



# 46<sup>ème</sup> édition 12h La Chinelle

07-08 & 09 août 2026

---

L'asbl "Eventsee" organise les **08, 09 et 10 août 2026** une épreuve d'endurance tout terrain. Cette épreuve sera organisée conformément au Code Sportif de la Fédération Internationale Motocycliste (**FIM**); du Code Sportif; du code Éthique de la Fédération Motocycliste de Belgique (**FMB**) et du présent règlement.

L'épreuve internationale d'endurance-cross est inscrite au calendrier Open de la FIM Europe sous le numéro EMN: 30-1519

# 0 TABLE DES MATIÈRES

## TABLE DES MATIERES

<b>0</b>	<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>2</b>
<b>1</b>	<b>MOTOCYCLES ET ÉQUIPEMENTS</b>	<b>3</b>
1.1	CONTRÔLE TECHNIQUE.	3
1.2.1	ÉCLAIRAGE; CONTRÔLE TECHNIQUE.	3
1.2.2	ÉCLAIRAGE ESSAIS et COURSE.	3
1.3	BRUIT	4
1.3.1	BRUIT: CONTRÔLE TECHNIQUE. Voir Règlement Technique BEX 2026	4
1.3.2	BRUIT : ESSAIS et COURSE.	4
1.4	PLAQUES, NUMÉROS DE COURSE, PUBLICITÉ.	4
1.4.1	PLAQUES ET NUMÉROS DE COURSE.	4
1.5	ÉQUIPEMENT DU PILOTE.	5
1.6	DOSSARD.	6
1.6.1	DOSSARD Original.	6
1.6.2	DOSSARD durant les essais et la course.	6
1.6.3	DOSSARD Endommagé.	6
1.7	CHANGEMENT DE MOTOCYCLE.	7
<b>2</b>	<b>ESSAIS ET COURSE – PROCÉDURE.</b>	<b>7</b>
2.1	STANDS.	7
2.2	ENTRAÎNEMENTS.	8
2.3	MODIFICATION DE L'ÉQUIPAGE.	8
2.4	DÉPART.	8
2.4.1	PROCÉDURE DE DÉPART – Management du stand.	8
2.4.2	PROCÉDURE DE DÉPART - Mise en grille des motos.	8
2.5	COURSE.	9
2.5.1	PASSAGE dans la voie des stands.	9
2.5.2	LIMITE DE VITESSE dans la voie des stands.	10
2.5.3	ENTRÉES DANS LA VOIE DES STANDS.	10
2.6	ACCIDENT ET IMMOBILISATION DU PILOTE ET/OU DE LA MOTO. VALABLE DURANT LES ESSAIS ET LA COURSE.	11
2.6.1	COUREUR blessé sur le parcours hors de son stand.	11
2.6.2	Réparations en cas de panne hors des stands.	11
2.7	PANNE SUR LE CIRCUIT POUR TOUT LES EQUIPAGES.	11
2.7.5	ÉQUIPAGE 2 MOTOS - PANNE sur le circuit.	12
2.8	INFORMATION OBLIGATOIRE A LA DIRECTION DE COURSE.	12
2.9	ARRÊT ou SUSPENSION DE LA COURSE.	13
2.10	ARRIVÉE ET FIN DE LA COURSE.	13
2.10.1	FIN DE COURSE	13
2.10.2	PARC FERME	13
2.11	GESTION MOTOS POUR LES EQUIPAGES A 2 MOTOS A PROPULSION THERMIQUE.	14
2.12	DRAPEAUX ET SIGNAUX.	14
<b>3</b>	<b>STANDS – GESTION.</b>	<b>14</b>
3.1	TAPIS ENVIRONNEMENTAL.	14
3.2	TRAVAUX DE SOUDURE ET SOURCE INTENSE DE CHALEUR.	15
	LES TRAVAUX DE SOUDURES SERONT EFFECTUES DANS UN ENDROIT MIS SPECIALEMENT A LA DISPOSITION DES CONCURRENTS. LES SOUDURES EFFECTUEES A L'INTERIEUR DES STANDS ENTRAINERONT LA MISE HORS COURSE DE L'EQUIPE FAUTIVE.	15
3.3	EXTINCTEURS	15
3.4	STOCKAGE DU CARBURANT.	15
3.4.1	DISTRIBUTION DE CARBURANT. Voir >> RP	15
3.5	SÉCURITÉ EN GÉNÉRAL.	16
<b>4</b>	<b>PÉNALITÉS – LISTE NON EXHAUSTIVE</b>	<b>16</b>
	CARBURANT ET RAVITAILLEMENTS – SANCTIONS EN CAS DE NON RESPECT	16
	ENTREPOSAGE DU CARBURANT / BATTERIES (MOTO ELECTRIQUES) ET EXTINCTEURS	16
	INTERVENTIONS	16
	ÉCLAIRAGE	16
	GRILLE DE DÉPART	17
	ARRIVÉE	17
	VOIE DES STANDS/PISTE	17
	CONDUITE	17
	NON-RESPECT DES INJONCTIONS DES COMMISSAIRES DE PISTE; DE STANDS ET DES MARSHALLS.	17

FRAUDE	17
AUTRES	17
<b>5 RÈGLEMENT PARTICULIER DE LA CATÉGORIE 'JEUNES'.</b>	<b>18</b>
5.1 LA CATEGORIE JUNIOR (JEUNES) ; DE 15 ANS A 17 ANS	18
5.2 CATEGORIE ESPOIR (JEUNES) DE 13 ANS A 14 ANS - 125CC 2T	18
<b>ATTENTION, UNE AUTORISATION PARENTALE LEGALISEE PAR LA COMMUNE EST OBLIGATOIRE POUR LES MINEURS D'AGE.</b>	<b>18</b>
<b>6 TIMING. VOIR REGLEMENT PARTICULIER(RP) DE L'ORGANISATEUR</b>	<b>18</b>
<b>7 CLASSEMENT, RÉCLAMATIONS, OFFICIELS.</b>	<b>18</b>
7.1 RÉCLAMATIONS.	19
7.2 OFFICIELS	19
<b>8 APPROBATION ET VALIDITÉ DU RÈGLEMENT.</b>	<b>19</b>

## **1 MOTOCYCLES et ÉQUIPEMENTS**

---

Seuls les motocycles (conformément à la définition de la FIM et FMB) valable pour le motocross; le trial; le trail et l'enduro sont acceptés au départ. Concernant les motocycles à moteur thermique; ceux-ci devront atteindre une cylindrée minimale de 85cc pour les 2T et de 150cc pour les 4T avec un maximum de 800cc. Concernant les motocycles à moteur électrique; ceux-ci doivent correspondre à la définition FIM et FMB pour le motocross ou l'enduro.

### **1.1 CONTRÔLE TECHNIQUE.**

Les motocycles seront inspectés par les délégués du Collège Technique de la FMB qui délivreront un permis de départ pour chaque engin. Aucune modification technique ne pourra être apportée au motocycle après validation du CT.

**Les casques; les protections ventrales et dorsales seront contrôlés également.**

**Le contrôle technique se déroulera le vendredi 08 août à rue de la Reine, 5600 Philippeville selon le timing précisé par l'organisateur.**

MARQUAGES: BÉQUILLE et PNEUS au CT.

Lors du contrôle technique, le cadre et les deux carters moteur du motocycle seront marqués.

La béquille ne pourra pas être présente sur le motocycle.

Le pneu arrière doit être du type "trail" ou "enduro", hauteur de crampon 13mm maximum.

### **1.2 ÉCLAIRAGE**

#### **1.2.1 ÉCLAIRAGE; CONTRÔLE TECHNIQUE.**

Lors du CT, Chaque motocycle devra être équipé d'un éclairage en bon état de fonctionnement ainsi que d'un feu rouge arrière performant (Led).

Deux feux arrière souples : *type « Chinelle »* seront acceptés. Les feux avant et arrière seront d'une taille et d'une puissance suffisante et optimale.

#### **1.2.2 ÉCLAIRAGE ESSAIS et COURSE.**

Pendant la période d'essais et de course de nuit, un phare et le feu rouge arrière devront

impérativement fonctionner et rester allumés sur le motorcycle. Durant cette période nocturne, chaque motorcycle devra être équipé sur le garde-boue arrière du tube cyalume en état lumineux délivré par l'organisateur.

**Les officiels possèdent toute autorité pour évaluer la qualité de l'éclairage.** Sans un éclairage jugé suffisant le concurrent pourra être arrêté:

- Soit en fin de voie des stands et dans ce cas, le pilote devra regagner son stand en poussant son motorcycle via le passage piétonnier (derrière les stands).
- Soit via un drapeau noir doublé de son numéro de course lorsqu'il est sur la piste. Cela signifie qu'il doit finir son tour et rentrer immédiatement à son stand pour réparation.
- Dès 07.00 heures du matin, les feux avant et arrière ne devront plus être obligatoirement fonctionnel.

**Les écrans de lunettes jetables « dit Tear Off ainsi que tout système de même type » sont interdit.**

**Les écrans jetables ou tout autres objets détachables sont également interdit devant les phares.**

### 1.3 BRUIT

#### 1.3.1 BRUIT: CONTRÔLE TECHNIQUE. Voir Règlement Technique BEX 2026

Les motorcycles devront être équipés d'un système de silencieux efficace, le bruit sera vérifié au contrôle technique et ne pourra être supérieur à 109 DB/A + 2db/A selon la méthode 2mMAX. Toute machine dépassant les normes autorisées sera refusée au départ.

Chaque équipage peut présenter lors du Contrôle technique un second silencieux (à monter sur la moto durant la mesure) afin de le marquer.

Les motorcycles munis d'origine de deux silencieux devront les faire marquer.

Aucune moto n'est autorisée à rouler sur le circuit de la course non muni de silencieux dûment marqué par le contrôle technique.

**En cas de fraude, une sanction pouvant aller jusqu'à la mise hors course est prévue.**

#### 1.3.2 BRUIT : ESSAIS et COURSE.

Un contrôle du bruit dynamique pourra être installé soit à la sortie de la piste des stands, soit à un autre endroit sélectionné librement par les officiels techniques et la direction de course. S'il s'avère lors du contrôle que la moto dépasse le seuil autorisé de 109 DB/A, (+ 2 dB/A) le système d'échappement devra être remis immédiatement en état avant de poursuivre l'épreuve.

Au cas où le contrôle est effectué en sortie des stands ou le long de la piste, le pilote sera autorisé à terminer son tour et rentrer immédiatement dans son stand afin de faire réparer son silencieux. Avant de poursuivre la course, le pilote devra spontanément s'arrêter à la sortie des stands pour un second contrôle du bruit de sa moto, il est de la responsabilité du pilote et/ou du Team manager de demander ce second contrôle. En cas de sortie de stand sans autorisation des officiels les tours ne seront pas comptabilisés et une sanction qui peut aller jusqu'à la mise hors course est possible.

### 1.4 PLAQUES, NUMÉROS DE COURSE, PUBLICITÉ.

#### 1.4.1 PLAQUES ET NUMÉROS DE COURSE.

Les motorcycles seront munis des deux (2) plaques latérales d'origine de dimensions réglementaires pour les courses moto tout-terrains.

Les autocollants portant les numéros de course seront distribués par l'organisation.

Ces autocollants sont à apposer sur les 2 parties latérales porte numéro d'origine des motos et sur la partie frontale du garde-boue avant ou sur la plaque phare. La publicité de l'organisateur doit rester bien visible.

Ces autocollants fournis par l'organisateur doivent être apposés complets, ne pourront pas être découpés de plus qu'une découpe légère et si une nécessité technique l'impose uniquement.

Pour l'autocollant en partie frontale du garde boue avant une découpe est autorisée afin qu'il soit apposé dans les dimensions maximale de ce garde-boue.

Le concurrent a le droit de proposer et présenter le numéro de course sur le garde boue avant de manière libre mais parfaitement lisible en remplacement de l'autocollant-numéro officiel, néanmoins les publicités de l'organisateur devront figurer en bonne place.

**Les officiels possèdent toute autorité pour évaluer et valider ou non cette numérotation sur le garde-boue avant.**

En cas de perte (ou remplacement) d'une de ces plaques latérales ou du garde-boue avant, le Team Manager a l'obligation de le signaler volontairement et sans retard à la direction de course. En cas de non-respect une sanction peut être appliquée à l'équipage.

Aucune moto n'est autorisée à rouler sur le circuit de la course sans les numéros officiels et les publicités de l'organisateur.

## 1.5 ÉQUIPEMENT DU PILOTE.

Lors du Contrôle Technique, chaque concurrent devra présenter son (ses)casque(s), sur les côtés desquels figureront le numéro de course de l'équipage, ces numéros doivent rester visible pendant les essais et la course, ils doivent être placés au-dessus du passage normal et régulier du bandeau de maintien des lunettes. (Les numéros seront fournis par l'organisateur et seront apposés par chaque coureur avant le contrôle technique).

- Pour le coureur n° 1, les chiffres seront de couleur **noir sur fond blanc**.
- Pour le coureur n° 2, les chiffres seront de couleur **blanc sur fond noir**.
- Pour le coureur n° 3, les chiffres seront de couleur **blanc sur fond vert**.
- Pour le coureur n° 4, les chiffres seront de couleur **noir sur fond jaune**.
- Pour un jeune faisant équipe dans une autre catégorie que junior ou espoir **Blanc sur fond Rouge**

Durant la présence sur la piste chaque pilote devra porter,

- **Une tenue complète d'enduriste ou de crossman**, porter **un casque d'un modèle agréé ECE 22/05 ou 22/06 P ou FIM FRFPhe-02 et une protection pectorale homologuée : norme EN 14021, ou 1621-3.**
- **Une Dorsale : norme EN 1621-2, Obligatoire aux entraînements et en course**
- **Un Gilet intégral (pectorale EN 14021 ou 1621-3 et dorsale 1621-2 intégrées)**
- Les casques ouverts (jet) sont interdits.
- Les casques ayant un appendice aérodynamique (aileron) sont interdits, sauf ceux qui sont homologués d'origine avec cet accessoire.
- **NORME DES CASQUES VALABLE :**
- FIM FRFPhe-02 (de préférence)
- Europe ECE 22-05 'P' (valable jusqu'à 31/12/2026)
- ECE 22-06 'P'(valable jusqu'à 31/12/2031)

- Japon JIS T8133: 2015 (valable jusqu'à 31/12/2031)
- USA SNELL M 2015 (valable jusqu'à 31/12/2026)
- SNELL M 2020D ou SNELL M 2020R (valable jusqu'à 31/12/2031)
- SNELL M 2025D ou SNELL M 2025R (valable jusqu'à 31/12/2031)
- 

L'appréciation de la qualité de la tenue du pilote et de la numérotation correcte des casques est laissée à l'appréciation des officiels. Le cas-échéant; le pilote pourrait être interdit de départ que ce soit durant les essais et/ou la course. Il sera arrêté en sortie des stands ou arrêté au drapeau noir s'il est déjà sur la piste.

**Les écrans de lunettes jetables « Tear Off » ainsi que TOUT AUTRE SYSTÈME SIMILAIRE SONT INTERDIT.**

**Toutes protections jetables devant les phares sont INTERDITES.**

**Tous systèmes supplémentaires, non intégré de manière homologuée par les constructeurs d'équipements, seront interdit. Étant visé de manière non-exhaustive : les systèmes de vidéo ; les caméras et leurs supports. Ainsi que les autres accessoires jugés dangereux par la technique, que ce soit sur le casque ou à tout autres emplacements non prévu au règlement BEX 2026.**

**Pénalité 1 Tour**

## **1.6 DOSSARD.**

### **1.6.1 DOSSARD Original.**

Le dossard de l'organisateur devra être porté par le pilote conduisant le motorcycle sur le circuit durant toute la durée de l'épreuve (essais compris). Il devra toujours être maintenu dans un état propre, lisible et complet. Le numéro du dossard devra correspondre à celui de la machine. En cas de numéro différent, l'équipage sera immédiatement exclu de la compétition.

Le dossard doit rester dans son état d'origine, il ne peut être découpé, que légèrement dans l'encolure afin de faciliter le changement de dossard lors d'un relai. Ce dossard ne peut être découpé à un autre endroit; la publicité de l'organisateur doit rester intacte.

Aucun autocollant, marquage ou annotation ne peuvent être apposés sur ce dossard, le concurrent a cependant l'autorisation de placer des attaches rapides sur les deux côtés latéraux bas de ce même dossard. Aucune attache rapide n'est acceptée sur la partie haute de ce dossard (partie ceinturant le cou du pilote).

Les officiels possèdent toute autorité afin de juger si la modification du dossard et la découpe est exagérée. Chaque Team Manager est en charge de vérifier ce dossard, en cas d'infraction l'équipage sera mis hors course.

### **1.6.2 DOSSARD durant les essais et la course.**

Un contrôle de la propreté et de la lisibilité de chaque face du dossard ainsi que des numéros adhésifs de course apposés sur la moto sera effectué en sortie des stands. Dans le cas où les officiels jugent la propreté et/ou la visibilité insuffisante, le pilote devra, dans l'aire prévue à cet effet, nettoyer seul son dossard et les numéros de course de la moto.

Avant d'obtenir le droit de poursuivre la course, le pilote devra présenter spontanément la moto et le dossard aux officiels qui valideront si le nettoyage et la visibilité sont suffisant. Au cas où le pilote reprend la piste sans validation des officiels, les tours effectués pourront ne pas être comptabilisés.

### **1.6.3 DOSSARD Endommagé.**

Si pour une raison indépendante de l'équipage, le dossard devait être détruit ou emporté avec le pilote par les services de secours, le Team Manager concerné devra faire la demande d'un dossard de remplacement auprès du secrétariat de la direction de course, ceci avant de poursuivre la course.

## 1.7 CHANGEMENT DE MOTOCYCLE.

Un changement de motorcycle pourra être autorisé jusqu'à deux heures avant le départ, ce changement de motorcycle devra être demandé uniquement par le Team Manager et motivé pour un motif précis, sérieux et uniquement à titre exceptionnel.

En cas d'avis favorable au changement de motorcycle par la direction de course, ce motorcycle devra être présenté aux délégués techniques. Il devra être équipé de tous les éléments indispensables à la course. L'équipage devra en outre obtenir l'accord des officiels avant d'être admis à participer à l'épreuve. Les 2 motorcycles ensemble devront être présentés aux délégués technique afin de retirer les plombs et marquages n'étant plus utilisé.

## 2 ESSAIS ET COURSE – PROCÉDURE.

---

### 2.1 STANDS.

Par Stand il faut comprendre la zone de 4L x 3l mètres attribuée à chaque équipage. Le stand se situe entre la bordure de voie des stands (piste de décélération) et la zone de passage laissée libre aux spectateurs de minimum 2 mètres et ensuite une zone est réservée aux équipes. Cette zone réservée aux équipes, n'est pas gérée par la direction de course et son contrôle d'accès est laissé à l'appréciation du Team Manager. Les officiels et les membres de l'organisation pourront accéder à cette zone afin d'effectuer les contrôles qu'ils jugeraient nécessaires.

L'accès au stand-course (appelé ci-dessous stand) est limité **aux Seules personnes possédant un bracelet d'accès spécifique.** Un maximum de **5 personnes, pourront être présentes en même temps dans le stand.** Une personne supplémentaire, nommée ici « panneauteur », devant elle se trouver DANS la voie de panneautage.

Les bracelets attribués à l'équipage feront foi en cas de contrôle par les délégués FMB et toutes personnes reprises sur la liste officielle.

Le Team Manager de chaque équipage à la charge de veiller au respect de ce point du règlement, **cette règle stricte est effective depuis le début des essais du samedi jusqu'à fin de la course et passage du dernier concurrent des 12 heures.**

Une zone de panneautage matérialisée par un espace entre les barrières rigides de bord de piste et la banderole externe de la zone de décélération est prévue devant chaque stand. Cette zone n'est accessible qu'au **panneauteur ou au Team Manager (soit une seule personne)** et uniquement en face de leur stand respectif.

La voie des stands (piste de décélération) doit rester libre. Elle ne peut être obstruée ou occupée. Elle ne peut être traversée que rapidement et en respectant la règle de priorité aux motos par le **panneauteur ou le Team Manager** et uniquement pour effectuer le panneautage du pilote de l'équipe.

Le Team Manager de chaque équipage à la charge durant tout l'évènement de faire respecter le nombre de personnes autorisées dans son stand ainsi que la personne en bord de piste dans la zone de panneautage de l'équipage.

**Le non-respect de ces règles peut entraîner une pénalité d'un stop and go2 à la première infraction ; 1T à partir de la 2ieme et ainsi de suite à chaque infraction supplémentaire constatée à charge de l'équipage concerné.**

Chaque équipage peut organiser en bord de piste et uniquement en amont de la zone des stands (y compris le début de piste de décélération) un stand de panneautage d'un niveau de sécurité suffisant et d'un espace limité respectueux et intelligent afin que chacun y trouve sa place. L'organisateur ainsi que la direction de course peuvent refuser ces espaces ou faire modifier les emplacements.

## 2.2 ENTRAÎNEMENTS.

Les entraînements font partie intégrante des règlements de la course, toutes les règles concernant la course y sont applicables.

Deux séances d'entraînements sont prévues, dont une nocturne (voir timing organisation).

Une séance d'essais chronométrés, destinés à déterminer l'ordre de départ est prévue durant ces entraînements.

Chaque pilote devra réaliser à minima 1 tour complet du circuit durant la seconde séance d'entraînements.

Durant ces entraînements, le motocycle doit correspondre à l'état dans lequel il a été admis lors du contrôle technique.

Le port de l'équipement complet du pilote, du dossard et du casque numéroté validés par le contrôle technique est obligatoire.

## 2.3 MODIFICATION DE L'ÉQUIPAGE.

Tout changement dans la composition d'un équipage devra être approuvé par la direction de course, après contrôle des licences avant les entraînements de nuit et pour autant que l'ensemble de l'équipage aie parcouru au moins 1 tour lors de ces entraînements. La nouvelle composition de l'équipage pourra modifier la catégorie de l'équipage.

**Tous changements effectués sans être approuvé par le Directeur de Course sera sanctionné par une mise hors course.**

## 2.4 DÉPART.

### 2.4.1 PROCÉDURE DE DÉPART – Management du stand.

Durant toute la procédure de départ, chaque Team Manager (muni de sa chasuble) devra être présent dans son stand et veillera à la sécurité de son stand et l'espace devant celui-ci

Seuls les officiels et la personne chargée de maintenir la moto sont autorisés à être présent dans la voie des stands et la zone de panneautage.

### 2.4.2 PROCÉDURE DE DÉPART - Mise en grille des motocycles.

Pour se rendre sur la grille de départ (voir le timing de l'organisateur), les concurrents devront impérativement emprunter la piste de décélération jusqu'à la sortie des stands et suivre les indications des commissaires de piste et des officiels jusqu'à leurs positions sur la grille de départ avant 23h45 maximum. Les motocycles pourront être contrôlés en sortie des stands, les motos non-

conformes seront refusées aux départs. Depuis la sortie du stand respectif, plus aucun travail ne sera autorisé sur le motocycle.

**A 23h45 précise, le portique de la sortie des stands sera fermé.** Les équipages se présentant (quel que soit le motif) au-delà de ce timing se verront 'interdit' de se rendre sur la piste et devront attendre le signal des officiels (après le second coup de fusil) afin de pouvoir s'élancer depuis la sortie des stands.

Tout pilote ne rejoignant pas la piste via la sortie de stand et/ou court-circuitant cette procédure de départ sera sanctionné par une **pénalité de 1 tour.**

Durant la procédure de départ et de mise en grille, les seules personnes autorisées sur la piste, sont le pilote muni de son dossard; **un autre pilote ou un mécano du même équipage qui n'aura d'autre fonction autorisée que de maintenir la moto en équilibre par le garde boue arrière. il se placera derrière la rubalise de la zone neutre.**(Entre les barrières fixes et la rubalise qui délimite le circuit)

Dès que le motocycle est en position sur la grille de départ à l'endroit indiqué par les officiels, les moteurs des motocycles devront être à l'arrêt, phare principal éteint.

Le départ sera donné en style "Le Mans". Le pilote sélectionné pour le départ devra se positionner un genou à terre de l'autre côté de la piste, à l'endroit indiqué par les officiels, face à son motocycle et dans le même ordre de position que celui des motocycles.

A 00.00hr(Minuit), le signal de départ de la course sera donné par un coup de fusil et l'abaissement du drapeau national. Le pilote portant le dossard s'élance vers sa moto. Il est le seul autorisé à démarrer le motocycle et le phare principal de la moto.

Des sanctions seront appliquées en cas d'infraction (**Non-respect: 1 tour de pénalisation**).

Au cas où la moto refuse de démarrer au signal départ, un démarrage dit à la "poussette" sera autorisé après le second tir de fusil qui sera donné une minute (1') après le départ initial.

Seul la seconde personne membre de l'équipe qui maintenait la moto sur la grille pourra alors apporter son aide au pilote en poussant la moto pour faciliter le démarrage. **Non-respect 1tour**

## **2.5 COURSE.**

La course se déroule en une seule manche de 12 heures.

### **2.5.1 PASSAGE dans la voie des stands.**

#### **2.5.1.1 PASSAGE dans la voie des stands pour les motocycles à propulsion thermique.**

Pendant la course, chaque équipage devra emprunter **au minimum 10 fois la voie des stands.**

La comptabilisation de ces passages se fait en sortie de la voie des stands après le portique de contrôle (feux rouge).

Cela signifie que le pilote tombant en panne avant ce portique sera renvoyé dans son stand via le passage piétonnier. Il ne passera pas sous le portique et cette sortie de voie des stands ne sera pas comptabilisée comme passage dans les stands.

#### **2.5.1.2 PASSAGE dans la voie des stands pour les motocycles à propulsion électrique.**

Pendant la course, chaque équipage de motocycle à propulsion électrique devra emprunter **au minimum 10 fois la voie de stands** si un seul motocycle est utilisé (le changement de batterie étant assimilé à un arrêt carburant d'un motocycle à propulsion thermique).

**Dans le cas précis ou le concurrent souhaite disposer de deux** motocycles à propulsion électrique l'équipage devra emprunter **au minimum 20 fois la voie de stands** et sera donc libre de changer de motocycle même si un dégât d'accident ou une panne de phare en est le motif (exemple non limitatif).

Cela signifie que le pilote tombant en panne avant le portique de contrôle (feux rouge) sera renvoyé dans son stand via le passage piétonnier. Il ne passera pas sous ce portique et cette sortie de voie des stands ne sera pas comptabilisée comme passage dans les stands.

Pour tous, un tour de pénalité sera comptabilisé par passage par la voie des stands non effectué (**exemple : un équipage qui ne passe que 8 fois par la voie des stands se verra pénalisé de 2 tours**) tant pour les motocycles électriques que thermiques.

**Attention au changement de transpondeur également.**

### **2.5.2 LIMITE DE VITESSE dans la voie des stands.**

La limite de vitesse est fixée à **30 km/h MAXIMUM** dans la voie des stands, durant les essais et la course.

Cette limite de vitesse devra être impérativement respectée elle sera régulièrement contrôlée notamment à l'aide d'un "speed gun" et annoncée par un panneau indicateur de vitesse réelle.

Chaque coureur est responsable de sa vitesse. Ci-dessous la grille des pénalités à chaque infraction, valable à tout l'équipage.

Infraction	1ère	2ème	3ème	4ème
De 33Km/h à 36Km/h	Avertissement	Stop & Go 1	1 tour	Exclusion
Plus de 36 Km/h	Stop & Go 1	Stop & go 2	1 Tour	Exclusion
<b>Le Stop &amp; Go 1 a une durée de 30 secondes moteur à l'arrêt - STOP &amp; GO 2 a une durée de 60 sec moteur à l'arrêt</b>				

### **2.5.3 ENTRÉES DANS LA VOIE DES STANDS.**

Pendant toute la durée de l'événement, toutes les rentrées des motocycles aux stands doivent se faire par le portique d'entrée de la voie des stands (sauf cas de panne précis cités au point 2.6.1 et 2.7.1 & 2.7.2) et la sortie des stands par le portique de sortie des stands.

En aucun cas la banderole de bordure de piste ne peut être franchie, (à l'exception d'une panne mécanique ou blessure de pilote, voir « cas de panne sur la piste le long de la voie des stands »).

### **2.5.4 RAVITAILLEMENT DE CARBURANT DANS LES STANDS.**

Toutes les interventions sur le motocycle par les mécaniciens devront être effectuées intégralement dans le stand, sans déborder sur la voie des stands.

Le ravitaillement en carburant devra se faire obligatoirement **dans le stand moteur arrêté sur un tapis d'environnement.** Moteur en marche > Mise hors course

Tout système de ravitaillement en carburant sous pression' ou Derrick est interdit. **Pénalité : Mise Hors course**

### **2.5.5 SORTIE DES STANDS.**

Autant durant les essais que durant la course, un contrôle du motocycle et du pilote par les officiels peut être effectué à la sortie de la voie des stands. Les pilotes doivent suivre les injonctions de ces mêmes officiels.

Des sanctions peuvent être appliquées en fonction de non-respect de ces injonctions **du stop and go à la mise hors course**

## **2.6 Accident et Immobilisation du pilote et/ou de la moto. Valable durant les essais et la course.**

### **2.6.1 COUREUR blessé sur le parcours hors de son stand.**

Le coureur ayant été blessé et immobilisé (ou incapable de poursuivre sa course) sur le circuit pourra être remplacé par un coéquipier à l'endroit précis où l'accident s'est produit.

Le remplacement d'un pilote blessé sur le parcours par un coéquipier ne pourra se faire qu'après l'information du Team Manager à la direction de course et après l'acceptation du directeur de course.

Si pour une raison indépendante de l'équipage, le dossard devait être détruit ou emporté avec le pilote par les services de secours, le Team Manager concerné devra faire la demande d'un dossard de remplacement auprès de la direction de course, ceci avant de poursuivre.

Aucune sortie des stands et présence sur la piste d'un pilote sans dossard ne sera acceptée, le cas échéant, les tours effectués ne pourront pas être comptabilisés.

### **2.6.2 Réparations en cas de panne hors des stands.**

Dans le cas où le motorcycle tombe en panne mécanique sur le circuit, seul le pilote peut effectuer une réparation. Il ne peut bénéficier d'aucune aide extérieure autre que la fourniture des pièces et outils utiles.

La moto devra être rangée à l'extérieur des banderoles en bordure de piste et ne devra présenter aucun danger pour les autres concurrents.

Toutes réparations sur le circuit doivent être signalées spontanément et sans retard à la direction de course par le Team Manager.

Des sanctions pourront être appliquées en cas d'infraction. **1Tour minimum à la mise hors course**

## **2.7 – PANNE SUR LE CIRCUIT POUR TOUT LES EQUIPAGES.**

### **2.7.1 Motorcycle en panne sur le circuit hors de la voie des stands et de l'esplanade.**

**1er check point transpondeur dépassé pas de pénalité.**

**Si pas de temps partiel dans la 1ere zone chrono: 1 T de pénalité forfaitaire est appliqué.**

Le motorcycle pourra être rapatrié hors de la piste jusque son stand, éventuellement en empruntant le chemin le plus court tout en respectant les priorités données aux motos en piste; à la sécurité en général et en respectant les injonctions des commissaires de piste.

**En aucun cas une moto poussée en panne ne peut passer le portique d'entrée de la voie des stands (voie de décélération),** la moto poussée devra regagner son stand via le passage piétonnier derrière les stands tout en respectant la circulation des piétons et toutes les mesures de sécurité élémentaires. Un motorcycle poussé ne possède aucune priorité. L'aide à la poussée est autorisée. En cas de panne sur le circuit avant d'avoir franchi la première zone partielle chronométrée **une pénalité forfaitaire de 1 tour sera appliquée à l'équipage en cause.**

A partir de l'instant où le pilote est entré dans la deuxième zone de temps partiel aucune pénalité ne sera donnée. Le dégagement de la piste doit se faire obligatoirement dans le sens de la course, pas de marche n'arrière ni de demi-tour ne sont autorisés. Le chrono de la première zone partielle faisant foi.

### **2.7.2 Moto en panne sur la piste le long de la voie des stands ou dans la voie de décélération (voie des stands). Pour autant que la ligne du chrono d'arrivée ne soit pas franchie.**

La moto devra être poussée par le pilote uniquement et le plus rapidement possible hors de la piste ou de la voie de décélération dans le sens de la course et utiliser la 1ère sortie de secours rencontrée.

Pour un motif de sécurité élémentaire, exceptionnellement et uniquement pour sortir la moto de la piste, la moto pourra franchir les banderoles les plus proches séparant la piste de la voie de sortie de secours et ne pourra être poussée que par le pilote portant le dossard; **dans le sens de la piste uniquement et pas de marche arrière ou de demi-tour autorisés (Mise hors course)**. Lorsque le pilote est à l'intérieur de la voie piétonne il peut alors rejoindre son stand où il pourra être aidé à la poussée tout en respectant les priorités (par rapport aux piétons notamment) et toutes les mesures de sécurité élémentaires.

Le pilote de la moto en panne ne possède aucune priorité par rapport aux autres concurrents.

### **2.7.3 Assistance sur la Piste le long de la voie des stands (esplanade).**

Sur toute la longueur et de chaque côté de la piste **le long de la voie des stands, aucune assistance** n'est autorisée que ce soit en termes de pièces; de matériels; d'outils ou d'aide diverse. Aucune aide ne pourra être autorisée entre le stand et le pilote.

Une **pénalité d'1 stop & go2 de 60 sec** sera comptabilisée à l'équipage en cas d'infraction.

### **2.7.4 En cas de panne de carburant**

Lors du ravitaillement de carburant hors de son stand, celui-ci devra être réalisé sur un tapis d'environnement et hors de la piste. Le team manager devra avertir la direction de course avant tout ravitaillement. Une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion sera appliquée en cas de non-respect de cette règle.

**Une pénalité de 1 tour sera appliquée pour le dépannage.**

### **2.7.5 ÉQUIPAGE 2 MOTOS - PANNE sur le circuit.**

Si le 1er motorcycle tombe en panne sur le circuit, l'équipage pourra poursuivre la course avec le second motorcycle, après que le Team Manager ai obtenu le droit de poursuivre l'épreuve de la part de la direction de course. Le port du dossard reste obligatoire pour les pilotes après le changement de moto et le placement du transpondeur.

**Une pénalité de 2 tours sera comptabilisée à l'équipage.** Le 1er motorcycle ayant connu la panne ne pourra reprendre la course par la suite et doit être remis aux officiels techniques maximum 1h après l'enlèvement du second motorcycle. Pièces et accessoires peuvent être prélevés sur la moto au parc fermé sous contrôle des officiels techniques.

Le Team Manager a l'obligation d'informer spontanément et sans retard la direction de course de la situation. **(Sans cela une pénalité supplémentaire d'1 tour sera donnée)**

## **2.8 INFORMATION Obligatoire à la Direction de Course.**

Dans tous les cas de pannes / dépannage / accident avec remplacement de pilote sur la piste mentionnée ou non ci-dessus, le Team Manager a l'obligation d'informer spontanément et sans retard la direction de course de l'endroit exact de la panne/accident, de la technique utilisée pour dépanner et/ou pour ramener la moto dans le stand, ainsi que la nature de la panne/accident.

Si le Team Manager n'informe pas la direction de course spontanément et sans retard, **ou si**

**l'information donnée ne reflète volontairement pas la réalité**, une sanction sera appliquée à l'équipage.

## 2.9 ARRÊT ou SUSPENSION de la course.

En cas de nécessité, le directeur de course pourra interrompre la course de manière momentanée ou définitive. Seul le directeur de course possède cette autorité.

En cas d'interruption de l'épreuve, la course sera arrêtée au drapeau rouge et les motos en piste seront placées au parc fermé.

Toutes les machines arrêtées aux stands devront rejoindre le parc fermé le plus rapidement possible, le travail sur le motorcycle dans le stand est interdit, si ce travail est déjà en cours, l'équipe respectera un ARRÊT ABSOLU de tout travail et de tout ravitaillement, elle informera la direction de course de cette situation particulière. **Le non-respect de ce point entraînera la mise hors course.**

Le parc fermé est sous contrôle du Collège Technique FMB : aucun travail, ni ravitaillement n'y est autorisé : **non-respect = 1 tour de pénalité.**

Si un nouveau départ peut être donné, la grille de départ sera constituée sur la base du classement établi à la fin du tour précédant celui de l'interruption. La procédure du second départ sera identique au 1<sup>er</sup> départ, mais les motorcycles quitteront le Parc Fermé (et non la sortie de la voie des stands) en direction de la ligne de départ. Comme lors du 1<sup>er</sup> départ, ni travail, ni ravitaillement ne sont autorisés sur le motorcycle.

Si le directeur de course juge qu'un autre départ ne peut être donné, le classement sera établi sur base du classement à la fin du tour précédant celui de l'interruption.

## 2.10 ARRIVÉE et fin de la course.

### 2.10.1 FIN DE COURSE

La direction de course informera au moyen d'un panneau "1T" les concurrents lorsqu'ils n'auront plus qu'un seul tour à couvrir.

Le drapeau à damiers sera abaissé au passage du 1er équipage classé après 12 heures de course accomplie.

Tout équipage passant la ligne d'arrivée 30 minutes après l'arrivée de la moto de l'équipage vainqueur ne verra pas son dernier tour comptabilisé.

### 2.10.2 PARC FERME

Dès la fin de la course et le passage de la ligne d'arrivée chaque pilote devra ranger immédiatement son motorcycle dans le Parc Fermé. Le pilote devra quitter immédiatement le parc fermé qui est sous le contrôle du Collège Technique FMB. Aucun travail n'est autorisé sur les motorcycles entre le passage au drapeau à damiers et la mise en parc fermé. En cas de reprise du motorcycle avant la fin de procédure du Parc Fermé. **= 1 tour de pénalité.**

Après une demi-heure d'affichage et sauf réclamation ou rectification éventuelle, les résultats officiels sont homologués et deviennent officiels.

Dans le cas où réclamation est déposée au niveau de la Commission Sportive de la F.M.B, les résultats ne seront homologués qu'après son avis.

## 2.11 Gestion Motos pour les équipages à 2 motos à propulsion thermique.

La machine de réserve sera mise en parc fermé entre 23h et 23h30 (parc spécifique aux motos de réserve). En cas de changement de moto durant la course, la première moto devra impérativement être conduite dans le parc fermé (motos de réserve) dans l'heure qui suit l'enlèvement de la moto de réserve, **sous peine d'exclusion à la course**. Toutefois la moto restée au parc fermé peut être utilisée comme donneuse.

## 2.12 DRAPEAUX et Signaux.

Les drapeaux et signaux utilisés par les officiels matérialise la communication envers les pilotes, ceux-ci sont tenus de respecter ces signaux. Le non-respect des drapeaux et signaux représente une forme grave de non-respect du règlement, pouvant aller jusqu'à l'exclusion immédiate et sans préavis d'un équipage.

Les concurrents devront se conformer aux directives des commissaires de piste et de stands. Le non-respect des injonctions des commissaires entraîneront un rapport auprès de la direction de course qui décidera des sanctions appropriées.

Drapeau et Signaux	Signification
Coup de fusil	Départ de la course des 12 heures.
Second coup de fusil	Départ à la poussette et départ depuis la sortie des stands autorisé.
Drapeau rouge	Arrêt de la course immédiat
Drapeau noir et panneau numéro du coureur	Arrêt immédiat a son stand pour le coureur en question.
Drapeau jaune fixe	Danger, pilotez prudemment en ayant la possibilité de s'arrêter immédiatement
Drapeau jaune agité	Danger immédiat, préparez-vous à vous arrêter, interdiction de dépasser et de sauter.
Drapeau blanc	Danger, véhicule d'intervention/secours sur la piste. Ce drapeau est présenté en complément du drapeau jaune agité
Drapeau blanc avec croix rouge	Danger, du personnel médical est présent sur la piste, Ce drapeau est présenté en complément du drapeau jaune agité
Drapeau à damier noir et blanc	Fin de la séance / manche / course

## 3 STANDS – GESTION.

**IL EST STRICTEMENT INTERDIT DE FUMER et de VAPOTER DANS LES STANDS (pénalité :1ere infraction> 2 Tours de pénalité ; la 2ieme infraction> Mise Hors course).**

### 3.1 TAPIS ENVIRONNEMENTAL.

L'entièreté du sol du stand de course devra être recouverte d'un tapis adéquat ayant une capacité à retenir tout liquide ou poudre utilisée à cet endroit. **Un tapis environnemental aux dimensions de la moto est obligatoire et doit se trouver en dessous tout le long du motorcycle.**

L'organisation et les officiels possèdent l'autorité pour déterminer si le tapis environnemental posé dans le stand est suffisant. Sans la validation et la présence d'un tapis environnemental valable l'équipage sera exclus de la compétition.

## 3.2 TRAVAUX DE SOUDURE ET SOURCE INTENSE DE CHALEUR.

**Les travaux de soudures seront effectués dans un endroit mis spécialement à la disposition des concurrents. Les soudures effectuées à l'intérieur des stands entraîneront la mise hors course de l'équipe fautive.**

Les sources de chaleur intense, tel que notamment; briquets; cigarettes; Vapotage ; canons à chaleur; appareils à flamme vive (réchaud à gaz) sont interdit. Tout appareils ou outils générant un risque de départ d'incendie ou d'explosion sont interdit dans les stands.

Il est du devoir de chaque Team Manager de veiller scrupuleusement à ce point sécuritaire, les officiels, organisateurs, policiers, pompiers possèdent l'autorité de légiférer sur ces points dans chaque stand ainsi que sur l'entièreté du site de l'événement, le non-respect de cette règle de sécurité fondamentale pourra entraîner la mise hors course de l'équipage.

## 3.3 Extincteurs

Chaque équipage engagé devra être en possession d'un extincteur **à poudre polyvalente (classe A-B-C) d'au moins 6 kg et conforme aux normes de la série NBN EN 3.**

**Pour les motos Électriques DEUX extincteurs de classe F500 de min 6kg sont obligatoires, 1 dans le stand et le second au niveau du poste de rechargement batterie.**

Cet extincteur devra être présent dans le stand, depuis le début du 1<sup>er</sup> essai jusqu'à la fin de la course, sous peine de mise hors course de l'équipage. Tout équipage ne pouvant présenter un extincteur de 6 kg conforme et en règle de contrôle annuel ne sera pas admis au départ. Le contrôle de l'extincteur sera réalisé par des spécialistes possédant l'autorité sur le site de l'événement, nul besoin de présenter l'extincteur au contrôle technique.

Chaque extincteur sera marqué du numéro du concurrent tout en ne masquant pas ses caractéristiques techniques.

**L'extincteur obligatoire sera positionné précisément dans chaque stand au coin de l'entrée à côté du piquet portant le numéro du stand et côté piste (emplacement réservé EXCLUSIVEMENT à l'extincteur dans chaque stand).**

Le Team Manager est responsable du positionnement correct de l'extincteur et de la formation à l'utilisation de celui-ci par son équipe. Les officiels surveilleront la bonne position de cet extincteur. De cette manière chaque extincteur aura la même localisation dans chaque stand et en cas de sinistre cela permettra une intervention plus rapide et plus efficace.

## 3.4 STOCKAGE du CARBURANT.

Au maximum et pour des raisons de sécurité, Il ne pourra jamais y avoir plus de 20 litres de carburant par équipage en stock dans l'enceinte réservée aux équipages (stand + arrière-stand).

**L'infraction à cette règle de stockage du carburant peut entraîner des pénalités ou même la mise hors course immédiate de l'équipage.**

### 3.4.1 DISTRIBUTION DE CARBURANT. Voir >> RP

L'organisateur, dans un but de sécurité contre l'incendie, met en place un point de livraison de carburant sécurisé.

Néanmoins avant l'ouverture du camion de distribution de carburant qui est prévue le samedi à 21.00hr, les équipages ont l'autorisation de se rendre sur le site avec le plein dans (la)les moto(s) ainsi qu'un jerrican de 20 litres maximum pour effectuer les premiers essais en attendant l'ouverture des pompes officielles du site.

A partir du samedi 08/08 à 21hr00 jusqu'au dimanche 09/08 09hr15, chaque premier quart d'heure, il sera possible de collecter le carburant nécessaire à la station-service.

Le timing précis de l'ouverture des pompes officielles à carburant est de 21H00> 21H15, de 22H00>22H15, de 23H00>23H15, de 00H00>0H15, de 01H00>01H15, de 02H00>02H15, de 03H00>03H15, de 04H00>04H15, de 05H00>05H15, de 06H00>06H15, de 07H00>07H15, de 08H00>08H15 et de 09H00>09H15.

Au-delà de dimanche à 09.15hr, il ne sera plus possible de se ravitailler en carburant (Voir organisateur). Si changement majeur dans les heures les managers seront prévenus .

### 3.5 SÉCURITÉ EN GÉNÉRAL.

Chaque participant (pilotes, mécaniciens, Team Manager, aidants, ...) à l'évènement est tenu de se soumettre aux injonctions de la Direction de course; des officiels; des commissaires de piste; des marshalls; de l'organisateur; des forces de l'ordre et des pompiers.

## 4 PÉNALITÉS – Liste non exhaustive

### CARBURANT et RAVITAILLEMENTS – SANCTIONS EN CAS DE NON RESPECT

- a. Ravitaillement moteur en marche : MISE HORS COURSE.
- b. Ravitaillement en dehors de l'endroit prévu : 1 tour de pénalité à la mise hors course
- c. Ravitaillement dans le parc fermé : MISE HORS COURSE
- d. Ravitaillement sans tapis environnement : 1<sup>ère</sup> infraction : 1 tour de pénalité  
2<sup>ème</sup> infraction : MISE HORS COURSE
- e. Non-respect des règles en matière d'extincteur : de 1 tour de pénalité à la mise hors course

### ENTREPOSAGE DU CARBURANT / BATTERIES (Moto électriques) et Extincteurs

- a. Non-respect des conditions d'entreposage : MISE HORS COURSE

### INTERVENTIONS

- a. Travail sur grille de départ : 1 tour de pénalité
- b. Réparation importante effectuée en dehors de l'endroit prévu, par une personne autre que le coureur : 1<sup>ère</sup> infraction : 2 tours de pénalité 2<sup>ème</sup> infraction : MISE HORS-COURSE
- c. Intervention alors que l'épreuve est momentanément interrompue : 1 tours de pénalité.
- d. Soudures en dehors de la zone spécifique à ces travaux : MISE HORS-COURSE
- e. Changement de moto : utilisation de la deuxième moto sans respect de la procédure prévue : 3 tours de pénalité suivant art : 2.5.3
- f. Fumer, Vapoter : 1<sup>er</sup> avertissement 2Tours de pénalité, la 2ieme fois Mise HORS-COURSE
- g. Utiliser une flamme ou source de chaleur vive dans les stands : MISE HORS-COURSE

### ÉCLAIRAGE

Éclairage Avant ou Arrière défectueux avant 7h du matin, si réparation non effectuée

dans les plus brefs délais après 1 avertissement la direction de course prévient le Team manager celui-ci fait rentrer son pilote au plus tard dans le tour suivant son avertissement : si la réparation n'est pas effectuée : **Mise hors course**.

## GRILLE DE DÉPART

- a. Non-respect de procédure de la mise en place : Mise en grille de départ tardive : Voir point 2.4.2
- b. Sortir par un autre point que le portique de sortie 1tour
- c. Au coup de fusil, Moteur mis en marche et ou allumage du phare principal par une autre personne que le pilote : 1 tour de pénalité
- d. Démarrage à la poussette avant le second coup de fusil : 1 tour de pénalité, AUCUNE tolérance ne sera faite concernant le non-respect du départ

## ARRIVÉE

Arrivée hors délai (30' après l'arrivée du premier ou ne franchissant pas la ligne d'arrivée) : le dernier tour ne sera pas comptabilisé.

## VOIE DES STANDS/piste

- a. Emprunter la piste ET/OU la voie des stands en sens inverse ou marche arrière : MISE HORS-COURSE
- b. Vitesse excessive voie des stands (> 30 km/h) : voir tableaux pénalités
- c. Plus que 5 personnes dans le stand : 1<sup>er</sup> infraction ; 1 stop and Go 2 , 2<sup>ieme</sup> infraction 1T et ainsi de suite à chaque infraction supplémentaire.
- d. Passage obligatoire Non effectué : pénalité 1T par passage manquant
- e. Assistance sur la piste le long de la voie des stands voir : 2.7.3 Stop and Go 2

## CONDUITE

- a. Tout concurrent qui **quitte le parcours volontairement** et/ou endommage les terrains avoisinants sera mis HORS-COURSE, ceci n'excluant pas toute poursuite judiciaire éventuelle du propriétaire contre lui pour les dégâts qu'il aurait occasionnés.
- b. Toute conduite considérée comme dangereuse pourra entraîner la mise HORS-COURSE (y compris dans la voie des stands).
- c. Utilisation de Tear-Off ou autre système qui ont été interdit : 1Tour

## NON-RESPECT DES INJONCTIONS DES COMMISSAIRES DE PISTE; DE STANDS ET DES MARSHALLS.

Sanctions en fonction de la décision de la Direction de course et/ou du jury

## FRAUDE

. Toutes fraudes constatées (changement de pilote non inscrit, changement de motorcycle non prévu par le règlement sportif de l'épreuve, etc....) seront sanctionnées par la mise hors-course immédiate

## AUTRES

Pour les autres infractions ou manquements au règlement repris ci-dessus, le jury se réserve le droit de sanctionner la ou les faute(s) du concurrent par une pénalité qui, selon la gravité des faits, variera de 1 tour de pénalité à la mise HORS-COURSE.

Dans le cas où un coureur serait pénalisé à la suite d'une aide à un coureur blessé, le jury, après vérification du bien-fondé, supprimera les pénalités encourues. La décision de comptabiliser le temps perdu sera étudiée par la direction de course après signalement du Team manager.

## **5 RÈGLEMENT PARTICULIER DE LA CATÉGORIE 'JEUNES'.**

---

Les courses BEX sont accessibles à partir de l'âge de 13 ans accomplis le jour de l'épreuve pour les coureurs participant avec une machine de maximum 125cc 2T.

Et de 15 ans accomplis le jour de l'épreuve pour les coureurs participants sur des machines de plus de 125cc 2T.

### **5.1 La catégorie JUNIOR (jeunes) ; de 15 ans à 17 ans**

Moto : Selon le règlement des 12 heures et de la catégorie Open.

Équipe : Les équipes de la catégorie JUNIOR seront composés de 3 ou 4 pilotes (hors Internationaux et nationaux, S2 et S1 (supermoto))

Seront uniquement acceptés les coureurs âgés de 15 ans accomplis le jour de l'épreuve à 17 ans maximum le jour de l'épreuve.

**Néanmoins, l'équipe pourra avoir en son sein des pilotes âgés de 13 à 14 ans si l'équipage roule avec un motorcycle de max 125cc 2T (Obligatoire)**

Attention, une autorisation parentale légalisée par la Commune est obligatoire pour les mineurs.

Le Comité organisateur se réserve le droit de refuser l'inscription d'un coureur ou équipage, sans avoir à justifier cette décision.

### **5.2 Catégorie ESPOIR (Jeunes) de 13 ans à 14 ans - 125cc 2T**

Moto type 12 H, régie par le règlement des 12 H de la Chinelle – **125cc 2T**

Uniquement valable pour les coureurs âgés de 13 ans accomplis à 14 ans maximum le jour de l'épreuve.

Équipe : Les équipes de la catégorie JEUNES seront composés de 3 ou 4 pilotes (hors Internationaux et nationaux, S2 et S1 (supermoto))

**Attention, une autorisation parentale légalisée par la Commune est obligatoire pour les mineurs d'âge.**

## **6 TIMING. VOIR Règlement Particulier(RP) de l'ORGANISATEUR**

## **7 CLASSEMENT, RÉCLAMATIONS, OFFICIELS.**

---

Le classement sera établi au nombre de tours effectués et au temps par tour. Au scratch et catégories

Sept classements seront établis suivant le tableau ci-dessous :

- **Internationaux**
- **Nationaux**
- **Gentlemen (Tous les pilotes + 40 ans, hors inter et nationaux, S2 et S1(supermoto))**
- **Chinelle (hors inter et nationaux, S2 et S1 (supermoto))**
- **JUNIOR Jeunes (15 ans à 17 ans)**
- **ESPOIR Jeunes (13 ans à 14 ans 125cc 2T)**
- **Girls**

Les résultats officiels seront affichés après la fin de l'épreuve, au secrétariat de l'organisation et cela 30min le temps réglementaire pour les réclamations, au-delà de ce temps les résultats deviendront officiels.

## 7.1 RÉCLAMATIONS.

Les réclamations éventuelles devront être déposées par un coureur participant à l'épreuve ou son Team Manager. Toute réclamation doit être déposée selon le modèle du code sportif de la FMB, par écrit dans les mains du directeur de course dans les délais fixés ci-après accompagnée d'une caution de 115,00€ en espèces, remboursée au réclamant si sa réclamation s'avère fondée par le jury de l'épreuve.

Les réclamations concernant la conformité des machines ou le classement devront être déposées dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats de l'épreuve. Les réclamations collectives ne seront pas acceptées.

**Toute attitude provocatrice, menaçante, malveillante ou irrespectueuse envers un officiel, un commissaire, un marshal, la direction de course, l'organisateur, les forces de l'ordre et/ou les services de secours, peut être punie d'une pénalité à l'équipage en question et /ou sanction disciplinaire (suivant le code disciplinaire et éthique de la FMB et FIM.**

## 7.2 OFFICIELS

- COMMISSION SPORTIVE : Directeur de Course : René Sprumont, adjoint directeur de course ; Francy Prince
- Délégués FMB : Peter Honof, Marita Lenaerts, Manu Theys, Michel Lahaye, Christophe Lemoine.
- COMMISSION TECHNIQUE : délégués FMB
- COMMISSION DE CHRONOMÉTRAGE : RIS Timing
- SERVICE DE SECOURS : A définir
- MÉDECIN RESPONSABLE : A définir

## 8 APPROBATION et VALIDITÉ DU RÈGLEMENT.

**Le règlement ci-dessus a été validé par le groupe de travail BEX. Le Technique Bex sera en vigueur également. Tout manquement éventuel pourra être repris dans le règlement sportif Bex. La direction de course pourra modifier ce règlement si cela s'avère nécessaire. Un addendum sera alors transmis de la manière la plus opportune.**

Chaque changement éventuel sera publié sur le site de la FMB et ne sera d'application qu'à partir de sa parution (sur le site [www.lachinelle.be](http://www.lachinelle.be) ; sur la page Facebook de la course ou sur le site Sportity App si d'application).

Approuvé par le Directeur de course  
Sprumont René

