

FEDERATION MOTOCYCLISTE DE BELGIQUE
COMMISSION SPORTIVE
Groupe de Travail Classic Bike



REGLEMENT CLASSIC BIKE COURSES SUR ROUTE 2013



Belgische Motorrijdersbond
Leuvensesteenweg 550/bus 7
B-1030 Brussel



www.fmb-bmb.be



Fédération Motocycliste de Belgique
Chaussée de Louvain 550/boîte 7
B-1030 Bruxelles

Sommaire

01.	Licences	p.01
02.	Classes, Numéros et couleurs de disques	p.02
03.	Championnats de Belgique	p.03
04.	Engagements - Fiche Technique - Equipement des coureurs	p.04
05.	Prescriptions techniques	p.05
06.	Epreuves de Sprint - Vitesse pure	p.06
07.	Courses de côte – courses en ligne contre la montre	p.08
08.	Manifestations en circuit : Conduite en course	p.08
09.	Généralités	p.09
10.	Réclamations - Vérifications - Sanctions - Frais de Démontage - Procédure de recours, d'appel et d'intervention volontaire	p.10
11.	Drapeaux et feux - Sanctions pour non-respect de la signalisation	p.11
12.	Spécifications techniques Classic Bike (annexe séparée)	

FEDERATION MOTOCYCLISTE DE BELGIQUE COMMISSION SPORTIVE

REGLEMENT COURSES SUR ROUTE CLASSIC BIKES 2013

Les présentes dispositions sont de stricte application, elles annulent, remplacent ou corrigent certains articles du code sportif national.

01. LICENCES :

01.01. Licences à l'année

Deux types de licence sont délivrées : nationale et internationale. Chaque licence est valable pour toutes les catégories reprises au championnat de Belgique Classic Bikes. Ces licences sont valables tant en circuit qu'en "course de côte / course en ligne".

Les licences délivrées pour les courses sur route Classic Bikes sont également valables pour toute épreuve tout-terrain (cross, enduro et trial) Classic Bike reprise au championnat FMB.

Les licences internationales permettent 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. La participation aux manifestations Internationales ou Européennes sont également possible avec la licence nationale moyennant une 'autorisation de sortie' délivrée par la fédération affiliée.

Permis de conduire non obligatoire.

01.02. Licences '1 manifestation'

Lors de chaque épreuve 'Classic Bike' il sera possible de souscrire une licence '1 manifestation' délivrée sur place pour la durée de l'épreuve, moyennant :

- paiement d'une somme fixée par chaque fédération affiliée (F.M.W.B. ou V.M.B.B.) (Assurance incluse),
- présentation de la preuve de l'affiliation à un club reconnu par la FM.W.B. ou la V.M.B.B. ou de s'affilier au club organisateur.

Un même numéro de course sera attribué aux coureurs qui participent, au cours de la saison, à plusieurs épreuves sous le couvert d'autorisations de départ valables pour une seule manifestation. La licence '1 manifestation' ne permet toutefois pas d'être classé au championnat de Belgique Classic Bike. **Les coureurs désireux de participer aux épreuves sous le couvert d'une autorisation de départ "1 manifestation" sont tenus de passer un examen médical. Lors de leur première participation de la saison, ils recevront les documents requis. Ils devront, lors de leur participation suivante, remettre à l'officiel chargé de la délivrance des autorisations de départ "1 manifestation" le formulaire médical dûment complété par un médecin (par préférence un docteur sportif).** Ces autorisations valables pour une seule manifestation peuvent aussi être sollicitées par des coureurs étrangers. Un pilote qui participe à une ou plusieurs épreuves 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 la ou des épreuves auxquelles il a participé sous le couvert d'une licence valable pour une seule manifestation, à la condition que la licence à l'année soit demandée avant la mi-championnat.

Si tel est le cas, l'attribution des points, à l'ensemble des coureurs classés lors des courses concernées, est revue

01.03. Licence 'Entraînement'

Les coureurs qui ne participent qu'à des « Parades » ou des séances libres sans aucun aspect compétitif auront la possibilité de souscrire une licence 'entraînement laquelle comprend une assurance personnelle.

01.04. Age minimum requis.

Il est possible de concourir dans la classe 50cc et 125cc, 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 pour les coureurs de moins de 18 ans; Il est possible de concourir dans les classes 200 Gr1 & 200 Gr2 , 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 pour les coureurs de moins de 18 ans;

Dans toutes les autres classes, l'âge minimum reste fixé à 18 ans.

Toutefois, la délivrance d'une licence 1 manifestation telle que stipulée à l'article 01.02 est interdite aux coureurs de moins de 18 ans.

02 Classes, Numéros et couleurs des disques.

02.01 Classes

Cylindrée/ Catégorie	Caractéristiques	Disque/N°	Classe
Vintage	--> 31/12/1949, voir Spécifications Techniques 02.4	Rouge/blanc	1
50cc Gr.1	--> 31/12/1972, voir Spécifications Techniques 02.3	Rouge/blanc	
50cc Gr.2	--> 31/12/1972, voir Spécifications Techniques art. 02.3	Rouge/blanc	
200cc Gr.1	--> 31/12/1972, Motos de marque Européenne	Noir/Blanc	
200cc Gr.2	--> 31/12/1972, motos de marque japonaise	Noir/Blanc	
250cc Gr.1	--> 31/12/1972, monocylindre 2Tps & 4Tps, bicylindre 4Tps culbuté	Vert/blanc	2
250cc Gr.2	--> 31/12/1972, autre type de moteur voir spéc.techn. 02.5	Vert/Blanc	
350cc Gr.1	--> 31/12/1972, monocylindre 2Tps & 4Tps, bicylindre 4Tps culbuté	Bleu/Blanc	3
350cc Gr.2	--> 31/12/1972, autre type de moteur voir Spécifications Techniques 02.5	Bleu/Blanc	
500cc Gr.1	--> 31/12/1972, monocylindre 2Tps & 4Tps, bicylindre 4Tps culbuté	Jaune/Noir	4
500cc Gr.2	--> 31/12/1972, autre type de moteur	Jaune/Noir	
750cc	--> 31/12/1972, moteurs 2 Tps et 4 Tps	Blanc/Noir	5
Zijspan Gr 1	Voir Spécifications Techniques 02.2.1	Blanc/Noir	6
Zijspan Gr 2	Voir Spécifications Techniques 02.2.2	Blanc/Noir	
Zijspan GP600	--> 31/12/1950, Voir Spécifications Techniques 02.2.4	Blanc/Noir	
Zijspan GP500	01/01/1951 --> 31/12/1972, Voir Spécifications Techniques 02.2.5	Blanc/Noir	
Zijspan Gr 3	Voir Spécifications Techniques 02.2.3	Blanc/Noir	7
Zijspan Post Classic	--> 31/12/1982, voir art. 02.2.6	Blanc/Noir	
Post Classic 2 Takt Gr2	01/01/1973 <--> 31/12/1982, 250 à 350cc, Freins à tambours et 2 amortisseurs arrières	Vert/Blanc 250 cc Bleu/Blanc 350 cc	8
Post Classic 2 Takt Gr3	01/01/1973 <--> 31/12/1982, 250 à 350cc, Freins à disques	Vert/Blanc 250 cc Bleu/Blanc 350 cc	
Post Classic 4 Takt GR1	01/01/1973 <--> 31/12/1982, 2 & 3 cylindres : min 500 cc Max 1200 cc	Jaune/Noir 500 cc Blanc/Noir >500 cc	
Post Classic 4 Takt GR2	01/01/1973 <--> 31/12/1980, 4 cylindres et plus : min 500 cc Max 1000 cc Parties cycles racing (Martin, Rickman, Harris, Bakker...) uniquement	Jaune/Noir 500 cc Blanc/Noir >500 cc	
Post Classic IPC 250	--> 31/12/1994, max 250 cc Voir Spécifications Techniques	Blanc/Noir	9
Post Classic IPC 125	--> 31/12/1994, max 125 cc Voir Spécifications Techniques	Blanc/Noir	10
Parade	Toute moto de valeur ou d'intérêt technique jusqu'au 31/12/1982 et que le propriétaire ne désire pas engager en compétition, voir Spécifications Techniques 02.8. Seuls les délégués Classic Bike du Collège Technique avec l'accord du Directeur de course sont autorisés à accorder une éventuelle dérogation.		

02.02 : Numéros de course :

L'organisateur de la première épreuve de la saison attribue les numéros de course en accord avec le collègue pour le chronométrage. Le collègue pour le chronométrage transmettra les listes des numéros attribués aux prochains organisateurs. Ceux-ci ne pourront attribuer des numéros qu'à des pilotes ne figurant pas sur cette liste.

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

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. Les plaques portant les numéros seront au nombre de trois par machine ou par attelage : une frontale et deux latérales. Elles devront être fixées solidement. Les plaques latérales devront être visibles, coureur assis sur la moto.

03. Championnats de Belgique

03.01. La participation aux championnats est réservée aux licenciés à l'année sans préjudice des dispositions prévues à l'article 01.02.

03.02. Le championnat de Belgique de courses sur route Classic Bike, se dispute sur l'ensemble des épreuves en circuit et en "course de côte / course en lignes groupées reprenant les Classic Bike à leur programme, y compris les épreuves d'endurance.

03.03. Neuf titres de champion de Belgique " CLASSIC BIKE" seront décernés sur l'ensemble des épreuves en circuit et en "course de côte / course en ligne" groupées :

- Classe 1 : jusqu'à 200cc & "Vintage" toutes cylindrées;
- Classe 2 : 250cc Gr 1 & Gr 2
- Classe 3 : 350cc Gr 1 & Gr 2
- Classe 4 : 500cc Gr 1 & Gr 2
- Classe 5 : 750cc
- Classe 6: Side car - 750cc : Gr1, Gr2, GP 500, GP 600 (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).
- Classe 7: Side car + 750cc Gr3 & side car Post Classic (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).
- Classe 8 Post Classic (2 tps) ; Post Classic (4Tps)
- Classe 9 : IPC 250
- Classe 10 : IPC 125)

Les compétitions pour l'obtention de ces titres sont du type "OPEN", dans lesquels la participation des coureurs étrangers titulaires de licences à l'année délivrées par d'autres FMN's que la F.M.B. est admise.

Les organisateurs qui prévoient dans leur programme des manches de championnat de Belgique "CLASSIC BIKE", devront donc obligatoirement inscrire leur épreuve au calendrier Européen ou International.

Si l'épreuve réservée à l'une des dix classes "CLASSIC BIKE" prévues est, lors d'une manifestation, fractionnée en plusieurs courses, chaque coureur participant à plus d'une de ces courses ne marquera qu'une fois des points au Championnat dans le classement de la classe considérée. Il bénéficiera, dans ce cas, des points correspondant à son meilleur classement, obtenu dans les courses (fraction de la classe considérée) auxquelles il a participé.

Si dans une de ces courses, fraction de la classe considérée, le nombre de coureurs qualifiés est inférieur à cinq, le barème points appliqué au classement de la course est divisé par deux (12,5 pts au 1^{er}, 10 pts au 2^{ème}, etc...).

03.04. 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".

03.05. Attribution des points aux 15 premiers classés soit successivement : 25 - 20 - 16 - 13 - 11 - 10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1. Pas de prix en espèces.

- 03.06. En fonction des règles susmentionnées, les titres suivants sont donc prévus :
- " CLASSIC BIKE " classe 01 (50cc-200c-Vintage)
 - " CLASSIC BIKE " classe 02 (250cc)
 - " CLASSIC BIKE " classe 03 (350cc)
 - " CLASSIC BIKE " classe 04 (500cc)
 - " CLASSIC BIKE " classe 05 750 cc
 - " CLASSIC BIKE " classe 06 (side car -750cc)
 - " CLASSIC BIKE " classe 07 (side car + 750cc) & side car Post Classic
 - " CLASSIC BIKE " classe 08 (Post Classique 2Tps, Post Classique 4Tps)
 - " CLASSIC BIKE classe 09 ICP 250 2Tps
 - " CLASSIC BIKE classe 10 ICP 125 2Tps
- 03.07. Sauf indication contraire, toutes les épreuves inscrites au calendrier, qui respectent la présente réglementation notamment en ce qui concerne les droits d'inscription, 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.
- 03.08. 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.
- 03.09. 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 ...)
- 03.10. 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.

04. Engagements - Fiche Technique - Equipement des coureurs.

04.01. Engagements :

- 04.01.1 Les coureurs en ordre de licence dans les délais prévus à l'article 09.10., sont automatiquement inscrits à toutes les épreuves inscrites au calendrier F.M.B. sous réserve de l'article 04.01.2. ci-après.
- 04.01.2 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.
- 04.01.3 Les organisateurs d'épreuves ont la faculté d'exiger un droit d'engagement
- 04.01.4 Si un coureur effectue l'inscription et/ou 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.

04.02. Fiche Technique

- 04.02.1 L'identification des motos en vue des contrôles techniques, s'effectue par une fiche technique valable durant toute la saison pour une seule moto. Elle sera conservée et amenée sur les circuits par l'équipe du CT Classic Bike
- 04.02.2 La fiche sera remise au coureur par le collègue 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.
- 04.02.3 Le coureur complétera, immédiatement sur place, précisément et intégralement, la fiche qui sera conservée par les délégués Classic Bike du Collège Technique.

04.02.4 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.

04.02.6 En cas de changement de cadre ou d'un autre élément important concernant l'éligibilité de la moto (voir règlement technique), 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.

04.03. Equipement des coureurs

04.03.1 Le port d'un casque homologué par la FIM (type intégral) 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.

04.03.2 Les éléments constitutifs de l'équipement du coureur, repris au point 04.03.1 ci-avant, doivent être contrôlés par le collège technique de la F.M.B.

04.03.3 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.

05. Prescriptions techniques.

Sont acceptées comme "CLASSIC BIKE" les motos construites avant le 31.12.1972 suivant les prescriptions et modalités prévues au règlement technique pour " CLASSIC BIKE " ; sauf si autrement défini dans le présent règlement.

05.01. GENERALITES :

05.01.1 Toute machine engagée devra être conforme en tout point au règlement technique et plus particulièrement aux impératifs de sécurité.

05.01.2 En cas de litige, le Directeur de Course, sur base de l'avis du responsable technique, aura le pouvoir de refuser le départ aux machines non conformes.

05.01.3 Après une chute ou un accident, le concurrent devra représenter sa machine réparée au contrôle technique pour pouvoir avoir à nouveau accès à la piste.

05.01.4 Tout organisateur est libre de choisir les classes reprises dans son organisation.

05.02. MACHINES ADMISES

05.02.1 Classes : Voir article 02.01

05.02.2 Règlement technique : voir Spécificité Techniques Classic Bike

05.03. CONTROLES TECHNIQUE ET D'ELIGIBILITE :

05.03.1 Contrôle d'éligibilité

05.03.1.1 Toutes les motos et side-cars doivent se présenter au contrôle d'éligibilité

05.03.1.2 Les certificats d'éligibilité établis par le CRMC, l'IHRO, le VFV et le CRMB ne peuvent qu'être acceptés par le Collège Technique FMB.

05.03.1.3. L'éligibilité de la moto sera acceptée ou refusée par un des délégués techniques Classic Bike de la FMB.

05.03.1.4. Deux photos du véhicule, en gros plan et sans carénage, doivent être fournis lors de l'inscription à une manifestation.

05.03.1.5. Le contrôle d'éligibilité se fera au même endroit et juste avant le contrôle technique.

05.03.1.6. L'acceptation de la moto dans une catégorie se fera sur base de la partie la plus moderne (fourche, cadre, moteur) du véhicule.

05.03.1.7. En cas de contestation de la décision, il revient au propriétaire de la moto de présenter un dossier prouvant la présence, sur le marché européen et dans la période concernée, de la machine ainsi que des accessoires utilisés.

05.03.1.8 La catégorisation de motos de course historique et/ou exceptionnelle présentant un historique connu est laissée à l'appréciation des délégués 'éligibilité' de la commission technique. Au minimum deux délégués doivent marquer leur accord sur la décision prise. Cette décision est valable pour l'ensemble de la saison.

05.03.2 Contrôle technique

05.03.2.1. Le Collège Technique de la F.M.B assure, les contrôles techniques de sécurité et est seul responsable et compétent pour tous les contrôles relatifs à la sécurité

05.03.2.2. Chaque concurrent devra se présenter au contrôle technique vêtu de son équipement COMPLET.

05.03.2.3. Les contrôles techniques se dérouleront à un emplacement bien défini à l'avance dans le paddock. Les coureurs doivent s'y présenter à l'heure prévue dans le règlement particulier.

05.03.2.4. Les sidecars munis d'un carénage se présenteront au CT avec le carénage démonté. Le carénage sera ensuite monté et fixé sur place afin de permettre le contrôle des fixations.

06. Epreuves de Sprint - Vitesse Pure.

06.01. Les emplacements sur les grilles de départ sont déterminés en fonction des temps réalisés aux essais officiels dont toutes les séances seront obligatoirement chronométrées. **Pour toutes les classes, un organisateur doit au minimum prévoir 20 minutes d'entraînement pour tout l'événement plus 2 courses de minimum 20 minutes. Dans le cas où l'organisateur prévoit des entraînements au matin et des courses l'après-midi, ce sont les temps des entraînement du matin qui sont de vigueur. Un coureur qui n'a pas pris le départ de ses entraînements matinal, peut avec l'accord du directeur de course participer aux courses de l'après-midi, il prendra le départ au fond de la grille.** Un temps qualificatif éventuelle peut s'imposer dans le règlement particulier, ce temps doit être réalisé par chaque coureur lors d'une des séances d'essais officiels.

06.02. Lors d'une manifestation CLASSIC BIKE, la course réservée à une classe doit se disputer en deux manches au minimum. Chacune des manches, comptant pour le championnat de Belgique

06.03. La classe "CLASSIC BIKE" peut être prévue au programme d'une manifestation 'moderne'. Au minimum une séance d'essai de 20 minutes et deux courses doivent être prévues.

Dans le cadre d'une manifestation, un coureur ne peut utiliser en classe Parade la moto qu'il a inscrite dans une des classes 'course' de la même manifestation sous peine d'exclusion de l'épreuve.

06.04. Ponctuellement, des catégories peuvent être regroupées en une seule course sous classements séparés avec l'accord du Groupe de Travail Classic Bike de la Commission Sportive. Si deux classes sont regroupées, le nombre de coureurs qualifiés dans chacune des classes sera déterminé proportionnellement sur base de la formule :

Nombre de coureurs présents dans une classe x capacité du circuit

Nombre total de coureurs présents dans les deux classes.

Un départ différé des différentes catégories regroupées en une seule course peut être prévu afin d'accroître la sécurité des participants.

06.05. En cas de surnombre de coureurs dans une classe 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. Les coureurs doivent être répartis, par le directeur de course, en deux groupes comprenant si possible le même nombre de coureurs. Un groupe peut par exemple être réservée aux numéros pairs, l'autre aux numéros impairs. Si les deux groupes ne sont pas égaux, le nombre de coureurs qualifiés dans chaque groupe sera déterminé proportionnellement au nombre de coureurs ayant participé aux essais dans chaque groupe. Les meilleurs temps des deux entraînements seront retenus alternativement en fonction du nombre de coureurs admis au départ.

L'éventuelle organisation d'une course "B" est laissée à l'appréciation de l'organisateur, sans que cette course puisse entrer en ligne de compte pour le championnat. L'organisation d'une telle course "B" est obligatoire si le nombre de coureurs non admis au départ égale au moins la moitié de la capacité du circuit (pour la course). La capacité d'un circuit pour les essais est celle fixée dans le rapport d'homologation.

06.06. Dans une manche du Championnat de Belgique 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 la course puisse être supérieur à la capacité du circuit fixée dans le rapport d'homologation.

06.07. Procédures de départs

06.07.1 Les départs sont donnés "moteur en marche" dans toutes les classes.

06.07.2 La procédure reprise à l'article 06.08.3 ci-dessous est de stricte application pour toutes les épreuves des classes FMB comptant pour le championnat de Belgique.

06.07.3 Procédure de départ :

Au plus tard 20 minutes avant le départ environ, toutes les machines seront disposées dans le parc fermé en prégrille 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. Classic Bike.

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 sauf autorisation préalable du directeur de course. Lorsque tous les coureurs occuperont leur place sur la grille de départ, moteur en marche, le départ de la course sera donné par l'abaissement du drapeau belge.

Tout coureur qui anticipe le départ se verra infliger une pénalité correspondant à une rétrogradation de 20 secondes dans le classement général.

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle avant que le drapeau belge a été agité. 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'écartement du drapeau rouge, 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 et montre le drapeau jaune s'il estime que cette situation constitue un danger, la procédure reprendra dans la minute.

En cas d'interruption de la procédure de départ le drapeau rouge sera présenté à nouveau sur la ligne de départ et drapeau vert au fond de grille, 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 d'un tour.**

1.06.07.4 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. est laissée au choix de l'organisateur.

06.08. Les circuits utilisés pour les différentes épreuves Classic Bike inscrites au calendrier courses sur route F.M.B. doivent être homologués spécifiquement pour la moto classique. Les classes autorisées sont déterminées par le rapport spécifique d'homologation.

06.09. 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.

06.10 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.

06.11 CLASSEMENT :

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

Pour être classé, un coureur doit avoir 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. En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'art. 06.15 ci-après.

06.12 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 dont la longueur 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 sera décidée par le Directeur de course et communiquée à tous les coureurs. 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 coureurs doivent ramener leur moto dans le couloir des stands et y suivre les directives du Directeur de course ou un de ses adjoints.

- 06.13. Le chronométrage des manifestations Classic Bike se fait 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).

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

- 07.01. Un coureur peut s'engager dans plusieurs classes différentes pour autant qu'il soit en possession de la licence Classic Bike et des motos correspondantes. Dans ce cas, le participant doit effectuer au moins une montée d'entraînement avec chaque motorcycle 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 motorcycle.
- 07.02. 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). Les participants sont amenés au départ, ou ramenés aux paddocks, par classe. 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.
- 07.03. 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.

08. Manifestations en circuit.: Conduite en course

- 08.01. Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux, les feux ou les panneaux qui transmettent les instructions.
- 08.02. 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.
- 08.03. 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 8.14 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.

- 08.04. 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.
- 08.05. 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.
- 08.06. 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.
- 08.07. Pour redémarrer une machine dont le moteur a été arrêté au stand, les coureurs peuvent être aidés par deux mécaniciens.
- 08.08. Les coureurs ne peuvent pas transporter une autre personne sur leur machine.
- 08.09. 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.
- 08.10. Aucun signal quelconque ne peut permettre quelle que communication que ce soit entre d'une part un motorcycle en marche et/ou son coureur et d'autre part toute autre personne ayant un rapport avec le concurrent ou le coureur du motorcycle, 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.
- 08.11. Une limitation de vitesse à 60 Km/h maximum est imposée dans la voie des stands à tout moment pendant la manifestation.
- 08.12. 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.
- 08.13. 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.
- 08.14. 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 appliquée une sanction identique à celle prévue pour le départ anticipé de la course, en plus de la suppression des temps d'essais prévue ci-dessus.
 2. En course :
dans les courses de sprint, rétrogradation de 20 secondes dans le classement de la course de sa catégorie par infraction commise.

09. Généralités.

- 09.01. 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.
- 09.02. Les organisateurs seront mis en possession de listes-types des licenciés de l'année en cours.
- 09.03. 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.

- 09.04. 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.
- 09.05 Un briefing pour les coureurs est prévu le samedi-midi, après les entraînements. Ce briefing est obligatoire pour les coureurs participant sous le couvert d'une licence 1 manifestation. La participation des autres coureurs est conseillé.
- 09.06. Par mesure de sécurité les passagers et passagères side-cars sont invités à nouer leur chevelure.
- 09.07. La présence de maximum 2 personnes par machine est autorisée dans le parc fermé.
- 09.08. Toutes les prescriptions du présent règlement sont applicables en **2013**. Toute modification dans l'organisation des classes existantes non communiquées avant le 30 avril **2013** pourra être d'application en **2014**.
- 09.09. 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 le bureau de la commission sportive sur rapport du Directeur de course.
- 09.10. Pour pouvoir participer à une course se disputant un week-end (samedi - dimanche), la fédération affiliée (F.M.W.B ou V.M.B.B.) dont le club choisi par le coureur est membre doit transmettre la liste de ses licenciés pour le lundi midi avant l'épreuve concernée à la FMB. Aucune licence supplémentaire ne sera délivrée lors de la manifestation.
- 09.11. Lors de toute manifestation, 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 de 20 secondes du classement des courses. L'organisateur pourra prévoir des sanctions plus sévères dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

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

- 10.01. Pour tout ce qui concerne les réclamations, sanctions et les procédures connexes, il est fait application du code disciplinaire de la F.M.B
- 10.02. 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.
- 10.03. 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.
- 10.04. 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.
- 10.05. Lors d'un contrôle technique de conformité, après course, les constatations de non-conformité effectuées par les délégués désignés du Groupe de Travail Classic Bike 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.

- 10.06. 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.
- 10.07. 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) €
- 10.08 Lors d'épreuves Nationales et Internationales un Jury peut être formé qui se réunira pour autant que les circonstances le rendent nécessaire. La tâche particulière de ce Jury sera celle d'un tribunal de première instance destiné aux incidents qui prennent place pendant la manifestation. Le Jury est convoqué par le Directeur de course.
- Composition :
- 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.
- Le Président du Jury (directeur de course) ne peut prendre part aux votes éventuels. Le secrétaire n'a jamais droit de vote. Il est chargé de la rédaction du procès-verbal qu'il remettra au directeur de course, après approbation des membres. Le directeur de course transmettra ce procès-verbal à la C.S.N. avec son propre rapport. Le rapport de la séance du jury doit mentionner tous les points traités et en particulier tous les renseignements nécessaires afférents aux décisions prises concernant les réclamations, et doit si nécessaire donner un rapport circonstancié des accidents.

11. 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.

- 11.01 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 1.21.2)

11.02 Drapeaux et feux transmettant des informations et des instructions :

Drapeau jaune :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 devra être agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux et les feux rouges autour de la piste devraient être allumés. Les coureurs doivent retourner lentement aux stands. Lorsque la sortie de la voie des stands est fermée, ce drapeau devra être présenté immobile à la sortie de la voie des stands et le feu devra être allumé. Les coureurs ne sont pas autorisés à quitter la voie des stands. 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.

11.02 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.

11.03 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.

11.04 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.

11.06 Postes des Commissaires aux drapeaux

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

11.07 Signalisation lumineuse

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

11.08 Signalisation par panneau

Un panneau réfléchissant de couleur jaune portant visiblement la mention "PUSH" en noir devra être présenté lorsqu'un coureur pousse son motorcycle 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, les panneaux remplaceront les drapeaux.

11.09. 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 20 secondes dans le classement général, 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, seul le Groupe Travail Classic Bike est compétent.
--