

REGLEMENT SPORTIF ENDURO 2023

Update : 01/02/2023

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 Motorsport Vlaanderen. Les épreuves d'enduro nationales et européennes comptant pour le Championnat de Belgique sont régies par le présent règlement et 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 ISDE (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 du championnat de Belgique sont accessibles à :

- Tout pilote titulaire d'une licence FMB Europe Open enduro annuelle **et d'un permis de conduire adéquat respectant la législation Belge en vigueur.**
- Tout pilote titulaire d'une licence étrangère émise par une fédération affiliée à la FIM valable pour participer aux épreuves d'enduro inscrites au calendrier Open de la FIM Europe ou calendrier international de la FIM, **et d'un permis de conduire adéquat respectant la législation Belge en vigueur.**
- Tout pilote titulaire d'une licence une manifestation délivrée par la FMWB ou Motorsport Vlaanderen.
- Le participant évoluant sous le couvert d'une licence une manifestation doit obligatoirement se présenter auprès du délégué FMB-BMB lors du contrôle administratif 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, **et d'un permis de conduire adéquat respectant la législation Belge en vigueur.**

Les coureurs étrangers mineurs ne pourront pas souscrire de licence 1 manifestation.

Les demandes de licences sont disponibles en ligne sur le site Web de la FMB-BMB via l'application My FMB-BMB (Magelan).

Sur les épreuves se déroulant à l'étranger, le règlement sportif du pays visité sera d'application en ce y compris le règlement particulier de l'épreuve.

Art. 0403 : Catégories et Classes :

Classes et Cylindrées :

E 1 : Jusque 250cc 2T et 4T.

E 2 : Plus de 251cc 2T et 4T.

Open : Toutes cylindrées confondues. Cylindrée libre dans le respect de la législation Belge.

ATTENTION : La cylindrée de la moto doit être adaptée au permis de conduire du pilote.

Les catégories :

1. Randonneurs :

Catégorie Open pour autant que celui-ci n'ait pas détenu de licence autre que randonneur les années précédentes.

2. Motos Ancêtres :

Catégorie Open.

- Motos Ancêtre Vintage : Motos admises au départ : Toutes cylindrées à partir de 50 cc et équipées de 2 freins à tambour, 2 amortisseurs arrière et refroidissement à air. Cross Endurisée et moto non immatriculée = REFUS de départ.
- Motos Ancêtre Evolution : Motos admises au départ : Toutes cylindrées à partir de 50cc. La date d'immatriculation est limitée au 31/12/1996 inclus (voir certificat d'immatriculation). Cross Endurisée et moto non immatriculée = REFUS de départ.

3. Motos Electrique :

Catégorie Open. Toutes puissances groupées

4. 50cc :

Catégorie réservée uniquement aux machines 50cc avec certificat de conformité et homologuée C8. Les licences une manifestation ne sont pas acceptées pour les pilotes mineurs d'âge, sauf si la licence 1 manifestation a été émise en avance via l'application My FMB-BMB.

5. Girls :

Catégorie Open réservée aux femmes. Cylindrée libre dans le respect de la législation Belge.

6. Youth 125cc Open :

Catégorie réservée aux machines 125cc uniquement. Les licences une manifestation ne sont pas acceptées pour les pilotes mineurs d'âge sauf si la demande de licence 1 manifestation a été émise en avance via l'application My FMB-BMB.

7. Junior :

Catégorie scindée en deux classes E1 et E2, suivant la cylindrée de la moto et la licence du pilote. Catégorie ouverte aux pilotes licenciés Enduro Juniors du CB **2022**. Obligatoire pour les 3 premiers pilotes randonneur du CB **2022**. Accès facultatif pour les autres pilotes Randonneurs, Gentlemen et Espoirs de plus de 24 ans.

8. Gentlemen :

Catégorie Open.

9. Expert :

Catégorie Open.

10. Nationaux :

Catégorie scindée en 2 classes E1 et E2 suivant la cylindrée de la moto et la licence du pilote. Catégorie ouverte aux pilotes licenciés Enduro Nationaux du CB **2022**. Obligatoire pour les 3 premiers pilotes scratch du C.B. Junior **2022**. Accès facultatif pour les autres pilotes Junior, Gentlemen, **Expert, Randonneur** et Espoir de plus de 24 ans. Catégorie ouverte aux pilotes Inter Enduro non-licenciés depuis 5 ans, ainsi qu'aux pilotes licenciés Inter dans d'autres disciplines motocyclistes excepté le Motocross (idem pilote Inter enduro).

11. Espoir :

- Espoir 125 : Cylindrée obligatoire : 125cc. Classe obligatoire pour les pilotes âgés de min 18 et max 20 ans et accessible aux pilotes âgés de min 20 et max 24 ans.
- Espoir Open : Catégorie Open, ouverte aux pilotes Espoir 2022 et obligatoire pour les pilotes dont l'âge est compris entre 20 et 24 ans.

12. Inter :

Catégorie scindée en deux classes E1 et E2, suivant la cylindrée de la moto et la licence du pilote. Catégorie ouverte aux pilotes licenciés Enduro du CB Inters **2022**. **Catégorie obligatoire pour le pilote champion Scratch du C.B Nationaux 2022** et le pilote champion Espoir **2022**.

13. Loisirs :

Les pilotes loisirs sont autorisés à rouler sur le parcours de l'enduro à l'exception des spéciales. Les pilotes disposant d'une licence entraînement Off Road FMWB annuelle sont autorisés à évoluer dans cette catégorie. Il est vivement conseillé aux pilotes Loisir de consulter la charte «Loisir » disponible dans les annexes du règlement enduro ou sur le site Web de la FMB-BMB.

Ages des coureurs

Pour toutes les catégories : La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur et doit être atteinte au moment des premières vérifications techniques de la manifestation en question.

La limite d'âge maximum pour chaque discipline se termine à la fin de l'année en cours durant laquelle le coureur atteint l'âge maximum de la classe en question.

Catégorie	Age Minimal	Age Maximal
Randonneurs	18 ans	Aucune
Motos Ancêtres	18 ans	Aucune
Motos Electrique	18 ans	Aucune
50cc	16 ans	Aucune
Girls	18 ans	Aucune
Youth 125cc Open	14 ans	18 ans
Junior	24 ans	40 ans
Gentlemen	40 ans	50 ans
Expert	50 ans	Aucune
Nationaux	24 ans	Aucune
Espoir 125	18 ans	24 ans
Espoir Open	20 ans	24 ans
Inter	18 ans	Aucune

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	Noir
Espoirs	100 à 199	Jaune	Rouge
Nationaux	200 à 299	Rouge	Blanc
Gentlemen Open	300 à 399	Noir	Blanc
Experts Open	400 à 469	Blanc	Rouge
Juniors	470 à 599	Blanc	Noir
Randonneurs Open	600 à 799	Vert	Blanc
Girl Open	600 à 799	Mauve	Blanc
Youth 125	100 à 199	Orange	Noir
50cc	600 à 799	Bleu	Blanc
Moto Ancêtre	600 à 799	Bleu	Blanc
Licences 1 jour via My FMB-BMB	800 à 899		
Licence 1 Epreuve sur place	900 à 999		

Les numéros de course pour les 10 premiers pilotes de la catégorie Inter sont attribués en fonction du classement scratch de l'année précédente. (Numéros réservés de 1 à 10). Les pilotes Inters suivants et les pilotes des autres catégories ont la possibilité de choisir leur numéro de course.

Les numéros de course attribués en **2022** sont réservés jusqu'au **15/02/2023**. A partir de **16/02/2023** les numéros non renouvelés sont libérés et disponibles pour tout autre demandeur d'une licence annuelle.

Pour les licences « une manifestation » :

- Les numéros compris entre 800 et 899 sont réservés pour les pilotes souscrivant leur licence et s'inscrivant en avance via l'application MY FMB-BMB (Magelan). Ils sont attribués par RIS Timing lors de l'inscription.
- Les numéros compris entre 900 et 999 sont attribués aux pilotes s'inscrivant sur place le matin de l'épreuve.

Les plaques numéros sont à retirer lors du contrôle administratif le dimanche matin.

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, de protections respectant la législation en vigueur et de vêtements appropriés à la pratique de l'Enduro sont obligatoires.

B : Le conducteur sera porteur de la carte 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 obligatoires.

C : Tapis environnemental : l'utilisation d'un tapis environnemental est obligatoire pour tous types de travaux sur la moto. Le délégué environnement FMB-BMB 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 **individuellement** avant l'épreuve via le site Web <https://fmbenduro.ris-timing.be/> au plus tard le mercredi minuit paiement compris. Ce délai peut être modifié à la hausse par l'organisateur en accord avec le secrétariat FMB-BMB et la direction de course.

Une fois son inscription finalisée (paiement compris) le pilote recevra une confirmation via sa boîte Mail. Il recevra également un QR Code qu'il devra présenter lors du contrôle administratif pour le retrait de son transpondeur, ainsi que lors du contrôle technique. Le pilote présentera ce QR Code via son GSM ou format papier.

ATTENTION : Les pilotes non licenciés et les pilotes étrangers ne possédant pas de licence FMB Europe Open doivent dans un premier temps créer un compte et ensuite souscrire une licence une manifestation via l'application My FMB-BMB (Magelan) disponible sur le site Web de la FMB-BMB avant de pouvoir s'inscrire à l'épreuve. Les numéros de course sont vendus au prix de 5€.

Le montant des frais de participation doit être payé au plus tard le mercredi minuit précédant l'épreuve. Ce paiement officialisera l'inscription. Le paiement se fera exclusivement via le système d'inscription électronique de RIS timing..

Toute inscription devra OBLIGATOIREMENT être accompagnée du paiement.

Toute inscription non payée dans les 10 jours et/ou au plus tard le mercredi minuit avant l'épreuve sera supprimée. Le pilote devra alors réintroduire sa demande d'inscription.
--

Le pilote licencié annuellement non inscrit au préalable et/ou dont le montant de l'engagement n'est pas payé au club dans les délais mentionnés ci-dessus verra son droit d'engagement majoré de 20 €.

Le club organisateur se réserve le droit de retenir la totalité du montant de l'inscription pour frais administratif à tout pilote inscrit et ne se présentant pas le jour de l'épreuve.

En cas d'empêchement si le pilote prévient le club organisateur au plus tard le mercredi précédant l'épreuve et s'il fournit un justificatif (certificat médical) 50% sur le montant enregistré seront remboursés.

En cas de report de date par l'organisateur, le pilote (dont l'inscription est validée et payée) aura 10 jours après publication de la nouvelle date par la FMB-BMB pour annuler son engagement. Passé ce délai, il ne pourra plus prétendre à un quelconque remboursement et son inscription sera d'office reportée à la nouvelle date proposée par l'organisation.

Plus aucun remboursement ne sera accordé après l'épreuve.

Le pilote en retard de paiement se verra automatiquement attribuer une heure de départ après les pilotes en ordre d'inscription et de paiement.

Frais de participation :

- Epreuves en Belgique :

Les frais de participation (transpondeur compris) sont fixés à :

80 € pour les épreuves comprenant 1 étape spéciale.

90 € pour les épreuves comprenant 2 étapes spéciale.

100 € pour les épreuves comprenant 3 étapes spéciale.

Le club organisateur est en droit de majorer le prix de l'inscription de 10 € par spéciale supplémentaire au-delà de 3 étapes spéciale.

Le montant de l'engagement est repris dans le règlement particulier de l'épreuve.

Sur le montant de l'inscription, 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.

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 180 €.

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.

L'engagement pour les pilotes des catégories Youth 125cc, 50cc et Girls est de 45€ location du transpondeur comprise.

Pour les pilotes loisir les frais de participation sont fixés à 30€. La licence est au prix de 5€.

Les pilotes Loisir peuvent souscrire la licence via l'application : My FMB-BMB.

L'inscription à l'avance est possible et conseillée via le site Web de RIS : <https://fmbenduro.ris-timing.be/>.

Pour les pilotes Loisirs, l'inscription sur place est possible sans majoration du prix de l'inscription.

Une caution pour le dossard de 50€ est à déposer sur place lors du contrôle administratif le matin de l'épreuve.

- Epreuves à l'étranger :

Les droits d'inscription sont fixés par l'organisateur étranger. Le montant de l'engagement est repris dans le règlement particulier de l'épreuve.

Sur le montant de l'inscription et par jour de course 3 € sont restitués au Fond ISDE, et 2 € vont au fond de promotion enduro géré par le groupe de travail enduro.

Art. 0407 : Formalités :

Sur les épreuves se déroulant en Belgique :

Le pilote louera un transpondeur de la firme RIS auprès du club organisateur.

Pour retirer son transpondeur, lors du contrôle administratif, le pilote doit présenter le QR Code reçu lors de son inscription et déposer sa licence ou une pièce d'identité en caution.

Une caution pour le transpondeur sera demandée au pilote par le club organisateur : Licence ou pièce d'identité. A défaut la caution sera de 250€.

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 matin de la course, 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, de son QR code, des documents du motorcycle, et de son casque Homologué (code de la route). Les casques homologués FIM sont obligatoires.

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 Inter, Espoir, Youth 125cc, Nationaux, Junior, Gentlemen, Expert, Randonneur, 50 cc, Moto Classique, les Girl et Electrique.

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 délimité à proximité 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 de disqualification de l'épreuve.

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 la disqualification 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.

Sur les épreuves se déroulant à l'étranger :

Le pilote se conformera aux modalités d'inscription ainsi qu'aux règlements du pays visité en ce y compris le règlement particulier de l'épreuve.

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 6 tours.

B : Nationaux, Juniors, Gentlemen, Experts et Espoirs : un maximum de 5 tours.

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

E : Pour la catégorie Youth 125cc : Le format de la course sera défini le samedi conjointement par le Directeur de Course et l'organisateur. (Voir également le règlement spécifique de la catégorie disponible ci-dessous : Art. 0420).

Art. 0409 : Procédure de départs :

A : 1er 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 :

Inter, Espoirs, Youth 125cc, Nationaux, Gentlemen, Expert, Junior, Randonneur, 50cc, Girls, moto classique et enfin électrique.

Les 12er pilotes de chaque catégorie partiront à 3 par minute en fonction du classement scratch provisoire du Championnat en cours.

Les pilotes suivants partiront à 4 par minute en fonction de la date de validation de leur inscription.

Pour la première épreuve du championnat **2023**, les heures de départs seront définies en fonction du classement scratch du championnat de Belgique **2022**.

Les heures de départ seront disponibles sur le site Web de RIS-timing, ris-timing.be, le vendredi précédant l'épreuve.

Les heures de départ ainsi que les temps impartis pour les Contrôles Horaires (CH) seront affichées au tableau d'affichage officiel le matin de l'épreuve. Le pilote devra s'assurer de disposer des bonnes informations en consultant le tableau d'affichage officiel.

En cas de contestation, les informations affichées au tableau d'affichage officiel le jour de l'épreuve seront les seules retenues comme valables.

Les pilotes 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 de paiement (e : 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' au départ. Tout conducteur se présentant 31 minutes après son heure idéale sera interdit de départ.

E : Au départ, à l'heure exacte prévue (heure idéale) le pilote mettra son moteur en marche. 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). 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 entraînera une pénalité de 10 secondes.

G : Prendre le départ sans avoir le phare de la moto allumé entraînera une pénalité de 10 secondes.

H : Pour les Youth : A son heure idéale de départ, le pilote sortira sa machine du parc fermé et la chargera dans le véhicule prévu pour le transfert vers les spéciales. (Voir Art.0420 ci-dessous).

Art. 0410 : Mécanisme d'un enduro :

Le Directeur de Course validera sur place un temps de liaison idéal calculé par l'organisateur et vérifié par le Pré-Rider FMB-BMB. 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 pour chaque tronçon sont affichés à l'inscription le matin du 1^{er} jour de course.

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 1ère 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 chronométreur lui donnera le signal de départ. Le non-respect de 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 chronométrage. Le coureur est responsable de cette bonne lecture.

L'heure de départ sera prise (transpondeur et/ou cellule) sur la 2ème 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.

ATTENTION : En sortie de spéciale, le pilote continuera sa route sur une distance de minimum 20 mètres jusqu'à l'aire de détente prévue afin de dégager la sortie. Tout arrêt du pilote ou présence d'assistants entre la sortie de la spéciale et la zone de « détente » sera sanctionné par une pénalité de 1 minute à la première infraction. En cas de récidive, la mise hors course sera d'application.

3. Super Spéciale :

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 motorcycles. 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.

	1 st e tronçon = 35 min.	2 ^{de} tronçon = 39 min.	3 ^{de} tronçon = 46 min.	
Heure de départ	Heure enregistrée	Heure enregistrée	Heure enregistrée	Sanction
10u00	10h35	11h14	12h00	0
10u00	10h36 (1)	11h15	12h01	1
10u00	10h34 (1)	11h13	11h59	1
10u00	10h34 (1)	11h14 (1)	12h00	2
10u00	10h40 (5)	11h23 (4)	12h09	9
10u00	11h00 (25)	11h30 (9)	12h15 (1) 35'
10u00	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 le parc de travail ou un contrôle horaire avec assistance, le pilote peut se faire aider par une assistance pour le travail sur la moto.

Lors d'une épreuve en 2 jours, les pneus d'une moto peuvent être changés à la fin du 1er jour, entre le pré-finish et le contrôle horaire final et uniquement par le pilote lui-même.

Lors d'une épreuve d'un jour, les pneus ne peuvent pas être changés.

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 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.

L'utilisation de moyen de nettoyage de la moto autre que manuel est formellement interdite. L'utilisation de nettoyeur à haute pression (eau, bombonne de gaz, etc...) est interdite et sera sanctionné par l'exclusion du pilote.

RAPPEL : La présence d'un extincteur (fourni par le pilote) dans le stand de ravitaillement est OBLIGATOIRE.

Art. 0411 : Concours individuels d'un Enduro :

Il y aura 21 concours individuels, à savoir :

- Inters : E1 – E2 - Scratch.
- Espoirs : 125cc – Open - Scratch
- Nationaux : E1 – E2 - Scratch
- Juniors : E1 - E2 - Scratch
- Gentlemen : Scratch.
- Expert : Scratch.
- Randonneur : Scratch.
- Youth 125cc : Scratch.
- 50 cc : Scratch.
- Girls : Scratch.
- Moto Ancêtre : Vintage - Evo.
- Moto Electrique : Scratch.

Les classements de l'épreuve sont établis, toutes licences confondues, en fonction des pénalités additionnées au temps total réalisé dans les étapes spéciales.

En cas d'ex aequo, il est tenu compte du temps total réalisé dans les étapes spéciales. Si l'ex aequo subsiste toujours, le résultat de la dernière étape spéciale est déterminant.

Art. 0412 : Récompenses :

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

Il est obligatoire pour les organisateurs de prévoir une récompense pour les trois premiers classés 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, le pilote appelé doit d'être présent sur le podium lors de la remise des prix.

Art. 0413 : Signification des drapeaux et panneaux :

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. 0414 : 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.
Sur le territoire Belge les étapes spéciales des épreuves d'Enduro retenues pour le Championnat de Belgique doivent être chronométrées par des chronométreurs officiels reconnus par la FMB.

Un titre de champion de Belgique est décerné dans les catégories & classes suivantes :

Inter	Inter E1 – Inter E2 – Inter Scratch
Espoir :	Espoir 125 -Espoir Open - Espoir scratch
Nationaux :	Nationaux E1 – Nationaux E2 - Nationaux Scratch
Junior :	Junior E1 - Juniors E2 - Juniors scratch
Gentlemen :	Scratch.
Expert :	Scratch.
Randonneur :	Scratch.
Youth 125cc :	Scratch.
50 cc.	
Girls :	Scratch.
Moto Ancêtre :	Vintage - Evo.
Moto Electrique :	Scratch.

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 aux 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.

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 National deux mois avant la date de l'organisation.

En cas de report d'une épreuve déjà inscrite au calendrier, ce délai de deux mois ne doit pas être respecté pour que l'épreuve entre en ligne de 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.

ATTENTION :

Championnat de Belgique : Les épreuves inscrites au calendrier FMB tombant à la même date qu'une épreuve du championnat du Monde FIM (EGP) ou du championnat d'Europe FIM Europe, ne seront pas prises en compte pour l'élaboration du classement du championnat de Belgique de la catégorie Inter Scratch et classe

et Espoir Scratch et classe pour autant que des licenciés annuels FMB Europe Open d'une de ces catégories participent à l'épreuve du championnat du Monde FIM (EGP) ou du championnat d'Europe FIM Europe concernée.

Une fois la saison démarrée les manches inscrites au calendrier du championnat de Belgique sont comptabilisées même en cas de changement de date d'une manche Mondiale EGP ou d'une manche du championnat d'Europe.

Classement Final en fin de saison :

Si le championnat de Belgique comporte :

- 10 épreuves organisées ou moins : Le classement final sera calculé sur le cumul de toutes les manches pour toutes les catégories.
- Plus de 10 épreuves organisées : Le classement final sera calculé sous le système X-1 pour toutes les catégories. Le plus mauvais résultat sera retiré pour l'établissement du classement lors du calcul final.

Promotion obligatoire des pilotes pour 2024 :

Les 3 premiers pilotes du classement Randonneur montent en Junior
Les 3 premiers pilotes du classement Junior scratch montent en Nationaux.
Le pilote champion du classement Nationaux scratch monte en Inter.
Le pilote champion du classement Espoir scratch monte en Inter.
Attention particulière sur la cylindrée/Âge du pilote conformément à la législation en vigueur.

Les pilotes Randonneurs et Junior classés entre la 4^{ème} et la 10^{ème} place au championnat de Belgique d'enduro **2023** auront le libre choix de monter de catégorie. Les pilotes classés au-delà de la 10^{ème} place devront recevoir l'aval du GTE.

Les pilotes Nationaux classés entre la 2^{ème} et la 10^{ème} place au championnat de Belgique d'enduro **2023** auront le libre choix de monter en catégorie **Inter**. Les pilotes classés au-delà de la 10^{ème} place devront recevoir l'aval du GTE.

Changement de catégorie :

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

Vers catégorie inférieure : Seuls les 5 derniers pilotes classés des catégories Inter, Nationaux, Junior désireux de descendre de catégorie sont autorisés à en faire la demande auprès du GTE en fin de saison. Chaque cas fera l'objet d'une étude, et la décision finale d'acceptation sera laissée à la discrétion du GTE.

Tout changement de catégorie/classe 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. 0415 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 pénalisé.

Un speed gun et/ou un panneau d'info vitesse sera utilisé par un officiel pour contrôler la vitesse. Dans une zone règlementée par l'organisation (Ex : Zone 30km/h) :

- A la première infraction constatée, le pilote se verra infligé une pénalité de 1 minute si la vitesse instantanée mesurée n'excède pas 10 km/h.
- A la seconde infraction constatée le pilote sera mis hors course.

- Si dès la première infraction la vitesse instantanée mesurée dépasse les 10km/h, le pilote sera mis hors course.

Aucun appel n'est possible contre le résultat de ce contrôle.

Seul un officiel FMB ou assimilé 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. 0416 : 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. 0417 : 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. 0418 : Réclamations - Vérifications - Sanctions - Frais de démontage :

Le règlement enduro, le code disciplinaire et le code sportif national en vigueur sont les références pour le jury de l'épreuve. Cette procédure est prévue dans le Code Disciplinaire de la FMB-BMB.

Art. 0419 : 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.

LEXIQUE des abréviations :

FIM : Fédération Internationale de Motocyclisme.

FMB : Fédération Motocycliste de Belgique.

FMWB : Fédération Motocycliste Wallonne de Belgique.

MSVL : Motorsport Vlaanderen.

CB : Championnat de Belgique.

GTE : groupe de Travail Enduro.

DC : Direction de Course.

OPEN : Toutes cylindrées confondues

Scratch : Classement reprenant toutes les cylindrées.

Art. 0420 : Règlement spécifique catégorie Youth 125cc :

1- Calendrier :

Le calendrier des épreuves pour la catégorie Youth 125cc est adapté au calendrier du championnat de Belgique d'Enduro et se déroule uniquement sur les épreuves ayant lieu en Belgique.

2 - Conditions d'accès – Engagement :

Le championnat de Belgique enduro Youth 125cc OPEN est ouvert aux pilotes âgés entre 14 et 17 ans à la prise de licence. Le pilote sera titulaire d'une licence annuelle adéquate (A minima Europe OPEN) émise par sa fédération Nationale. Les pilotes étrangers titulaires d'une licence adéquate (A minima Europe OPEN) seront repris au championnat de Belgique. Les licences une manifestation ne sont pas acceptées.

Les engagements s'effectueront via le site de la FMB. Le montant de l'engagement est fixé à **45 €** location du transpondeur comprise pour cette catégorie. Les règles d'inscription sont reprises dans le règlement Enduro et sont d'applications.

3 - Catégorie - Machines admises – Numéro de course :

Catégorie : Youth 125cc

Toutes les motocyclettes sont obligatoirement propulsées d'un moteur monocylindre 125cc : 2 temps.

Les machines doivent être conformes au règlement technique de l'enduro.

Les numéros de courses sont définis par la FMB à la prise de licence.

La moto sera équipée de plaques numéros bleues siglées de chiffres blancs.

5 - Contrôles administratifs et Techniques :

Des contrôles de cylindrée pourront avoir lieu à n'importe quel moment de la journée. Le pilote sera en charge de mettre à disposition une personne pour démonter et remonter la machine et prévoira les pièces nécessaires à cette vérification. Le pilote désigné pour un contrôle de cylindrée devra présenter la moto passée au contrôle technique du matin et avec laquelle il aura roulé.

ATTENTION : Le pilote poussera sa machine pour venir au contrôle technique. Il poussera également sa machine pour rejoindre le véhicule de transfert vers les spéciales et l'amener vers le CH de fin de journée. Interdiction formelle de se déplacer moteur en marche en roulant sur la machine.

6 - Déroulement de l'épreuve :

Le format des courses sera défini le samedi par le DC en accord avec l'organisateur et en fonction des possibilités d'accès sur les spéciales.

L'organisateur et la direction de course définira la veille de l'épreuve le nombre de spéciales que les pilotes devront parcourir pour être classé en fin de journée.

L'horaire de passage en spéciales sera adapté sur chaque épreuve et sera affiché le matin de l'épreuve au contrôle administratif.

A son heure idéale de départ, le pilote sortira sa machine du parc fermé et la chargera dans le véhicule prévu pour le transfert vers les spéciales.

L'accès au parcours de liaison entre les spéciales et la voie publique sont formellement interdits aux pilotes Youth 125cc. La moto et le pilote seront obligatoirement transportés de spéciale en spéciale par un accompagnant via fourgon ou voiture + remorque. Seul l'accompagnant est responsable du transfert et de la sécurité du pilote.

Seules les spéciales chronométrées se déroulant sur site fermé sont accessibles aux pilotes Youth 125cc. La totalité du parcours chronométré doit être tracé sur un terrain naturel et se trouver sur un domaine privé ou sur des voies à usage privatif. Le circuit doit être tracé en formant une boucle dont le départ et l'arrivée sont au même endroit. Les spéciales de type Enduro (ou ligne) sont interdites aux pilotes de cette catégorie.

En fin de journée, le pilote repassera obligatoirement sa machine par le CH de fin pour terminer sa course. (Le pointage en avance est autorisé au CH de fin de journée).

La mise hors course sera d'application si le pilote se présente avec plus de 30 minutes de retard au départ et/ou l'arrivée.

Si un des deux CH (départ et/ou fin de course) venait à manquer, le pilote sera exclu de la course.

7 - Classement :

Le classement est établi en cumulant les temps des spéciales. Le pilote ayant réalisé le meilleur temps cumulé en fin de journée (pénalités comprises) est déclaré vainqueur de la catégorie.

ANNEXE 1 : RECAPITULATIF DES PENALITES ENDURO

(Voir règlement pour les textes complets)

GENERALITE

- **Sur l'ensemble de la course : Non respect par un pilote et/ou son entourage des instructions données par un officiel :**
1^{ère} remarque : 1 Avertissement.
2^{ème} remarque : 1 minute de pénalité.
3^{ème} remarque : Mise Hors course.

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
- Utilisation d'un système de nettoyage sous pression (eau, air, etc..) : Exclusion.

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
- Utilisation d'un système de nettoyage sous pression (eau, air, etc..) : Exclusion.

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 où 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.

- Arrêt du pilote et/ou assistant dans la zone neutre entre la sortie de spéciale et la zone de détente :
1^{ère} infraction : 1' de pénalité
2^{ème} infraction : Mise hors course.

PENDANT L'ÉPREUVE

- 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 €
- Excès de vitesse inférieur à 10 km/h dans les zones réglementées :
1^{ère} infraction : 1 minute de pénalité.
2^{ème} infraction : Mise Hors Course.
- Excès de vitesse supérieur à 10 km/h dans les zones réglementées : Mise hors course

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 €.

ANNEXE 2 : Charte des loisirs enduro

Dans le cadre d'une organisation d'un enduro, sous l'égide de la Fédération Motocycliste de Belgique et/ou de ses fédérations affiliées FMWB et MSVL, un cercle peut accepter que des conducteurs de motos d'enduro, normalement homologuées et immatriculées, empruntent le tracé de l'enduro sous certaines conditions :

1. Souscrire une licence d'entraînement off-road avant l'épreuve auprès de la FMWB via l'application My FMB-BMB (Magelan), ou sur place le matin de l'épreuve auprès de l'économat FMB-BMB.
2. S'inscrire au préalable à l'épreuve via le site <https://fmbenduro.ris-timing.be/>
3. La prise de licence et l'inscription sur place le matin de l'épreuve sont possibles sans majoration de prix).
4. Si pas affilié à un club reconnu par la FMWB ou MSVL, s'acquitter d'une affiliation annuelle auprès du club organisateur et déposer une caution de 50 € pour le dossard.
5. Présenter personnellement sa moto au contrôle technique afin de vérifier le bon état et la conformité de celle-ci : pneus homologués (cross interdit), bruit 94 dB, pas de perte d'huile etc., et ce à partir de 9h30.
6. Pendant la journée, le port du dossard remis à l'inscription est obligatoire.
7. Le ravitaillement en essence et autres travaux sur la moto se feront uniquement sur un tapis environnemental.
8. Respect du tracé réservé aux Loisirs, ainsi que des consignes données par l'organisateur et les officiels. Entre autres, pas de passage dans les étapes spéciales.
9. Départ à partir de 10h00 jusqu'à 12h00.
10. En fin de journée, le dossard doit être rentré à l'organisateur au plus tard pour 17h00.

En cas de non respects de cette charte, la caution de 50 € sera retenue.