

FEDERATION MOTOCYCLISTE DE BELGIQUE
COMMISSION SPORTIVE
Groupe de Travail Classic Bike

REGLEMENT CLASSIC BIKE COURSES SUR ROUTE 2018

Sommaire

01.	Licences	p.02
02.	Classes, Numéros et couleurs de disques	p.03
03.	Championnats de Belgique	p.04
04.	Engagements - Fiche Technique - Equipement des coureurs	p.05
05.	Prescriptions techniques	p.06
06.	Epreuves de Sprint - Vitesse pure	p.07
07.	Courses de côte – courses en ligne contre la montre	p.10
08.	Manifestations en circuit : Conduite en course	p.11
09.	Généralités	p.12
10.	Réclamations - Vérifications - Sanctions - Frais de Démontage - Procédure de recours, d'appel et d'intervention volontaire	p.12
11.	Drapeaux et feux - Sanctions pour non-respect de la signalisation	p.14

Annexe 1 – Parades

Annexe 2 – Règlement technique Classic Bike

FEDERATION MOTOCYCLISTE DE BELGIQUE

COMMISSION SPORTIVE

REGLEMENT COURSES SUR ROUTE CLASSIC BIKE 2018

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

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 la FIM Europe. 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.

La délivrance des licences 'une manifestation' se fera suivant la procédure et les conditions déterminées par la FA du 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 pas de marquer des points pour le championnat de Belgique Classic Bike. Ces autorisations valables pour une seule manifestation peuvent aussi être sollicitées par des coureurs étrangers.

Un coureur qui participe à une ou plusieurs épreuves avec ce type de licence, puis qui souscrit, en cours de saison, une licence à l'année, ne récupèrera pas les points qu'il aurait obtenus lors de la ou des épreuves auxquelles il a participé sous le couvert d'une licence valable pour une seule manifestation.

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 les catégories 50cc et 200 Gr1 & 200 Gr2 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.

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 Gr1	--> 31/12/1949, voir Spécifications Techniques solo Classic	Rouge/blanc	1 / Vintage & Petites Cylind- rées
Vintage Gr2	--> 31/12/1949, voir Spécifications Techniques solo Classic	Rouge/blanc	
50cc Gr.1	--> 31/12/1972, voir Spécifications Techniques solo Classic	Rouge/blanc	
50cc Gr.2	--> 31/12/1983, voir Spécifications Techniques solo Classic	Rouge/blanc	
200cc Gr.1	--> 31/12/1972, voir Spécifications Techniques solo Classic	Noir/Blanc	
200cc Gr.2	--> 31/12/1972, voir Spécifications Techniques solo Classic	Noir/Blanc	
250cc Gr.1	--> 31/12/1972, voir Spécifications Techniques solo Classic	Vert/blanc	2 / 250cc
250cc Gr.2	--> 31/12/1972, voir Spécifications Techniques solo Classic	Vert/Blanc	
350cc Gr.1	--> 31/12/1972, voir Spécifications Techniques solo Classic	Bleu/Blanc	3 / 350cc
350cc Gr.2	--> 31/12/1972, voir Spécifications Techniques solo Classic	Bleu/Blanc	
500cc Gr.1	--> 31/12/1972, voir Spécifications Techniques solo Classic	Jaune/Noir	4 / 500cc
500cc Gr.2	--> 31/12/1972, voir Spécifications Techniques solo Classic	Jaune/Noir	
750cc	--> 31/12/1972, voir Spécifications Techniques solo Classic	Blanc/Noir	5 / 750cc
SideCar Gr 1	--> 31/12/1972 Voir Spécifications Techniques Sidecar	Blanc/Noir	6 / Sidecar -750cc
SideCar Gr 2	--> 31/12/1972 Voir Spécifications Techniques Sidecar	Blanc/Noir	
SideCar GP600	--> 31/12/1950, Voir Spécifications Techniques Sidecar	Blanc/Noir	
SideCar GP500	01/01/1951 --> 31/12/1972, Voir Spécifications Techniques Sidecar	Blanc/Noir	
SideCar Gr 3	--> 31/12/1972 Voir Spécifications Techniques Sidecar	Blanc/Noir	7 / Sidecar +750cc & Post Classic
SideCar Post Classic	--> 31/12/1984, Voir Spécifications Techniques Sidecar	Blanc/Noir	
Post Classic 2 Tps Gr1	01/01/1973 <--> 31/12/1982, Voir Spécifications Techniques Post Classic	Vert/Blanc 250 cc Bleu/Blanc 350 cc	8 / Post Classic
Post Classic 2 Tps Gr2	01/01/1973 <--> 31/12/1982, Voir Spécifications Techniques Post Classic	Vert/Blanc 250 cc Bleu/Blanc 350 cc	
Post Classic 4 Tps Gr1	01/01/1973 <--> 31/12/1982, Voir Spécifications Techniques Post Classic	Jaune/Noir 500 cc Blanc/Noir >500 cc	
Post Classic 4 Tps Gr2	01/01/1973 <--> 31/12/1980, Voir Spécifications Techniques Post Classic	Jaune/Noir 500 cc Blanc/Noir >500 cc	
Post Classic Gr3	01/01/1973 <--> 31/12/1985, Voir Spécifications Techniques Post Classic	Bleu/Blanc 350cc Jaune/Noir 500 cc Blanc/Noir >500 cc	
IPC 125	01/01/1983 <--> 31/12/1994, Voir Spécifications Techniques Post Classic	IPC 125 :Noir/Blancs	
Classic EVO	01/01/1983 <--> 31/12/1995, Voir Spécifications Techniques Classic EVO	Jaune/Noir	9 / IPC & EVO

02.02 : Numéros de course :

L'organisateur de la première épreuve de la saison attribue les numéros de course en accord avec le service de chronométrage. Le service de chronométrage transmettra les listes des numéros attribués aux prochains organisateurs. Ceux-ci ne pourront attribuer des numéros qu'à des coureurs 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 du règlement technique. 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. **En classe Side Car, le titre étant attribué à l'équipage, le pilote ainsi que le passager doit posséder une licence à l'année.**

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" reprenant les Classic Bike à leur programme.

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":

- Classe 1 : «50cc-200cc-Vintage» Gr1 & Gr2

- 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) ; Post Classic Gr3

- Classe 9 : IPC 125 + Classic EVO

Les compétitions pour l'obtention de ces titres sont de type "OPEN", c-à-d dans lequel 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.

03.04. **Classements :**

- Lors de chaque manche, pour une même classe, un classement catégorie par catégorie sera établi (cfr. Point 02.01). L'attribution des points se fera catégorie par catégorie au sein de la classe considérée.

- Le classement final d'une classe sera établi par intégration des points obtenus par les coureurs dans une des catégories de la classe considérée.

- Si un coureur est classé dans plusieurs catégories d'une même classe, seuls les points obtenus au décompte final de sa meilleure catégorie seront pris en compte pour le classement final de la catégorie considérée.

- 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 de chaque catégorie soit successivement : 25 - 20 - 16 - 13 - 11 - 10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1. Pas de prix en espèces.

Si dans une course, 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...).

- 03.06. 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, Post Classique Gr3)
 - " CLASSIC BIKE " classe 09 (ICP 125 + Classic EVO)
- 03.07. Sauf indication contraire, toutes les épreuves inscrites au calendrier entrent en ligne de compte pour l'attribution des différents titres, ceci 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 et pour le 30 juin au plus tard de l'année en cours conformément à l'article 7.1 du code sportif.
- 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 1^{er} deux fois, etc ...)
- 03.10. En cas d'ex aequo à la fin du 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 Tout organisateur d'une épreuve inscrite au calendrier F.M.B. doit prévoir un formulaire d'inscription reprenant les renseignements imposés par le Groupe de travail de Classic Bike FMB. 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.

04.01.2 Les organisateurs d'épreuves ont la faculté d'exiger un droit d'engagement

04.01.3 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. 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 collège technique lors du premier contrôle auquel sera soumise la moto. Le Collège technique tient à jour la liste des coureurs qui ont reçu leur fiche technique pour chaque moto concernée.

04.02.3 Le coureur complètera, immédiatement sur place, précisément et intégralement, la fiche qui sera conservée par le coureur, puis remise aux délégués Classic Bike du Collège Technique lors de son 1^{er} passage au parc fermé.

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.

04.02.5 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 avec double boucles DD) 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. Le passager d'un sidecar devra lui aussi être équipé de chaussures ou bottes en cuir recouvrant totalement la malléole.

04.03.2 Les éléments constitutifs de l'équipement du coureur, repris au point 04.03.1 ci-avant, sont contrôlés par le collège technique de la F.M.B. Le contrôle du casque se fera simultanément au contrôle technique de la machine, le reste de l'équipement sera vérifié lors de l'entrée au parc fermé.

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.

04.03.4 L'usage des caméras est autorisé pour autant qu'elles soient:

- Fixées solidement.
- Ne dépassent pas des contours de la machine si montées sur la machine.
- Montage avant à l'intérieur du carénage ou, pour les machines dépourvues de carénage, au maximum à l'aplomb de la plaque à numéro.
- Montage arrière uniquement sur le dossier de selle, au maximum à l'aplomb du bord de celle-ci.

L'usage des caméras montées sur le casque ou sur le guidon est strictement interdit.

05. Prescriptions techniques.

Sont acceptées au championnat CLASSIC BIKE les motos construites avant le 31/12/1995 suivant les prescriptions et modalités prévues au règlement technique " 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

05.02.3 S'il existe un doute en rapport avec l'éligibilité de la machine, la décision finale sera prise par un collège d'experts techniques FMB ou des experts du Groupe de travail Classic Bike désignés pour chaque épreuve.

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. Le contrôle d'éligibilité de la moto sera effectué par un des délégués techniques Classic Bike de la FMB.
- 05.03.1.3. Deux photos du véhicule, en gros plan et sans carénage, doivent être fournies lors de l'inscription à une manifestation.
- 05.03.1.4. Le contrôle d'éligibilité se fera au même endroit et juste avant le contrôle technique.
- 05.03.1.5. L'acceptation de la moto dans une catégorie se fera sur base de la partie la plus moderne (fourche, cadre, moteur) du véhicule.
- 05.03.1.6. 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.
- 05.03.1.7 La catégorisation de motos de course historiques et/ou exceptionnelles 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 le matin et des courses l'après-midi, ce sont les temps des entraînements du matin qui sont d'application.

Afin de pouvoir participer aux courses, un coureur doit avoir parcourus un minimum de 3 tours (**2 tours pour les 50cc**) lors des séances d'essais.

Moyennant l'accord du Directeur de Course, un coureur qui ne peut participer aux séances d'essai de sa catégorie peut prendre part à une séance d'essai d'une autre catégorie, avec un maximum de 3 tours non-chronométrés (2 tours pour les 50cc). Si un coureur a participé aux essais dans une autre classe, il devra prendre le départ à partir du fond de grille pour les courses de sa classe.

Les coureurs qui ont participé aux essais, mais qui ne peuvent prendre part aux courses doivent en informer le Directeur de course. Un temps qualificatif éventuel peut être imposé dans le règlement particulier, ce temps doit alors 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 réservé 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 06.07.3 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. En cas de course regroupant plusieurs classes, il pourra prendre le départ après le passage de la dernière moto de sa classe et avant le départ différé de l'autre classe, sous condition que cela ne représente pas un danger pour la sécurité.

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 n'ait été agité. C'est le Directeur de Course qui décide si une pénalité sera appliquée. Il doit faire en sorte que l'équipe soit avertie d'une telle pénalité avant que le coureur concerné n'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 montrer 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 le 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.

- 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 :

06.11.1 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.

Dès 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.

06.11.2 Dans le cas où, pour une raison autre que celles citées à l'article 06.12 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.

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

06.11.4 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./ F.I.M. Europe ce temps est fixé à 5 minutes;**

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.

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 sera égale au 2/3 de la distance initiale. S'il s'avère impossible de redonner le départ de la course, elle sera annulée et elle ne comptera pas pour le Championnat de Belgique.

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

Le résultat de la course est celui de la deuxième partie de la course.

Les coureurs pourront faire des interventions aux motos avant le second départ vu qu'il s'agit d'une nouvelle course.

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 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 travaillera absolument seul sans 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.
Toute infraction entraîne l'exclusion du coureur concerné.
- 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, **à l'exclusion du point 08.09**, 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 rétrogradation de 3 places sur la grille de départ**, 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 de sa catégorie par infraction commise.

08.15 L'organisateur peut décider d'obliger les coureurs qui roulent pour la première fois sur le circuit ou qui n'ont plus y roulé depuis longtemps de porter une chasuble. Les modalités devront être prévues dans le règlement particulier

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 pourront être présentés 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. Il sera invité à participer aux homologations.

09.04. Un briefing obligatoire devra être organisé, destiné aux participants à la Parade ainsi qu'aux coureurs. Ce briefing permettra au Directeur de course de rappeler les règles élémentaires de sécurité telles que la signification des drapeaux, procédure de départ et d'informer sur d'éventuelles nouveautés concernant l'état de la piste.

09.05. Un briefing obligatoire pour les commissaires de piste pourra également être prévu.

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. Lors de toute manifestation le Directeur de course dispose de la faculté d'effectuer des alcotests 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.

09.09. 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.

09.10. 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 3 places dans le classement des courses. L'organisateur pourra prévoir des sanctions plus sévères dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

09.11. Un coureur qui provoque des troubles lors de l'épreuve, ce également hors-piste, peut se voir exclure de l'épreuve par le jury.

09.12. Toutes les sanctions sont applicables dans la catégorie de la classe concernée.

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 motorcycle doit subir un démontage du moteur suite à une réclamation à l'issue duquel la moto est déclarée conforme par les contrôleurs techniques, a droit au paiement d'une indemnité de démontage à charge du réclamant. Ces indemnités sont de :
- 165,00 € si le motorcycle est équipé d'un moteur 2 temps.
 - 325,00 € si le motorcycle est équipé d'un moteur 4 temps.
- Le paiement de ces indemnités par le réclamant s'effectue via la F.M.B. pour en garantir l'exécution. Les frais de démontage éventuellement dus par le réclamant, doivent être déposés dans les mains du Directeur de Course en même temps que la caution prévue au code disciplinaire.
- 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 :

Doit être utilisé pour donner le départ de la course.

Drapeau vert :

La piste est dégagée.

Ce drapeau doit être présenté agité 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 agité 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 agité 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 agité 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 agités 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.

Pendant les séances d'essais, le coureur concerné doit garder sa ligne et ralentir progressivement pour permettre au coureur plus rapide de le dépasser.

Pendant la course, le coureur concerné va se faire prendre un tour. Il doit permettre au(x) coureur(s) plus rapide(s) de le dépasser à la première occasion.

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.

Après avoir reçu le drapeau à damiers, les coureurs doivent rejoindre les stands à vitesse réduite. Ils ne peuvent s'arrêter sur la piste juste après la ligne d'arrivée.

Drapeau à damiers et drapeau bleu :

Ce drapeau à damiers noir/blanc doit être agité avec le drapeau bleu présenté, 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 06.11**)

Feux bleus clignotants :

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

11.02 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

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

Deux drapeaux jaunes agités au poste de commissaire aux drapeaux, indique qu'il y a un danger obstruant totalement ou partiellement la piste.

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 agité 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 agité 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.

11.03 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.

11.04 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.

11.05 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.

11.06 Panneau blanc avec lettres SC en noir

Présenté à chaque poste de commissaire aux drapeaux, signifie que 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 panneau.

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

11.07 Postes des Commissaires aux drapeaux

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

11.08 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 :

- **Pendant les essais : une pénalité correspondant à une rétrogradation de 3 places sur la grille de départ, quel que soit le nombre de coureurs qualifiés.**

- **Pendant la course : une pénalité correspondant à une rétrogradation de 3 places 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.

Annexe 1 - Parades

1. Tout club affilié à la FMWB ou à la VMBB peut, soit prévoir une ou des parades dans le cadre d'une épreuve de Classic Bike, soit organiser une manifestation comportant exclusivement des parades. Dans les deux cas les parades devront être régies par un règlement particulier approuvé par la FMB.
2. Une parade ne revêt aucun aspect compétitif. Elle a principalement comme but de présenter des anciennes motos en mouvement, qu'elles soient ou non de nature particulière. Il s'agit donc de mettre en place des séances de roulage règlementées pour conducteurs d'anciens motocycles solos ou side-car.
3. L'âge minimal pour la participation aux Prades est de 18 ans.
4. Les parades ne peuvent en aucun cas, sous quelque motif que ce soit, s'accompagner d'aucun chronométrage, qu'il soit mis en place par l'organisateur ou les participants. Toute mesure des performances des participants est donc formellement interdite. Les Parades ne peuvent donc faire l'objet d'aucun classement de quelque nature qu'il soit, puisque tout aspect de compétition est proscrit.
5. **L'organisateur doit prévoir des "assistants". Ces "assistants" ou "capitaines" sont des motards expérimentés qui encadrent le groupe devant et/ou derrière. Ils doivent être clairement identifiables par les participants (par ex. porter des chasubles fluo).**
6. Un règlement particulier rédigé dans les deux langues officielles de la FMB (Néerlandais et Français) doit toujours être établi pour ce type de manifestations. Tous les participants devront être présents à un briefing obligatoire dont l'horaire est repris au règlement particulier.
7. Licences valables (voir article 1 du règlement Classic Bike) :
 - Licence entraînement "Classic bike" délivrée par la FMWB/VMBB (annuelle et 1 manifestation) ;
 - Licence nationale et internationale "Classic bike" délivrée par la FMWB/VMBB (annuelle et 1 manifestation);
 - Licence internationale ou nationale avec autorisation de départ pour la manifestation concernée délivrée par une fédération reconnue par la FIM.
8. Spécifications techniques (voir règlement): Est admise à participer aux parades toute moto de valeur ou d'intérêt technique construite jusqu'au 31/12/1982, voir Spécifications Techniques art. 02.8. Aucune dérogation pourra être acceptée.
9. Le circuit sur lequel est organisée exclusivement une Parade, en dehors de toute compétition, doit être homologué par deux délégués du Groupe de travail Classic Bike FMB. Le circuit doit répondre aux mesures de sécurité spécifiques (passives et actives) prévues dans ledit rapport pour les Parades Classic bike.