatif.

Toute décision du Jury, qui ne peut être valablement prise qu'après avoir entendu toutes les parties concernées, est d'application immédiate. Un coureur, dûment convoqué qui ne se présente pas à la réunion du Jury pour faire valoir ses moyens de défense est réputé avoir été auditionné.

05.14. Fin d'une course & résultats

05.14.01. Lorsque le coureur de tête a accompli le nombre de tours prévu pour la course, on lui présentera le drapeau à damier à la ligne d'arrivée, au niveau de la piste. Le drapeau à damier continuera à être présenté aux coureurs suivants.

Des que le drapeau a damiers est présenté, aucun coureur ne pourra quitter la voie des stands pour emprunter la piste. A cet effet, le feu rouge sera allumé a la sortie de la voie des stands ou un commissaire présentera également un drapeau rouge.

Si un(des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, l'officiel du départ/arrivée présentera simultanément, au(x) coureur(s) ainsi qu'au coureur de tête, le Drapeau à Damiers et le Drapeau Bleu.

Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que le(s) coureur(s) qui précède(nt) de près le coureur de tête doit(vent) terminer le dernier tour et recevoir le drapeau à damiers.

05.14.02. Dans le cas ou, pour une raison autre que celles citées a l'article 05.15 ci-après, le signal d'arrivée est donné avant que le motorcycle de tête finisse le nombre de tours ou la durée prévu(e), la course sera considérée comme terminée la dernière fois que le motorcycle de tête a franchi la ligne d'arrivée avant le signal d'arrivée. Dans le cas ou le signal d'arrivée est retardé, la course sera alors considérée comme terminée, quand elle aurait dû être terminée.

05.14.03. Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne et le nombre de tours accomplis.

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

- Effectué 75% du nombre de tours effectué par le vainqueur de la course.

- Franchi la ligne d'arrivée sous le drapeau à damier sur la piste (et non dans la voie des stands). Le coureur doit être en contact avec sa machine

- Franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur dans le temps limite fixé par le RP, dans toutes les classes F.I.M./ U.E.M. ce temps est fixé à 5 minutes;

- Couvert le nombre de tours minimum indiqué dans le règlement particulier

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'art. 05.15 ci-après.

05.15. Interruption d'une course - Nouveau départ

Si le Directeur de Course décide d'interrompre une course pour des raisons climatiques ou autres, des drapeaux rouges seront présentés à la ligne de départ et à tous les postes de commissaires. Les coureurs doivent immédiatement ralentir et retourner au couloir des stands. Les résultats de la course seront calculés à la fin du tour précédent.

Au moment où les drapeaux rouges sont présentés, les coureurs qui ne participent plus activement à la course ne seront pas classés.

Dans les 5 minutes qui suivent la présentation des drapeaux rouges, les coureurs qui ne rentrent pas dans la voie des stands au guidon de leur machine, ne seront pas classés

Les résultats seront donc ceux enregistrés jusqu'au dernier moment où **le coureur de tête, et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête** encore en course a effectué un tour complet, sans que le drapeau rouge ait été présenté.

Exception : Si la course est interrompue dans le dernier tour, après présentation du drapeau à damiers, la procédure suivante sera suivie :

- 1) **Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damier a été présenté avant l'interruption, un classement partiel sera établi à la fin du dernier tour de course.**
- 2) **Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damier n'a pas été présenté avant l'interruption, un classement partiel sera établi à la fin de l'avant dernier tour de course.**
- 3) **Le classement complet sera établi en combinant les 2 classements partiels obtenus ci-dessus selon la procédure tours/temps.**

Si les résultats calculés montrent que moins de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue et il y aura une nouvelle course, **à laquelle tous les coureurs présents sur la grille initiale peuvent participer**, dont la longueur (**égale au maximum au 2/3 de la distance initiale**) sera décidée par le Directeur de course et communiquée à tous les coureurs. S'il s'avère impossible de redonner le départ de la course, elle sera annulée et elle ne comptera pas pour le Championnat de Belgique.

Si trois tours ou plus ont été accomplis par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, mais moins des deux tiers de la distance ou de la durée initiale de la course, un nouveau départ sera donné pour une deuxième partie de la course dont la longueur (**égale au maximum au 2/3 de la distance initiale moins le nombre de tour parcouru dans la 1^{ère} partie avec un minimum de 5 tours**) sera décidée par le Directeur de course et communiquée à tous les coureurs.

Seuls les coureurs figurant dans le classement de la première partie peuvent prendre le départ de la seconde partie. La Grille de départ de la seconde partie et basée sur le résultat de la 1^{ère} partie.

Pour obtenir le résultat final, on additionne les tours et les temps des deux courses. S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération et seule la moitié des points sera attribuée pour le Championnat.

Si le calcul des résultats montrent que les deux tiers de la distance initiale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur ont été effectués par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme une course complète et la totalité des points sera attribuée pour le Championnat.

Dans tous les cas, les coureurs doivent ramener leur moto dans le couloir des stands et y suivre les directives du Directeur de course ou un des ses adjoints.

05.16. Si un organisateur prévoit dans le programme d'une même manifestation deux courses réservées aux mêmes classes/catégories les grilles de départ des deux courses sont identiques et basée sur le résultat des essais.

05.17. Le Chronométrage des manifestations en circuit, à l'exception des épreuves "**Petites cylindrées**" s'effectue obligatoirement à l'aide d'un système électronique d'enregistrement des passages des coureurs basé sur l'utilisation de "TRANSPONDEURS".

C'est la responsabilité du coureur d'entrer en piste tant lors des essais que pour la course avec une moto équipée d'un transpondeur acheté par lui-même, ou loué sur place auprès du collège de chronométrage F.M.B., en parfait ordre de fonctionnement (dûment chargé).

L'échange, le prêt ou la revente de transpondeurs entre coureurs sont interdits au cours d'une même saison.

06. Course de côte / course en ligne contre la montre.

06.01. Un coureur peut s'engager dans plusieurs classes différentes pour autant qu'il soit en possession des licences et motos correspondantes. Dans ce cas, le participant doit effectuer au moins une montée d'entraînement avec chaque motocycle pour pouvoir participer à la compétition. Il appartient au coureur engagé dans plusieurs classes de prendre ses dispositions pour se trouver au départ avec sa machine au moment voulu et ce, sans perturber en aucune manière le déroulement normal de la manifestation. Une seule inscription est autorisée par motocycle.

06.02. Le départ en "course de côte / course en ligne" est donné à l'aide de feux lumineux rouges ~~et verts~~. Le ou les feux rouges sont allumés 5 secondes avant le départ. Le départ est autorisé dès l'extinction des feux rouges. Dans toutes les classes, le départ se donne moteur en marche, la machine étant immobilisée, l'axe de la roue avant à la verticale d'une ligne tracée parallèlement un mètre avant la ligne de départ (chronométrage), sauf dans les classes Pocketbike, 50cc& automatiques et MINI MOTO 4 TEMPS pour lesquelles cette ligne est tracée 10 mètres avant la ligne de départ et pour lesquels le départ moteur arrêté est permis.

Les participants sont amenés au départ, ou ramenés aux paddocks, par groupe, 1, 2 ou 3 (voir art. 02.03).

Le départ du premier participant de chaque groupe est précédé d'une montée effectuée par une moto "00" fournie par l'organisateur et conduite par son préposé, afin de s'assurer que la route est dégagée et que la compétition peut donc se dérouler normalement

06.03. Lorsqu'un coureur dispute une épreuve dans plus d'une classe, seul le meilleur résultat entrera en ligne de compte pour l'établissement du classement Scratch.

06.03. Les pneus "slicks" sont interdits en "course de côte / course en ligne".

06.05. Les organisateurs de "course de côte / course en ligne" peuvent admettre les QUADS et les "MOTO CLASSIC" au départ.

07. Endurance.

Une épreuve d'endurance est une course d'une durée minimum de 02 heures et de maximum 24 heures ou d'une distance minimum de 500 km et de maximum 3.600 km.

Les épreuves d'endurance se disputent par équipes composées de 2 ou 3 coureurs qui concourent sur une seule machine pour les deux ou trois coureurs (équipes comptant pour le championnat de Belgique) ou bien chaque coureur utilise sa propre machine (équipes hors championnat). Dans cette hypothèse, toutes les machines d'une équipe doivent appartenir à la même classe.

Tous les licenciés FMB participant à une épreuve d'endurance doivent être titulaires d'une licence endurance valable pour l'année en cours.

Dans toutes les courses d'endurance les articles 07.01.04, 07.01.07, 07.01.08, 07.01.09, 07.01.10, 07.01.12, 07.05, 07.06, 07.07, 07.08, 07.11, 07.12, 07.13, 07.14 et 07.16 ci-après, prévus pour le championnat de Belgique sont de stricte application tandis que les articles 07.01.02, 07.01.03, 07.09 & 07.10 sont également d'application mais peuvent être adaptés en fonction des particularités de la course.

07.01. Des caractéristiques du Championnat de Belgique Endurance

07.01.01. Des épreuves du Championnat de Belgique d'endurance sont prévues conformément à la réglementation F.I.M. en la matière, sauf pour ce qui concerne la durée des épreuves et les adaptations spécifiquement prévues ci-après.

Ces épreuves sont accessibles aux coureurs titulaires d'une licence F.M.B. Endurance 600 ou Endurance 1.000 et hors championnat aux titulaires d'une licence délivrée par une fédération reconnue par la FIM, pour autant que la manifestation soit inscrite au calendrier UEM ou FIM.

Type : Courses à durée déterminée à l'exclusion des courses à distance déterminée.

Durée : minimum 2 heures - maximum 8 heures.

07.01.02. Machines admises :

BELGIAN SUPESPORT sous licence Endurance 600;

BELGIAN SUPERBIKE & FREEBIKE sous licence Endurance 1.000.

Tous les motocycles utilisés doivent rester conformes aux règlements techniques correspondant à la classe dans laquelle elles participent.

07.01.03. La capacité du réservoir à carburant est de 24 litres maximum avec une tolérance de maximum 1 litre. Les réservoirs d'essence doivent être complètement remplis d'une mousse d'élément à carburant (de préférence avec "Explosafe®").

07.01.04. Si tout ou partie de l'épreuve se déroule la nuit, tous les motocycles devront être équipés de phares et de deux feux rouges distincts. Si le phare d'origine possède une partie vitrée, cette dernière doit être

complètement recouverte d'un film plastique transparent et autocollant afin d'empêcher qu'elle ne se brise en cas d'accident.

Dans le cas où le phare d'origine est remplacé, l'ouverture du phare d'origine à l'avant du carénage doit être recouvert d'un plexi ou d'un film métallique, de même forme et à l'emplacement du phare lors de l'homologation (tolérance +/- 10mm).

Le phare avant peut être soit d'une pièce, équipée de (2) ampoules minimum (min. 55 W chacune) ou de deux pièces distinctes. Chaque ampoule doit fonctionner et être connectée à une source électrique indépendante en cas de panne de l'autre ampoule.

Deux feux arrières séparés (rouges) indépendants et deux circuits d'alimentation (ampoules mini. 5 W, maxi 15 W) en bon état de marche doivent être installés. Ces feux doivent obligatoirement fonctionner simultanément. Un catadioptré plat, rouge et rétro-réfléchissant (min. 60 cm²) doit être installé sous la selle, à l'arrière du motocycle, perpendiculairement au sol et légèrement incliné à l'arrière (max 30°).

Un feu supplémentaire, non-clignotant, (max. 5 W) peut être ajouté au motocycle, fixé de côté et non-visible de l'arrière.

Tous les motocycles doivent avoir un générateur électrique en état de marche (puissance minimum 100 W).

07.01.05. Courses disputées obligatoirement par équipes de 2 coureurs titulaires d'une licence FMB Endurance 600 pour la classe BELGIAN SUPESPORT et participer au championnat "ENDURANCE 600", ou encore Endurance 1.000 pour les classes BELGIAN SUPERBIKE ou "FREEBIKE" et participer au championnat "ENDURANCE 1.000".

Exclusivement pour les courses d'une durée de 08 heures les équipes participantes peuvent être composées de trois coureurs.

Si les deux coureurs d'une même équipe ne sont pas titulaires d'une licence FMB à l'année, l'équipe participe à l'épreuve hors championnat.

07.01.06. Présentation de maximum 2 motos par équipe au contrôle technique. Les motos contrôlées devront être plombées.

07.01.07. Tous les coureurs doivent être identifiés par des bracelets inviolables de couleurs différentes (une pour les coureurs 1, une pour les coureurs 2 et une pour les éventuels coureurs 3) sur lesquels figurera au minimum le n° de départ de l'équipe dont fait partie le coureur, et par des brassards de couleurs identiques à celles des bracelets dont le port est obligatoire durant toute la durée des essais et de la course. Les bracelets sont placés aux coureurs lors des formalités administratives précédant le début des essais officiels. Les bracelets et les brassards sont fournis par l'organisateur.

07.01.08. Un coureur peut être en course au maximum durant les 2/3 de la durée de l'épreuve et devra être relayé après un maximum de 2 heures de course. Le temps de course commence lorsque le départ est donné ou, pendant la course, au moment où le coureur quitte son stand et prend fin au moment où le coureur rentre à son stand ou franchit la ligne d'arrivée à la fin de la course.

07.01.09. Entraînements minimum à prévoir : 2 fois 20 minutes avec 3 tours minimum pour chaque coureur, deux séances étant exclusivement réservées aux coureurs 1 (C1), deux autres aux coureurs 2 (C2) et si des équipes de 3 coureurs participent à l'épreuve, 2 autres séances réservées aux coureurs 3 (C3) quel que soit leur nombre.

La capacité d'un circuit pour les essais est celle fixée dans le rapport d'homologation.

Si tout ou partie de la course se déroule de nuit, une des séances d'essais de chaque coureur doit être programmée également de nuit.

Cette séance de nuit est obligatoire, minimum 3 tours de circuit, pour la qualification de chaque coureur.

07.01.10. Chaque coureur de l'équipe doit se qualifier pour la course. Pour se qualifier, un coureur doit réaliser, dans au moins une des séances qualificatives pour les épreuves se déroulant uniquement de jour, et dans au moins une séance qualificative de jour ainsi que dans au moins une séance qualificative de nuit pour les épreuves se déroulant en partie de nuit, un temps de qualification égal ou inférieur à la moyenne des trois meilleurs temps de sa classe, dans son groupe de coureurs, augmenté de 15 % pour les essais de jour et de 25 % pour les essais de nuit.

07.01.11. Le nombre d'équipes admises dans chaque classe est déterminé en appliquant aux équipes la formule prévue à l'article 05.03.

07.01.12. L'ordre de la grille de départ sera défini par la moyenne des meilleurs temps réalisés sur un tour par tous les coureurs de chaque équipe au cours des séances qualificatives.

07.02. Un championnat de Belgique spécifique à l'endurance est prévu. Le barème points prévu à l'article 12.05 sera d'application. Les points attribués à chaque coureur de l'équipe entreront en ligne de compte pour l'attribution de deux titres de champion de Belgique, un en ENDURANCE 600cc (BELGIAN SUPESPORT) et l'autre en ENDURANCE 1.000 (BELGIAN SUPERBIKE & FREEBIKE).

Dans une équipe de trois coureurs qui participent à une course de 08 heures, les coureurs de l'équipe bénéficient des points acquis à la condition d'avoir un temps de course supérieur à 02 Heures

Le barème points prévu à l'article 12.05 est affecté d'un coefficient multiplicateur de :

- 1,5 pour toute épreuve d'une durée de 4 heures minimum et de moins de 6 heures ;
- 2,0 pour toute épreuve de 6 heures au minimum.

Chaque coureur formant l'équipe, quelle que soit sa catégorie (INTER ou JUNIOR), bénéficiera des points attribués à l'équipe sur base du classement de l'équipe dans sa classe respective.

07.03. Les organisateurs d'épreuves ENDURANCE auront la possibilité de percevoir par équipe un droit d'engagement non remboursable et non limité.

07.03. Les barèmes prix appliqués par équipe aux classements par classe, prévus à l'article 11.05, sont facultatifs.

07.05. Tous les organisateurs d'une épreuve "ENDURANCE" sont tenus de prévoir un briefing obligatoire (du début à la fin) pour tous les coureurs de toutes les équipes qualifiées pour la course et leur chef d'équipe. Le lieu et l'horaire de ce briefing doivent être mentionnés dans le R.P. et doit se tenir au plus tard 2 H 00 avant le départ de la course. Le secrétariat de l'organisation doit prévoir un contrôle et un relevé des coureurs et chef d'équipe présents à l'entrée du briefing et contrôler toute sortie avant la fin de celui-ci. Le résultat de ce contrôle est remis au directeur d'épreuve immédiatement après la sortie de tous les coureurs. A la fin briefing chaque équipe devra communiquer à la direction de course l'identité du coureur qui prendra le départ de la course. Lors ce briefing un plan du circuit, 1 exemplaire de chaque drapeaux utilisé, une photo des tous les véhicules utilisés (Safety car, Medical car et Race Direction car ainsi que les panneaux devront être présenté.)

Chaque coureur et/ou chef d'équipe absent en partie ou en totalité au briefing se verra infliger une pénalité d'un "Stop & Go" par personne absente.

07.06. La procédure de départ applicable est du type dite "Le Mans" ou en épi. En cas de courses en plusieurs manches, elle devra être respectée pour chaque manche. La procédure de départ est la suivante :

01) Environ 45 minutes avant le départ, les coureurs se préparent avec leur machine en dehors de la piste pour entrer sur la piste via le parc fermé après le signal d'un l'officiel.

02) 1 tour de reconnaissance obligatoire (Procédure "Stop & Go" si pas effectué) (voir art. 07.16)

Une pénalité de "Stop & Go" sera infligée aux équipes qui n'effectuent pas le tour de reconnaissance

Environ 30 minutes avant le départ, les coureurs entrent en piste et font immédiatement un tour de reconnaissance avant de prendre place sur la grille, moteur arrêté.

Sur la grille, les motocycles doivent être échelonnés en biais (en épi), selon un angle de 45° sur le côté de la piste derrière la ligne de départ. Ils doivent être distants chacun de 2 mètres. Chaque motocycle sera tenu par un aide.

Le départ pour le tour de reconnaissance sera possible pendant 5 minutes. Ces 5 minutes seront signalées à l'endroit où les coureurs prennent la piste au moyen des panneaux 5', 4', 3', 2' et 1', ainsi que d'un avertissement sonore. Lorsque ces 5 minutes se sont écoulées, l'accès à la piste sera fermé au moyen d'un drapeau rouge.

03) Les coureurs étant arrivés après la fermeture, et ceux qui ne veulent pas effectuer le tour de reconnaissance auront la possibilité de se mettre sur la grille dans les 5 minutes suivant l'arrivée des coureurs qui viennent d'accomplir le tour de reconnaissance. Pour ce faire, ils devront suivre les instructions des officiels de la grille de départ

03) Dès l'entrée en piste (environ 30 minutes avant le départ), le changement de motocycle et un ravitaillement supplémentaire sont strictement interdits.

- 05) Des changements de pneus et des réparations peuvent être effectués sur la grille de départ jusqu'à ce que le panneau "3 minutes" soit présenté.
Après le tour de reconnaissance, les coureurs peuvent choisir de changer de pneus, sur la grille, afin de les adapter aux conditions régnant sur la piste.

06) 2 tours de chauffe obligatoires

Deux pénalités de "Stop & Go" seront infligées aux équipes qui ne les effectuent pas complètement (voir art. 07.16).

Env. 5 minutes avant les tours de chauffe, on présente les panneaux suivants accompagnés d'un avertissement sonore:

- Panneau "5 minutes" : début du compte à rebours
 - Panneau "3 minutes" : toutes les personnes, hormis les coureurs, 1 assistant et une personne avec un parapluie au maximum par coureur, évacueront la grille. A ce moment-là, personne (excepté les officiels accrédités) n'est autorisé à se rendre à nouveau sur la grille. Toute intervention sur les motocycles est interdite.
 - Panneau "1 minute" + panneau "casque" : toutes les personnes, hormis les coureurs et l'aide qui tient la machine, évacueront la grille.
Les coureurs doivent se trouver en face de leur propre machine de l'autre côté de la piste.
 - Panneau "30 secondes".
 - Drapeau vert : départ des tours de chauffe. Chaque coureur court vers sa machine, met le moteur en marche et commence les tours de chauffe.

Si, même après l'aide immédiate de l'assistant, un coureur ne parvient pas à faire démarrer son moteur, la moto doit être poussée dans le couloir des stands et le coureur prendra le départ retardé depuis les stands.

- Une voiture de la Direction de Course, suit le groupe des coureurs.
- Le dernier tour de chauffe sera signalé aux coureurs par un panneau portant le chiffre 1.
- Lorsque les coureurs reviendront à la grille de départ à la fin des tours de chauffe, ils arrêteront leur moto, chacune à son emplacement indiqué, et couperont le moteur. Les motocycles doivent être placés dans la même position qu'avant le départ des tours de chauffe.

Seul un aide par machine et les coureurs qui prennent le départ sont autorisés sur la grille.

- 07) Si un coureur a des difficultés, il doit se rendre immédiatement aux stands. Il est absolument interdit aux coureurs de se rendre sur la grille de départ dans l'intention de retarder celui-ci. Au cas où un coureur arrive en retard à la grille, alors que le panneau "1 minute" a déjà été montré, il devra obligatoirement se diriger vers les stands à vitesse modérée, d'où il prendra le départ retardé.

- 08) Au milieu de la piste, sur la ligne de départ, un commissaire avec drapeau rouge attend l'arrivée des coureurs sur la grille et il reste sur place jusqu'à ce que le starter lui donne l'ordre de quitter la piste, après que le drapeau vert ait été présenté par le commissaire se trouvant à la fin de la grille.

Un deuxième commissaire avec drapeaux vert et rouge se trouve à la fin de la grille:

- au moyen du drapeau vert, il indique que la grille est en ordre
- au moyen du drapeau rouge, il arrête un coureur qui arrive en retard, après la voiture de Direction de Course, et veille à ce que ce coureur puisse partir d'une position d'arrêt à la fin de la grille et après le départ ou qu'il se rende aux stands.

09) Départ de la course

- Panneau "1 minute", panneau "casque" + avertissement sonore: les coureurs doivent se trouver en face de leur propre machine de l'autre côté de la piste.
- Panneau "30 secondes" + avertissement sonore
- Feu vert ou drapeau national, à préciser dans le règlement particulier (RP): départ. Chaque coureur court vers son motocycle, met le moteur en marche et commence la course.
Le moteur sera mis en marche par le coureur seul, en utilisant un moyen mécanique disposé sur la machine. Tout aide extérieure est interdite.

- 10) Si un coureur ne peut pas mettre son moteur en marche, le Directeur de Course, au moyen du drapeau vert, autorisera l'aide à pousser le motocycle, dès qu'il le jugera possible.

Si, malgré cette intervention, un coureur ne parvient pas à partir, les commissaires de piste pousseront immédiatement la machine vers les stands (à l'entrée ou à la sortie selon la proximité). Le motocycle pourra être ramené à son stand sous la protection d'un commissaire. Le coureur prendra le départ dès que sa machine sera réparée.

11) Après le passage de la totalité du peloton devant la sortie du couloir des stands, un départ retardé avec feux ou au drapeau sera donné aux coureurs qui s'y trouvent.

12) Le coureur qui est en mouvement ou qui ne se trouve pas en face de sa propre machine de l'autre côté de la piste au moment de l'apparition du feu vert ou du baisser du drapeau national sera sanctionné.

Pour toute infraction à l'article 08.06., le coureur concerné sera sanctionné par une procédure "Stop & Go" décrite à l'article 08.16.

07.07. Conduite après une chute qui nécessite une évacuation vers le centre médical

En cas de ou suite à une chute, si un coureur doit être évacué vers le centre médical, il pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel.

07.08. Sanctions pendant la course

Si des sanctions sont infligées à un coureur pendant la course, elles seront communiquées rapidement au responsable de l'équipe en question.

07.09. Arrêts aux stands, ravitaillement et réparations

La vitesse dans la voie des stands est limitée à 60 km/h.

Lors d'un arrêt au stand, le moteur doit obligatoirement être arrêté. Il peut être mis, momentanément, en marche pour un essai ou un réglage.

Pour repartir, le coureur étant sur la moto, 2 personnes sont autorisées à pousser la machine ou le coureur peut également utiliser le starter de la machine.

L'utilisation de batterie additionnelle est interdite.

Seuls les membres accrédités des équipes porteurs des laissez-passer officiels adéquats sont admis dans la zone de travail devant leur stand immédiatement avant d'intervenir sur la moto. Ils doivent quitter cette zone dès que le travail est achevé. En dehors des interventions, les membres des équipes ne peuvent rester dans la voie des stands.

Pendant l'arrêt au stand, devant celui-ci, 4 personnes accréditées peuvent travailler sur la machine, la ravitailler, nettoyer les phares, le pare-brise, etc. Si le coureur participe à l'intervention, il sera compris dans ces 4 personnes. **En cas de perte ou de défaillance du transpondeur, un officiel est autorisé à effectuer le changement.**

Lorsque les interventions sur la machine sont réalisées à l'intérieur du stand, le nombre de personnes travaillant sur la moto n'est pas limité.

Pendant la course ou une manche, le ravitaillement d'essence et d'huile, de même que les réparations et les réglages, ne peuvent s'effectuer qu'au stand assigné à l'équipe.

Avant le départ de la course, les systèmes de ravitaillements devront être soumis à l'approbation du Collège Technique

Pendant toute la durée d'une manifestation (essais & course) un système de ravitaillement en carburant à l'aide de cruche, seau, entonnoir, ...etc., où l'essence s'écoule à l'air libre, est interdit. Le ravitaillement en carburant doit s'effectuer par gravité. Tout système sous pression est interdit. Le ravitaillement en carburant doit s'effectuer obligatoirement dans la voie des stands devant le stand assigné à l'équipe par le système de valve automatique. Le coureur doit descendre de sa machine pendant le ravitaillement.

Les opérations de ravitaillement en carburant et d'autres interventions ne peuvent pas avoir lieu simultanément. Avant de ravitailler une machine, elle doit être béquillée.

Tout ravitaillement (en carburant) doit se dérouler après que toute intervention mécanique sur la machine soit terminée et avant que le coureur ne tente de redémarrer sa machine.

Pendant le ravitaillement en carburant, l'utilisation des couvertures chauffantes n'est pas autorisée et toute personne se tenant à moins d'1 m de la machine doit se protéger les yeux, la tête, et avoir le corps protégé par des vêtements

Après le ravitaillement (en carburant) toute intervention mécanique sur la machine n'est possible qu'à l'intérieur du stand assigné à l'équipe.

Une réserve de 100 litres d'essence au maximum est admise au stand.

Chaque équipe devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci devra être équipée d'un extincteur efficace contre les feux de carburant. Cette personne devra obligatoirement être présente, extincteur en main, prêt à fonctionner, lors des opérations de ravitaillement en carburant.

Toute infraction à cet article sera sanctionnée par une procédure "Stop & Go".

07.10 Arrêts sur la piste

En cas de panne sur la piste, le coureur devra immédiatement ranger son motorcycle, de façon à ne pas gêner les autres coureurs. Il pourra alors procéder à une réparation, avec les moyens du bord.

L'abandon par le coureur d'un motorcycle sur le circuit, ne fut-ce que quelques instants, constitue un cas de mise hors course, sauf si cet abandon résulte, après une chute, du transport du coureur au centre médical du circuit pour examens. Si le médecin responsable estime que le coureur est apte à reprendre part à la course, il peut rejoindre sa moto, conformément aux dispositions prévues dans le règlement particulier, à l'endroit où il avait chuté.

S'il veut ramener sa moto au stand, il devra la pousser dans le sens de la course, sans aide extérieure, en empruntant les bas-côtés de la piste.

Pour revenir plus rapidement aux stands, les organisateurs peuvent autoriser les coureurs à prendre des raccourcis. Cependant, si de tels raccourcis existent, ils doivent être indiqués dans le RP.

Si un coureur tombe en panne devant les stands, il pourra, sous la protection d'un Commissaire, rentrer par la sortie des stands, moteur arrêté, en poussant sa moto, à contresens. jusqu'à son stand.

Dans les courses de 08 heures, si dans une équipe de trois coureurs, un coureur ne peut plus poursuivre la course, les deux autres ont la possibilité de la terminer, à la condition que le coureur en piste qui ne peut plus continuer ramène seul la moto au stand attribué à l'équipe.

07.11. Changement des pièces

Toutes les pièces défectueuses peuvent être remplacées, à l'exception du cadre, du carter moteur et du carter de la boîte de vitesses.

07.12. Neutralisation de la course

Au cas où pendant la course, un incident (conditions atmosphériques ou toute autre cause) compromettrait la sécurité, rendant impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course pourra décider la neutralisation.

Dans ce cas, deux véhicules spécialement balisés, de couleurs différentes et autre que celle des médical cars et ou du véhicule de "Race direction", portant visiblement les mots "Safety Car", ainsi que leur numéro "1" ou "2", sur les côtés et l'arrière, munis de deux gyrophares rouges et de deux gyrophares jaunes sur le toit, emprunteront la piste. Ils circuleront à vitesse identique de façon à toujours conserver le même écart entre eux.

Pendant toute la durée de la neutralisation, un panneau "Safety car" sera placé sur la ligne de départ pour informer les coureurs.

Lorsque ces véhicules entreront en piste, ils allumeront, sur l'ordre du Directeur de Course, leurs gyrophares rouges et, à partir de ce moment, tous les postes de surveillance présenteront le drapeau rouge à croix blanche en diagonale. Dès la présentation de ce drapeau les coureurs ne peuvent plus se dépasser. Les coureurs rattrapant les "Safety Car" devront se ranger derrière en file indienne sans les dépasser.

Si durant la neutralisation, un des "Safety-cars" à un problème technique qui l'empêche de poursuivre, soit l'organisateur dispose d'un véhicule de réserve, équipé de manière identique, et dans ce cas il prend la place du véhicule défaillant, soit l'organisateur ne dispose pas d'un véhicule de réserve, et dans ce cas le groupe de coureurs qui suit en file indienne le "Safety-car" défaillant poursuit son tour du circuit toujours en file indienne jusqu'à ce que le premier du groupe rejoigne le dernier coureur du groupe qui suit l'autre "Safety-car" et se place derrière lui.

Pendant la neutralisation de la course, les machines peuvent s'arrêter au stand.

Celles-ci ne pourront reprendre la piste que, lorsque le feu vert sera allumé ou le drapeau vert présenté à la sortie du couloir des stands. Il sera allumé pendant une durée de 10 secondes, 10 secondes après qu'un SAFETY CAR soit passé au niveau du feu rouge situé à la sortie du couloir des stands. Ensuite, le couloir des stands sera à nouveau fermé (feu "rouge" ou drapeau rouge). Les coureurs qui n'ont pas quitté le couloir des stands devront attendre le prochain groupe.

Lorsque les "Safety Cars" seront rappelés par le Directeur de Course, ils devront tout d'abord boucler un tour complet du circuit, gyrophares jaunes et gyrophares rouges allumés, mais les dépassements restent toujours interdits jusqu'au moment où les "Safety Cars" quitteront la piste pour revenir à leur poste. Les "Safety Cars" doivent quitter la piste à l'endroit où ils l'ont empruntée.

Les emplacements des "Safety Cars" doivent être signalés en bordure de piste par des panneaux réfléchissants de couleur jaune portant visiblement les mots " Safety Car ".

Chaque tour couvert, pendant l'intervention des "Safety Cars" sera comptabilisé comme "tour de course".

Toutes les autres règles de la course restent valables.

07.13. Interruption d'une course - Nouveau départ

Si le Directeur de Course décide d'interrompre une course pour des raisons climatiques ou autres, des drapeaux rouges seront présentés à la ligne de départ et à tous les postes de commissaires. Les coureurs doivent immédiatement ralentir et retourner au couloir des stands. Les résultats de la course seront calculés à la fin du tour précédent.

Les résultats seront donc ceux enregistrés jusqu'au dernier moment où chaque coureur encore en course a effectué un tour complet, sans que le drapeau rouge ait été présenté.

Si les résultats calculés montrent que moins de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue et il y aura une nouvelle course. S'il s'avère impossible de redonner le départ de la course, elle sera annulée et elle ne comptera pas pour le Championnat de Belgique.

Si trois tours ou plus ont été accomplis par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, mais moins des deux tiers de la durée initiale de la course, un nouveau départ sera donné; pour obtenir le résultat final, on additionne les tours et les temps des deux courses. S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération et seule la moitié des points sera attribuée pour le Championnat.

Si les deux tiers de la durée initiale de la course ont été disputés, la course sera considérée comme une course complète.

Dans tous les cas, les machines devront être mises en parc fermé (qui devra se trouver le plus près possible de la ligne de départ); toutes les machines, qu'elles soient en course ou arrêtées à leur stand pour réparation ou ravitaillement ou parce que non en piste dans les équipes qui utilisent plus d'une moto, devront y être dirigées, sauf les machines sur lesquelles les réparations sont si importantes que leur déplacement n'est pas possible. Les coureurs seront autorisés à faire le complément de carburant et un changement de pneus devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture de la sortie du couloir des stands pour le tour de reconnaissance.

La localisation de ce parc devra figurer au RP de la manifestation ou, à défaut, les coureurs en seront informés à l'occasion du briefing, qui aura lieu avant le départ de la course.

L'organisation devra informer tous les coureurs de l'heure du nouveau départ qui pourra avoir lieu, au plus tôt, 30 minutes après que les coureurs en auront été avertis.

07.14. Arrivée

Dès que la durée imposée sera accomplie, le drapeau à damiers sera abaissé au passage du coureur de tête.

07.15. Classement

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours accomplis et du temps de passage.

Pour être classée, une équipe doit:

- avoir franchi la ligne d'arrivée sous le drapeau à damiers sur la piste (et non dans la voie des stands). Le coureur doit être en contact avec sa machine
- avoir franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur dans le temps limite fixé par le RP;

- avoir couvert au moins 75% de la distance parcourue par l'équipe vainqueur de la classe correspondante.

Dans le cas des courses se déroulant en plusieurs manches, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles, l'équipe ayant le plus grand nombre de tours est classée première. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque manche qui entrera en considération.

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'art. 08.13.

07.16. Procédure de "Stop & Go"

Pendant la course, sur injonction du Directeur de course ou de son adjoint, le coureur sera prié de s'arrêter dans la zone de pénalité, et y rester, à l'arrêt, pendant 20 secondes. Il pourra ensuite reprendre la course.

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (60 km/h), depuis le début de la voie des stands, jusqu'à la sortie. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure "Stop & Go" sera répétée; dans le cas d'une seconde infraction de cette limitation de vitesse, le drapeau noir sera présenté au coureur.

Dans le cas d'un nouveau départ, la règle susmentionnée est également d'application.

Dans le cas d'une course interrompue avant que la pénalité ne soit appliquée, et s'il y a une deuxième partie, le coureur pénalisé pour un départ anticipé sera tenu de d'effectuer son "Stop & Go" après le départ de la deuxième partie de la course.

Dans le cas où un coureur n'a pas encore effectué sa pénalité pour départ anticipé, infligée lors de la première partie de la course et qu'il a également anticipé le départ de la deuxième partie de la course, il se verra présenter le drapeau noir.

Une fois que l'équipe a été avertie de la pénalité, un panneau avec le mot "STOP" et le numéro du coureur sera présenté à la ligne de départ. Si le panneau "STOP" a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne s'arrête toujours pas, le drapeau noir lui sera alors présenté à son 6^{ème} passage.

Si plus d'un coureur sont pénalisés, le panneau "STOP" sera présenté à un autre coureur pénalisé lors des tours suivants. L'ordre des arrêts sera basé sur les temps des qualifications, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier.

Si un coureur encourt une pénalité de "Stop & Go", l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour assister son coureur, sous la direction des commissaires, afin de redémarrer sa machine si elle cale. Le mécanicien ne doit pas interférer dans la procédure "Stop & Go", laquelle est sous le contrôle de la direction de course.

Dans le cas où un coureur manque de répondre aux instructions d'effectuer un "Stop & Go", et qu'il y a plus d'un coureur pénalisé, aucun coureur suivant ne sera prié de s'arrêter, jusqu'à ce que le coureur précédent se soit arrêté ou que le drapeau noir lui ait été présenté.

Il est strictement interdit au coureur qui effectue une procédure "Stop & Go" de s'arrêter dans la voie des stands sous peine d'exclusion. Si tel est le cas, et ce pour autant qu'il se soit initialement arrêté avant la cinquième présentation du panneau "STOP", il doit reprendre la piste et effectuer la procédure "Stop & Go" après avoir parcouru un tour du circuit.

Dans le cas où un coureur pénalisé n'a pu effectuer la procédure "Stop & Go" avant la fin de la course, une pénalité de 1 minute sera ajoutée à son temps de course.

07.17. Le Chronométrage des manifestations ENDURANCE s'effectue à l'aide d'un système électronique d'enregistrement des passages des coureurs basé sur l'utilisation de "TRANSPONDEURS".

C'est la responsabilité du coureur d'entrer en piste tant lors des essais que pour la course avec une moto équipée d'un transpondeur acheté par lui-même, ou loué sur place auprès du collègue de chronométrage F.M.B., en parfait ordre de fonctionnement (dûment chargé).

L'échange, le prêt ou la revente de transpondeurs entre coureurs sont interdits au cours d'une même saison.

08. Manifestations "Petites cylindrées".

08.01. Les manifestations "**Petites cylindrées**", constituent des épreuves de vitesse pure et/ou d'endurance exclusivement réservées aux trois classes suivantes : POCKET BIKE, 50cc & AUTOMATIQUES et "MINI MOTO 4 TEMPS".

L'organisateur d'une épreuve "**Petites cylindrées**" doit prévoir à son programme les trois classes reprises ci-avant, pour conserver les avantages liés aux manifestations "**Petites cylindrées**".

08.02. Afin de promouvoir ce type de manifestation, la F.M.B. accorde au club organisateur des conditions d'organisation spécialement favorables sur le plan pécuniaire, pour autant que les conditions fixées soient respectées.

08.03. Toutes les règles régissant les manifestations en circuit sont applicables, sauf celles auxquelles il est spécifiquement dérogé ci-après.

08.03. Essais :

Les essais qualificatifs lors des épreuves "**Petites cylindrées**" peuvent ne pas être chronométrés et constitueront dans ce cas une ou des courses dont le classement déterminera la grille de départ. La grille de départ de cette ou ces courses qualificatives sera établie en fonction du classement intermédiaire du Championnat de Belgique, ou à défaut par tirage au sort.

Si les essais sont chronométrés, ils seront constitué de 3 séances chronométrées de 15 minutes chacune. La grille de départ sera établie sur base du résultat cumulé de ces trois séances. Si l'organisateur prévoit un système de chronométrage basé sur l'utilisation de transpondeurs, il est interdit de réclamer au coureur toute participation financière en plus du droit d'engagement maximum fixé ci-après.

08.05. Les manifestations "**Petites cylindrées**" sont organisées, en fonction de la capacité du circuit et du nombre de participants sur base, soit du principe de courses éliminatoires, suivies selon les circonstances de huitièmes, quarts et demi-finales et d'une finale sur classement de laquelle seront attribués les points du Championnat de Belgique, soit en deux manches de 12' + 1 tour chacune. Les modalités d'organisation des éliminatoires, huitièmes, quarts, demi-finales et finales, doivent être précisées dans le Règlement Particulier.

08.06. Pour autant que l'organisateur prévoie et garantisse, sauf cas de force majeure dûment établi par le Directeur de Course, que chaque participant dans une des classes puisse bénéficier d'au minimum 3 fois 15 minutes d'essais et de deux fois 12 minutes de course + 1 tour minimum, il a la faculté de réclamer à chaque participant un droit d'inscription non remboursable de maximum 50,00 € par classe.

08.07. Licences "POCKET BIKE", 50cc & AUTOMATIQUES, "MINI MOTO 4 TEMPS"

08.07.1. Les licenciés peuvent participer en plus à des épreuves d'endurance qui leur sont exclusivement réservées.

08.07.2. Age minimum des licenciés : voir article 01.05, - permis de conduire non obligatoire.

08.08. Equipement des Coureurs.

En "POCKET BIKE", 50cc & AUTOMATIQUES et "MINI MOTO 4 TEMPS", des bottes et gants en cuir ainsi qu'un casque homologué sont obligatoires, tandis que, par dérogation à l'article 03.03.1, l'équipement en cuir est fortement conseillé tout en restant facultatif. Il est bien entendu que le coureur doit être vêtu de façon sécurisante tant durant les entraînements que durant les courses. Toutes les parties du corps doivent être couvertes avec des vêtements de protection ininflammables.

08.09. Spécifications techniques relatives aux "POCKET BIKE", 50c & AUTOMATIQUES et "MINI MOTO 4 TEMPS"

Les courses "POCKET BIKE", 50cc & AUTOMATIQUES et "MINI MOTO 4 TEMPS" sont réservées exclusivement aux machines répondant strictement à la réglementation technique du Groupe Travail Courses sur Route de la commission sportive régissant respectivement les classes "POCKET BIKE", 50cc & AUTOMATIQUES et "MINI MOTO 4 TEMPS".

08.10. Des épreuves d'endurance "**Petites cylindrées**".

08.10.1. Des épreuves d'endurance "POCKET BIKE", 50cc & AUTOMATIQUES et "MINI MOTO 4 TEMPS" seront possibles avec un minimum de trois et un maximum de 24 heures. Les durées de 3 heures seront disputées par équipe de 2 coureurs. Les durées de + de 3 heures seront disputées par équipe de 2 ou 3 coureurs.

08.10.2. Des droits de 40,00 € par heure de course pourront être perçus en endurance sans obligation de remboursement, que l'épreuve soit organisée sur un circuit permanent ou non.

- 08.10.3.** Aucune autre machine que celle ayant été présentée au contrôle technique ne pourra se trouver dans le stand.
- 08.10.4.** Les coureurs ne pourront courir plus d'une heure d'affilée, le temps de repos sera d'au moins 1/2 heure pour les courses de moins de 6 heures et d'au moins 1 heure pour les courses d'une durée supérieure.
- 08.10.5.** A chaque arrêt aux stands, le moteur devra obligatoirement être arrêté.
- 08.10.6.** Pour être classée, une équipe devra avoir réalisé au moins 75% de la distance parcourue par le vainqueur de sa classe et avoir accompli le dernier tour dans le temps maximum de 5 minutes ou plus si défini au règlement particulier.
- 08.10.7.** Les épreuves d'au moins quatre heures peuvent être courues en 2 manches. Dans ce cas, la grille de départ de la 2ème manche est basée sur le classement "scratch" de la 1ère.
- 08.11. Championnats "Petites cylindrées".**
- 08.11.1.** La participation aux championnats est réservée exclusivement aux licenciés Juniors à l'année.
- 08.11.2.** Ils se disputeront sur l'ensemble des épreuves de "course de côte / course en ligne" et en circuit, y compris les épreuves d'endurance.
- 08.11.3.** Dans les épreuves d'endurance, les 2 ou 3 coureurs bénéficieront des points attribués à l'équipe pour autant que chaque coureur aie effectivement roulé au minimum 30 % de la durée dans une équipe de 2 coureurs, et au minimum 20 % dans une équipe de 3 coureurs.
- 08.11.4.** Les épreuves d'endurance sont affectées d'un coefficient multiplicateur du barème des points, 2 pour les courses de moins de 12 heures, 3 pour les courses de 12 heures et plus.
- 08.12. Prix.**
- 08.12.1.** Prix en espèces comme prévu au barème repris à l'article 11.05
- 08.12.2.** Pour les épreuves d'endurance, le barème est affecté du même coefficient multiplicateur que celui appliqué pour les points aux championnats (voir ci-dessus) et est applicable aux équipes.

09. Rallye Routier

Voir annexe 'Rallye Routier'

10. Manifestations en circuit . Epreuves de sprint – Vitesse Pure & ENDURANCE : Conduite en course

- 10.01.** Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux, les feux ou les panneaux qui transmettent les instructions.
- 10.02.** Les coureurs doivent conduire d'une manière responsable qui, ne représente aucun danger pour les autres compétiteurs ou participants, tant sur la piste que dans le couloir des stands. Les coureurs doivent à tout moment respecter les dispositions des Règlements Sportifs.
- 10.03** Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et le couloir des stands. Toutefois, si un coureur quitte la piste accidentellement, il peut ensuite la rejoindre à l'endroit indiqué par les commissaires et sur leur injonction, ou à un endroit qui ne lui procure pas un avantage. Toute infraction pendant les essais sera sanctionnée comme indiqué à l'article 10.14 ci-dessous.
Les commissaires peuvent assister le coureur en l'aidant à relever sa machine et la tenir pendant que des réparations ou réglages sont faits.
Toute réparation ou réglage doit être fait par le coureur qui travaille seul sans absolument aucune aide extérieure. Les commissaires peuvent ensuite l'aider à faire redémarrer sa machine.
- 10.03** Si un coureur rencontre un problème avec sa machine, qui a 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.
- 10.05.** Les coureurs qui roulent à vitesse réduite doivent s'assurer qu'ils roulent aussi loin que possible de la ligne idéale et qu'ils ne gênent en aucune manière les autres coureurs.

- 10.06. Les coureurs peuvent entrer dans la voie des stands pendant la course pour procéder à des réglages ou des réparations de leur machine ou changer de pneus. Tous ces travaux doivent être effectués dans la zone de travail devant les stands.
Pendant une interruption de course, les travaux dans les stands ~~ne~~ sont ~~pas~~ autorisés.
- 10.07. Pour redémarrer une machine dont le moteur a été arrêté au stand, les coureurs peuvent être aidés par deux mécaniciens.
- 10.08. Les coureurs ne peuvent pas transporter une autre personne sur leur machine.
- 10.09. Les coureurs ne peuvent pas conduire ou pousser leur moto dans la direction opposée à celle de rotation sur le circuit, soit sur la piste ou dans le couloir des stands, à moins que cela se fasse sous la direction d'un Officiel.
- 10.10. Aucun signal quelconque ne peut permettre quelle que communication que ce soit entre d'une part un motocycle en marche et/ou son coureur et d'autre part toute autre personne ayant un rapport avec le concurrent ou le coureur du motocycle, sauf le signal provenant de l'émetteur de chronométrage, d'une caméra, de messages lisibles sur le panneau présenté depuis le stand ou des mouvements du corps par le coureur.
Seules les lampes blanches installées par les équipes sont autorisées sur la plateforme de signalisation.
- 10.11. Une limitation de vitesse à 60 Km/h maximum est imposée dans la voie des stands à tout moment pendant la manifestation.
- 10.12. Dans l'intérêt de la sécurité, lors de son retour aux stands après le drapeau à damiers, un coureur ne peut arrêter sa machine sur la surface de course, pendant le tour de décélération.
Tout arrêt sur la piste pendant les essais ou la course est interdit.
- 10.13. Tant durant les essais que lors de la course il est strictement interdit au coureur de dépasser sciemment les limites gauche et droite de la piste, que ce dépassement lui procure un avantage ou pas.
- 10.14. Pendant les séances d'essais, les tests de départ sont autorisés après la présentation du drapeau à damier à la fin des séances d'essais, lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire, en dehors de la trajectoire.**
- 10.15. Toute infraction au présent article, dûment constatée, entraînera les sanctions suivantes:
1. Lors des essais :
 - suppression du meilleur temps lors de la série d'essais concernée par l'infraction. Dans le cas où plusieurs infractions sont commises par un même coureur dans la même séance, le nombre de meilleurs tours supprimés sera identique au nombre d'infractions.
 - Dans les courses de sprint, si un même coureur commet 3 infractions ou plus pendant l'ensemble des séances d'essais réservées à une classe, il lui sera appliquée une pénalité **de 1 minute à son résultat en course**, en plus de la suppression des temps d'essais prévue ci-dessus.
 - En Endurance, si une même équipe commet 3 infractions ou plus pendant l'ensemble des séances d'essais Endurance, une procédure "Stop & Go" lui sera infligée lors de la course, en plus de la suppression des temps d'essais prévus ci-dessus.
 2. En course :
 - dans les courses de sprint, rétrogradation de 3 places dans le classement de la course par infraction commise
 - en Endurance, application d'une procédure "Stop & Go" à l'équipe concernée.

11. Barème prix facultatif.

- 11.01. Le barème prix est uniformisé à 10, 5 ou 3 prix nets par classe et sera d'application facultative à toutes les épreuves en circuit entrant en ligne de compte pour les championnats de Belgique.

Dans chaque classe l'application des différents barèmes est régie par les règles suivantes :

- le barème "3 prix" est d'application si moins de 12 coureurs sont qualifiés pour le départ;
- le barème "5 prix" est d'application si 12 coureurs au moins et 20 coureurs au plus se qualifient pour le départ;
- le barème "10 prix" est d'application si plus de 20 coureurs se qualifient pour le départ.

Pour les classes F.I.M., il est tenu compte de l'ensemble des coureurs tandis que pour les autres classes F.M.B., il n'est tenu compte que des seuls coureurs F.M.B., compte tenu du fait que le barème n'est applicable qu'aux coureurs licenciés F.M.B.

11.02. Le barème est applicable sur le classement de chacune des courses lorsque plus d'une course pour une même classe sont prévues au programme d'une manifestation.

11.03. Le Directeur d'épreuve est responsable du paiement. Le paiement s'effectuera sur place.

La période de paiement des prix aux coureurs débute, au plus tôt, à la fin du délai de réclamation et doit prendre fin, au plus tôt, une heure après le délai de réclamation imparti à la dernière course de la journée. L'horaire et l'endroit des paiements doivent être mentionnés dans le règlement particulier.

11.03. Tout prix non retiré sur place sur présentation de la licence du coureur bénéficiaire sera retourné à l'organisateur de la manifestation.

11.05. Le barème 2010, exprimé en euro, s'établit comme suit :

CLASSE	1 ^{er}	2 ^{eme}	3 ^{eme}	4 ^{eme}	5 ^{eme}	6 ^{eme}	7 ^{eme}	8 ^{eme}	9 ^{eme}	10 ^{eme}	Total
POCKET BIKE	30	25	20	15	10	10	10	10	5	5	140
50 cc & Automatiques	30	25	20	15	10	10	10	10	5	5	140
MINI MOTO 4 TEMPS	30	25	20	15	10	10	10	10	5	5	140
125 Junior	90	60	45	40	35	30	30	30	25	25	410

CLASSE	1 ^{er}	2 ^{eme}	3 ^{eme}	4 ^{eme}	5 ^{eme}	6 ^{eme}	7 ^{eme}	8 ^{eme}	9 ^{eme}	10 ^{eme}	Total
125cc Inter	210	130	100	80	70	30	30	30	30	30	740
BELGIAN SUPERBIKE Junior	135	90	70	60	50	45	40	35	30	25	580
BELGIAN SUPERSPORT Inter	210	130	100	80	70	30	30	30	30	30	740
MONOBIKE 450	125	85	60	50	45	40	35	30	30	25	525
MONOBIKE 650	125	85	60	50	45	40	35	30	30	25	525
Monobike Superfinale	135	90	70	60	50	45	40	35	30	25	580
BELGIAN SUPERBIKE Junior	135	90	70	60	50	45	40	35	30	25	580
BELGIAN SUPERBIKE Inter	210	130	100	80	70	30	30	30	30	30	740
SIDE-CAR	210	130	100	80	70	30	30	30	30	30	740

ENDURANCE DE MOINS DE 4 H 00

600	200	140	100	90	80	70	60	50	40	30	860
1.000	200	140	100	90	80	70	60	50	40	30	860

ENDURANCE DE MINIMUM 4 H 00 ET DE MOINS DE 6 H 00

600	300	210	150	135	120	105	90	75	60	45	1.290
1.000	300	210	150	135	120	105	90	75	60	45	1.290

ENDURANCE DE 6 H 00 MINIMUM

600	400	280	200	180	160	140	120	100	80	60	1.720
1.000	400	280	200	180	160	140	120	100	80	60	1.720

Ces prix sont nets, toutes redevances et/ou précomptes déduits.

Ce barème est d'application facultative pour tous les licenciés F.M.B. et toujours payé sur le classement des seuls coureurs belges dans toutes les classes F.M.B. **sauf MONOBIKE 450 et MONOBIKE 650**. Pour les classes F.I.M./ U.E.M., **et F.M.B. MONOBIKE 450 et MONOBIKE 650**, il est payé sur base du classement de la course tous coureurs confondus.

Dans les épreuves ENDURANCE, toutes les dispositions prévues ci-avant, aux points 1, 2, 4 ainsi que les barèmes prévus sont applicables par équipe. Les prix sont payables sur présentation de la licence d'un des coureurs membre de l'équipe bénéficiaire.

Dans toute course, comptant pour le championnat de Belgique, à participation étrangère ou non, un organisateur a toujours la faculté de prévoir un barème prix supérieur, mais tout licencié F.M.B. devra au moins percevoir le montant prévu ci-dessus correspondant à son classement général de la course dans les classes F.I.M./ U.E.M., et à son classement parmi les seuls licenciés F.M.B. dans les classes F.M.B.

12. Championnats de Belgique

12.01. Les championnats de Belgique de courses sur route des classes "F.M.B.", POCKET BIKE, 50cc & AUTOMATIQUES, "MINI MOTO 4 TEMPS", **BELGIAN SUPERSPORT (Junior & Inter)**, **BELGIAN SUPERBIKE (Junior & Inter)**, et de la classe **FIM 125cc Junior**, se disputent sur l'ensemble des épreuves en circuit et en « course de côte / course en lignes » groupées.

12.02. Dans les classes "F.I.M./ U.E.M." (125cc **Inter** et Side-cars) et des classes "**F.M.B.**" **MONOBIKE 450** et **MONOBIKE 650**, les championnats de Belgique sont des championnats OPEN dans lesquels la participation des coureurs étrangers est admise et se disputent, à l'exception des 125cc, sur les seules épreuves en circuit permanent ou semi-permanent prévues au calendrier.

Les organisateurs qui prévoient dans leur programme des manches de championnat de Belgique pour les classes F.I.M./ U.E.M., devront donc obligatoirement inscrire leur épreuve au calendrier Européen ou International.

12.03. Il est prévu également un titre de champion de Belgique "Scratch" "course de côte / course en ligne" basé sur les classements Scratch des "course de côte / course en ligne", ainsi que deux titres de champion de Belgique en ENDURANCE, un en 600 et l'autre, en 1000cc.

12.03. Un titre de Champion de Belgique n'est attribué que pour autant que 5 coureurs ou plus figurent au classement final considéré. Dans le cas contraire, il sera décerné un titre de "Meilleur coureur".

12.05. Attribution des points aux 15 premiers classés soit successivement : 25 - 20 - 16 - 13 - 11 - 10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1.

12.06. En fonction des règles susmentionnées, les titres suivants sont donc prévus :

01. POCKET BIKE	11 MONOBIKE SCRATCH
02 50cc & AUTOMATIQUES	12 BELGIAN SUPERBIKE Inter
03. "MINI MOTO 4 TEMPS"	13 ENDURANCE 600
03. 125cc Junior	14 ENDURANCE 1.000
05 125cc Inter	15 Scratch Course de Côte / Sprint
06 BELGIAN SUPERSPORT Junior	16 Side-Car : Titre attribué à l'équipage. Si celui-ci n'est pas resté identique lors de toutes les épreuves, le passager récompensé est celui avec lequel le conducteur a obtenu le plus de points).
07 BELGIAN SUPERSPORT Inter	.
08 BELGIAN SUPERBIKE Junior	
09 MONOBIKE 450	
10 MONOBIKE 650	

12.07. Sauf indication contraire, toutes les épreuves inscrites au calendrier, qui respectent la présente réglementation notamment en ce qui concerne les droits d'inscription et les barèmes prix, entrent en ligne de compte pour l'attribution des différents titres, pour autant que l'inscription au calendrier d'une nouvelle épreuve ou d'une nouvelle classe ait été communiquée au secrétariat exécutif de la F.M.B. au plus tard deux mois avant la date d'organisation.

12.08. En cas d'annulation, le championnat sera disputé sur les manches restantes en tenant compte du fait qu'un minimum de 3 manches est nécessaire pour l'attribution d'un titre de "Champion". Dans le cas contraire, un titre de "Meilleur coureur " sera attribué.

12.09. Dans les épreuves en circuit, en cas de course prévue en 2 manches, les points prévus sont attribués sur le classement de chacune des manches (25 points au 1er deux fois, etc ...)

12.10. Dans les classes où il est possible de participer avec une licence "1 manifestation", un coureur qui participe à une épreuve avec ce type de licence, puis qui souscrit, en cours de saison, une licence à l'année, peut bénéficier des points qu'il aurait obtenu lors de l'épreuve à laquelle il a participé sous le couvert d'une licence "1 manifestation", à condition que la licence à l'année souscrite soit la première de la carrière de l'intéressé; Si tel devait être le cas, l'attribution des points à l'ensemble des coureurs classés lors de l'épreuve concernée, est revue

12.11. En cas d'ex aequo à la fin d'un Championnat, il sera départagé à la majorité des meilleures places. Si l'ex aequo subsiste, il sera tranché dans l'ordre, par la meilleure place dans le classement de la dernière manche comptant pour le Championnat en question ou, si nécessaire, dans les pénultièmes ou dans les antépénultièmes, etc.

13. Généralités.

13.01. Un centre d'accueil doit être prévu à chaque manifestation, situé à l'extérieur du circuit de façon à pouvoir délivrer rapidement les documents d'accès aux coureurs au cas où les tickets d'entrées n'auraient pas été envoyés au préalable.

13.02. Les organisateurs seront mis en possession de listes-types des licenciés 2010 établies par classe, mises à jour conformément à l'article 13.10 ci après.

13.03. Un délégué des coureurs et un suppléant seront élus par chaque fédération affiliée (FMWB & VMBB) parmi tous les licenciés de l'année qui précède.
En cas de problème lors d'une manifestation, un coureur doit donc contacter un des délégués désignés, qui sera aussi invité à participer aux homologations.

13.03. Un briefing est prévu après les entraînements, groupant les responsables de tous les services concernés tant sportif, technique, chrono, médical qu'organisation, ainsi que les délégués des coureurs. Ce briefing permettra une coordination optimale dans le déroulement des épreuves.

13.05. Par mesure de sécurité les passagers et passagères side-cars sont invités à nouer leur chevelure.

13.06. La présence de maximum 2 personnes par machine est autorisée dans le parc fermé.

13.07. Toutes les prescriptions du présent règlement sont applicables en 2010.

13.08. Lors de toute manifestation le Directeur de course dispose de la faculté d'effectuer des alcool-tests sur tout coureur inscrit. Ces contrôles s'effectuent à l'aide d'un éthylomètre homologué par la commission sportive de la F.M.B. et peuvent avoir lieu à tout moment. Aucune tolérance n'est admise soit 0,000 mgr d'alcool dans le sang. Tout coureur dont le contrôle s'avérera positif se verra interdire le départ et des sanctions complémentaires pourront être prises par **les organes disciplinaires de la F.M.B.** sur rapport du Directeur de course

13.09. Tout coureur, licencié F.M.B., qui participe à une épreuve non reconnue par la F.M.B. ou par une fédération nationale membre de la F.I.M., pourra se voir interdire le départ de toute course organisée sous l'égide de la F.M.B., de la F.I.M., de l'U.E.M. ou par une fédération nationale membre de la F.I.M. et ce, jusqu'à la fin de l'année en cours, ou se voir infliger tout autre sanction décidée par les organes disciplinaires de la F.M.B.

13.10. Pour pouvoir participer à une course se disputant un week-end (samedi - dimanche), **le coureur doit figurer sur la liste que** la fédération affiliée, (F.M.W.B ou V.M.B.B.) dont le club choisi par le coureur est membre, doit transmettre à la FMB au plus tard le lundi précédant à 12 heures (midi). Si le début de la manifestation est avancé de 1 ou plusieurs jours, le dernier délai est avancé du même laps de temps. Aucune licence supplémentaire ne sera délivrée lors de la manifestation

13.11. Lors de toute manifestation de courses sur route, c'est la responsabilité du coureur d'utiliser un tapis environnemental agréé par la FMB. En cas de manquement à cette obligation, la sanction suivante est prévue: amende financière de 25,00 €. L'organisateur pourra prévoir des sanctions plus sévères dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

13.12. Au maximum deux fois par an, une manifestation organisée sur un circuit permanent en semaine (non compris les jours fériés) pourra être prise en compte pour le Championnat de Belgique.

14. Promotion des Coureurs (Junior en Inter) - Rétrogradation (Inter en Junior)

14.01. Pour déterminer les promotions des coureurs JUNIOR en INTER, il est établi dans chaque classe où une promotion est possible, un classement général final regroupant toutes les épreuves inscrites au calendrier F.M.B. comptant pour le Championnat de Belgique.

14.02. Les promotions dépendent exclusivement des résultats obtenus par les coureurs. L'obtention d'une promotion n'est possible que dans les classes 125cc Junior, MONOBIKE, BELGIAN SUPERSPORT Junior BELGIAN SUPERBIKE Junior ainsi que sous certaines conditions via les épreuves ENDURANCE 600 et ENDURANCE 1.000. Pour bénéficier d'une promotion obligatoire ou facultative, un coureur doit obtenir, dans le classement

final de toutes les épreuves inscrites au calendrier de la FMB dans la classe considérée, un minimum de points déterminé ci-après.

Pour déterminer les coureurs JUNIOR bénéficiant d'une promotion obligatoire ou facultative en ENDURANCE, il sera établi, à chaque épreuve, en ENDURANCE 600 et en ENDURANCE 1.000, un classement des équipes composées de deux coureurs JUNIOR auquel sera appliqué le barème de points. Sur base de ces classements d'épreuve, il sera établi un classement final de toutes les épreuves inscrites au calendrier de la FMB des classes ENDURANCE 600 et ENDURANCE 1.000 dans lesquels n'entreront donc en ligne de compte que les équipes composées de deux coureurs JUNIOR.

Les critères de promotion seront appliqués à ces classements finaux en tenant compte des seuils de tranches de points en fonction du nombre de coureurs classés défini ci-après pour les classements ENDURANCE 600 et ENDURANCE 1.000.

14.03. Le coureur "JUNIOR" qui bénéficie d'une promotion facultative et qui décide de reprendre une licence catégorie JUNIOR la saison suivante, reste "JUNIOR" à part entière et est à nouveau soumis aux critères de promotion.

14.03. Le minimum de points à obtenir pour bénéficier d'une promotion est un pourcentage du maximum de points à attribuer. Ce pourcentage est déterminé en fonction du nombre de coureurs figurant dans le classement final établi en fin de saison et défini, sauf en ENDURANCE 600 et ENDURANCE 1.000, comme suit :

Promotion obligatoire	Promotion facultative
85 % si le classement comprend de 1 à 5 coureurs	70 % si le classement comprend de 1 à 5 coureurs
65 % si le classement comprend de 6 à 12 coureurs	50 % si le classement comprend de 6 à 12 coureurs
50 % si le classement comprend plus de 12 coureurs	40 % si le classement comprend de 13 à 20 coureurs
	30 % si le classement comprend de 21 à 35 coureurs
	20 % si le classement comprend plus de 35 coureurs

Pour déterminer les promotions en ENDURANCE 600 en et ENDURANCE 1.000, les pourcentages sont déterminés en fonction du nombre de coureurs figurant dans le classement final établi en fin de saison et défini comme suit :

Promotion obligatoire:	Promotion facultative:
- 85 % si le classement comprend de 1 à 11 coureurs	70 % si le classement comprend de 1 à 11 coureurs
- 65 % si le classement comprend de 12 à 25 coureurs	50 % si le classement comprend de 12 à 25 coureurs
- 50 % si le classement comprend plus de 25 coureurs	40 % le classement comprend de 26 à 41 coureurs t
	30 % si le classement comprend de 42 à 70 coureurs
	20 % si le classement comprend plus de 70 coureurs

14.05. Une promotion en cours de saison reste formellement interdite. On ne peut donc changer de catégorie quel que soit le motif.

14.06. Un coureur INTER qui, pendant cinq années consécutives, ne figure pas dans un classement de Championnat de Belgique ou qui n'a pas participé à une manche d'un championnat ou prix F.I.M. et/ou U.E.M. de course sur route, redescend en catégorie JUNIOR

14.07. Tout coureur belge qui se qualifie au cours d'une saison pour une manche d'un championnat ou prix F.I.M. ou U.E.M. est d'office considéré comme INTER si l'année suivante il souscrit une licence F.M.B. Si un coureur junior se qualifie au moins 3 fois pour une course du CE Superstock 600 il obtient la saison suivante une promotion obligatoire en inter

15. Réclamations - Vérifications - Sanctions - Frais de démontage - Procédure de recours, d'appel et d'intervention volontaire.

15.01. Pour tout ce qui concerne les réclamations, sanctions et les procédures connexes, il est fait application du code disciplinaire de la F.M.B

15.02. S'il le juge nécessaire et sans qu'aucune indemnité ne soit due au coureur ou propriétaire d'une moto en compétition de quelque chef que ce soit, le Directeur de Course peut toujours faire démonter un moteur ou un organe quelconque pour vérifier sa conformité.

Cette disposition s'applique même en cas de non réclamation.

Elle n'est pas susceptible de recours.

15.03. Si un motorcycle fait l'objet d'une réclamation ou d'un contrôle technique, il doit être mis, par le coureur, à la disposition des contrôleurs techniques immédiatement après la course. Le coureur ou son mécanicien devra,

sur base des instructions des contrôleurs techniques, débiter les démontages demandés par ces derniers le plus rapidement possible et, en tout cas au plus tard endéans la ½ heure qui suit la signification du démontage. Toute infraction à ces prescriptions équivaut à une reconnaissance de non conformité.

Quelle que soient les décisions des délégués du collège technique et du Directeur de Course concernant les modalités des démontages requis, ceux-ci doivent être entièrement terminés, la moto et/ou les pièces saisies restituées au(x) coureur(s) endéans les quatre jours qui suivent le jour de l'épreuve.

- 15.04. Un coureur dont le motorcycle doit subir un démontage du moteur suite à une réclamation à l'issue duquel la moto est déclarée conforme par les contrôleurs techniques, a droit au paiement d'une indemnité de démontage à charge du réclamant. Ces indemnités sont de :
- **165,00 €** si le motorcycle est équipé d'un moteur 2 temps.
 - **325,00 €** si le motorcycle est équipé d'un moteur 4 temps.
- Le paiement de ces indemnités par le réclamant s'effectue via la F.M.B. pour en garantir l'exécution. Les frais de démontage éventuellement dus par le réclamant, doivent être déposés dans les mains du Directeur de Course en même temps que la caution prévue au code disciplinaire.
- 15.05. Lors d'un contrôle technique de conformité, après course, les constatations de non-conformité effectuées par les délégués désignés du Groupe de Travail Courses sur route et du Collège Technique de la F.M.B. doivent faire l'objet d'un procès-verbal de constatation contradictoire signé par le Directeur de course, les délégués précités et le ou les coureurs concernés.
- 15.06. Lors d'une manifestation, tout cas, contradictoirement constaté, de substitution d'identité dans le chef d'un coureur entraîne l'exclusion immédiate et définitive du coureur et de son substitut, sans préjudice d'autres dispositions ou sanctions prononcées par les organes compétents de la F.M.B.
- 15.07. Un coureur dont le motorcycle est reconnu non conforme pourra se voir infliger une ou plusieurs des sanctions suivantes, ou d'autres sanctions plus adaptées, fixées suivant les procédures prévues au code disciplinaire de la FMB :
- 1 - déclasserement lors de l'épreuve concernée
 - 2 - déclasserement du championnat dans la classe concernée (sans modification de l'attribution des points aux autres coureurs).
 - 3 - suspension dans toutes les classes jusqu'à la fin de la saison en cours
 - 4 - en cas de demande d'une nouvelle licence la saison suivante, paiement d'une amende de 1.250 (mille deux cent cinquante) €.

16. Drapeaux et feux - Sanctions pour non respect de la signalisation .

Les Commissaires et autres Officiels présentent des drapeaux ou feux pour donner des informations et/ou transmettre des instructions aux coureurs pendant les essais et les courses.

16.01 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

Drapeau national :

Peut être utilisé agité pour donner le départ de la course.

Drapeau vert :

La piste est dégagée.

Ce drapeau doit être présenté immobile à chaque poste de commissaires aux drapeaux, pendant le premier tour de chaque séance d'essais et du warm up, pendant le tour de reconnaissance et pendant les tours de chauffe.

Ce drapeau doit être présenté immobile au poste de commissaire aux drapeaux situé immédiatement 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 des tours de chauffe.

Lorsque la sortie de la voie des stands est ouverte, ce drapeau doit être agité à la sortie de la voie des stands.

Feu vert :

Ce feu doit être allumé à la sortie de la voie des stands pour signaler le départ des séances d'essais et du warm up, le départ du tour de reconnaissance et le départ des tours de chauffe.

Drapeau jaune à bandes rouges :

L'adhérence dans cette section de la piste peut être modifiée pour une raison autre que la pluie.

Ce drapeau doit être présenté immobile au poste de commissaire aux drapeaux.

Drapeau blanc avec croix diagonale rouge :

Gouttes de pluie sur cette partie du circuit.

Ce drapeau doit être présenté immobile au poste de commissaire aux drapeaux.

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

Pluie sur cette partie du circuit.

Ces drapeaux doivent être présentés ensemble immobiles au poste de commissaire aux drapeaux.

Drapeau bleu :

Présenté agité au poste de commissaires aux drapeaux, ce drapeau indique à un coureur qu'il est sur le point de se faire dépasser.

Le coureur concerné doit garder sa ligne et ralentir progressivement pour permettre au coureur plus rapide de le dépasser.

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

Drapeau à damiers noir/blanc :

Ce drapeau doit être agité à la ligne d'arrivée au niveau de la piste pour indiquer la fin de la course ou de la séance d'essais.

Drapeau à damiers et drapeau bleu :

Ce drapeau à damiers noir/blanc doit être agité avec le drapeau bleu présenté, lui, immobile à la ligne d'arrivée au niveau de la piste lorsqu'un(des) coureur(s) précède(nt) de près le coureur de tête, avant la ligne d'arrivée, lors du dernier tour (voir **05.14.01**)

Feux bleus clignotants :

Ils doivent être allumés à la sortie de la voie des stands en tout temps pendant les essais et les courses.

16.02 Drapeaux et feux transmettant des informations et des instructions

Drapeau jaune

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

Présenté "agité" au poste de commissaire aux drapeaux, ce drapeau indique qu'il y a un danger plus avant. 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.

Si immédiatement après avoir doublé, le coureur réalise qu'il a commis une infraction, il doit lever la main et laisser passer le(s) coureur(s) qu'il vient de doubler. Dans ce cas, aucune sanction ne lui sera infligée.

Lors du tour de l'inspection finale, ce drapeau doit être agité à l'endroit exact où le commissaire de drapeau sera posté pendant les essais et les courses.

Drapeau blanc :

Un véhicule d'intervention est sur la piste.

Agité au poste de commissaire aux drapeaux, ce drapeau indique que le coureur va rencontrer le véhicule dans la section présente de la piste

Le dépassement entre coureurs est interdit pendant la présentation du drapeau blanc.

Le dépassement du véhicule d'intervention est autorisé.

Dès qu'un tel véhicule s'arrête sur la piste, les drapeaux blancs doivent être maintenus et les drapeaux jaunes doivent également être présentés.

Drapeau rouge et feux rouges :

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

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

A la fin de chaque séance d'essai ou warm up, les feux rouges seront allumés sur la ligne de départ.

Le drapeau rouge doit être présenté immobile sur la grille à la fin du tour de reconnaissance et à la fin des tours de chauffe.

Le drapeau rouge peut également être utilisé pour fermer la piste.

Drapeau noir :

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté immobile à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur. Le coureur doit 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.

Drapeau noir avec rond orange (Ø 40 cm) :

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté immobile à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur. Ce drapeau informe le coureur que son motocycle 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.

Drapeau rouge avec croix blanche diagonale :

Présenté immobile, à chaque poste de commissaire aux drapeaux, la course est neutralisée.

Les coureurs doivent ralentir et être prêts à rattraper un SAFETY CAR.

Il est interdit à un coureur de dépasser un autre coureur pendant la présentation de ce drapeau.

Il est interdit de dépasser le SAFETY CAR. Les coureurs doivent rouler en file indienne derrière lui.

16.03 Dimension des drapeaux

Les drapeaux doivent avoir une dimension de 80 cm en vertical et de 100 cm en horizontal.

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

16.03 Couleur des drapeaux

Les références "Pantone" pour les couleurs sont :

- Orange : Pantone 151C
- Noir : Pantone Noir C
- Bleu : Pantone 286C ou 298C
- Rouge : Pantone 186C
- Jaune : Pantone Jaune C
- Vert : Pantone 348C

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

16.05 Panneau avec numéro du coureur

Un panneau noir (70 cm horizontal X 50 cm vertical) permettant d'indiquer un numéro de coureur avec des chiffres blancs dont l'épaisseur du trait est de 4 cm minimum et la hauteur 30 cm minimum.

Ce panneau doit être disponible à chaque poste de commissaire aux drapeaux.

16.06 Postes des Commissaires aux drapeaux

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

16.07 Signalisation lumineuse

Les feux doivent être utilisés pour les épreuves se déroulant la nuit.

16.08 Signalisation par panneau

Pour les épreuves d'endurance une signalisation par panneaux telle que décrite ci-après doit être prévue :

16.08.01. Un panneau réfléchissant de couleur jaune portant visiblement la mention "PUSH" en noir devra être présenté lorsqu'un coureur pousse son motocycle sur la piste. Il devra être présenté dès que le coureur a dépassé l'emplacement du signaleur et jusqu'à ce qu'il ait atteint le 2ème poste suivant. Ce panneau doit être utilisé de jour comme de nuit.

Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux **rétroréfléchissants dont les caractéristiques sont les suivantes** remplaceront les drapeaux :

- **Tous les panneaux doivent avoir les dimensions suivantes : 100 cm horizontal X 80 cm vertical.**
- **Les références "Pantone" pour les couleurs indiquées entre parenthèses doivent être respectées:**
- **1 vert (348C)**

- 1 jaune a bandes rouges verticales (Jaune C, Rouge 186C)
- 1 blanc
- 1 rouge (186C)
- 1 blanc avec une croix rouge diagonale (Rouge 186C) dont l'épaisseur du trait est de 4 cm minimum.
- 1 rouge (Rouge 186C) avec une croix blanche diagonale dont la largeur du trait est de 4 cm minimum.

16.09. Sanctions en cas de non respect des signaux .

Si le Directeur de course constate par lui-même ou par un de ses adjoints une infraction au respect de la signalisation, ou s'il est informé d'une telle infraction sur rapport écrit des commissaires de piste il appliquera les sanctions suivantes aux coureurs fautifs :

- Lors de la première infraction commise par un coureur lors d'une manifestation, au cours des essais et/ou de la course : une pénalité correspondant à une rétrogradation de 3 places dans le classement (donc s'il termine la course à la 2^{ème} place, il figurera à la 5^{ème} place du classement, quel que soit le nombre de coureurs classés).
- Lors de la deuxième infraction commise par le même coureur au cours de la même manifestation : exclusion de la manifestation.

En cas de discordance entre les textes français et néerlandais, le Groupe Travail Course Sur Route (G.T.C.S.R.) est seul compétent.
--