

REGLEMENT ENDURO 2016

Art. 0401 Dénomination :

L'Enduro est une épreuve motocycliste tout terrain dans laquelle la régularité, l'endurance et l'adresse constituent les facteurs de classement. Les compétitions sont ouvertes à tous les détenteurs d'une licence d'enduro pilotant un motocycle de la catégorie 1 - groupe A1 Motocycles Solos.

Art. 0402 Réglementation :

Tous les pilotes doivent être affiliés à un club FMWB ou VMBB. Les épreuves d'enduro nationales et européennes sont régies par le règlement particulier de l'épreuve (RP) rédigé en conformité avec le Code Sportif National Belge et ses annexes respectives. Tout cas non prévu au règlement national sera tranché par le Groupe de travail Enduro. En cas de différence entre les textes français et néerlandais, le Groupe de travail Enduro sera seul compétent. En cas de situation non prévue, le règlement d'Enduro (6 jours) de la Fédération Internationale de Motocyclisme (F.I.M.) sera pris comme guide de référence. Les épreuves d'enduro internationales sont régies par le règlement particulier de l'épreuve rédigé en conformité avec le Code Sportif de la FIM, et ses annexes respectives. Le présent règlement peut être adapté en cours d'année par le groupe de travail enduro.

Tout comportement incorrect de la part d'un pilote et/ou de l'entourage de celui-ci fera l'objet d'une étude par le jury en fin d'épreuve. Le jury est libre, s'il estime approprié, d'infliger une pénalité au pilote concerné. Cette pénalité pourra être comprise entre 10 secondes de pénalité et la mise hors course. En cas de comportement incorrect de la part d'un pilote et/ou de son entourage le jury rédigera un rapport vers la commission disciplinaire.

Les épreuves d'enduro sont accessibles à tout titulaire d'une licence annuelle Enduro valable, ou d'une autorisation de participation à la manifestation, '**Licence 1 manifestation**', **délivrée par le délégué présent le jour de l'épreuve.** (Quelle que soit la catégorie choisie par le pilote).

Tous les participants sous le couvert d'une licence une manifestation devront obligatoirement passer auprès du délégué FMB avant de se présenter à la table d'inscription. Le pilote évoluant sous licence 1 manifestation n'entre pas en ligne de compte pour l'élaboration des classements des championnats de Belgique.

Art. 0403 Catégories et Classes :

Les Classes :

E 1 : De 100cc à 125cc 2T De 175cc à 250cc 4T

E 2 : De 175cc à 250cc 2T De 290cc à 450cc 4T

E 3 : De 290cc à 500cc 2T De 475cc à 650cc 4T

Open : Toutes cylindrées confondues.

1. Randonneurs : Open

Catégorie accessible à tout pilote âgé de 18 ans minimum, porteur d'une licence annuelle ou porteur d'une licence une manifestation délivrée sur place par la Commission Sportive. (Voir annexe technique). Et pour autant que celui-ci n'ait pas détenu de licence autre que randonneur les années précédentes. Cylindrée libre.

2. Motos Classiques : Open

Catégorie accessible à tout pilote âgé de 18 ans minimum, porteur d'une licence annuelle ou porteur d'une licence une manifestation délivrée sur place par la Commission Sportive. (Voir annexe technique). Cylindrée libre.

3. 50cc :

Catégorie accessible à tout pilote âgé de 16 minimum et sans limite d'âge. Catégorie réservée uniquement aux machines 50cc avec certificat de conformité et homologuée c8.

4. Girls : Open

Catégorie accessible à toute conductrice, détentriche d'une licence annuelle ou porteuse d'une licence une manifestation délivrée sur place par la Commission Sportive. (Voir annexe technique). La Cylindrée doit être adaptée au permis de conduire.

5. 125 4 Temps :

Catégorie accessible à tout pilote âgé de 18 ans minimum, porteur d'une licence annuelle ou porteur d'une licence une manifestation délivrée sur place par la Commission Sportive. (voir annexe technique). Cylindrée : 125cc 4 temps maximum. Les pilotes de moins de 24 ans peuvent participer dans cette catégorie.

6. Juniors :

Catégorie accessible à tout pilote âgé de 24 ans minimum, porteur d'une licence annuelle ou porteur d'une licence une manifestation délivrée sur place par la Commission Sportive. (Voir annexe technique). Cylindrée libre.

Catégorie ouverte aux pilotes licenciés Enduro Juniors du CB **2015**.
Obligatoire pour les 5 premiers pilotes **randonneurs du CB 2015**.
Accès facultatif pour les autres pilotes Randonneurs, Gentlemen et Espoirs de plus de 24 ans.

7. Gentlemen : Open

Catégorie accessible à tout pilote âgé entre 35 et 45 ans au 1er janvier de l'année des compétitions, porteur d'une licence annuelle ou porteur d'une licence une manifestation délivrée sur place par la Commission Sportive. (Voir annexe technique). Cylindrée libre.

Les pilotes qui possédaient une licence gentlemen en **2015** sans atteindre 35 ans au 1er janvier **2016** seront autorisés à continuer dans ce groupe. Les Gentlemen rouleront ensemble, toutes cylindrées groupées.

8. Experts : Open

Catégorie accessible à tout pilote âgé de plus de 45 ans au 1er janvier de l'année des compétitions, porteur d'une licence annuelle ou porteur d'une licence une manifestation délivrée sur place par la Commission Sportive. (Voir annexe technique).

Les Experts rouleront ensemble, toutes cylindrées groupées. Cylindrée libre.

9. Nationaux :

Catégorie accessible à tout pilote âgé de 24 ans minimum, porteur d'une licence annuelle ou porteur d'une licence une manifestation délivrée sur place par la Commission Sportive. (Voir annexe technique). Cylindrée libre.

Catégorie ouverte aux pilotes licenciés Enduro Nationaux du CB **2015**.

Obligatoire pour les 5 premiers pilotes scratch du C.B. **Juniors 2015**. Accès facultatif pour les autres pilotes Juniors, Gentlemen et Espoirs de plus de 24 ans.

Catégorie ouverte aux pilotes Inters Enduro NON-licenciés depuis 3 ans, ainsi qu'aux pilotes licenciés Inters dans d'autres disciplines motocyclistes excepté le Motocross (idem pilote Inter enduro).

10. Espoirs :

Catégorie accessible aux pilotes dont l'âge est compris entre 18 et 23 ans à la prise de la licence de l'année des compétitions, porteur d'une licence annuelle ou porteur d'une licence une manifestation délivrée sur place par la Commission Sportive. (Voir annexe technique). Cylindrée libre.

11. Inters :

Catégorie accessible à tout pilote porteur de la licence Enduro Inters **2015** ainsi qu'aux pilotes Inters de toutes les autres disciplines et des autres fédérations, porteur d'une licence annuelle ou porteur d'une licence une manifestation délivrée sur place par la Commission Sportive. (Voir annexe technique). **Obligatoire pour les 3 premiers pilotes Nationaux Scratch du C.B. 2015 et le champion Espoir 2015**. Cylindrée libre.

Art. 0404 Equipement des motocycles :

A : Tous les motocycles doivent être conformes aux obligations du code de la route.

B : Le changement de motocycle au cours de l'épreuve entraîne l'exclusion.

C : Pour rappel : Un changement de motocycle est autorisé AVANT l'épreuve; toutefois, le conducteur est tenu d'en aviser le délégué de la Commission Technique afin de passer un nouveau contrôle technique. Il est également tenu d'en informer le directeur de course.

D : Des contrôles aléatoires au sonomètre auront lieu pour toutes les catégories:

- lors du Contrôle Technique. Si la moto est trop bruyante = refus de départ

- A des endroits bien choisis du parcours. Le temps nécessaire à ce contrôle sera neutralisé. Le pilote concerné sera informé au moment du contrôle.

E : Lors du contrôle technique, le CADRE du motocycle sera marqué. Le conducteur vérifiera lui-même le marquage. Aucun litige à ce sujet ne sera admis.

F : Plaques-numéros pour pilotes licenciés :

Le numéro de course est attribué avec la licence. La plaque frontale et les 2 plaques latérales doivent respecter les conditions suivantes: Couleur du fond de plaque et des chiffres par catégorie comme repris ci-dessous

Catégorie	Numéros de course	Couleur du Fond	Couleur des Chiffres
Inters	1 à 99	Jaune	Noirs
Espoirs	100 à 199	Jaune	Rouges
Nationaux	200 à 299	Rouge	Blancs
Gentlemen	300 à 399	Noir	Blancs

Experts	400 à 499	Blancs	Rouge
Juniors	500 à 599	Blancs	Noirs
Randonneurs	600 à 799	Vert	Blancs
Girl	800 à 899	Rose	Blancs
50 – 125 4t – moto classique	800 à 899	Bleu	Blancs
Licences 1 jour	900 à 999		

Pour les licences « une manifestation » les numéros à partir de 900 sont attribués lors de l'inscription et au plus tard le jour de l'épreuve. Pour les Inters, le Groupe de Travail Enduro attribue les numéros de course sur base du classement scratch de l'année précédente.

G : Les motocycles des pilotes licenciés « une manifestation » doivent porter les numéros attribués et fournis par le **responsable administratif de la fédération** au prix de 5 €.

Art. 0405 Equipement des conducteurs :

A : Le port d'un casque homologué respectant la législation en vigueur et de vêtements appropriés à la pratique de l'Enduro est obligatoire.

B : Le conducteur sera porteur de la carte verte d'assurance, du certificat d'immatriculation, du certificat de conformité et de son permis de conduire. Les documents originaux doivent être présentés sur simple demande d'un officiel, pas de photocopies autorisées. Le coureur signera une déclaration sur l'honneur dont le modèle est repris en annexe du présent règlement. Les casques homologués FIM sont conseillés.

C : Tapis environnemental : l'utilisation d'un tapis environnemental est obligatoire pour tous types de travaux sur la moto. Le délégué environnement FMB aura la compétence pour juger le bon état du tapis environnement. Il pourra, le cas échéant, obliger le coureur à présenter un autre tapis environnement en bon état. Le club organisateur mettra des tapis à disposition des pilotes licenciés à la journée. Dans le parc de travail, le pilote doit avoir à sa disposition un extincteur homologué.

D : L'utilisation des systèmes 'Tear-off' est interdite.
En cas de non respect de ce point, le pilote sera mis hors course.

Art. 0406 Engagements :

Les participants doivent s'inscrire via le site <http://www.fmb-bmb.be> au plus tard deux semaines avant l'épreuve. Ce délai peut être modifié **à la hausse (+ de deux semaines)** par l'organisateur en accord avec le secrétariat FMB-BMB. Les pilotes qui n'ont pas accès à Internet doivent faire parvenir leur document d'inscription au secrétariat FMB-BMB au plus tard trois semaines avant l'épreuve.

Le montant des frais de participation doit parvenir sur le compte de l'organisateur au minimum dix jours avant l'épreuve. Ce paiement officialisera l'inscription à l'épreuve. Le numéro de compte sera indiqué sur chaque formulaire d'inscription.

Les pilotes en retard d'inscription et/ou de paiement se verront automatiquement attribuer une heure de départ après les pilotes en ordre d'inscription et de paiement.

Les pilotes non inscrits au préalable et/ou dont le montant de l'engagement n'est pas payé au club dans les délais mentionnés ci plus haut verront leur droit d'engagement majoré de 10 € Le club organisateur se réservera le droit de retenir 10 € pour frais administratif à tout pilote inscrit et en ordre de paiement ne se présentant pas le jour de l'épreuve. Toutefois, si le pilote prévient de son retrait le lundi précédant la date de l'épreuve et pour autant qu'un justificatif soit envoyé au club, les droits d'inscriptions lui seront retournés en intégralité.

Les frais de participation sont fixés à 55 € pour les épreuves avec 1 étape spéciale, à 60 € pour les épreuves avec 2 étapes spéciales, à 65 € pour les épreuves avec 3 spéciales et à 70 € pour les épreuves comptant 4 spéciales et plus. Sur ces montants, 3 € sont restitués à l'équipe représentant la Belgique aux 6 jours enduro (ISDE) et 2 € vont au fond de promotion enduro géré par le groupe de travail enduro. S'il s'agit d'une organisation en 2 jours, 5 € sont restitués à l'équipe représentant la Belgique aux 6 jours et 3 € au Fond Promotion du Championnat de Belgique enduro.

Le montant de l'engagement est repris dans le règlement particulier de l'épreuve. Le droit de participation maximum pour une épreuve de 2 jours est précisé dans le règlement particulier de l'épreuve et ne peut jamais être supérieur à 140 euros.

L'engagement est gratuit pour les 50cc et les girls.

Art. 0407 Formalités :

Le pilote louera un transpondeur de la firme RIS auprès du club organisateur. L'horaire de distribution des transpondeurs s'établira comme suit : Le samedi de 14h00 à 18h00 et le dimanche matin à partir de 07h30. Le prix de location du transpondeur est de 10 €. Une caution pour le transpondeur pourra être demandée au pilote par le club organisateur, pour autant que cela soit spécifié dans le règlement particulier de l'épreuve.

Avant de se présenter au contrôle technique le pilote devra placer son transpondeur sur le côté droit de la fourche avant de sa moto à l'aide du support qu'il aura préalablement acheté au prix de 10 €. **Il veillera à ce que son transpondeur soit visible et accessible tout au long de l'épreuve par les délégués FMB.**

Ensuite, le pilote conduira lui-même son motorcycle au contrôle technique muni de son autorisation de départ, **des documents du motorcycle** et de son casque HOMOLOGUE (code de la route). Les casques homologués FIM sont conseillés.

ATTENTION : Le port du casque est OBLIGATOIRE pour tout déplacement sur la voie publique et le site de la course. **Le non-respect de cette règle entraîne une pénalité d'une minute/ infraction constatée.**

L'ouverture du contrôle technique sera renseignée dans le règlement particulier qui sera disponible sur le site de la FMB-BMB avec par ordre de priorité Inters, Espoirs, Nationaux, Juniors, Gentlemen, Experts, Randonneurs, 50 cc, 125 cc 4 tps, Motos Classiques, les Girls et Electriques.

En cas de non-conformité au Contrôle Technique, le pilote et sa moto reprendront la file d'attente en dernière position de sa catégorie pour une nouvelle inspection après mise en conformité. Une fois les vérifications d'usage et le marquage réalisés, il rentrera sa moto au parc fermé, à l'endroit qui lui sera désigné, et ce, moteur arrêté. Le parc fermé sera créé à PROXIMITE de la ligne de départ. Il sera clôturé ou délimité par des barrières NADAR ou tout autre moyen disponible. **Un sas d'entrée et un sas de sortie seront aménagés et surveillés** par les commissaires. Dans le parc fermé, IL EST STRICTEMENT DEFENDU à un pilote de toucher à sa machine ou à la machine d'un autre concurrent, sous peine d'exclusion.

Cinq minutes avant son heure de départ le pilote se présentera à l'entrée du parc fermé et sera autorisé à aller chercher sa moto. **Il quittera le parc fermé moteur à l'arrêt pour se rendre sur l'aire de départ.**

Tout pilote **et/ou assistant** se trouvant dans le parc fermé sans autorisation entraînera l'exclusion du pilote.

A la fin de l'épreuve, le pilote restituera le transpondeur à l'endroit où il l'a retiré le matin. Toutefois l'organisateur pourra récupérer celui-ci à l'arrivée du dernier tour de liaison du pilote.

Art. 0408 Parcours :

Le parcours sera constitué de tout terrain, petites routes, chemins de campagne ou de sous-bois accessibles et praticables par tous et en tout temps sans aide extérieure. Les bourbiers insondables et les côtes infranchissables sont proscrits. Les passages sur des routes principales ne pourront être qu'exceptionnels et strictement limités. Des contrôles de passage peuvent être prévus. Tout contrôle de passage manqué entraînera la disqualification. La durée maximum de course est de 9h30. Il est souhaitable que le parcours total et le nombre de tours réservés à chaque catégorie soient établis comme suit:

A : Inters : un maximum de 5 tours.

B : Nationaux, Juniors et Gentlemen, Experts et Espoirs : un maximum de 4 tours,

C : Randonneurs, Girls, 125 4T, 50cc, Motos Classiques Open et Electriques : un maximum de 3 Tours

D : Le règlement particulier définira le kilométrage et le nombre de tours.

Un minimum de 2 tours est requis pour toutes les catégories.

La signalisation se fera au moyen de flèches et, de façon complémentaire, de poudre bleue placée du côté droit du chemin à suivre. Le mode de signalisation sera exposé au départ. Tout pilote s'écartant par mégarde du chemin devra le reprendre là où il l'a quitté, sous peine de mise hors course ou disqualification. Le fait de rouler en sens contraire du parcours ou en dehors des limites prévues entraîne la mise hors course.

Le parcours ne pourra être modifié après le passage du premier concurrent d'une même catégorie. Sauf en cas de force majeure, la direction de course, en accord avec l'organisateur, peut réduire le kilométrage de l'épreuve et/ou modifier le parcours. Cette décision maintiendra le mécanisme du classement de l'épreuve, ainsi que celui du Championnat de Belgique.

Art. 0409 Procédure de départs :

A : 1^{er} départ à partir de 9h30 heures précise (**excepté si le RP mentionne un horaire particulier**).

B : Les départs seront donnés dès 09h30 dans l'ordre suivant :

Les Inters et Espoirs, les Nationaux, les Gentlemen, les Experts, les Juniors, les Randonneurs, les 50cc, les Girls, les motos classiques et enfin les électriques.

Toutes les catégories partiront en fonction du classement scratch provisoire du Championnat en cours.

Pour la première épreuve du championnat **2016**. Les heures de départs seront données en fonction du classement scratch du championnat de Belgique **2015**.

Les heures de départ seront affichées le dimanche matin au secrétariat de l'épreuve.

Les pilotes licenciés à l'année retardataires au niveau inscription et/ou paiement, se verront attribuer une heure de départ après les autres pilotes de leur catégorie.

Les pilotes détenant une licence 1 manifestation partiront toujours après les pilotes licenciés à l'année en ordre d'inscription et paiement (cfr : art : 0406).

Cet horaire pourra être modifié, en accord avec le Directeur de Course, et suivant le nombre d'inscriptions dans chacune des catégories.

C : Les départs seront donnés de minute en minute, MOTEUR ARRETE, par groupes de deux, trois ou quatre conducteurs suivant les besoins de l'organisation.

D : Le pilote poussera sa moto hors du parc fermé, MOTEUR ARRETE, jusqu'à la ligne de départ. Tout conducteur se présentant 31 minutes après son heure idéale sera interdit de départ.

E : Au départ de l'épreuve, **le pilote prendra le départ** à l'heure exacte prévue. Dans la minute qui suit le signal de départ, le pilote devra mettre son moteur en marche sur la ligne de départ et traverser sous l'impulsion de son moteur une deuxième ligne placée 20 mètres après la ligne de départ.

Le pilote qui sera dans l'incapacité de démarrer son moteur dans le temps imparti d'une minute pourra mettre son motorcycle en marche de la façon qu'il le désire mais sans aide extérieure (sauf aval du commissaire présent au départ). Toutefois il sera pénalisé de 10 secondes.

Le pilote qui arrivera sur la ligne départ en retard par rapport à son heure idéale de départ se verra pénalisé d'une minute par minute de retard. Pour ce pilote, la minute dans laquelle il arrivera sur la ligne de départ sera considérée comme nouvelle heure de départ.

En aucun cas, un pilote ne pourra franchir la ligne de départ avant son heure de départ idéale. L'axe de roue avant faisant foi.

F : **La mise en marche du moteur dans le parc fermé et/ou dans l'aire de départ avant l'heure idéale de départ**, de même que prendre le départ sans phare allumé entraînera une pénalité de 10 secondes.

Art. 0410 Mécanisme d'un enduro :

Le Directeur de Course validera sur place un temps de liaison idéal calculé par l'organisateur. En fonction des conditions atmosphériques et/ou des difficultés du parcours le jour de l'épreuve, le directeur de course pourra adapter les temps de liaisons. Dans ce cas le délai de mise hors course pourra être adapté. L'organisateur a la faculté

d'organiser une spéciale supplémentaire à la fin du dernier tour, pour autant qu'elle soit avalisée par le Directeur de Course et que les pilotes en soient informés via le tableau d'affichage ou via le règlement particulier. Les temps impartis devront être affichés à l'inscription.

Remarque : en cas d'un mécanisme d'Enduro sur 2 jours le règlement particulier détermine les modalités de l'épreuve.

Les étapes spéciales ainsi que les contrôles horaires seront chronométrés/enregistrés via le signal du transpondeur de la firme RIS.

Les CP **pourront être** pointés sur une carte de pointage remise le matin au départ. Une deuxième carte de pointage pourra être remise au départ d'un nouveau tour si cela s'avère nécessaire. Le pilote est seul responsable de son transpondeur. Tout coureur qui perd ou endommage son transpondeur peut continuer sa course à la condition de signaler la perte aux contrôles horaire et/ou en entrée ou sortie de spéciale.

A la fin de son tour, il devra faire le nécessaire pour se procurer un nouveau transpondeur auprès du bureau de calcul et ce moyennant une nouvelle location et éventuellement d'une nouvelle caution. En aucun cas, il ne pourra reprendre le départ d'un nouveau tour sans un transpondeur. Son classement ne sera validé qu'après vérification des différents pointages aux CH et CP. Les frais liés à la perte ou à la détérioration du transpondeur seront à la charge exclusive du pilote.

1. Pénalités

Chaque section entre deux contrôles horaires constitue une épreuve en elle-même. Le coureur qui ne respecte pas le temps alloué entre deux contrôles horaires sera pénalisé d'1 minute par minute d'avance ou de retard sur le temps prévu, ceci en fonction de l'heure enregistrée lors de leur passage au contrôle horaire.

2. Etape Spéciale

Sur l'aire de départ, le pilote s'arrêtera à la hauteur de la 1^{ère} ligne de départ (feu rouge-feu vert ou délégué muni d'un drapeau) de l'étape spéciale pour identification et nettoyage de ses plaques numéros. Le pilote aura 10 secondes pour s'élancer à partir du moment où le chronométrateur lui donnera le signal de départ. Le non respect ce délai entraînera une pénalité de 10 secondes.

En fin d'étape spéciale, le coureur devra s'arrêter au-delà du panneau rouge ou finish pour s'assurer de la bonne lecture de son numéro par le chronométrateur. Le coureur est responsable de cette bonne lecture.

L'heure de départ sera prise (transpondeur et/ou cellule) sur la 2^{ème} ligne indiquée par un panneau vert ou start.

L'heure d'arrivée sera prise à la hauteur du panneau rouge (ou damier) ou fin.

Toutes les spéciales seront chronométrées, sauf avis contraire du Directeur de Course.

Les spéciales sur 2 tours sont interdites.

Drapeau jaune: Lorsqu'il est présenté "immobile" : danger sur cette section de piste Il est interdit de dépasser.

Lorsqu'il est présenté "agité", le danger est plus imminent et les coureurs doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser.

Il est interdit de faire demi-tour et/ou d'emprunter la spéciale à contre sens. Le non respect de ce point entraînera la mise hors course.

En cas de contestation et/ou de problème rencontré avec le transpondeur, la liste de contrôle et la bande papier du chronométrage via les cellules (Back-up avec les temps, heures, minutes, secondes) feront foi.

3. Super Spéciale

Lors de la dernière épreuve du championnat, une Super Spéciale peut être organisée. Cette épreuve sera de type motocross. Après le dernier contrôle horaire de la journée, tous les motocycles seront placés dans un Parc Fermé en attendant le départ de la Super Spéciale. Il n'y aura pas de contrôle horaire de "pré-finish" avant le dernier contrôle horaire. Le dernier contrôle horaire sera un contrôle avec assistance. Si un coureur arrive en retard au dernier contrôle horaire du jour, il pourra être transféré dans un autre groupe. Les coureurs de chaque groupe auront accès à leurs motocycles 5 minutes avant le départ.

Le départ de la course sera donné avec le moteur en marche sur une même ligne type motocross. Les coureurs seront autorisés à choisir leur propre position sur la ligne de départ conformément à leur classement provisoire du championnat de Belgique de l'année en cours. Aucune tolérance ne sera accordée aux coureurs qui arriveront en

retard sur la ligne de départ. Le lieu pour la Super Spéciale doit être un circuit fermé. Le nombre de tours sera défini dans le règlement particulier selon les catégories. Le chronométrage se fera au 1/100 de seconde.

A la fin du nombre des tours prescrits dans le RP par le coureur de tête, le drapeau à damiers sera montré. A partir du moment où le vainqueur passe le drapeau à damiers, les autres coureurs auront 10 minutes pour finir le tour qu'ils sont en train de parcourir, après quoi la course sera considérée terminée.

Les coureurs qui ne finiront pas le nombre de tours prescrits dans le RP se verront attribuer le plus mauvais temps de leur catégorie et en sus 1 minute pour chaque tour non accompli leur sera ajoutée. La conduite en sens inverse sur le circuit entraînera la disqualification.

Dans le cas où plus d'une catégorie rouleraient sur une même manche, le classement sera établi en fonction du nombre de tour accompli, et du temps de chaque pilote d'une même catégorie.

4. Sonomètre :

Des contrôles de bruit généraux ou aléatoires pourront être réalisés le matin lors du CT, mais aussi pendant l'épreuve et ce à des endroits appropriés sur le parcours. En cas de contrôle positif, le pilote devra mettre sa moto en conformité avant de prendre le départ d'un nouveau tour.

Si le bruit d'échappement constaté **par les délégués technique ou signalé par le pilote** est non conforme, 30 minutes seront accordées pour réparation en plus du temps prévu pour le ravitaillement (en fin de tour au parc de travail). **Pour pouvoir continuer sa course, le pilote devra présenter la moto « réparée » au contrôle sonomètre avant de poursuivre la journée.**

A la fin du temps prévu pour la réparation, le contrôle du motorcycle devra être conforme. En cas de non conformité, le pilote sera disqualifié pour la journée. Plusieurs passages sont autorisés dans les 30 minutes imparties. Les pénalités éventuelles engendrées par la réparation seront supprimées pour autant que celles-ci ne dépassent pas les 30 minutes accordées par les délégués techniques et/ou le Directeur de course.

5. Contrôle horaire :

Le contrôle horaire est signalé par un drapeau blanc situé 50 mètres avant le drapeau jaune. Un panneau d'affichage avec l'heure synchronisée et une boucle de chronométrage sont placés au drapeau jaune. **Dès que le pilote passe devant le drapeau jaune et la boucle de chronométrage, il continue jusqu'à la table de contrôle et l'heure de passage est enregistrée et notée par le personnel du CH.**

30 minutes de retard sur l'ensemble de l'épreuve entraîneront la disqualification (soit 30 minutes après l'heure d'arrivée idéale. Les pilotes doivent s'assurer du bon pointage aux CH. L'heure enregistrée = l'heure de départ du tronçon suivant.

Le dernier contrôle horaire de la journée peut être franchi anticipativement par le pilote et sa moto. En fin d'épreuve, au dernier contrôle horaire de la journée, le Directeur de Course peut exiger la mise en parc fermé d'une ou plusieurs motos. Les motos sélectionnées peuvent faire l'objet d'un contrôle approfondi.

Le ravitaillement est formellement interdit au contrôle horaire sauf avis contraire de la direction de course. L'entrée au CH doit rester accessible pendant toute l'épreuve, pas de moto stationnée devant les drapeaux jaunes.

Les préposés au CH et CP doivent à chaque contrôle remplir les feuilles minutées afin de pouvoir confirmer le passage des concurrents. Ces feuilles servent de base en cas de contestation.

Exemples :				
1 ^{er} tronçon : 35' 2 ^{ème} tronçon : 39' 3 ^{ème} tronçon : 46'				
Heure de départ	Heure enregistrée	Heure enregistrée	Heure enregistrée	Pénalité
10h00	10h35	11h14	12h00	0
10h00	10h36 (1)	11h15	12h01	1
10h00	10h34 (1)	11h13	11h59	1
10h00	10h34 (1)	11h14 (1)	12h00	2
10h00	10h40 (5)	11h23 (4)	12h09	9
10h00	11h00 (25)	11h30 (9)	12h15 (1)	35'
10h00	11h00 (25)	11h39	12h45 (10)	35' = HC

ATTENTION

En cas de perte ou de non restitution du transpondeur en bon état à la fin de l'épreuve, tout pilote sera contraint de rembourser le transpondeur (250 euros) auprès de la firme RIS ou du club organisateur. Tout pilote n'ayant pas restitué ou acquitté le montant demandé pour son transpondeur sera interdit de départ à l'épreuve suivante. Et ce jusqu'à apurement de sa dette.

6. Parc de travail

L'utilisation du tapis environnement est obligatoire aux endroits où l'organisateur autorise l'assistance et le ravitaillement en carburant. L'organisateur doit aménager sur l'aire de départ un parc de travail avec une zone réservée aux réparations de l'échappement. Ce parc sera délimité par des barrières NADAR ou clôtures plastifiées. Dans ce parc, chaque pilote peut se faire aider par l'assistance qui a le droit de :

- Donner et recevoir les outils.
- Gonfler les pneus et vérifier la pression.
- Ravitailler en carburant.
- Aider au remplissage du système de refroidissement ainsi que lors de la vidange des circuits hydrauliques.
- Aider au changement d'huile moteur et boîte de vitesse (vider ou remplir).

Toute autre intervention doit se faire par le pilote lui-même.

Le pilote qui abandonne des débris dans le parc fermé se verra infliger une amende de 25 €.

La non utilisation du tapis environnemental entraînera une pénalité sportive de 5 minutes, et une pénalité financière de 25 € perçue directement par la fédération.

Tout pilote n'ayant pas acquitté le montant demandé pour sera interdit de départ à l'épreuve suivante. Et ce jusqu'à apurement de sa dette.

Dans le parc de travail il est permis de circuler moteur en marche mais à allure modérée.

Art. 0412 Concours individuels d'un Enduro :

Il y aura au maximum 23 concours individuels, à savoir :

Inters	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Scratch
Espoirs	Groupe 1	Groupe 2 + 3		Scratch
Nationaux	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Scratch
Juniors	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Scratch
Gentlemen :	Toutes cylindrées groupées			
Experts	Toutes cylindrées groupées			
Randonneurs :	Toutes cylindrées groupées			
50 cc	50 cc			
Girls	Toutes cylindrées groupées			
125 4T :	125cc 4 temps			
Motos Electrique	Toutes puissances groupées			
Motos classiques	Toutes cylindrées groupées			

Les classements de l'épreuve seront établis, toutes licences confondues, en fonction des pénalités additionnées au temps total réalisé dans les étapes spéciales. En cas d'ex aequo, il sera tenu compte du temps total réalisé dans les étapes spéciales. Si l'ex aequo subsiste toujours, le résultat de la dernière étape spéciale sera déterminant.

Art. 0413 Récompenses :

Les récompenses devront consister uniquement en coupes, médailles, diplômes.

Il est obligatoire pour les organisateurs de prévoir une récompense pour les trois premiers de chaque concours.

Si l'épreuve se déroule sur plusieurs jours, l'organisateur devra prévoir une remise de prix par jour de course.

Par respect pour l'organisateur, il est vivement conseillé au pilote appelé sur le podium d'être présent lors de la remise des prix.

Art. 0414 Signification des drapeaux :

Blanc: placé à 50m avant le Contrôle Horaire
Jaune: placé à l'entrée du Contrôle Horaire
Bleu: placé à 50m avant le Contrôle de Passage.
Vert (panneau): Départ étape spéciale.
Rouge et/ou damier (panneau) : Fin étape spéciale.

Art. 0415 Championnat de Belgique :

Les épreuves entrant en ligne de compte pour le championnat de Belgique doivent avoir lieu de jour. Seuls les pilotes licenciés à l'année entrent en ligne de compte pour leur établissement. Le Championnat de Belgique est composé d'épreuves organisées sur le territoire belge. Il peut être complété par d'autres organisations hors frontière. Les étapes spéciales des épreuves d'Enduro retenues pour le Championnat de Belgique doivent être chronométrées par des chronométreurs officiels reconnus par la FMB. Il est créé un titre de champion de Belgique dans les groupes & catégories suivantes :

Inter E1	Inter E2	Inter E3	Inter scratch
Espoir E1	Espoir OPEN (E2/E3)		Espoir scratch
Nationaux E1	Nationaux E2	Nationaux E3	Nationaux scratch
Juniors E1	Juniors E2	Juniors E3	Juniors scratch
Gentlemen			
Experts			
Randonneurs			
50 cc			
Girls			
Motos classiques			
Electriques			
125 4Temps			

Un titre de Champion de Belgique n'est attribué qu'à la condition que :

- 3 coureurs ou plus figurent dans le classement final considéré ;
- 3 épreuves au moins entrent en ligne de compte dans le classement considéré.

Si une de ces conditions n'est pas remplie, un titre de meilleur pilote est décerné

Lors de chaque épreuve des points sont attribués au 20 premiers classés selon la dévolution suivante : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 (par jour).

Si l'épreuve se déroule sur plus d'un jour les points sont attribués sur le classement de chaque jour. Toutes les épreuves figurant au calendrier entrent en ligne de compte pour les championnats, pour autant qu'elle soit inscrite au calendrier deux mois avant la date de l'organisation. En cas d'un report d'une épreuve déjà inscrite au calendrier, ce délai de deux mois ne doit pas être respecté pour que l'épreuve compte pour le championnat de Belgique.

Après l'établissement du calendrier, tout changement de date devra être soumis au bureau de la commission sportive et avec l'avis du groupe de travail enduro.

L'article 6.02 du code Sportif FMB est d'application pour les épreuves inscrites au calendrier après le début de la saison, soit au moins 2 mois en avance et pour le 30 juin au plus tard de l'année en cours.

En cas d'ex aequo à la fin d'un championnat les pilotes seront départagés à la majorité des meilleures places. Si l'ex aequo subsiste, il sera tranché dans l'ordre, par la meilleure place lors de la dernière manche et le dernier résultat comptant pour le Championnat en question, ou dans la pénultième ou dans l'antépénultième.

En cas de concordance de date entre une épreuve du championnat de Belgique et une manche du championnat du monde et/ou Européen, la manche Belge aura la priorité lors de l'élaboration du classement final du championnat de Belgique **2016**.

*En d'autres termes, toutes les épreuves d'enduro FMB **2016** entreront en ligne de compte lors de l'élaboration du classement final du Championnat de Belgique d'enduro **2016** et ce pour toutes les catégories.*

Promotion obligatoire des pilotes pour 2017 :

Les 5 premiers Randonneurs montent en Juniors ou Espoirs en fonction de l'âge (24 ans).

Les 5 premiers Juniors du scratch montent en Nationaux.

Les 3 premiers Nationaux du scratch montent en Inters.

Le 1er Espoir au scratch monte en Inter.

Les autres pilotes classés au championnat de Belgique d'enduro **2016** auront le libre choix de monter de catégorie. La promotion pour un pilote de plus de 45 ans sera délibérée par le groupe de travail. En cas d'ex aequo à la fin du championnat, les pilotes seront départagés à la majorité des meilleures places. Si l'ex aequo subsiste, ils seront départagés dans l'ordre : par la meilleure place dans le dernier résultat comptant pour le Championnat en question, ou dans la pénultième ou dans l'antépénultième manche.

Changement de catégorie:

A : Avant le début de la saison :

Vers catégorie supérieure: A la demande du pilote ou imposé par le Groupe de travail Enduro.

Vers catégorie inférieure: Avis obligatoire du Groupe de Travail Enduro. Si le GTE émet un avis favorable et que le pilote rétrogradé de catégorie est classé parmi les 5 premiers dans la classe sur les 3 premières courses auxquelles il participe, il sera automatiquement ré-envoyé dans la catégorie initiale de l'année précédente.

B : Pendant la saison:

Vers catégorie supérieure: A la demande du pilote ou imposé par le Groupe de travail Enduro.

Vers catégorie inférieure: Avis obligatoire du Groupe de Travail Enduro. Si le GTE émet un avis favorable et que le pilote rétrogradé de catégorie est classé parmi les 5 premiers dans la classe sur les 3 premières courses auxquelles il participe, il sera automatiquement ré-envoyé dans la catégorie initiale de l'année précédente.

Tout changement de groupe à la demande du pilote sera autorisé moyennant adaptation de la licence auprès du secrétariat de la fédération affiliée concernée jusqu'au plus tard le lundi précédent l'épreuve et moyennant paiement des frais administratifs. Pour les délais et coûts, s'adresser à votre fédération affiliée. Un pilote ne peut concourir que pour un championnat par saison. Au moment de son changement de catégorie, il devra confirmer son choix.

Art. 0416 Conduite :

Toute conduite considérée comme dangereuse pourra entraîner la disqualification du pilote de l'épreuve. Tout pilote ne portant pas secours à un pilote blessé sera suspendu pour la saison. Si, après vérification, il s'avère qu'un pilote a reçu des pénalités et que celles-ci sont la conséquence directe de l'aide apportée à un pilote blessé, ces pénalités seront automatiquement supprimées, pour autant que le pilote pénalisé vienne le signaler au directeur de course le plus tôt possible (avant l'affichage des résultats officiels de l'épreuve).

Les pilotes doivent se conformer au code de la route en vigueur ainsi qu'à la signalisation mise en place par l'organisateur. Tout coureur qui, après enquête, est reconnu coupable d'une infraction à ce code ou cette signalisation sera disqualifié.

Un speed gun et/ou un panneau d'info vitesse pourra être utilisé par un officiel pour contrôler la vitesse. Aucun appel n'est possible contre le résultat de ce contrôle.

Seul un officiel pourra établir un rapport d'infraction. Ce rapport devra indiquer la date, l'heure, le lieu de l'infraction, le nom de l'épreuve et être signé par l'officiel ayant procédé au constat. La liste des officiels sera incluse dans le Règlement particulier et celui-ci sera affichée au départ de chaque épreuve.

Art. 0417 Responsabilité Pilote :

Chaque pilote participant à une épreuve qui, délibérément, causerait un dommage à un délégué en service et/ou à des membres de l'organisation peut se voir infliger sur place par le Directeur de Course une amende de 100 € maximum. Cette sanction peut être infligée uniquement si le **responsable (pilote et/ou entourage)** a été invité par le Jury formé sur place qui instruira à charge et décharge afin de lui permettre de donner sa version des faits. Le pilote est responsable pour les agissements de son entourage. Le Directeur de Course pourra infliger une sanction s'il juge nécessaire. (voir Art : 0402)

Art. 0418 Jury :

Lors d'épreuves nationales et internationales **un Jury se réunira en fin d'épreuve**. La tâche particulière de ce Jury sera celle d'un tribunal de première instance destiné à juger les 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 votants : Premier et deuxième adjoint présents + commissaire d'organisation.

Membres éventuellement présents de la Commission Sportive : Président Sportif FMB Vice-président

Commission Sportive, Coordinateur Enduro. 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 si nécessaire donner un rapport circonstancié des accidents.

Art. 0419 Réclamations - Vérifications - Sanctions - Frais de démontage :

Cette procédure est prévue dans le Code Disciplinaire de la FMB.

Art. 0420 Accidents corporels lors de l'épreuve :

Tout pilote blessé lors de l'épreuve doit obligatoirement être examiné le jour-même par le responsable du service médical de l'organisation. Après un accident survenu à un pilote, le casque et la moto doivent impérativement être retourné au contrôle technique.

ANNEXE 1 : RECAPITULATIF DES PENALITES ENDURO

(voir règlement pour les textes complets)

SUR L'ITINERAIRE

Sortir volontairement du parcours : Disqualification
Passer en dehors d'une section balisée : Disqualification
Sortir du chemin balisé par des piquets, cordes ou banderoles : Disqualification
Emprunter le circuit à contre sens : Disqualification
Ne pas respecter les règles de circulation et/ou consignes de l'organisateur : Disqualification + Arrêt immédiat
Conduite dangereuse et/ou refus d'assistance à un blessé : Disqualification + poursuites légales
Niveau sonore excessif de l'échappement : Voir article 0410 point 4

CONTRÔLE TECHNIQUE

Machine non conforme au règlement ou non présentée : Pilote refusé au départ
Niveau sonore de l'échappement non conforme : Pilote refusé au départ
Changement de machine : Disqualification
Absence du marquage du CT : Disqualification
Fraude de cylindrée : Disqualification + sanction du bureau

PARC FERME

Pilote prit ou **toute personne accompagnante** prise à fumer : Disqualification
Mise marche du moteur : Pénalité de 10 secondes
Travailler ou ravitailler sur la machine : Disqualification
Présence du pilote et/ou assistant(s) dans le parc fermé sans autorisation de la CS : Disqualification

PARC DE TRAVAIL

Pilote prit ou **toute personne présente dans le stand** prise à fumer : Disqualification
Travailler sur une machine sans tapis environnemental : 5 minutes de pénalité

RAVITAILLEMENT

Moteur en marche : Disqualification
Non autorisé sur le parcours : Disqualification
Récipient supplémentaire pour le transport d'essence : Disqualification
Travailler sur une machine sans tapis environnemental : 5 minutes de pénalité

AIDE EXTERIEURE

Non autorisée et contraire au règlement : Disqualification

DEPART

Retard de plus de 30 minutes : Hors course
Mise en marche du moteur dans la zone de départ avant le signal de départ : 10 secondes de pénalité
Se présenter en retard au départ : 60 secondes/minutes de retard
Démarrer sans phare : 10 secondes de pénalité

CONTROLES

Manquer un contrôle horaire ou de passage : Disqualification
Ne pas être pointé à un CH ou un CP : Hors course

SPECIALES

Couper volontairement le balisage de la piste : Disqualification
Ne pas reprendre la piste à l'endroit ou on l'a quittée : 1 minute de pénalité
Emprunter le circuit à contre sens : Disqualification
Reconnaître les spéciales autrement qu'à pied avant, pendant ou après l'épreuve : Disqualification
Non respect du signal de départ : 10 secondes de pénalité.

PENDANT L'EPREUVE

Non port du casque avant, pendant et après l'épreuve : 1 minute par infraction
Absence d'une pièce marquée au CT : Disqualification
Motocycle remplacé : Disqualification
Niveau sonore de l'échappement excessif : Voir article 0410 point 4
Manque de respect d'un officiel et/ou organisateur par le pilote ou son entourage : Disqualification + sanction de la CSN
Utilisation du tear off : Mise hors course

Perte du transpondeur. : 1^{ère} fois : 1 minute de pénalité + location nouveau transpondeur + frais de
remboursement : 250 €
2^{ème} fois : Mise hors course + frais de remboursement : 250 €

FIN DE LA COURSE

Mise de la machine dans le parc fermé moteur en marche : 10 secondes de pénalité

Sortir du parc fermé moteur en marche : 10 secondes de pénalité

Ne pas restituer le transpondeur en bon état : Frais de remboursement : 250 €