

# FEDERATION MOTOCYCLISTE DE BELGIQUE

## COMMISSION SPORTIVE

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

#### REGLEMENT COURSES SUR ROUTE 2012

##### **Sommaire**

01.	Licences	p.02
02.	Classes, Numéros et couleurs de disques	p.03
03.	Engagements - Fiche Technique - Equipement des coureurs	p.05
04.	Prescriptions techniques	p.07
05.	Epreuves de Sprint - Vitesse pure	p.08
06.	Courses de côte – courses en ligne contre la montre	p.14
07.	Sans objet	p.15
08.	Compétitions "Petites cylindrées"	p.15
09.	Rallye	p.16
10.	Manifestations en circuit - Conduite en course	p.17
11.	Barème prix	p.18
12.	Championnats de Belgique	p.19
13.	Généralités	p.20
14.	Promotion des coureurs (JUNIOR en INTER) - Rétrogradation (INTER en JUNIOR)	p.20
15.	Réclamations - Vérifications - Sanctions - Frais de Démontage - Procédure de recours, d'appel et d'intervention volontaire	p.21
16.	Drapeaux et feux - Sanctions pour non respect de la signalisation	p.22

Annexes :  
- Règlement technique Courses sur Route **2012**  
- Règlement Rallye Routier **2012**

# FEDERATION MOTOCYCLISTE DE BELGIQUE

## COMMISSION SPORTIVE

### REGLEMENT COURSES SUR ROUTE 2012

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 **2012** pour la première fois, ainsi que tout ancien licencié qui ne figure pas dans un classement de Championnat de Belgique durant les cinq années qui précèdent (2007, 2008, 2009, **2010 & 2011**) 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 24 mars 2012**.

Les coureurs suivants seront exemptés de l'obligation de participer à la formation ci-dessous :

- les coureurs ayant participé et obtenu des points pour un Championnat National organisé par une fédération affiliée à la FIM durant les cinq années qui précèdent (2007, 2008, 2009, **2010 & 2011**).
- les coureurs ayant participé et obtenus des points dans un Championnat FIM et ou UEM au cours des cinq années qui précèdent (2007, 2008, 2009, **2010 & 2011**).

Les coureurs qui sollicitent une licence **2012** après le **01/07** et qui remplissent les conditions pour la participation obligatoire à la session de formation théorique et pratique, pourront obtenir la licence après le suivi de la partie théorique de la session de formation. Ces coureurs seront obligés à suivre la session pratique en **2013** avant de pouvoir obtenir une licence **2013**.

#### 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), aux épreuves d'endurance (licence spécifique) et à la classe FIM 125cc Junior.

La licence "JUNIOR" permet également aux coureurs "JUNIOR" 2<sup>ème</sup> année minimum 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,

Des licenciés "JUNIOR" première année pourront participer aux épreuves / compétitions à l'étranger moyennant l'accord du coordinateur de Courses sur Route FMB. La demande doit être adressée au secrétariat FMB pour chaque épreuve concernée.

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

La licence catégorie "JUNIOR" comprend l'assurance rapatriement et frais médicaux à l'étranger permettant également la participation 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.

### 01.02. 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 international 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;
- **"MOTO 3" à partir de 15 ans et jusqu'à 22 ans, 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.

### 01.06. Licence supplémentaire "BMEC".

**Les coureurs titulaires d'une licence courses sur route dans une classe solo valable pour la saison 2012, et qui lors de la souscription de celle-ci n'ont pas sollicité de licence "BMEC" pourront se voir délivrer sur place, lors d'une manifestation "BMEC", par le Directeur de Course, une licence supplémentaire "BMEC" moyennant paiement des frais fixés par la Fédération Affiliée (FMWB ou VMBB) auprès de laquelle est affiliés le club dont le coureur est membre, majoré de 100,00 €**

## 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	COUREUR ADMIS	NUMEROS DE COURSE	COULEURS FOND - CHIFFRES	PROMOTION
---------	------------------	----------------------	-----------------------------	-----------

<b>"Petites cylindrées"</b>				
POCKET BIKE	JUN+INT	à partir de 01	libre	non
50cc & AUTOMATIQUES	JUN+INT	à partir de 01	libre	non
MINI MOTO 4 TEMPS	JUN+INT	à partir de 01	libre	non
<b>Classes Solo</b>				
BELGIAN SUPERSPORT	JUN	à partir de 01	bleu – blanc	oui
BELGIAN SUPERSPORT	INT		blanc – bleu	non
BELGIAN SUPERBIKE	JUN	à partir de 01	noir - blanc	oui
BELGIAN SUPERBIKE	INT		blanc - noir	non
MONOBIKE 450	JUN+INT	01 à 99	blanc – noir	oui
MONOBIKE 650	JUN+INT	101 à 199	jaune – noir	oui
<b>MOTO 3</b>	<b>JUN</b>	<b>de 01 à 50</b>	<b>blanc - noirs</b>	<b>oui</b>

#### 02..02. Coupes Promotionelles

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 **2012** les licences suivantes sont instaurées

<b>BMEC</b>	JUN+IINT	Attribué par les organisateurs	<b>Libre</b>	<b>non</b>
B.O.T.T. Cup	JUN+IINT	à partir de 01	blanc – noirs	non
<b>Yamaha Cup 125</b>	JUN	A partir de 51	rouge - blancs	non

#### 02.03. Classes F.I.M./ U.E.M.

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. 04. 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 :

<b>GROUPE 1</b>	POCKET BIKE	aucun	<b>GROUPE 2</b>	<b>MONOBIKE 450 - 650</b>	<b>5</b>	<b>GROUPE 3</b>	125	7
	MINI MOTO 4 TEMPS	2		<b>MOTO 3</b>	<b>4</b>		BELGIAN SUPERBIKE	8
	50CC & Automatiques	3		BELGIAN SUPERSPORT	6		SIDE - CAR	9
						"MOTO CLASSIC"	aucun	

Ces chiffres déterminent également l'ordre des montées

## 02.05. 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.

## 02.06. Numéros de course.

**Les numéros de course de 2011 seront réservés aux mêmes coureurs jusqu'au 15 février 2012. Ils ne peuvent être définitivement attribués à ce même coureur qu'après réception de la demande de licence et du paiement correspondant.**

**Concrètement cela signifie que, si un coureur désire conserver son numéro de course de 2011, il devra Rentrer et payer sa demande de licence avant le 15 février 2012. A partir du 16 février 2012 les numéros de course non réservés seront libérés et pourront être attribués à n'importe quel coureur. Les nouveaux coureurs pourront demander un numéro qui n'était pas attribué en 2011 avant le 15 février 2012.**

## 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 € 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 à l'obligation de rembourser au coureur la totalité du montant payé au plus tard 30 jours après la date de l'épreuve concernée

03.01.7. Lors de chaque manifestation tout coureur reçoit, lors des contrôles administratifs, une carte technique par classe dans laquelle il est inscrit. Il présentera cette carte dûment complétée lors du contrôle technique de sa machine.

### 03.02. Contrôle technique

Chaque machine doit, avant d'être admise à une manifestation, être homologuée et être acceptée par le Collège Technique.

#### 03.02.1. Procédure d'homologation:

Les coureurs ont la possibilité de faire homologuer, à l'avance, une ou plusieurs machines par la Collège Technique FMB. Pour ce faire ils doivent, pour chaque machine à homologuer, compléter entièrement une fiche d'homologation à télécharger sur le website de la FMB et la renvoyer par courriel à l'adresse suivante : [P.Roels@telenet.be](mailto:P.Roels@telenet.be)

Un numéro d'homologation sera attribué à chaque machine et le licencié sera mis en possession d'une fiche d'homologation de sa ou ses machine(s) (format carte de banque).

Cette homologation est indépendante de la classe pour laquelle elle est demandée et la validité est indéterminé. CETTE HOMOLOGATION NE CONSTITUE PAS UNE PREUVE DE CONFORMITE

Le coureur qui se présente au Contrôle Technique le jour de la manifestation sans être en possession d'une homologation-FMB pour sa machine, doit compléter entièrement sur place une fiche d'homologation pour cette machine et la remettre, accompagnée de la carte technique, au Délégué Technique. Cette machine reçoit alors un numéro d'homologation temporaire.

Pour les machines des licenciés FMB, un numéro d'homologation définitif leur sera attribué et le coureur sera mis en possession de la fiche d'homologation de sa machine.

#### 03.02.2. Procédure Contrôle Technique:

Le coureur ou son mécanicien présente la machine et l'équipement complet du coureur au Contrôle Technique, au plus tôt une heure avant le premier entraînement de la classe dans laquelle la machine est engagée, conformément à l'horaire repris au Règlement Particulier de l'épreuve. La machine doit être présentée accompagnée de la carte technique remise au coureur lors des contrôles administratifs dûment complétée avec notamment le numéro de course et le numéro d'homologation de la machine.

Les délégués du Collège Technique contrôleront la machine et l'équipement, avant tout sur la sécurité. Des contrôles supplémentaires sur la conformité sont aussi possibles.

Les machines qui correspondent aux conditions sont munies d'un autocollant de contrôle, la carte technique est cachetée et rendue au coureur ou au mécanicien.

Si la machine ne satisfait pas aux conditions, le Délégué Technique note les imperfections sur la carte technique et/ou:

- Si c'est une petite imperfection, cachète la carte et la rend au coureur ou au mécanicien avec l'obligation pour le coureur de remédier à l'imperfection avant de participer aux premiers entraînements. Il met l'autocollant de contrôle sur la machine.
- Si c'est une imperfection grave, garde la carte technique et fait remédier aux imperfections avant de la rendre cachetée et d'apposer l'autocollant de contrôle. Après les réparations ou adaptations nécessaires, la machine doit repasser au contrôle.

Les casques qui correspondent aux conditions sont munis d'un autocollant de contrôle.

A l'entrée du Parc Fermé, au moment où il se présente pour participer aux premiers essais, le coureur doit remettre la carte technique au Délégué du Collège Technique ou au Délégué de la Commission Sportive présent. S'il n'est pas en possession de la carte technique validée la participation à cet essai lui sera refusé.

Le Délégué du Collège Technique contrôle la carte technique et vérifie si toutes les imperfections mentionnées sur la carte sont réparées, dans le cas contraire la participation à cette essai lui est refusée.

#### 03.02.3. Contrôles pendant les épreuves:

L'absence de contrôle du bruit et/ou de poids de la moto avant l'épreuve ne donne pas au coureur un droit d'appel en cas de non-conformité lors d'un contrôle après l'épreuve.

Chaque coureur ou son mécanicien peut, après que le contrôle technique de toutes les classes ait été effectué, présenter sa machine pour faire contrôler le bruit et/ou le poids. Pour ce faire, il prend contact avec le responsable du Collège Technique qui lui donnera rendez-vous pour effectuer les contrôles demandés.

Les Délégués Technique ont le droit, à n'importe quel moment pendant la manifestation, d'imposer aux machines un contrôle du bruit, poids ou visuel et ceci aussi bien concernant la sécurité que la conformité, sans pour autant perturber les procédures en cours.

Quand la non-conformité d'une machine est déterminée, le coureur est obligé de se mettre en ordre avant de continuer la manifestation. La direction de course sera mise au courant et pourra prendre des sanctions.

Si le coureur ou le team ne peut pas se mettre en ordre pour les entraînements et/ou épreuves suivantes par manque de temps, en fonction de l'importance de la cause de non-conformité, la participation aux épreuves pourra être refusée et/ou la direction de course pourra lui infliger une sanction.

Chaque machine impliquée dans un accident doit être présentée au Collège Technique pour déterminer les dégâts. Le responsable du Collège Technique prend la décision si la machine doit repasser le contrôle technique après avoir été réparée.

C'est la responsabilité du coureur de présenter sa machine après un accident.

#### 03.02.4. Contrôles après l'épreuve:

C'est la compétence du Directeur de course en accord avec le responsable du Contrôle Technique de décider les contrôles effectués après course.

#### 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.

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

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

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

**04.01.5. La classe MOTO 3 est réservée aux motos équipées d'un moteur 2 temps de maximum 125 cc ou d'un moteur 4 temps de maximum 250 cc.**

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 catégorie concernée (Juniors/Inters) est imposé pour se qualifier pour la course, tant pour des coureurs Juniors qu'Inters. Pour la classe Side-Car, ce pourcentage est 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 SUPERBIKE, l'organisateur est tenu de prévoir au minimum deux séances d'essais de 25 minutes minimum et une course avec un maximum de 20 tours pour les solos et 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<sup>er</sup> 450, 1<sup>er</sup> 650, 2<sup>ème</sup> 450, 2<sup>ème</sup> 650, 3<sup>ème</sup> 450, 3<sup>ème</sup> 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 du **Directeurs de course**.

Si deux classes sont regroupées **et que le nombre de coureurs est supérieur à la capacité du circuit**, 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 groupes, ou plus, doivent être prévus 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 a 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.

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 calcule sur la moyenne des temps réalisés aux essais par les trois premiers coureurs non qualifiés 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'appliquent 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 et la course est celle 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<sup>ème</sup> place, il figurera à la 5<sup>ème</sup> 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 ou le parc fermé

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 maximum 3 minutes après l'ouverture de la voie des stands ou le parc fermé, 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 fond 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 "**3 minutes**" 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) 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.

Néanmoins, 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 motorcycles 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

Ces coureurs prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie du couloir des stands.

- 07) 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.

- 08) 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.

- 09) 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..

- 10) 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 à côté du 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.

#### 11) 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'interrompre s'il estime que cette situation constitue un danger.

Tout coureur qui anticipe le départ se verra infliger une pénalité de 20 secondes

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.

- 12) 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.
- 13) 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.
- 14) 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 "“**START DELAYED**” ". 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 minute 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 courses seront définies comme étant "wet" ou "dry". Un panneau est présenté dans le parc fermé ou sur la grille pour indiquer le statut de la course. Si aucun panneau n'est présenté la course est automatiquement définie 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" pourra être interrompue par la 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 PRIVÉS" (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 PRIVÉS 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 PRIVÉS" C'est la responsabilité de l'organisateur des "RUNS" d'assurer les commissaires de piste qui officieraient pendant la durée de ceux-ci.

05.10. Avant toute manifestation **2012**, le circuit sur lequel elle se déroule devra être homologué pour **2012** 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 survenu 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 à damiers est présenté, aucun coureur ne pourra quitter la voie des stands pour emprunter la piste. A cet effet, le feu rouge sera allumé à 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 où, pour une raison autre que celles citées à 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 où 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<sup>ère</sup> partie avec un minimum de 3 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 est basée sur le résultat de la 1<sup>ère</sup> 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. 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. Sans objet.**

## **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 :

Il y aura 2 séances d'essai libres et une séance d'essai qualificative de 15 minutes chacune lors des épreuves "Petites cylindrées". Toutes les séances seront chronométrés mais uniquement les temps réalisés lors de la séance d'essai qualificative détermineront la grille de départ des courses.

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 en deux manches de 12' + 1 tour chacune. Les points du Championnat de Belgique seront attribués sur base du résultat de chaque manche.

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 1 et un maximum de 24 heures disputées par équipe de 2 ou 3 coureurs.

08.10.2. Des droits de 50,00 € 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 : facultatif

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: Conduite en course**

- 10.01. Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux, les feux ou les panneaux qui transmettent les instructions. Toute infraction sera sanctionnée conformément aux dispositions reprises à l'article 16.07.
- 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.
- 10.04 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 sont autorisés suivant la décision du Directeur de Course.
- 10.07. Les coureurs ne peuvent pas transporter une autre personne sur leur machine.
- 10.08. 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.
- 10.09. 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.
- 10.10. Une limitation de vitesse à 60 Km/h maximum est imposée dans la voie des stands à tout moment pendant la manifestation.
- 10.11. 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.
- 10.12. 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.
- 10.13. 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.
- 10.14. 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 appliqué une pénalité de 20 secondes à son résultat des essais officiels, en plus de la suppression des temps d'essais prévue ci-dessus.
  2. En course : dans les courses de sprint, rétrogradation de 3 places dans le classement de la course par infraction commise

## 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 **2012**, exprimé en euro, s'établit comme suit :

CLASSE	1 <sup>er</sup>	2 <sup>eme</sup>	3 <sup>eme</sup>	4 <sup>eme</sup>	5 <sup>eme</sup>	6 <sup>eme</sup>	7 <sup>eme</sup>	8 <sup>eme</sup>	9 <sup>eme</sup>	10 <sup>eme</sup>	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
<b>MOTO 3</b>	<b>90</b>	<b>60</b>	<b>45</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>410</b>
125 Junior	90	60	45	40	35	30	30	30	25	25	410
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

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 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",

12.04. 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	10	MONOBIKE 450
02.	50cc & AUTOMATIQUES	11	MONOBIKE 650
03.	"MINI MOTO 4 TEMPS"	12	MONOBIKE SCRATCH
<b>04.</b>	<b>MOTO 3</b>		
05.	125cc Junior	13	BELGIAN SUPERBIKE Inter
06.	125cc Inter	14	Scratch Course de Côte / Sprint
07.	BELGIAN SUPERSPORT Junior	15	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).
08.	BELGIAN SUPERSPORT Inter		
09.	BELGIAN SUPERBIKE Junior		

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 **2012** 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 **2012**.
- 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 (n'importe sur quel type de sol) 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: rétrogradation des 3 places du classement de l'épreuve 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 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.
- 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.

14.04. 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, 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

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 et sera obligé de suivre la formation théorique et pratique telle que défini à l'article 01.

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 motocycle 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 motocycle 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 motocycle est équipé d'un moteur 2 temps.

- 325,00 € si le motocycle 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 - déclassement lors de l'épreuve concernée
- 2 - déclassement 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 motorcycle a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres coureurs, et qu'il doit immédiatement quitter la piste.

#### 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.

#### 16.04 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. 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 des essais si l'infraction est commise lors des essais, et à une rétrogradation de 3 places du classement de la course si l'infraction est commise lors d'une course (donc s'il termine la course à la 2<sup>ème</sup> place, il figurera à la 5<sup>ème</sup> 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.