

FEDERATION MOTOCYCLISTE DE BELGIQUE

COMMISSION SPORTIVE

Groupe Travail Courses Sur Route (G.T.C.S.R.)

REGLEMENT COURSES SUR ROUTE 2026

Sommaire

Mise à jour : 16/12/2025

01.	Licences	p.02
02.	Classes, Numéros et couleurs de disques	p.03
03.	Engagements - Fiche Technique - Equipement des coureurs	p.04
04.	Prescriptions techniques	p.06
05.	Epreuves de Sprint - Vitesse pure	p.08
07.	Endurance	p.14
10.	Manifestations en circuit - Conduite en course	p.23
12.	Championnats de Belgique	p.24
13.	Généralités	p.25
15.	Réclamations - Vérifications - Sanctions - Frais de Démontage - Procédure de recours, d'appel et d'intervention volontaire	p.25
16.	Drapeaux et feux - Sanctions pour non-respect de la signalisation	p.26
Annexes :	- Règlement BeNeLuxCup 2026 - Règlement technique Courses sur Route 2026 - Article 06 : Courses de côte - courses en ligne contre la montre - Article 07 : Règlement Endurance 2026 - Article 08 : Compétitions "Petites cylindrées" - Article 09 : - Règlement Rallye Routier	p. 30

REGLEMENT COURSES SUR ROUTE 2026 – Mise à jour 16/12/2025

Les présentes dispositions sont de stricte application, elles complètent les articles du code sportif national.

01. LICENCES.

Il est instauré 1 seule catégorie de coureurs "solo": "****". La licence de la catégorie "****" est délivrées par classe. Les licences de coureur et passager Side-car valables pour cette classe exclusivement sont délivrées aux coureurs et passagers de la catégorie "Side-car".

Tous les coureurs qui sollicitent une licence en **2026** pour la première fois, ainsi que tout ancien licencié qui n'a plus été en possession d'une licence Courses sur Route durant les cinq années qui précèdent (2021, 2022, 2023, 2024, **2025**) doivent obligatoirement pour pouvoir obtenir une licence, participer et réussir un stage de formation théorique organisé par la FMB en **2026** selon le calendrier ci-après.

Dates et horaire :

- **Samedi 21 mars 2026** : 09h00 à 12h30 session **FR/NL**
- **Lundi 20 juillet 2026** : session **NL/FR**
- **Lundi 7 septembre 2026** : session **NL/FR**

Lieu : Locaux FMB, Chaussée de Louvain 550/7 à 1030 Bruxelles (Schaerbeek) – 2^{ème} étage.

Frais de participation : 50,00 € à virer par le coureur concerné sur le compte de la fédération affiliée (FMWB ou MSVL) qui a délivré la licence.

Programme : Lors de la session les différentes procédures (départ, drapeaux, stop & go, safety car, etc...) seront expliquées.

Un questionnaire-pourra être complété à la fin de la session.

Les coureurs concernés recevront un formulaire d'inscription. Les coureurs devront être en règle de licence annuelle pour pouvoir participer à la session, mais la licence ne sera délivrée qu'après la session.

Les coureurs suivants seront exemptés de l'obligation de participer à la formation ci-dessous :

- les coureurs ayant participé et obtenu des points pour, soit un Championnat National organisé par une fédération affiliée à la FIM, soit une série européenne ouverte aux licenciés titulaires d'une licence émise par une FMN affiliée à la FIM Europe (par exemple l'IRRC, etc....) au cours de deux des cinq années qui précèdent (2021, 2022, 2023, 2024, **2025**).
- les coureurs ayant participé et obtenus des points dans un Championnat FIM et ou FIM Europe au cours des cinq années qui précèdent (2021, 2022, 2023, 2024, **2025**).
- Les coureurs qui souscrivent une licence "DRAGSTER".
- Les personnes qui souscrivent une licence "SIDE-CAR PASSAGER".
- 2021, 2022, 2023, 2024, **2025** Les demandeurs titulaires d'un certificat d'une fédération reconnue par la FIM qui atteste que le demandeur a suivi et réussi une formation nécessaire pour l'obtention d'une licence Courses sur Route au cours d'une des cinq dernières années (2021, 2022, 2023, 2024, **2025**).

01.01. Licence catégorie "**"**

Les licences dans la catégorie "****" sont du type 'Europe Open' permettant de participer aux manifestations inscrites au calendrier Courses sur Route FMB. Elles sont également valables pour participer aux manifestations inscrites au calendrier Open de la FIM Europe, suivant les règles de la fédération du pays où se déroule la manifestation.

Dans toutes les classes F.I.M/ F.I.M. Europe ainsi que dans les classes F.M.B., des licences uniques sont attribuées par classe et sont valables tant en circuit qu'en "course de côte / course en ligne".

La licence 'Europe Open' – catégorie "****" permet la participation à la (aux) classe(s) F.M.B., choisie(s) lors de la demande de licence, reprises à l'article 02.01.

01.02. Licences "SIDE - CAR".

Les licences coureur et passager side-car sont du type Europe Open' permettant de participer aux manifestations inscrites au calendrier Courses sur Route FMB. Elles sont également valables pour participer aux épreuves inscrites au calendrier Open de la FIM Europe, suivant les règles de la fédération du pays où se déroule l'épreuve.. Elles sont attribuées à tout demandeur par spécialité "coureur" et/ou "passager". Elles sont valables tant en circuit qu'en "course de côte / course en ligne".

01.03. Age minimum requis.

Il est possible de concourir dans les classes :

- "Petites cylindrées" et 125cc (sous conditions), "Moto3", "NTC KTM 250", "SUPERSPORT 300" ; «BELGIAN SUPERTWIN » et « BELGIAN STOCKTWIN 650 » à partir de 15 ans, tant en circuit qu'en "course de côte / course en ligne".
- Dans toutes les autres classes, l'âge minimum est fixé à 16 ans.

01.04. Licence supplémentaire ENDURANCE

Les coureurs titulaires d'une licence courses sur route dans une classe solo valable pour la saison **2025**, et qui lors de la souscription de celle-ci n'ont pas sollicité de licence "ENDURANCE" pourront se voir délivrer sur place, lors d'une manifestation "ENDURANCE", par le Directeur de Course, une licence supplémentaire "ENDURANCE" moyennant paiement des frais fixés par la Fédération Affiliée (FMWB ou MSVL) auprès de laquelle est affilié le club dont le coureur est membre, majorés de 50,00 €.

02. Classes. Numéros et couleurs des disques.

02.01. Classes "F.M.B."

02.01.1. - Championnats uniques Circuits et "course de côte / course en ligne" sous licence unique

CLASSES	CAT	NUMEROS DE COURSE	COULEURS FOND - CHIFFRES
---------	-----	-------------------	--------------------------

Petites cylindrées

MINI MOTO	***	01 à 50	jaune – noirs
-----------	-----	---------	---------------

Classes Solo

BELGIAN SUPERSPORT 300	***	A partir de 01.	blanc – chiffres libres
BELGIAN SUPERSPORT	***	A partir de 01.	blanc - bleu
BELGIAN SUPERBIKE	***	A partir de 01.	blanc - noir
BELGIAN SUPERBIKE YOUNGTIMER	***	A partir de 01.	noir - jaune
BELGIAN SUPERSPORT YOUNGTIMER	***	A partir de 01.	jaune - noir
BELGIAN SUPERSPORT YOUNGTIMER 2000	***	A partir de 01.	blanc - jaune
BELGIAN SUPERTWIN	***	A partir de 01.	blanc - noir
BELGIAN SUPERTWIN 650	***	A partir de 01.	noir - blanc
WBB SUPERSPORT	***	A partir de 01.	blanc - bleu
WBB SUPERBIKE	***	A partir de 01.	blanc - noir
ENDURANCE	***	Attribué par les organisateurs	Correspondant à la classe du coureur

Dans toutes les classes un numéro de départ constitue un nombre de maximum 3 chiffres.

02.02. Coupes Promotionnelles

Le G.T.C.S.R. peut créer, à la demande de l'organisateur d'une coupe promotionnelle de marque ou basée sur un type de motorisation, une classe spécifique pour ladite coupe promotionnelle reconnue par lui (voir article 14.07) et dont toutes les manches se déroulent dans le cadre de courses propres à la coupe concernée.

02.03. Classes F.I.M./ F.I.M. Europe.

SIDE-CARS	***	à partir de 01	blanc - noir
DRAGSTER	***	à partir de 01	noir – blanc

02.04. Disques numéros.

Les numéros et disques support doivent être conformes aux prescriptions de l'annexe 1 ci-jointe.

Aucune publicité ne peut être ajoutée ni incluse dans la surface des disques ou dans les chiffres composant le numéro.

Dans les différentes polices de caractère admises pour les chiffres, la hauteur est la dimension prépondérante, les autres dimensions découlant de cette dernière et de l'agrandissement de la police choisie.

02.05. Numéros de course.

Les numéros de course de **2025** seront réservés aux mêmes coureurs jusqu'au **15 février 2026**. Ils ne peuvent être définitivement attribués à ce même coureur qu'après réception de la demande de licence et du paiement correspondant. Concrètement cela signifie que, si un coureur désire conserver son numéro de course de **2025**, il devra rentrer et payer sa demande de licence avant le **15 février 2026**. A partir du 16 février **2026** les numéros de course non réservés seront libérés et pourront être attribués à n'importe quel coureur. Les nouveaux coureurs pourront, avant le 15 février **2026**, demander un numéro qui n'était pas attribué en **2025**

03. Engagements - Fiche Technique - Equipement des coureurs.

03.01. Engagements

03.01.1. Les coureurs en ordre de licence dans les délais prévus à l'article 13.08., sont automatiquement en droit de s'inscrire à toutes les épreuves inscrites au calendrier F.M.B. suivant la procédure prévue à l'article 03.01.2. ci-après.

03.01.2. Tout organisateur d'une épreuve inscrite au calendrier F.M.B. a le droit d'imposer un formulaire d'engagement qui lui est propre et que le coureur doit lui renvoyer, accompagné des droits d'engagement éventuels, dans un délai prévu au règlement particulier. Dans ce cas le règlement particulier et les formulaires d'engagement doivent être soumis à l'approbation du Directeur de Course et parvenir à tous les coureurs concernés au plus tard 15 jours calendrier avant la date de renvoi imposée.

Tout engagement tardif, en ce compris le paiement des droits éventuels, c'est à dire reçu par l'organisateur en dehors des délais prévus au règlement particulier, soit après la clôture des engagements, peut éventuellement être refusé.

03.01.3. Les organisateurs d'épreuves de vitesse pure en circuit, pourront percevoir un droit d'engagement ou un loyer non limité et non-remboursable, repris au règlement particulier, payable obligatoirement en euro, par classe comptant pour le Championnat de Belgique.

Si un organisateur inclus dans le programme de sa manifestation plus d'une manche de championnat pour une même classe, le droit d'engagement peut-être majoré de maximum 50 % par manche supplémentaire.

03.01.4. Si un coureur effectue le paiement des droits d'engagement en dehors du délai prévu au règlement particulier, c'est à dire après la clôture des engagements, l'organisateur est autorisé à lui réclamer une taxe complémentaire égale au maximum à 50 % du droit d'engagement.

03.01.5. Lors de son engagement à une épreuve de sprint (vitesse pure), le coureur ne peut s'inscrire qu'avec une seule machine qui est la seule qu'il pourra présenter au contrôle technique. En cas de dommage grave irrémédiable (chute - panne mécanique) survenu au cours des essais, ou de la première des deux manches prévues au programme, le coureur pourra avec l'accord du Directeur de course présenter une seconde moto au contrôle technique et poursuivre les essais et/ou participer à la course.

- 03.01.6. Dans tous les cas où l'inscription d'un coureur, qui a payé les droits d'inscriptions prévus, est refusée par l'organisateur, celui-ci a l'obligation de rembourser au coureur la totalité du montant payé au plus tard 30 jours après la date de l'épreuve concernée
- 03.01.7 L'organisateur a la possibilité de prévoir dans le règlement particulier de son épreuve que les inscriptions peuvent être clôturées prématurément au moment où le nombre maximal de coureurs inscrits, suivant le nombre de coureurs autorisés à participer aux essais repris dans le rapport d'homologation du circuit, est atteint.
- 03.01.8. Lors de chaque manifestation tout coureur reçoit, lors des contrôles administratifs, une fiche technique par classe dans laquelle il est inscrit. Il présentera cette fiche dûment complétée lors du contrôle technique de sa machine.

03.02. Contrôle technique

Chaque machine doit, avant d'être admise à une manifestation, être homologuée et être acceptée par le Collège Technique.

03.02.1. Procédure de contrôle technique:

Le coureur ou son mécanicien présente la machine et l'équipement complet du coureur au Contrôle Technique, au plus tôt une heure avant le premier entraînement de la classe dans laquelle la machine est engagée, conformément à l'horaire repris au Règlement Particulier de l'épreuve. La machine doit être présentée accompagnée de la fiche technique remise au coureur lors des contrôles administratifs dûment complétée avec notamment le numéro de course et le numéro du cadre.

Les délégués du Collège Technique contrôleront la machine et l'équipement, avant tout sur la sécurité. Des contrôles supplémentaires sur la conformité sont aussi possibles.

Les machines qui correspondent aux conditions sont munies d'un autocollant de contrôle, la carte technique est cachetée et rendue au coureur ou au mécanicien.

Si la machine ne satisfait pas aux conditions, le Délégué Technique note les imperfections sur la carte technique et/ou:

- Si c'est une petite imperfection, cachète la carte et la rend au coureur ou au mécanicien avec l'obligation pour le coureur de remédier à l'imperfection avant de participer aux premiers entraînements. Il met l'autocollant de contrôle sur la machine.
- Si c'est une imperfection grave, garde la carte technique et fait remédier aux imperfections avant de la rendre cachetée et d'apposer l'autocollant de contrôle. Après les réparations ou adaptations nécessaires, la machine doit repasser au contrôle.

Casques : Correspondent aux conditions et sont munis d'un autocollant de contrôle.

A l'entrée du Parc Fermé, au moment où il se présente pour participer aux premiers essais, le coureur doit remettre la carte technique au Délégué du Collège Technique ou au Délégué de la Commission Sportive présent. S'il n'est pas en possession de la carte technique validée la participation à cet essai lui sera refusée.

Le Délégué du Collège Technique contrôle la carte technique et vérifie si toutes les imperfections mentionnées sur la carte sont réparées, dans le cas contraire la participation à cet essai lui est refusée.

03.02.2. Contrôles pendant les épreuves.

L'absence de contrôle du bruit et/ou de poids de la moto avant l'épreuve ne donne pas au coureur un droit d'appel en cas de non-conformité lors d'un contrôle après l'épreuve.

Chaque coureur ou son mécanicien peut, après que le contrôle technique de toutes les classes ait été effectué, présenter sa machine pour faire contrôler le bruit et/ou le poids. Pour ce faire, il prend contact avec le responsable du Collège Technique qui lui donnera rendez-vous pour effectuer les contrôles demandés.

Les Délégués Techniques ont le droit, à n'importe quel moment pendant la manifestation, d'imposer aux machines un contrôle du bruit, du poids ou visuel, et ceci aussi bien concernant la sécurité que la conformité, sans pour autant perturber les procédures en cours.

Quand la non-conformité d'une machine est déterminée, le coureur est obligé de se mettre en ordre avant de continuer la manifestation. La direction de course sera mise au courant et pourra prendre des sanctions.

Si le coureur ou son équipe ne peut pas se mettre en ordre pour les entraînements et/ou épreuves suivantes par manque de temps, en fonction de l'importance de la cause de non-conformité, la participation aux épreuves pourra être refusée et/ou la direction de course pourra lui infliger une sanction.

Chaque machine impliquée dans un accident / **chute** doit être présentée au Collège Technique pour déterminer les dégâts. Le responsable du Collège Technique prend la décision si la machine doit repasser le contrôle technique après avoir été réparée.

C'est la responsabilité du coureur de présenter sa machine après un accident / **chute**

03.02.3. Contrôles après l'épreuve.

C'est la compétence du Directeur de course en accord avec le responsable du Contrôle Technique de décider les contrôles effectués après course.

03.03. Equipement des coureurs

03.03.1. Le port d'un casque homologué est obligatoire (voir annexe 2), de même qu'un équipement en cuir complet, comprenant combinaison d'une seule pièce sans séparation ni ouverture horizontale possible, gants et bottes, ainsi qu'une protection dorsale du type "coquille" sous et/ou intégrée à la combinaison en cuir.

03.03.2. **Casque :**

FIM: FRFPhe-02 / ECE 22-06 'P' / Japon JIS T8133: 2015 / USA SNELL M 2015 & SNELL M 2020D ou SNELL M 2020R & SNELL M 2026D ou SNELL M 2026R

Les caméras ou autres appareils de prise de vues dans ou sur le casque sont interdites, sauf si le casque avec caméra intégrée est homologué ou commercialisé ainsi par le fabricant.

Airbags : obligatoire

C'est la responsabilité du coureur de porter l'airbag suivant les conditions du fournisseur.

La protection dorsale reste obligatoire (intégrée ou pas dans l'airbag).

Le port de l'airbag n'est pas obligatoire en sidecar (pilote et passager).

Protection Thorax (Chest Protector) : Obligatoire à partir du 01/01/2027, conseillé en 2026.

03.03.3. Les éléments constitutifs de l'équipement du coureur, repris au point 03.03.1 ci-avant, peuvent être contrôlés par le collège technique de la F.M.B.

03.03.4. Lors de la vérification de l'équipement des coureurs, le collège technique peut conserver pendant la durée d'une manifestation tout ou partie de l'équipement qui s'avérerait non conforme (casque, cuir, gants, ...). En fin d'épreuve, c'est aux coureurs de réclamer au responsable du contrôle technique leur équipement défectueux. Les marques d'homologation encore éventuellement présentes sur ces équipements seront enlevées par le collège technique.

04. Prescriptions techniques.

04.01. Motocycles SOLO.

04.01.1. La réglementation technique applicable dans toutes les classes F.I.M./F.I.M. Europe est celle fixée par la F.I.M./F.I.M. Europe excepté en ce qui concerne la limite du bruit qui est fixée à 102 db avec une tolérance de + 3 db après la course.

04.01.2. La classe BELGIAN SUPERSPORT ~~repré~~**prend les SUPERSORT et les SUPERSPORT NEXT GENERATION** est réservée aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe

04.01.3. La classe BELGIAN SUPERBIKE est réservée uniquement aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.

04.01.4. Les classes BELGIAN SUPERTWIN est réservée aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.

04.01.5. La classe BELGIAN SUPERSPORT 300 est réservée uniquement aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.

04.01.6. La classe BELGIAN SUPERSPORT YOUNG TIMER (SSYT) est réservée uniquement aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.

- 04.01.7. La classe BELGIAN SUPERSPORT YOUNG TIMER 2000 (SSYT2000) est réservée uniquement aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.
- 04.01.8. La classe BELGIAN SUPERBIKE YOUNG TIMER (SBKYT) est réservée uniquement aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.
- 04.01.9. La classe BELGIAN STOCKTWIN 650 est réservée uniquement aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.
- 04.01.10. La classe WBB SUPERSPORT est réservée uniquement aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.
- 04.01.11. La classe WBB SUPERBIKE est réservée uniquement aux motocycles correspondant à la réglementation technique en annexe.
- 04.01.12. Dans toutes les autres classes que celles dont mention ci-dessus, la limite du bruit est fixée à 102 db avec une tolérance de + 3 db après la course. Les mesures sont effectuées conformément au règlement F.I.M.

04.02. Motocycles SIDE-CAR.

- 04.02.1. En Side-car, un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur n'est plus en contact avec sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquates fixé au poignet droit du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale (lors de l'étirement complet) de 1 mètre est autorisé.

Le câble actionnant le coupe-circuit doit être relié au poignet du coureur dès la mise en marche du moteur.

- 04.02.2. La cylindrée maximum des moteurs de side-car est limitée à 500cc pour les moteurs 2 temps et à 1.000cc pour les 4 temps. Les side-cars équipés d'un moteur 4 temps sont divisés en deux classes :
- la classe 600cc sur base de la cylindrée de 600cc sans tenir compte des dimensions des châssis.
 - la classe 1000cc est définie sur base de la cylindrée de 1000cc,
- 04.02.3. Tous les side-cars pourvus d'un moteur 4 temps doivent être équipés d'un bac de récupération des huiles, placé sous le bloc "moteur - boîte de vitesses". Les limites de ce bac doivent correspondre avec la projection horizontale du périmètre de l'ensemble "moteur - boîte de vitesses" et sa capacité doit être au minimum de 3 litres.

04.03. Limite de bruit pour tous motocycles solos ou side-cars.

Pour les épreuves organisées sur des circuits permanents ou semi-permanent soumis à des contraintes légales du fait de leur permis d'exploitation, en matière notamment de la limite des nuisances sonores, le règlement particulier de l'épreuve peut prévoir des limites de bruit plus restrictives que celles prévues ci-avant, ainsi que des systèmes et moyens de mesure du bruit propre audit circuit et effectués par les préposés de celui-ci.

05. Epreuves de Sprint - Vitesse Pure.

05.01. Les emplacements sur les grilles de départ sont déterminés en fonction des temps réalisés aux essais officiels dont toutes les séances seront obligatoirement chronométrées. Le temps qualificatif éventuellement imposé dans le règlement particulier doit être réalisé par chaque coureur lors d'une des séances d'essais officiels. Lors des épreuves disputées dans le cadre de manifestations organisées par une fédération et/ou un club étranger ou encore lors des épreuves "Petites cylindrées", les grilles de départ peuvent être déterminées par des courses qualificatives dont l'ordre de départ est basé sur le classement provisoire du championnat de Belgique de la classe considérée ou à défaut tiré au sort.

Dans toutes les courses "solo" accessibles à une seule classe de motos, le règlement particulier devra obligatoirement prévoir qu'un temps de qualification égal à 115% de la moyenne des temps réalisés par les 3 coureurs les plus rapides est imposé pour se qualifier pour la course. Si la course est accessible à plusieurs classes, le temps de qualification est de 118 % de la moyenne des temps réalisés par les 3 coureurs les plus rapides, toutes classes confondues.

Pour la classe Side-Car, le pourcentage est également de 118% (classe 600 et 1000 réunies).

Pour la classe Sidecar, le pilote doit se qualifier lors d'une séance d'essai avec le passager avec lequel il participe à la ou aux courses. Le passager avec qui il se qualifiera lors de la deuxième séance d'essai doit être son passager pour les courses.

05.02. Pour toutes les épreuves du championnat de Belgique des classes F.I.M./ F.I.M. Europe, ainsi que pour les classes FMB BELGIAN SUPERSPORT, BELGIAN SUPERSPORT NEXT GENERATION et BELGIAN SUPERBIKE, l'organisateur est tenu de prévoir au minimum deux séances d'essais de 25 minutes minimum pour les solos et de 20 minutes pour les side-car et une course avec un maximum de 20 tours pour les solos et maximum de 15 tours pour les side-cars.

Toutefois sur les circuits dont le développement est inférieur à 5.000 mètres, l'organisateur peut réduire ces séances d'essais à 20 minutes pour les solos et à 15 minutes pour les sidecars

Pour les autres classes, l'organisateur doit prévoir au minimum une séance d'essais de minimum 15 minutes

Uniquement pour les "circuits routiers" les deux premiers tours, lors de la première séance d'essai de chaque manifestation et de chaque classe, sont obligatoires et sont neutralisées.

Sur les seuls "circuit routiers" donc, les coureurs devront obligatoirement suivre, durant 2 tours, en file indienne avec interdiction de se dépasser, un véhicule officiel de l'organisation.

Si le développement du circuit est supérieur à 5 km, le véhicule officiel n'effectuera qu'un seul tour.

05.03. Ponctuellement, des classes peuvent être regroupées en une seule course sous classements séparés avec l'accord du Directeur de course.

Si deux classes sont regroupées et que le nombre de coureurs est supérieur à la capacité du circuit, le nombre de coureurs qualifiés dans chacune des classes sera déterminé proportionnellement sur base de la formule :

$$\frac{\text{Nombre de coureurs présents dans une classe} \times \text{capacité du circuit}}{\text{Nombre total de coureurs présents dans les deux classes}}$$

05.04. Les dispositions du présent article ne sont d'application que si l'organisateur ne fait pas usage de la possibilité lui octroyée par l'article 03.01.7 ci-avant de clôturer prématurément les inscriptions dès que la capacité maximale du circuit aux essais est atteinte.

En cas de surnombre de coureurs inscrits dans une classe, à la clôture des inscriptions, en fonction de la capacité du circuit, deux groupes, ou plus, doivent être prévus afin de permettre à tous les coureurs de participer aux essais.

De plus, si le nombre de coureurs inscrits dans une classe à la clôture des inscriptions, est au moins égal à 1,5 fois la capacité du circuit en course, fixée au rapport d'homologation, l'organisateur a l'obligation de prévoir une course B comme prévu ci-après.

Pour la première séance d'essais, les coureurs doivent, être répartis, par le directeur de course, en deux groupes.

Pour la seconde séance d'essais les deux groupes seront constitués sur base du classement de tous les coureurs, établi à l'issue de la première séance. Le premier groupe sera formé avec la première moitié des coureurs dudit classement et le deuxième groupe avec la seconde moitié. Si le nombre des coureurs est impair le premier groupe comprendra un coureur de plus.

Il est alors établi un classement général de ces quatre séances d'essais. Sur base de ce classement, les

premiers coureurs classés, dont le nombre correspond à la capacité du circuit en course fixée dans le rapport d'homologation, participent à la course "A" dont la grille de départ est basée sur ledit classement.

Si une course "B" doit être organisée, voir ci-dessus, elle se déroule sur une distance identique à celle de la course "A" et la grille de départ sera déterminée par le même classement général des séances d'essais. Le temps de qualification de cette course B se calcule sur la moyenne des temps réalisés aux essais par les trois premiers coureurs non qualifiés pour la course A.

Cette course "B" compte également pour le championnat, les coureurs de chaque classe classés dans la course "B" étant placés dans chaque classe à la suite des coureurs classés dans la course "A". C'est sur ce classement regroupant les deux courses que s'appliquent les barèmes points et prix.

Si le nombre de coureurs inscrits dans une classe à la clôture des inscriptions, est supérieur à la capacité du circuit en course, fixée au rapport d'homologation, mais inférieur à 1,5 fois ce nombre, l'éventuelle organisation d'une course "B" est laissée à l'appréciation de l'organisateur. Si l'organisateur décide néanmoins de la prévoir, elle se déroule sur base des mêmes règles que celles applicables si elle est obligatoire.

La capacité d'un circuit pour les essais et la course est celle fixée dans le rapport d'homologation.

05.05. Les classes SUPERTWIN & STOCKTWIN 650, les classes SUPERSPORT & SUPERSPORT NEXT GENERATION & SUPERBIKE et les classes SUPERSPORT YOUNGTIMER & SUPERSPORT YOUNGTIMER 2000 & SUPERBIKE YOUNGTIMER pourront concourir groupées en une seule course, sous classements distincts suivant la formule prévue de l'article 05.04.

05.06. Les side-cars 600 et 1000 peuvent concourir ensembles dans la même course sous classements séparés.

05.07. Procédures de départs

05.07.1. Les départs sont donnés "moteur en marche" dans toutes les classes sauf en "Petites cylindrées" où ils peuvent être donnés "moteur arrêté".

05.07.2. La procédure reprise à l'article 05.08.4 ci-dessous est de stricte application pour toutes les épreuves comptant pour le Championnat de Belgique sauf pour les classes "Petites cylindrées" qui adoptent la procédure reprise au 05.08.3. ci-après.

L'intégralité de cette procédure DOIT être reprise au règlement particulier de l'épreuve.

05.08.3 Procédure de départ "Petites cylindrées" : voir annexe.

05.08.4 Procédure de départ toutes classes FMB solo et les classes FIM.

01) Environ 10 Minutes avant le départ de la course : Ouverture de la sortie du couloir des stands pour le tour de reconnaissance.

Les coureurs quittent la voie des stands ou le parc fermé

Le Directeur de Course, à ce moment-là, déclarera la course comme étant "wet", soit se déroulant sur piste mouillée, ou "dry" (sur piste sèche) et l'indiquera, par un panneau, aux coureurs à la sortie de la voie des stands et/ou du parc fermé. Si la course est déclarée "wet", soit sur piste mouillée, un panneau "wet race" sera présenté. Si aucun panneau n'est présenté, la course sera automatiquement "dry", soit sur piste sèche.

02) 30 secondes après le départ de la dernière moto en attente dans la voie des stands, et au plus tard maximum 3 minutes après l'ouverture de la voie des stands ou le parc fermé, celle-ci est fermée (drapeau rouge et feu rouge) et la voiture de direction de course qui suit le tour de reconnaissance démarre.

03) Le tour de reconnaissance n'est pas obligatoire. Les coureurs qui ne participent pas au tour de reconnaissance prennent le départ du tour de chauffe de la voie des stands. Les coureurs qui démarrent le tour de chauffe de la voie des stands devront prendre le départ de la course depuis le fond de grille.

04) Les coureurs qui ne vont pas sur la grille démarrent le tour de chauffe depuis le couloir des stands selon les instructions du commissaire placé à la sortie du couloir des stands. Ces coureurs doivent avoir enlevé les dispositifs pour chauffer les pneus avant que le panneau "3 minutes" soit présenté, ensuite ils ne pourront plus changer de pneus.

05) Lorsque les coureurs reviennent sur la grille après le tour de reconnaissance, ils prennent place à leur position et peuvent être assistés par maximum cinq personnes.

Des officiels présenteront des panneaux, sur le côté de la piste, indiquant le rang de la grille, pour aider les coureurs à trouver leur position sur la grille.

- 06) Les coureurs qui rencontrent un problème technique pendant le tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages. Dans ce cas, le coureur peut prendre le départ du tour de chauffe depuis le couloir des stands.

Les coureurs sur la grille peuvent, à ce moment-là, procéder à des réglages sur la machine ou changer de pneus pour les adapter aux conditions de la piste, si la course a été déclarée WET par le directeur de course. Des dispositifs pour chauffer les pneus peuvent être utilisés sur la grille, mais des batteries ou autres matériels électriques ne sont pas autorisés sur la grille.

Néanmoins, les coureurs peuvent utiliser un générateur pour alimenter les couvertures chauffantes pour les pneus sur la grille. Un seul générateur par machine peut être utilisé. Le générateur doit être portable et doit avoir une puissance de deux kilowatts maximum. La limite de bruit du générateur est de 65 db (décibels).

L'usage de démarreurs additionnels sur la grille sont autorisés uniquement pour les motocycles à moteur 4 temps.

Les générateurs et démarreurs additionnels doivent se trouver à l'arrière des motocycles

Tous les réglages doivent être terminés lorsque le panneau "3 minutes" est présenté. Après la présentation de ce panneau, les coureurs qui désirent encore faire des réglages doivent pousser leur machine vers le couloir des stands en respectant les injonctions des officiels en place. Ces coureurs et leur machine doivent avoir quitté la grille de départ et rejoint la voie des stands où ils peuvent continuer à faire des réglages

Ces coureurs prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie du couloir des stands.

Attention, l'organisateur peut stipuler dans le règlement particulier que l'accès à la grille de départ pour les assistants est interdit après le tour de reconnaissance. Dans ce cas, le panneau "3 minutes" (tel que décrits au point 07) est supprimé et les coureurs qui rencontrent un problème avec leur moto, qui désirent changer de pneus ou qui veulent encore effectuer des réglages, doivent obligatoirement se diriger dans la voie des stands à l'issue du tour de reconnaissance.'

- 07) 3 Minutes avant le départ du tour de chauffe : Présentation du panneau "3 minutes" sur la grille.

Enlèvement des dispositifs pour chauffer les pneus des machines sur la grille. Les commissaires de grille et de stand doivent veiller au respect de cette règle.

Toutes les personnes, exceptés un mécanicien (2 pour les motocycles 4 temps), une personne portant un parapluie par coureur, et les Officiels indispensables à la procédure de départ, doivent quitter la grille. Plus aucune personne n'est autorisée à se rendre sur la grille, à partir de ce moment.

- 08) 1 minute avant le départ du tour de chauffe : Présentation du panneau "1 minute" sur la grille.
Dès cet instant, toutes les personnes, sauf un mécanicien (2 pour les motocycles 4 temps) par coureur, quitteront la grille sous le contrôle des commissaires de grille. Le(s) mécanicien(s) aidera(ont) aussi vite que possible le coureur à faire démarrer la machine et évacuera(ont) ensuite la grille.

- 09) 30 secondes avant le départ du tour de chauffe : Présentation du panneau "30 secondes" sur la grille.

Tous les coureurs doivent être en position sur la grille avec le moteur en marche. Toute assistance d'un mécanicien est interdite. Tout coureur qui ne peut pas faire démarrer sa machine doit l'enlever vers la voie des stands où il peut essayer de la faire démarrer. Ces coureurs peuvent prendre le départ du tour de chauffe depuis la voie des stands et prendront le départ depuis le fond de la grille.

- 10) Départ du tour de chauffe - Drapeau vert agité pour le départ du tour de chauffe.

Les coureurs effectueront un tour, à vitesse non limitée mais raisonnable et en respectant leur position de départ, suivis par une voiture de sécurité. Dès que les coureurs ont dépassé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre le tour de chauffe. Trente secondes plus tard, le feu repassera au rouge, et un commissaire brandira un drapeau rouge fermant la sortie de la voie des stands.

A leur retour sur la grille, les coureurs doivent reprendre leur position avec la roue avant de leur motocycle à la ligne définissant la position sur la grille et laisser le moteur en marche. Un Officiel se tiendra devant la grille avec un drapeau rouge.

Tout coureur qui rejoint la grille après l'arrivée de la voiture de sécurité soit rentre dans la voie des stands

et pourra prendre le départ de la course depuis là, soit doit s'arrêter en fond de grille et pourra prendre le départ depuis cet endroit, suivant les indications d'un commissaire avec un drapeau rouge.
Il est interdit à tout coureur de tenter de se présenter sur la grille de départ en espérant provoquer, de par sa manœuvre, un départ soit retardé soit reporté.

Tout coureur qui rencontre un problème avec sa machine lors du tour de chauffe peut retourner dans le couloir des stands et procéder à des réparations.

Tout coureur dont le moteur cale sur la grille ou qui a d'autres difficultés doit rester sur sa machine et lever le bras. Il n'est pas permis d'essayer de retarder le départ par d'autres moyens.

Dès que chaque rang de la grille est complet, les Officiels abaisseront les panneaux indiquant que leur rang est complet. Le panneau ne sera pas abaissé lorsqu'un coureur du rang en question, a indiqué qu'il a calé sa moto ou qu'il a d'autres difficultés. Lorsque tous les panneaux ont été abaissés et que la voiture de sécurité a terminé son tour, un Officiel à l'arrière de la grille agitera un drapeau vert.

Le Starter donnera ensuite l'ordre à l'Officiel se trouvant devant la grille, avec le drapeau rouge, de se diriger sur le côté de la piste et il allumera les feux rouges.

11) Départ de la course

Le départ de la course est donné par l'extinction des feux rouges.

Si un problème survient à la machine d'un coureur, ou si la machine d'un coureur cale après l'allumage des feux rouges, le Directeur de course peut poursuivre la procédure de départ s'il estime que cet incident ne porte pas préjudice à la sécurité du départ, ou l'interrompre s'il estime que cette situation constitue un danger.

Tout coureur qui anticipe le départ se verra infliger une pénalité de 20 secondes

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motocycle alors que les feux rouges sont allumés. C'est le Directeur de Course qui décide si une pénalité sera appliquée et il doit faire en sorte que l'équipe soit avertie d'une telle pénalité avant que le coureur concerné ait accompli 50 % de la longueur de la course.

- 12) Si, après le départ de la course, la machine d'un coureur cale, les commissaires au départ peuvent ensuite aider le coureur en le poussant le long de la piste jusqu'à ce que le moteur démarre. Si, après un délai raisonnable, le moteur ne démarre pas, le coureur doit ensuite pousser sa machine dans le couloir des stands, sous la supervision des Officiels, où ses mécaniciens peuvent l'aider à la faire démarrer.
- 13) Après que les coureurs aient dépassé la sortie des stands, l'Officiel placé à cette sortie allumera un feu vert ou agitera un drapeau vert pour donner le départ aux coureurs encore dans le couloir des stands.
- 14) Si un problème se présentait sur la grille qui pourrait porter préjudice à la sécurité du départ, l'Officiel responsable du départ actionnera un feu jaune clignotant et/ou présentera un panneau "START DELAYED" et/ou un drapeau jaune agité. Dans ce cas, les coureurs doivent arrêter leur moteur et un mécanicien par coureur sera autorisé à venir sur la grille pour aider les coureurs. La procédure de départ sera recommencée une minute avant le départ, pour tous les coureurs, par un tour de chauffe supplémentaire et la distance de la course sera réduite d'un tour.

05.08.5. La procédure de départ à appliquer lors des épreuves en circuit ne comptant pas pour le championnat de Belgique, ni pour un championnat ou prix F.I.M./ F.I.M. Europe est laissée au choix de l'organisateur.

05.08.6. Toutes les courses seront définies comme étant "wet" ou "dry". Un panneau est présenté à la sortie du parc fermé et/ou de la voie des stands ou sur la grille, pour indiquer le statut de la course. Si aucun panneau n'est présenté la course est automatiquement définie comme sec ou "dry". Le but de cette classification est d'indiquer aux coureurs les conséquences de conditions climatiques changeantes pendant une course ainsi que les spécifications des pneus autorisés.

Courses "dry". Une course déclarée "dry" pourra être interrompue par la Directeur de Course, s'il considère que les conditions climatiques modifient le revêtement de la piste et que les coureurs souhaiteront probablement changer de pneus.

Courses "wet". Une course déclarée "wet", généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, ne sera pas arrêtée pour des raisons climatiques et les coureurs qui souhaitent changer de pneus doivent entrer dans les stands et le faire pendant le déroulement de la course.

Dans tous les cas où la course est arrêtée pour des raisons climatiques, le nouveau départ sera automatiquement déclaré course "wet"

- 05.09 Les organisateurs, qui annoncent dans le règlement particulier de la manifestation, des essais privés payants avant les essais officiels, doivent prévoir pour ces essais privés les dispositifs de sécurité passive et active, conformes à ceux prévus au rapport d'homologation et les officiels F.M.B. doivent être présents. La F.M.B. n'est, en conséquence, pas concernée par des essais privés organisés avant le début des essais officiels d'une manifestation qui ne sont pas annoncés dans le règlement particulier.

De plus si l'organisateur de la manifestation prévoit d'insérer des "RUNS PRIVÉS" (séances destinées à permettre à n'importe qui de rouler sur le circuit) après le début des essais officiels et entre ceux-ci et/ou les courses, ces " RUNS PRIVÉS ne sont pas de la compétence de la FMB. Les officiels FMB, y compris les commissaires de piste, ne sont pas concernés par ces "RUNS PRIVÉS" C'est la responsabilité de l'organisateur des "RUNS" d'assurer les commissaires de piste qui officieraient pendant la durée de ceux-ci.

Avant toute manifestation **2026**, organisée en Belgique, le circuit sur lequel elle se déroule devra être homologué pour **2026** par le G.T.C.S.R..

C'est le rapport d'homologation qui fixe notamment les classes admises sur ce circuit.

- 05.10. Le Directeur de Course ou son adjoint doit informer tout coureur en course qu'il fait l'objet d'une pénalité, en lui présentant un panneau spécialement prévu à cet effet. Sur ce panneau figure le mot "PENALTY" accompagné du numéro de course du ou des coureurs pénalisés. Pour les coureurs qui ont encouru cette pénalité lors des essais, le panneau est présenté sur la grille de départ.

- 05.11. Pour toutes les manifestations en circuit, le règlement particulier de l'épreuve doit prévoir et expliciter la procédure unique à suivre par les coureurs à la fin des séances d'essais et des courses pour rentrer au parc des coureurs.

- 05.12. En cas de besoin, un jury, dont la composition est définie ci-après, sera réuni à l'initiative de son Président afin de statuer sur toute réclamation, plainte, litige survenu à l'occasion d'une manifestation. Le Jury est normalement composé de :

Président : Directeur de Course Secrétaire : Secrétaire de l'organisation

Membres avec droit de vote : 2 adjoints de la direction de course et 1 représentant de l'organisation.

Lors de chaque réunion, des membres d'autres collèges peuvent être invités à titre consultatif.

Toute décision du Jury, qui ne peut être valablement prise qu'après avoir entendu toutes les parties concernées, est d'application immédiate. Un coureur, dûment convoqué qui ne se présente pas à la réunion du Jury pour faire valoir ses moyens de défense est réputé avoir été auditionné.

05.13. Fin d'une course & résultats

- 05.13.01. Lorsque le coureur de tête a accompli le nombre de tours prévu pour la course, on lui présentera le drapeau à damier à la ligne d'arrivée, au niveau de la piste. Le drapeau à damier continuera à être présenté aux coureurs suivants.

Dès que le drapeau à damiers est présenté, aucun coureur ne pourra quitter la voie des stands pour emprunter la piste. A cet effet, le feu rouge sera allumé à la sortie de la voie des stands ou un commissaire présentera également un drapeau rouge.

Si un(des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, l'officiel du départ/arrivée présentera simultanément, au(x) coureur(s) ainsi qu'au coureur de tête, le Drapeau à Damiers et le Drapeau Bleu.

Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que le(s) coureur(s) qui précède(nt) de près le coureur de tête doit(vent) terminer le dernier tour et recevoir le drapeau à damiers.

- 05.13.02. Dans le cas où, pour une raison autre que celles citées à l'article 05.15 ci-après, le signal d'arrivée est donné avant que le motocycle de tête finisse le nombre de tours ou la durée prévu(e), la course sera considérée comme terminée la dernière fois que le motocycle de tête a franchi la ligne d'arrivée avant le signal d'arrivée. Dans le cas où le signal d'arrivée est retardé, la course sera alors considérée comme terminée, quand elle aurait dû être terminée.

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

05.13.04. Afin d'être considéré comme ayant terminé la course et pour figurer dans les résultats, un coureur doit avoir :

- Effectué 75% du nombre de tours effectué par le vainqueur de la course ;
- Franchi la ligne d'arrivée sous le drapeau à damier sur la piste (et non dans la voie des stands). Le coureur doit être en contact avec sa machine ;
- Franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur dans le temps limite fixé par le RP, dans toutes les classes F.I.M./ F.I.M. Europe ce temps est fixé à 5 minutes ;
- Couvert le nombre de tours minimum indiqué dans le règlement particulier

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'art. 05.15 ci-après.

05.14. Interruption d'une course - Nouveau départ

Si le Directeur de Course décide d'interrompre une course pour des raisons climatiques ou autres, des drapeaux rouges seront présentés à la ligne de départ et à tous les postes de commissaires. Les coureurs doivent immédiatement ralentir et retourner au couloir des stands. Les résultats de la course seront calculés à la fin du tour précédent.

Au moment où les drapeaux rouges sont présentés, les coureurs qui ne participent plus activement à la course ne seront pas classés.

Dans les 5 minutes qui suivent la présentation des drapeaux rouges, les coureurs qui ne rentrent pas dans la voie des stands au guidon de leur machine, ne seront pas classés

Les résultats seront donc ceux enregistrés jusqu'au dernier moment où le coureur de tête, et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête encore en course a effectué un tour complet, sans que le drapeau rouge ait été présenté.

Exception : Si la course est interrompue dans le dernier tour, après présentation du drapeau à damiers, la procédure suivante sera suivie :

- 1) Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damier a été présenté avant l'interruption, un classement partiel sera établi à la fin du dernier tour de course.
- 2) Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damier n'a pas été présenté avant l'interruption, un classement partiel sera établi à la fin de l'avant dernier tour de course.
- 3) Le classement complet sera établi en combinant les 2 classements partiels obtenus ci-dessus selon la procédure tours/temps.

Si les résultats calculés montrent que moins de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue et il y aura une nouvelle course, à laquelle tous les coureurs présents sur la grille initiale peuvent participer, dont la longueur sera égale au 2/3 de la distance initiale- S'il s'avère impossible de redonner le départ de la course, elle sera annulée et elle ne comptera pas pour le Championnat de Belgique.

Si trois tours ou plus ont été accomplis par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, mais moins des deux tiers de la distance ou de la durée initiale de la course, un nouveau départ sera donné pour une deuxième partie de la course dont la longueur (égale au maximum au 2/3 de la distance initiale moins le nombre de tour parcouru dans la 1^{ère} partie avec un minimum de 5 tours) sera décidée par le Directeur de course et communiquée à tous les coureurs.

Seuls les coureurs figurant dans le classement de la première partie peuvent prendre le départ de la seconde partie. La Grille de départ de la seconde partie est basée sur le résultat de la 1^{ère} partie.

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

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

S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération et seule la moitié des points sera attribuée pour le Championnat

Si le calcul des résultats montre que les deux tiers de la distance initiale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur ont été effectués par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme une course complète et la totalité des points sera attribuée pour le Championnat.

Dans tous les cas, les coureurs doivent ramener leur moto dans le couloir des stands et y suivre les directives

du Directeur de course ou un de ses adjoints.

05.15. Si un organisateur prévoit dans le programme d'une même manifestation deux courses réservées aux mêmes classes/catégories les grilles de départ des deux courses sont identiques et basée sur le résultat des essais.

05.16. Le Chronométrage des manifestations en circuit, à l'exception des épreuves "Petites cylindrées" s'effectue obligatoirement à l'aide d'un système électronique d'enregistrement des passages des coureurs, basé sur l'utilisation de "TRANSPONDEURS".

C'est la responsabilité du coureur d'entrer en piste tant lors des essais que pour la course avec une moto équipée d'un transpondeur acheté par lui-même, ou loué sur place, en parfait ordre de fonctionnement (dûment chargé).

L'échange, le prêt ou la revente de transpondeurs entre coureurs sont interdits au cours d'une même saison.

06 Course de côte / course en ligne contre la montre : pas d'application en 2026

07 Endurance :

07.00. Préambule

La présente annexe détermine les règles de base applicables à toutes les épreuves d'endurance inscrites au calendrier FMB en courses sur routes ou en Classic Bike et organisées par un club affilié à la FMWB ou à MSVL.

Les épreuves d'endurance inscrites au calendrier FMB mais organisées sous l'égide d'une autre FMN sont régies par les règlements de ces fédérations et/ou organisateurs respectifs. Si ces épreuves entrent en ligne de compte pour le championnat de Belgique d'endurance, l'article 7.15 de la présente annexe s'applique également à ces épreuves.

07.01. Définition

Une épreuve d'endurance est une course d'une durée minimum de 02 heures et de maximum 24 heures ou d'une distance minimum de 500 km et de maximum 3.600 km.

Les courses de plus de 02 heures ou de plus de 500 km peuvent se dérouler en deux manches.

Les épreuves d'endurance se disputent par équipes composées de 2 ou 3 coureurs qui concourent sur une seule machine pour les deux ou trois coureurs, ou bien chaque coureur utilise sa propre machine. Dans cette hypothèse, toutes les machines d'une équipe doivent appartenir à la même classe.

Les équipes participantes peuvent être composées de trois coureurs exclusivement pour les courses d'une durée égale ou supérieure à 06 heures et disputée en une seule manche,

07.02. Règles spécifiques aux épreuves d'endurance

07.02.01. Coureurs admis

Tous les licenciés FMB participant à une épreuve d'endurance en courses sur route doivent être titulaires d'une licence endurance valable pour l'année en cours. En Classic Bike les licenciés FMB doivent être titulaires d'une licence "Classic bike" à l'année ou souscrite pour une manifestation.

Les épreuves d'endurance, tant en courses sur route qu'en Classic Bikes sont accessibles aux titulaires d'une licence délivrée par une fédération reconnue par la FIM Europe et/ou la FIM, accompagnée d'une autorisation de départ, pour autant que la manifestation soit inscrite au calendrier FIM Europe et/ou FIM

07.02.02. Machines admises :

En courses sur route les classes suivantes, qui entrent en ligne de compte pour le championnat de Belgique, doivent être prévues au règlement particulier :

600 : 2 à 3 motos par équipe (1 par coureur) maximum 600 cc 4 temps : 4 cylindres.

1000 : 2 à 3 motos par équipe, (1 par coureur) : plus de 600 cc jusqu'à 1000 cc, 4 temps : 4 cylindres / Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc 4 temps : 3 cylindres / Au-dessus de 850cc jusqu'à 1300cc 4 temps : 2 cylindres.

Trophy : 1 seule moto par équipe : plus de 600 cc jusqu'à 1000 cc. 4 temps : 4 cylindres / Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc 4 temps : 3 cylindres / Au-dessus de 850cc jusqu'à 1300cc 4 temps : 2 cylindres.

Le règlement particulier de l'épreuve peut prévoir d'autres classes complémentaires mais qui ne compteront

pas pour le championnat de Belgique, mais un classement des trois classes comptant pour le championnat doit être publié.

En Classic Bike les classes prévues "Classic" et "Post Classic" doivent être réservées à des machines dont la date de commercialisation est antérieure respectivement au 31 décembre 1983 et 31 décembre 1993. ;

Tous les motocycles utilisés doivent rester conformes aux règlements techniques correspondant à la classe dans laquelle elles participent.

- 07.02.03. Pour la classe Trophy la capacité du réservoir à carburant peut-être de 24 litres maximum avec une tolérance de maximum 1 litre.

Pour les classes 600 & 1000 la capacité du réservoir sera identique à celle du réservoir homologué par le constructeur.

Les réservoirs d'essence doivent être complètement remplis d'une mousse d'élément à carburant (de préférence avec "Explosafe®").

- 07.02.04. Si tout ou partie de l'épreuve se déroule la nuit, tous les motocycles devront être équipés de phares et de deux feux rouges distincts. Si le phare d'origine possède une partie vitrée, cette dernière doit être complètement recouverte d'un film plastique transparent et autocollant afin d'empêcher qu'elle ne se brise en cas d'accident.

Pour les caractéristiques des phares de remplacement il est fait application des prescriptions de l'article 2.3.11 du règlement FIM régissant le championnat du monde d'endurance.

Tous les motocycles doivent avoir un générateur électrique en état de marche (puissance minimum 100 W).

- 07.02.05. Pour les équipes qui concourent avec une seule machine, présentation de maximum 2 motos par équipe au contrôle technique.

Pour les équipes dans lesquelles chaque coureur utilise sa moto, présentation de maximum une moto par coureur de chaque équipe au contrôle technique.

Les motos contrôlées devront être plombées.

- 07.02.06. Tous les coureurs doivent être identifiés par des bracelets inviolables de couleurs différentes (une pour les coureurs 1, une pour les coureurs 2 et une pour les éventuels coureurs 3) sur lesquels figurera au minimum le n° de départ de l'équipe dont fait partie le coureur, et par des brassards de couleurs identiques à celles des bracelets dont le port est obligatoire durant toute la durée des essais et de la course. Les bracelets sont placés aux coureurs lors des formalités administratives précédant le début des essais officiels. Les bracelets et les brassards sont fournis par l'organisateur.

- 07.02.07. Un coureur peut être en course au maximum durant les 2/3 de la durée de l'épreuve et devra être relayé après un maximum de 1 heure de course. Le temps de course commence lorsque le départ est donné ou, pendant la course, au moment où le coureur quitte son stand et prend fin au moment où le coureur rentre à son stand ou franchit la ligne d'arrivée à la fin de la course.

- 07.02.08. Entraînements minimums à prévoir : 2 fois 20 minutes avec 3 tours minimum pour chaque coureur, deux séances étant exclusivement réservées aux coureurs 1 (C1), deux autres aux coureurs 2 (C2) et si des équipes de 3 coureurs participent à l'épreuve, 2 autres séances réservées aux coureurs 3 (C3) quel que soit leur nombre.

La capacité d'un circuit pour les essais est celle fixée dans le rapport d'homologation.

Si tout ou partie de la course se déroule de nuit, une des séances d'essais de chaque coureur doit être programmée également de nuit.

Cette séance de nuit est obligatoire, minimum 3 tours de circuit, pour la qualification de chaque coureur.

L'organisateur, peut ne prévoir que des séances d'essais pour l'ensemble de l'équipe, au minimum deux, ouverte donc à chaque coureur de l'équipe, aux conditions suivantes :

- lors de ces séances d'essais ouvertes à tous les coureurs de l'équipe, chaque coureur doit être en possession d'un transpondeur différent qui leur est spécifiquement attribué. Cette disposition permettra d'appliquer les conditions de qualification prévues ci-après.
- le temps total de ces essais doit au moins être égal à la durée des séances par coureur prévue ci-avant.

- 07.02.09. Chaque coureur de l'équipe doit se qualifier pour la course.

Pour se qualifier pour la course chaque coureur de l'équipe doit avoir effectué, pendant les essais officiels, le nombre de tours minimum prévu dans le règlement particulier. Il devra aussi avoir réalisé un temps de qualification au moins égal à 118% de la moyenne des trois meilleurs temps de son groupe de coureurs

(coureur 1, coureur 2 et éventuellement coureur 3) dans au moins une séance qualificative

07.02.10. L'ordre de la grille de départ sera défini par la moyenne des meilleurs temps réalisés sur un tour par tous les coureurs de chaque équipe au cours des séances qualificatives.

07.03. Droits d'engagement - Loyer pour mise à disposition de l'infrastructure sportive

Les organisateurs d'épreuves d'endurance ont la possibilité de percevoir par équipe un droit d'engagement non remboursable et non limité.

07.04. Briefing obligatoire

Tous les organisateurs d'une épreuve "ENDURANCE" sont tenus de prévoir un briefing obligatoire (du début à la fin) pour tous les coureurs de toutes les équipes qualifiées pour la course et leur chef d'équipe. Le lieu et l'horaire de ce briefing doivent être mentionnés dans le R.P. et doit se tenir au plus tard 2 H 00 avant le départ de la course. Le secrétariat de l'organisation doit prévoir un contrôle et un relevé des coureurs et chef d'équipe présents à l'entrée du briefing et contrôler toute sortie avant la fin de celui-ci. Le résultat de ce contrôle est remis au directeur de course immédiatement après la sortie de tous les coureurs. A la fin briefing chaque équipe devra communiquer à la direction de course l'identité du coureur qui prendra le départ de la course et de chacune de ses manches si celle-ci se déroule en deux manches. Lors de ce briefing un plan du circuit, 1 exemplaire de chaque drapeaux utilisé, une photo des tous les véhicules utilisés (Safety car, Medical car et Race Direction car ainsi que les panneaux devront être présentés).

Chaque coureur et/ou chef d'équipe absent en partie ou en totalité au briefing se verra infliger une pénalité d'un "Stop & Go" par personne absente.

07.05. Procédure de départ

La procédure de départ applicable est du type dite "Le Mans" ou en épi. En cas de courses en plusieurs manches, elle devra être respectée pour chaque manche. La procédure de départ est la suivante :

01) Environ 45 minutes avant le départ, les coureurs se préparent avec leur machine en dehors de la piste pour entrer sur la piste via le parc fermé après le signal d'un l'officiel.

02) 1 tour de reconnaissance obligatoire (Procédure "Stop & Go" si pas effectué) (voir art. 07.16)

Une pénalité de "Stop & Go" sera infligée aux équipes qui n'effectuent pas le tour de reconnaissance

Environ 30 minutes avant le départ, les coureurs entrent en piste et font immédiatement un tour de reconnaissance avant de prendre place sur la grille, moteur arrêté.

Sur la grille, les motocycles doivent être échelonnés en biais (en épi), selon un angle de 45° sur le côté de la piste derrière la ligne de départ. Ils doivent être distants chacun de 5 mètres. Chaque motocycle sera tenu par un aide.

Le départ pour le tour de reconnaissance sera possible pendant 5 minutes. Ces 5 minutes seront signalées à l'endroit où les coureurs prennent la piste au moyen des panneaux 5', 4', 3', 2' et 1', ainsi que d'un avertissement sonore. Lorsque ces 5 minutes se sont écoulées, l'accès à la piste sera fermé au moyen d'un drapeau rouge et/ou feu rouge.

03) Les coureurs étant arrivés après la fermeture, et ceux qui ne veulent pas effectuer le tour de reconnaissance auront la possibilité de se mettre sur la grille dans les 5 minutes suivant l'arrivée des coureurs qui viennent d'accomplir le tour de reconnaissance. Pour ce faire, ils devront suivre les instructions des officiels de la grille de départ

03) Dès l'entrée en piste (environ 30 minutes avant le départ), le changement de motocycle et un ravitaillement supplémentaire sont strictement interdits.

05) Des changements de pneus et des réparations peuvent être effectués sur la grille de départ jusqu'à ce que le panneau "3 minutes" soit présenté.

Après le tour de reconnaissance, les coureurs peuvent choisir de changer de pneus, sur la grille, afin de les adapter aux conditions régnant sur la piste.

06) 2 tours de chauffe obligatoires - Sur les circuits développant minimum 5 km un seul tour de chauffe peut-être prévu

Deux (une si un seul tour de chauffe prévu) pénalités de "Stop & Go" seront infligées aux équipes qui ne les effectuent pas complètement (voir art. 07.16).

Env. 5 minutes avant les tours de chauffe, on présente les panneaux suivants accompagnés d'un

avertissement sonore :

- Panneau "5 minutes" : début du compte à rebours
 - Panneau "3 minutes" : toutes les personnes, hormis les coureurs, 1 assistant et une personne avec un parapluie au maximum par coureur, évacueront la grille. A ce moment-là, personne (excepté les officiels accrédités) n'est autorisé à se rendre à nouveau sur la grille. Toute intervention sur les motocycles est interdite.
 - Panneau "1 minute" + panneau "casque" : toutes les personnes, hormis les coureurs, évacueront la grille.
Les coureurs doivent se trouver assis sur leur machine.
 - Panneau "30 secondes".
 - Drapeau vert : départ des ou du tour(s) de chauffe. Chaque coureur met le moteur de sa moto en marche et commence les ou le tour(s) de chauffe.

Si, même après l'aide immédiate de l'assistant, un coureur ne parvient pas à faire démarrer son moteur, la moto doit être poussée dans le couloir des stands et le coureur prendra le départ retardé depuis les stands.

- Une voiture de la Direction de Course suit le groupe des coureurs.
- Si deux tours de chauffe sont prévus, le dernier tour de chauffe sera signalé aux coureurs par un panneau portant le chiffre 1.
- Lorsque les coureurs reviendront à la grille de départ à la fin des ou du tour(s) de chauffe, ils arrêteront leur moto, chacune à son emplacement indiqué, et couperont le moteur. Les motocycles doivent être placés dans la même position qu'avant le départ des ou du tour(s) de chauffe.

Seul un aide par machine et les coureurs qui prennent le départ sont autorisés sur la grille.

- 07) Si un coureur a des difficultés, il doit se rendre immédiatement aux stands. Il est absolument interdit aux coureurs de se rendre sur la grille de départ dans l'intention de retarder celui-ci. Au cas où un coureur arrive en retard à la grille, alors que le panneau "1 minute" a déjà été montré, il devra obligatoirement se diriger vers les stands à vitesse modérée, d'où il prendra le départ retardé.

- 08) Au milieu de la piste, sur la ligne de départ, un commissaire avec drapeau rouge attend l'arrivée des coureurs sur la grille et il reste sur place jusqu'à ce que le starter lui donne l'ordre de quitter la piste, après que le drapeau vert ait été présenté par le commissaire se trouvant à la fin de la grille.

Un deuxième commissaire avec drapeaux vert et rouge se trouve à la fin de la grille :

- au moyen du drapeau vert, il indique que la grille est en ordre
- au moyen du drapeau rouge, il arrête un coureur qui arrive en retard, après la voiture de Direction de Course, et veille à ce que ce coureur puisse partir d'une position d'arrêt à la fin de la grille et après le départ ou qu'il se rende aux stands.

- 09) Départ de la course

- Panneau "1 minute", panneau "casque" + avertissement sonore : les coureurs doivent se trouver en face de leur propre machine de l'autre côté de la piste.
- Panneau "30 secondes" + avertissement sonore
- Feu vert ou drapeau national, à préciser dans le règlement particulier (RP) : départ. Chaque coureur court vers son motocycle, met le moteur en marche et commence la course.
Le moteur sera mis en marche par le coureur seul, en utilisant un moyen mécanique disposé sur la machine. Tout aide extérieure est interdite.

- 10) Si un coureur ne peut pas mettre son moteur en marche, le Directeur de Course, au moyen du drapeau vert, autorisera l'aide à pousser le motocycle, dès qu'il le jugera possible.

Si, malgré cette intervention, un coureur ne parvient pas à partir, les commissaires de piste pousseront immédiatement la machine vers les stands (à l'entrée ou à la sortie selon la proximité). Le motocycle pourra être ramené à son stand sous la protection d'un commissaire. Le coureur prendra le départ dès que sa machine sera réparée.

- 11) Après le passage de la totalité du peloton devant la sortie du couloir des stands, un départ retardé avec feux ou au drapeau sera donné aux coureurs qui s'y trouvent.

- 12) Le coureur qui est en mouvement ou qui ne se trouve pas en face de sa propre machine de l'autre côté de la piste au moment de l'apparition du feu vert ou du baisser du drapeau national sera sanctionné.

Pour toute infraction à l'article 07.05., le coureur concerné sera sanctionné par une procédure "Stop & Go" décrite à l'article 07.16.

07.06. Conduite après une chute qui nécessite une évacuation vers le centre médical

En cas de ou suite à une chute, si un coureur doit être évacué vers le centre médical, il pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel.

07.07. Sanctions pendant la course

Si des sanctions sont infligées à un coureur pendant la course, elles seront communiquées rapidement au responsable de l'équipe en question.

07.08. Arrêts aux stands, ravitaillement et réparations pour les équipes concourant avec une seule machine.

La vitesse dans la voie des stands est limitée à **maximum** 60 km/h.

La vitesse dans la voie des stands peut être inférieur à 60 km/h, la vitesse sera dans ce cas reprise au règlement particulier.

Lors d'un arrêt au stand, le moteur doit obligatoirement être arrêté. Il peut être mis, momentanément, en marche pour un essai ou un réglage.

Pour repartir, le coureur étant sur la moto, 2 personnes sont autorisées à pousser la machine ou le coureur peut également utiliser le starter de la machine.

L'utilisation de batterie additionnelle est interdite.

Seuls les membres accrédités des équipes porteurs des laissez-passer officiels adéquats sont admis dans la zone de travail devant leur stand immédiatement avant d'intervenir sur la moto. Ils doivent quitter cette zone dès que le travail est achevé. En dehors des interventions, les membres des équipes ne peuvent rester dans la voie des stands.

Pendant l'arrêt au stand, devant celui-ci, 4 personnes accréditées peuvent travailler sur la machine, la ravitailler, nettoyer les phares, le pare-brise, etc. Si le coureur participe à l'intervention, il sera compris dans ces 4 personnes. En cas de perte ou de défaillance du transpondeur, un officiel est autorisé à effectuer le changement.

Lorsque les interventions sur la machine sont réalisées à l'intérieur du stand, le nombre de personnes travaillant sur la moto n'est pas limité.

Pendant la course ou une manche, le ravitaillement d'essence et d'huile, de même que les réparations et les réglages, ne peuvent s'effectuer qu'au stand assigné à l'équipe.

Avant le départ de la course, les systèmes de ravitaillements devront être soumis à l'approbation du Collège Technique

Pendant toute la durée d'une manifestation (essais & course) un système de ravitaillement en carburant à l'aide de cruche, seau, entonnoir, ...etc., où l'essence s'écoule à l'air libre, est interdit. Le ravitaillement en carburant doit s'effectuer par gravité. Tout système sous pression est interdit. Le ravitaillement en carburant doit s'effectuer obligatoirement dans la voie des stands devant le stand assigné à l'équipe par le système de valve automatique. Le coureur doit descendre de sa machine pendant le ravitaillement.

Les opérations de ravitaillement en carburant et d'autres interventions ne peuvent pas avoir lieu simultanément. Avant de ravitailler une machine, elle doit être béquillée.

Tout ravitaillement (en carburant) doit se dérouler après que toute intervention mécanique sur la machine soit terminée et avant que le coureur ne tente de redémarrer sa machine.

Pendant le ravitaillement en carburant, l'utilisation des couvertures chauffantes n'est pas autorisée et toute personne se tenant à moins d'1 m de la machine doit se protéger les yeux, la tête, et avoir le corps protégé par des vêtements

Après le ravitaillement (en carburant) toute intervention mécanique sur la machine n'est possible qu'à l'intérieur du stand assigné à l'équipe.

Une réserve de 100 litres d'essence au maximum est admise au stand.

Chaque équipe devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci devra être équipée d'un extincteur efficace contre les feux de carburant. Cette personne devra obligatoirement être présente, extincteur en main, prêt à fonctionner, lors des opérations de ravitaillement en carburant.

Toute infraction à cet article sera sanctionnée par une procédure "Stop & Go".

07.09. Arrêts aux stands et changement de coureur pour les équipes dans lesquelles chaque coureur utilise sa machine.

Les mêmes règles que celles prévues au point 7.08 s'appliquent, ainsi que les suivantes

Lorsqu'une machine d'un équipage est sur la piste, la deuxième machine entreposée dans les stands devra être ravitaillée en carburant sur la voie des stands. Les autres opérations de maintenance sont autorisées à l'intérieur du stand. Après le ravitaillement la moto devra retourner dans le stand.

Lors des changements de machines, un changement de coureurs est obligatoire.

Lors des changements de machine et donc également de coureurs, seuls les coureurs peuvent aider, pas les mécanos.

Lors des changements de machine, la machine qui repartira devra être placée en attente, moteur arrêté, sur la béquille arrière, devant le stand. Elle ne pourra être sortie du stand qu'un tour avant le changement de machine. La moto pourra être sortie du box pour chauffer le moteur.

Quand la moto arrive à hauteur du stand, le pilote qui va partir doit béquiller la moto rentrante. Puis il peut prendre place sur sa moto que son coéquipier "débéquillera" après avoir transféré le transpondeur de moto. Alors le coureur partant peut seulement démarrer sa moto.

07.10 Arrêts sur la piste

En cas de panne sur la piste, le coureur devra immédiatement ranger son motocycle, de façon à ne pas gêner les autres coureurs. Il pourra alors procéder à une réparation, avec les moyens du bord.

L'abandon par le coureur d'un motocycle sur le circuit, ne fut-ce que quelques instants, constitue un cas de mise hors course, sauf si cet abandon résulte, après une chute, du transport du coureur au centre médical du circuit pour examens. Si le médecin responsable estime que le coureur est apte à reprendre part à la course, il peut rejoindre sa moto, conformément aux dispositions prévues dans le règlement particulier, à l'endroit où il avait chuté.

S'il veut ramener sa moto au stand, il devra la pousser dans le sens de la course, sans aide extérieure, en empruntant les bas-côtés de la piste.

Pour revenir plus rapidement aux stands, les organisateurs peuvent autoriser les coureurs à prendre des raccourcis. Cependant, si de tels raccourcis existent, ils doivent être indiqués dans le RP.

Si un coureur tombe en panne devant les stands, il pourra, sous la protection d'un Commissaire, rentrer par la sortie des stands, moteur arrêté, en poussant sa moto, à contresens, jusqu'à son stand.

Si l'équipe le souhaite, elle peut demander une assistance pour que le pilote et le motocycle soient ramenés dans un véhicule de l'organisation, si cette possibilité est prévue par l'organisateur, ce qui doit être annoncé dans le RP.

Dans ce cas, ils seront déposés le plus près possible de la voie d'entrée des stands, de l'entrée des stands ou devant le local des contrôles techniques (à préciser dans les RP).

Depuis ce lieu, deux personnes de l'équipe pourront ramener le motocycle au stand, sous le contrôle d'un officiel.

Son tour de piste sera comptabilisé dans son décompte de la course.

Si suite à un problème collectif plusieurs équipes souhaitent bénéficier de cette aide, la prise en charge des équipes sera faite suivant l'ordre de la grille de départ.

Aucune réclamation ne peut être formulée sur l'ordre d'intervention des véhicules d'assistance.

Le nombre de véhicules d'assistance disponibles sur les circuits doit être indiqué clairement dans le Règlement Particulier.

Aucune autre assistance que celle de l'organisation ne sera admise.

Dans les courses de 06 heures au moins, si dans une équipe de trois coureurs, un coureur ne peut plus poursuivre la course, les deux autres ont la possibilité de la terminer, à la condition que le coureur en piste qui ne peut plus continuer ramène seul, ou avec l'aide de l'assistance de l'organisation, la moto au stand attribué à l'équipe, ou seulement le transpondeur pour les équipes dans lesquelles chaque coureur utilise sa moto.

07.11. Changement des pièces

Toutes les pièces défectueuses peuvent être remplacées, à l'exception du cadre, du carter moteur et du carter de la boîte de vitesses.

07.12. Neutralisation de la course

Au cas où pendant la course, un incident (conditions atmosphériques ou toute autre cause) compromettrait la sécurité, rendant impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course pourra décider la neutralisation.

Dans ce cas, deux véhicules spécialement balisés, de couleurs autre que celle des médical cars et ou du véhicule de "Race direction", portant visiblement les mots "Safety Car", ainsi que leur numéro "1" ou "2", sur les côtés et l'arrière, munis de **feux** jaunes sur le toit, emprunteront la piste. Ils circuleront à vitesse identique de façon à toujours conserver le même écart entre eux.

Pendant toute la durée de la neutralisation, un panneau "Safety car" sera placé sur la ligne de départ pour informer les coureurs.

Lorsque ces véhicules entreront en piste, ils allumeront, sur l'ordre du Directeur de Course, leurs **feux** jaunes, et, à partir de ce moment, tous les postes de surveillance présenteront le panneau "SC" et le drapeau jaune agité. Dès la présentation de ce panneau les coureurs ne peuvent plus se dépasser. Les coureurs rattrapant les "Safety Car" devront se ranger derrière en file indienne sans les dépasser.

Si durant la neutralisation, un des "Safety-cars" à un problème technique qui l'empêche de poursuivre, soit l'organisateur dispose d'un véhicule de réserve, équipé de manière identique, et dans ce cas il prend la place du véhicule défaillant, soit l'organisateur ne dispose pas d'un véhicule de réserve, et dans ce cas le groupe de coureurs qui suit en file indienne le "Safety-car" défaillant poursuit son tour du circuit toujours en file indienne jusqu'à ce que le premier du groupe rejoigne le dernier coureur du groupe qui suit l'autre "Safety-car" et se place derrière lui.

Pendant la neutralisation de la course, les machines peuvent s'arrêter au stand.

Celles-ci ne pourront reprendre la piste que, lorsque le feu vert sera allumé ou le drapeau vert présenté à la sortie du couloir des stands. Il sera allumé pendant une durée de **15 secondes**, **15 secondes** après qu'un SAFETY CAR soit passé au niveau du feu rouge situé à la sortie du couloir des stands. Ensuite, le couloir des stands sera à nouveau fermé (feu "rouge" et / ou drapeau rouge). Les coureurs qui n'ont pas quitté le couloir des stands devront attendre le prochain groupe.

Lorsque les "Safety Cars" seront rappelés par le Directeur de Course, ils devront éteindre les feux jaunes au premier emplacement « safety car » rencontré et quitter la piste à l'emplacement suivant.

Les Safety Cars doivent quitter la piste au même moment.

Dès que les Safety Cars auront quitté la piste, tous les drapeaux jaunes et panneaux SC seront retirés simultanément le long de la piste, la sortie de la voie des stands sera de nouveau ouverte en permanence, 15 secondes après qu'un coureur ait passé la sortie de la voie des stands.

Les emplacements des "Safety Cars" doivent être signalés en bordure de piste par des panneaux réfléchissants de couleur jaune portant visiblement les mots " Safety Car ".

Chaque tour couvert, pendant l'intervention des "Safety Cars" sera comptabilisé comme "tour de course".

Toutes les autres règles de la course restent valables.

07.13. Interruption d'une course - Nouveau départ

07.13.01. Procédure normale avec mise en parc fermé des motos

Si le Directeur de Course décide d'interrompre une course pour des raisons climatiques ou autres, des drapeaux rouges seront présentés à la ligne de départ et à tous les postes de commissaires. Les coureurs doivent immédiatement ralentir et retourner au couloir des stands. Les résultats de la course seront calculés à la fin du tour précédent.

Les résultats seront donc ceux enregistrés jusqu'au dernier moment où chaque coureur encore en course a effectué un tour complet, sans que le drapeau rouge ait été présenté.

Si les résultats calculés montrent que moins de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue et il y aura une nouvelle course. S'il s'avère impossible de redonner le départ de la course, elle sera annulée et elle ne comptera pas pour le Championnat de Belgique.

Si trois tours ou plus ont été accomplis par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, mais moins des deux tiers de la durée initiale de la course, un nouveau départ sera donné. Pour obtenir le résultat final, on additionne les tours et les temps des deux courses. S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération et seule la moitié des points sera attribuée pour le Championnat.

Si les deux tiers de la durée initiale de la course ont été disputés, la course sera considérée comme une course complète.

Dans tous les cas, les machines devront être mises en parc fermé (qui devra se trouver le plus près possible de la ligne de départ); toutes les machines, qu'elles soient en course ou arrêtées à leur stand pour réparation ou ravitaillement ou parce que non en piste dans les équipes qui utilisent plus d'une moto, devront y être dirigées, sauf les machines sur lesquelles les réparations sont si importantes que leur déplacement n'est pas

possible. Les coureurs seront autorisés à faire le complément de carburant et un changement de pneus devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture de la sortie du couloir des stands pour le tour de reconnaissance.

La localisation de ce parc devra figurer au RP de la manifestation ou, à défaut, les coureurs en seront informés à l'occasion du briefing, qui aura lieu avant le départ de la course.

L'organisation devra informer tous les coureurs de l'heure du nouveau départ qui pourra avoir lieu, au plus tôt, 30 minutes après que les coureurs en auront été avertis.

07.13.02. Procédure variante sans mise des motos en parc fermé

Au cas où pendant la course, un incident (conditions atmosphériques ou toute autre cause) compromettrait la sécurité, rendant impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course pourra décider d'interrompre la course à l'aide du drapeau rouge.

Dans ce cas, les coureurs doivent immédiatement adapter leurs vitesses et rentrer dans la voie des stands à la fin du tour durant lequel le drapeau rouge est présenté. Le premier coureur qui entre dans la voie des stands devra se placer à la fin de la voie des stands du côté gauche. La première moitié des coureurs prendront places sur une ligne du côté gauche. L'autre moitié se placera, dès qu'ils auront reçu le signal d'un officiel, à droite parallèlement à la première ligne et également sur une ligne.

Dès que la direction de course donne le signal "béquillage autorisé" 2 mécaniciens peuvent venir béquiller la moto et placer les couvertures chauffantes (sans générateur). Aucune autre intervention technique n'est autorisée. Un aide peut venir apporter à boire aux coureurs.

Il est strictement interdit de s'arrêter à son box durant cette procédure.

Seule les 2 mécaniciens peuvent se rendre en fin de voie des stands. Le reste de l'équipe doit rester dans son box afin d'éviter d'avoir trop de monde en voie des stands au cas où une "safety car" doit entrer en voie des stands.

Tout au long de cette procédure le temps ne sera pas arrêté. Toutes les autres règles sont d'application.

Le nouveau départ sera un départ lancé. A la sortie de la voie des stands un panneau avec le nombre de tours de chauffe (1 ou 2) sera montré au coureur en quittant la voie des stands dans l'ordre d'arrivée dans celle-ci.

La vitesse du groupe sera déterminée par le coureur qui est entré en premier dans la voie des stands. Il est interdit de dépasser.

A l'approche de la dernière moitié du circuit, avant la ligne "start/finish", le premier coureur devra diminuer sa vitesse pour que tous les coureurs se regroupent. Sur cette partie du circuit des drapeaux jaunes seront agités pour avertir les coureurs d'être prudents. Dès que les feux verts à la ligne "start/finish" sont allumés, les coureurs peuvent reprendre le cours normal de la course.

07.14. Arrivée

Dès que la durée ou la longueur de la course prévue au RP est accomplie, le drapeau à damiers sera abaissé au passage du coureur de tête.

07.15. Classement

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

Pour être classée, une équipe doit :

- avoir franchi la ligne d'arrivée sous le drapeau à damiers sur la piste (et non dans la voie des stands). Le coureur doit être en contact avec sa machine
- avoir franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur dans le temps limite fixé par le RP;
- avoir couvert au moins 75% de la distance parcourue par l'équipe vainqueur de la classe correspondante.

Dans le cas des courses se déroulant en plusieurs manches ou parties, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles, l'équipe ayant le plus grand nombre de tours est classée première. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque manche qui entrera en considération.

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'art. 07.13.

07.16. Procédure de "Stop & Go"

Pendant la course, sur injonction du Directeur de course ou de son adjoint, le coureur sera prié de s'arrêter dans la zone de pénalité, et y rester, à l'arrêt, pendant 20 secondes. Il pourra ensuite reprendre la course.

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (60 km/h), depuis le début de la voie des stands, jusqu'à la sortie. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure "Stop & Go" sera répétée; dans le cas d'une seconde infraction de cette limitation de vitesse, le drapeau noir sera présenté au coureur.

Dans le cas d'un nouveau départ, la règle susmentionnée est également d'application.

Dans le cas d'une course interrompue avant que la pénalité ne soit appliquée, et s'il y a une deuxième partie, le coureur pénalisé pour un départ anticipé sera tenu de d'effectuer son "Stop & Go" après le départ de la deuxième partie de la course.

Dans le cas où un coureur n'a pas encore effectué sa pénalité pour départ anticipé, infligée lors de la première partie de la course et qu'il a également anticipé le départ de la deuxième partie de la course, il se verra présenter le drapeau noir.

Une fois que l'équipe a été avertie de la pénalité, un panneau avec le mot "STOP" et le numéro du coureur sera présenté à la ligne de départ. Si le panneau "STOP" a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne s'arrête toujours pas, le drapeau noir lui sera alors présenté à son 6^{ème} passage.

Si plus d'un coureur sont pénalisés, le panneau "STOP" sera présenté à un autre coureur pénalisé lors des tours suivants. L'ordre des arrêts sera basé sur les temps des qualifications, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier.

Si un coureur encourt une pénalité de "Stop & Go", l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour assister son coureur, sous la direction des commissaires, afin de redémarrer sa machine si elle cale. Le mécanicien ne doit pas interférer dans la procédure "Stop & Go", laquelle est sous le contrôle de la direction de course.

Dans le cas où un coureur manque de répondre aux instructions d'effectuer un "Stop & Go", et qu'il y a plus d'un coureur pénalisé, aucun coureur suivant ne sera prié de s'arrêter, jusqu'à ce que le coureur précédent se soit arrêté ou que le drapeau noir lui ait été présenté.

Il est strictement interdit au coureur qui effectue une procédure "Stop & Go" de s'arrêter dans la voie des stands sous peine d'exclusion. Si tel est le cas, et ce pour autant qu'il se soit initialement arrêté avant la cinquième présentation du panneau "STOP", il doit reprendre la piste et effectuer la procédure "Stop & Go" après avoir parcouru un tour du circuit.

Dans le cas où un coureur pénalisé n'a pu effectuer la procédure "Stop & Go" avant la fin de la course, une pénalité de 1 minute sera ajoutée à son temps de course.

07.17. Chronométrage

Le Chronométrage des manifestations ENDURANCE s'effectue à l'aide d'un système électronique d'enregistrement des passages des coureurs basé sur l'utilisation de "TRANSPONDEURS".

C'est la responsabilité du coureur d'entrer en piste tant lors des essais que pour la course avec une moto équipée d'un transpondeur acheté par lui-même, ou loué sur place, en parfait ordre de fonctionnement (dûment chargé).

L'échange, le prêt ou la revente de transpondeurs entre coureurs sont interdits au cours d'une même saison.

08 Manifestations "Petites cylindrées" : pas d'application en 2026

09 Rallye Routier : pas d'application en 2026

10. Manifestations en circuit . Epreuves de sprint – Vitesse Pure : Conduite en course

- 10.01. Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux, les feux ou les panneaux qui transmettent les instructions. Toute infraction sera sanctionnée conformément aux dispositions reprises à l'article 16.07.
- 10.02. Les coureurs doivent conduire d'une manière responsable qui, ne représente aucun danger pour les autres compétiteurs ou participants, tant sur la piste que dans le couloir des stands. Les coureurs doivent à tout moment respecter les dispositions des Règlements Sportifs.
- 10.03. Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et le couloir des stands. Toutefois, si un coureur quitte la piste accidentellement, il peut ensuite la rejoindre à l'endroit indiqué par les commissaires et sur leur injonction, ou à un endroit qui ne lui procure pas un avantage. Toute infraction pendant les essais sera sanctionnée comme indiqué à l'article 10.14 ci-dessous.
Les commissaires peuvent assister le coureur en l'aidant à relever sa machine et la tenir pendant que des réparations ou réglages sont faits.
Toute réparation ou réglage doit être fait par le coureur qui travaille seul sans absolument aucune aide extérieure. Les commissaires peuvent ensuite l'aider à faire redémarrer sa machine.
- 10.04. Si un coureur rencontre un problème avec sa machine qui a comme conséquence son retrait des essais ou de la course, il ne doit pas essayer de retourner à vitesse réduite jusqu'aux stands, mais sortir de la piste et mettre sa machine à un endroit sûr comme indiqué par les commissaires.
- 10.05. Les coureurs qui roulent à vitesse réduite doivent s'assurer qu'ils roulent aussi loin que possible de la ligne idéale et qu'ils ne gênent en aucune manière les autres coureurs.
- 10.06. Les coureurs peuvent entrer dans la voie des stands pendant la course pour procéder à des réglages ou des réparations de leur machine ou changer de pneus. Tous ces travaux doivent être effectués dans la zone de travail devant les stands.
Pendant une interruption de course, les travaux dans les stands sont autorisés suivant la décision du Directeur de Course.
- 10.07. Les coureurs ne peuvent pas transporter une autre personne sur leur machine.
- 10.08. Les coureurs ne peuvent pas conduire ou pousser leur moto dans la direction opposée à celle de rotation sur le circuit, soit sur la piste ou dans le couloir des stands, à moins que cela se fasse sous la direction d'un Officiel. Toute infraction entraîne l'exclusion du coureur concerné.
- 10.09. Aucun signal quelconque ne peut permettre quelle que communication que ce soit entre d'une part un motocycle en marche et/ou son coureur et d'autre part toute autre personne ayant un rapport avec le concurrent ou le coureur du motocycle, sauf le signal provenant de l'émetteur de chronométrage, d'une caméra, de messages lisibles sur le panneau présenté depuis le stand ou des mouvements du corps par le coureur.
- 10.10. Une limitation de vitesse à 60 Km/h maximum est imposée dans la voie des stands à tout moment pendant la manifestation.
- 10.11. Dans l'intérêt de la sécurité, lors de son retour aux stands après le drapeau à damiers, un coureur ne peut arrêter sa machine sur la surface de course, pendant le tour de décélération.
Tout arrêt sur la piste pendant les essais ou la course est interdit.
- 10.12. Tant durant les essais que lors de la course il strictement interdit au coureur de dépasser sciemment les limites gauche et droite de la piste, que ce dépassement lui procure un avantage ou pas.
- 10.13. **Les coureurs ne peuvent à aucun moment s'arrêter sur la piste (par exemple pour un test de départ). Sanction en cas d'infraction à cette règle : recul de 3 places sur la grille de départ de chaque manche.**
- 10.14. Toute infraction au présent article, à l'exclusion du point 10.08 & 10.13, dûment constatée, entraînera les sanctions suivantes :
1. Lors des essais :
 - Suppression du meilleur temps lors de la série d'essais concernée par l'infraction. Dans le cas où plusieurs infractions sont commises par un même coureur dans la même séance, le nombre de meilleurs tours supprimés sera identique au nombre d'infractions.
 - Dans les courses de sprint, si un même coureur commet 3 infractions ou plus pendant l'ensemble des séances d'essais réservées à une classe, il lui sera appliqué une rétrogradation de 3 places dans son résultat des essais officiels, en plus de la suppression des temps d'essais prévue ci-dessus.
 2. En course : dans les courses de sprint, rétrogradation de 3 places dans le classement de la course par infraction commise

11. Barème prix : Sans objet

12. Championnats de Belgique.

- 12.01. Les championnats de Belgique de courses sur route se disputent sur l'ensemble des épreuves en circuit.
- 12.02. Dans les classes "F.I.M./ F.I.M. Europe" Side-cars (600 et 1000) et des classes "F.M.B." BELGIAN SUPERTWIN & BELGIAN STOCKTWIN 650 les championnats de Belgique sont des championnats OPEN dans lesquels la participation des coureurs étrangers est admise.

Les points pour le Championnat de Belgique dans les classes "F.M.B." BELGIAN SUPERSPORT et BELGIAN SUPERBIKE, ainsi que SUPERBIKE YOUNG TIMER, SUPERSPORT YOUNG TIMER et SUPERSPORT YOUNG TIMER 2000 seront réservés aux coureurs en possession de la licence FMB respective.

12.03. Sans objet

- 12.04. Un titre de Champion de Belgique n'est attribué que pour autant que 5 coureurs ou plus figurent au classement final considéré. Dans le cas contraire, il sera décerné un titre de "Meilleur coureur".
- 12.05. Attribution des points aux 15 premiers classés soit successivement : 25 - 20 - 16 - 13 - 11 - 10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1.
- 12.06. En fonction des règles susmentionnées, les titres suivants sont donc prévus :

01.	BELGIAN SUPERSPORT	08	Zijspannen 600
02	BELGIAN SUPERBIKE	09	Zijspannen 1000
03	BELGIAN SUPERTWIN	10	Endurance 600
04	BELGIAN STOCKTWIN 650	11	Endurance 1.000
05	SUPERBIKE YOUNG TIMER	12	Endurance Trophy
06	SUPERSPORT YOUNG TIMER	13	WBB SUPERSPORT
07	SUPERSPORT YOUNG TIMER 2000	14	WBB SUPERBIKE

*Side-car : Titre attribué à l'équipage. Si celui-ci n'est pas resté identique lors de toutes les épreuves, le passager récompensé est celui avec lequel le conducteur a obtenu le plus de points)

- 12.07. Sauf indication contraire, toutes les épreuves inscrites au calendrier, qui respectent la présente réglementation entrent en ligne de compte pour l'attribution des différents titres, pour autant que l'inscription au calendrier d'une nouvelle épreuve ait été introduite conformément à l'article 6 du Code Sportif FMB.
- 12.08. En cas d'annulation, le championnat sera disputé sur les manches restantes en tenant compte du fait qu'un minimum de 3 manches est nécessaire pour l'attribution d'un titre de "Champion". Dans le cas contraire, un titre de "Meilleur coureur " sera attribué.
- 12.09. Dans les épreuves en circuit, en cas de course prévue en 2 manches, les points prévus sont attribués sur le classement de chacune des manches (25 points au 1er deux fois, etc ...). Pour la dernière épreuve de la saison de la classe respective, les points de chacune des deux manches seront doublés
- 12.10. Dans les classes où il est possible de participer avec une licence "1 manifestation", un coureur qui participe à une épreuve avec ce type de licence, puis qui souscrit, en cours de saison, une licence à l'année, peut bénéficier des points qu'il aurait obtenu lors de l'épreuve à laquelle il a participé sous le couvert d'une licence "1 manifestation", à condition que la licence à l'année souscrite soit la première de la carrière de l'intéressé. Si tel devait être le cas, l'attribution des points à l'ensemble des coureurs classés lors de l'épreuve concernée, est revue
- 12.11. En cas d'ex aequo à la fin d'un Championnat, il sera départagé à la majorité des meilleures places. Si l'ex aequo subsiste, il sera tranché dans l'ordre, par la meilleure place dans le classement de la dernière manche comptant pour le Championnat en question ou, si nécessaire, dans les pénultièmes ou dans les antépénultièmes, etc.
- 12.12. Il est instauré un championnat de Belgique d'endurance disputé sur l'ensemble des épreuves inscrites au calendrier FMB et réservé aux coureurs détenteurs d'une licence FMB Endurance.
Il est attribué trois titres dans les classes Endurance 600, Endurance 1.000 et Endurance Trophy.
La classe Endurance Trophy est réservée aux équipes participant avec une seule moto.

Dans les classes Endurance 600 et Endurance 1000 chaque coureur pourra rouler avec sa propre moto.

Si une équipe a participé à l'ensemble du championnat dans une composition rigoureusement identique, les coureurs formant cette équipe seront classés exæquo. Les titres de champion de Belgique sont décernés aux licenciés FMB titulaire d'une licence CSR Endurance (individuellement et non pas à l'équipe).

Dans chaque course d'endurance, pour pouvoir obtenir des points pour le Championnat il faut avoir parcouru 75 % de la distance ou de la durée prévue.

13. GENERALITES.

- 13.01. Un centre d'accueil doit être prévu à chaque manifestation, situé à l'extérieur du circuit de façon à pouvoir délivrer rapidement les documents d'accès aux coureurs au cas où les tickets d'entrées n'auraient pas été envoyés au préalable.
- 13.02. Les organisateurs seront mis en possession de listes-types des licenciés **2026** établies par classe, mises à jour conformément à l'article 13.08 ci-après.
- 13.03. Un délégué des coureurs pourra être présenté par chaque fédération affiliée (FMWB & MSVL) parmi tous les licenciés de l'année qui précède.
En cas de problème lors d'une manifestation, un coureur doit donc contacter un des délégués désignés, qui sera aussi invité à participer aux homologations.
- 13.04. Par mesure de sécurité les passagers et passagères side-cars sont invités à nouer leur chevelure.
- 13.05. Après la course, aucune personne ne peut entrer dans le parc fermé d'arrivée sauf le coureur pour entrer sa moto et la béquiller ou sauf l'accord du délégué technique.
- 13.06. Lors de toute manifestation le Directeur de course dispose de la faculté d'effectuer des alcool-tests sur tout coureur inscrit. Ces contrôles s'effectuent à l'aide d'un éthylomètre homologué par la commission sportive de la F.M.B. et peuvent avoir lieu à tout moment. Aucune tolérance n'est admise soit 0,000 mgr d'alcool dans le sang. Tout coureur dont le contrôle s'avérera positif se verra interdire le départ et des sanctions complémentaires pourront être prises par les organes disciplinaires de la F.M.B. sur rapport du Directeur de course
- 13.07. Tout coureur, licencié F.M.B., qui participe à une épreuve non reconnue par la F.M.B. ou par une fédération nationale membre de la F.I.M., pourra se voir interdire le départ de toute course organisée sous l'égide de la F.M.B., de la F.I.M., de la F.I.M. Europe ou par une fédération nationale membre de la F.I.M. et ce, jusqu'à la fin de l'année en cours, ou se voir infliger tout autre sanction décidée par les organes disciplinaires de la F.M.B.
- 13.08. Pour pouvoir participer à une course se disputant un week-end (samedi - dimanche), le coureur doit figurer sur la liste que la fédération affiliée (FMWB ou MSVL) dont le club choisi par le coureur est membre, doit transmettre à la FMB au plus tard le lundi précédant à 12 heures (midi). Si le début de la manifestation est avancé de 1 ou plusieurs jours, le dernier délai est avancé du même laps de temps. Aucune licence supplémentaire ne sera délivrée lors de la manifestation (exception : licence Endurance – Voir article 01.06)
- 13.09. Lors de toute manifestation de courses sur route, sur n'importe quel type de sol, c'est la responsabilité du coureur d'utiliser un tapis environnemental agréé par la FMB. En cas de manquement à cette obligation, la sanction suivante est prévue : rétrogradation des 3 places du classement de l'épreuve L'organisateur pourra prévoir des sanctions plus sévères dans le Règlement Particulier de l'épreuve.
- 13.10. Au maximum deux fois par an, une manifestation organisée sur un circuit permanent en semaine (non compris les jours fériés) pourra être prise en compte pour le Championnat de Belgique.

14. Promotions – rétrogradations des coureurs : sans objet

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

- 15.01. Pour tout ce qui concerne les réclamations, les sanctions et les procédures connexes, il est fait application du code disciplinaire de la F.M.B
- 15.02. S'il le juge nécessaire et sans qu'aucune indemnité ne soit due au coureur ou propriétaire d'une moto en compétition de quelque chef que ce soit, le Directeur de Course peut toujours faire démonter un moteur ou un organe quelconque pour vérifier sa conformité.
Cette disposition s'applique même en cas de non réclamation.
Elle n'est pas susceptible de recours.

15.03. Si un motocycle fait l'objet d'une réclamation ou d'un contrôle technique, il doit être mis, par le coureur, à la disposition des contrôleurs techniques immédiatement après la course. Le coureur ou son mécanicien devra, sur base des instructions des contrôleurs techniques, débiter les démontages demandés par ces derniers le plus rapidement possible et, en tout cas au plus tard endéans la ½ heure qui suit la signification du démontage. Toute infraction à ces prescriptions équivaut à une reconnaissance de non-conformité.

Quelle que soient les décisions des délégués du collège technique et du Directeur de Course concernant les modalités des démontages requis, ceux-ci doivent être entièrement terminés, la moto et/ou les pièces saisies restituées au(x) coureur(s) endéans les quatre jours qui suivent le jour de l'épreuve.

15.04. Un coureur dont le motocycle doit subir un démontage du moteur suite à une réclamation à l'issue duquel la moto est déclarée conforme par les contrôleurs techniques, a droit au paiement d'une indemnité de démontage à charge du réclamant. Ces indemnités sont de :

- 165,00 € si le motocycle est équipé d'un moteur 2 temps.

- 325,00 € si le motocycle est équipé d'un moteur 4 temps.

Le paiement de ces indemnités par le réclamant s'effectue via la F.M.B. pour en garantir l'exécution.

Les frais de démontage éventuellement dus par le réclamant, doivent être déposés dans les mains du Directeur de Course en même temps que la caution prévue au code disciplinaire.

15.05. Lors d'un contrôle technique de conformité, après course, les constatations de non-conformité effectuées par les délégués désignés du Groupe de Travail Courses sur route et du Collège Technique de la F.M.B. doivent faire l'objet d'un procès-verbal de constatation contradictoire signé par le Directeur de course, les délégués précités et le ou les coureurs concernés.

15.06. Lors d'une manifestation, tout cas, contradictoirement constaté, de substitution d'identité dans le chef d'un coureur entraîne l'exclusion immédiate et définitive du coureur et de son substitut, sans préjudice d'autres dispositions ou sanctions prononcées par les organes compétents de la F.M.B.

15.07. Un coureur dont le motocycle est reconnu non conforme pourra se voir infliger une ou plusieurs des sanctions suivantes, ou d'autres sanctions plus adaptées, fixées suivant les procédures prévues au code disciplinaire de la FMB :

1 - déclassement lors de l'épreuve concernée

2 - déclassement du championnat dans la classe concernée (sans modification de l'attribution des points aux autres coureurs).

3 - suspension dans toutes les classes jusqu'à la fin de la saison en cours

4 - en cas de demande d'une nouvelle licence la saison suivante, paiement d'une amende de 1.250 (mille deux cent cinquante) €.

16. Drapeaux et feux - Sanctions pour non respect de la signalisation

Les Commissaires et autres Officiels présentent des drapeaux ou feux pour donner des informations et/ou transmettre des instructions aux coureurs pendant les essais et les courses.

16.01 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

Drapeau national :

Peut être utilisé agité pour donner le départ de la course.

Drapeau vert :

La piste est dégagée.

Ce drapeau doit être présenté agité à chaque poste de commissaires aux drapeaux, pendant le premier tour de chaque séance d'essais et du warm up, pendant le tour de reconnaissance et pendant les tours de chauffe.

Ce drapeau doit être présenté agité au poste de commissaire aux drapeaux situé immédiatement après l'accident ayant nécessité l'utilisation d'un ou de plusieurs drapeaux jaunes.

Ce drapeau doit être agité par le starter pour signaler le départ des tours de chauffe.

Lorsque la sortie de la voie des stands est ouverte, ce drapeau doit être agité à la sortie de la voie des stands.

Feu vert :

Ce feu doit être allumé à la sortie de la voie des stands pour signaler le départ des séances d'essais et du warm up, le départ du tour de reconnaissance et le départ des tours de chauffe.

Drapeau jaune à bandes rouges :

L'adhérence dans cette section de la piste peut être modifiée pour une raison autre que la pluie.

Ce drapeau doit être présenté agité au poste de commissaire aux drapeaux.

Drapeau blanc avec croix diagonale rouge :

Gouttes de pluie sur cette partie du circuit.

Ce drapeau doit être présenté agité au poste de commissaire aux drapeaux.

Drapeau blanc avec croix diagonale rouge + drapeau jaune à bandes rouges :

Pluie sur cette partie du circuit.

Ces drapeaux doivent être présentés ensemble agités au poste de commissaire aux drapeaux.

Drapeau bleu :

Présenté agité au poste de commissaires aux drapeaux, ce drapeau indique à un coureur qu'il est sur le point de se faire dépasser.

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

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

En tout temps, ce drapeau doit être agité au coureur quittant la voie des stands si du trafic s'approche sur la piste.

Drapeau à damiers noir/blanc :

Ce drapeau doit être agité à la ligne d'arrivée au niveau de la piste pour indiquer la fin de la course ou de la séance d'essais.

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

Drapeau à damiers et drapeau bleu :

Ces drapeaux, à damiers noir/blanc et bleu, doivent être présentés agités à la ligne d'arrivée au niveau de la piste lorsqu'un(des) coureur(s) précède(nt) de près le coureur de tête, avant la ligne d'arrivée, lors du dernier tour (voir 05.14.01)

Feux bleus clignotants :

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

16.02 Drapeaux et feux transmettant des informations et des instructions

Drapeau jaune

Présenté "agité" devant la grille de départ, ce drapeau indique que le départ est retardé

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

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

Les coureurs doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser jusqu'à l'endroit où un drapeau vert est présenté.

Si immédiatement après avoir doublé, le coureur réalise qu'il a commis une infraction, il doit lever la main et laisser passer le(s) coureur(s) qu'il vient de doubler. Dans ce cas, aucune sanction ne lui sera infligée.

Lors du tour de l'inspection finale, ce drapeau doit être agité à l'endroit exact où le commissaire de drapeau sera posté pendant les essais et les courses.

Drapeau blanc :

Un véhicule d'intervention est sur la piste.

Agité au poste de commissaire aux drapeaux, ce drapeau indique que le coureur va rencontrer le véhicule dans la section présente de la piste

Le dépassement entre coureurs est interdit pendant la présentation du drapeau blanc.

Le dépassement du véhicule d'intervention est autorisé.

Dès qu'un tel véhicule s'arrête sur la piste, les drapeaux blancs doivent être maintenus et les drapeaux jaunes doivent également être présentés.

Drapeau rouge et feux rouges :

Lorsque la course ou les essais sont interrompus, le drapeau rouge doit être agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux et les feux rouges autour de la piste doivent être allumés. Les coureurs doivent retourner lentement aux stands.

Lorsque la sortie de la voie des stands est fermée, ce drapeau doit être présenté immobile à la sortie de la voie des stands et le feu doit être allumé. Les coureurs ne sont pas autorisés à quitter la voie des stands.

A la fin de chaque séance d'essai ou warm up, les feux rouges seront allumés sur la ligne de départ.

Le drapeau rouge doit être présenté immobile sur la grille à la fin du tour de reconnaissance et à la fin des tours de chauffe.

Le drapeau rouge peut également être utilisé pour fermer la piste.

Drapeau noir :

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur. Le coureur doit s'arrêter aux stands à la fin du tour en cours et ne peut pas repartir.

Ce drapeau devra être présenté seulement après que l'équipe du coureur ait été notifiée.

Le drapeau noir et le panneau avec le numéro de coureur peuvent être remplacé par des feux (Led panel) si le circuit est équipé par ce système.

Drapeau noir avec rond orange (Ø 40 cm) :

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur. Ce drapeau informe le coureur que son motocycle a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres coureurs, et qu'il doit immédiatement quitter la piste.

Le drapeau noir avec rond orange et le panneau avec le numéro de coureur peuvent être remplacé par des feux (Led panel) si le circuit est équipé par ce système.

16.03 Dimension des drapeaux

Les drapeaux doivent avoir une dimension de 80 cm en vertical et de 100 cm en horizontal.

La dimension des drapeaux sera vérifiée la veille de la première séance d'essais.

16.04 Couleur des drapeaux

Les références "Pantone" pour les couleurs sont :

- Orange : Pantone 151C
- Noir : Pantone Noir C
- Bleu : Pantone 286C ou 298C
- Rouge : Pantone 186C
- Jaune : Pantone Jaune C
- Vert : Pantone 348C

Les couleurs des drapeaux seront vérifiées la veille de la première séance d'essais.

16.05 Panneau avec numéro du coureur

Un panneau noir (70 cm horizontal X 50 cm vertical) permettant d'indiquer un numéro de coureur avec des chiffres blancs dont l'épaisseur du trait est de 4 cm minimum et la hauteur 30 cm minimum.

Ce panneau doit être disponible à chaque poste de commissaire aux drapeaux.

16.06 Panneau blanc avec lettres SC en noir

Présenté à chaque poste de commissaire aux drapeaux, signifie que la course est neutralisée.

Les coureurs doivent ralentir et être prêts à rattraper un SAFETY CAR.

Il est interdit à un coureur de dépasser un autre coureur pendant la présentation de ce panneau.

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

16.07 Postes des Commissaires aux drapeaux

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

16.08. Sanctions en cas de non-respect des signaux.

Si le Directeur de course constate par lui-même ou par un de ses adjoints une infraction au respect de la signalisation, ou s'il est informé d'une telle infraction sur rapport écrit des commissaires de piste il appliquera les sanctions suivantes aux coureurs fautifs :

Lors de la première infraction commise par un coureur lors d'une manifestation, au cours des essais ou de la course : une pénalité correspondant à une rétrogradation de 3 places dans le classement des essais si l'infraction est commise lors des essais, et à une rétrogradation de 3 places du classement de la course si l'infraction est commise lors d'une course (donc s'il termine la course à la 2^{ème} place, il figurera à la 5^{ème} place du classement, quel que soit le nombre de coureurs classés).

- Lors de la deuxième infraction commise par le même coureur au cours de la même manifestation : exclusion de la manifestation.

En cas de discordance entre les textes français et néerlandais, le Groupe Travail Course Sur Route (G.T.C.S.R.) est seul compétent.

Annexe compétition BENELUX TROPHY

01. Définition

La FMB (Fédération Motocycliste de Belgique), la KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging), et la MUL (Motor Union Luxembourg) organisent une compétition commune, la BeNeLux Trophy dans les classes Supersport et Superbike.

02. Participants

La BeNeLux Trophy est accessible aux coureurs détenteur d'une licence FMB dans les classes Supersport et Superbike ainsi que les coureurs détenteur d'une licence KNMV ou MUL dans les classes Superbike et Supersport. La compétition BeNeLux Trophy est également ouverte aux coureurs étrangers en possession d'une licence internationale valable délivrée par une fédération reconnue par la FIM.

03. Calendrier

La FMB, la KNMV et la MUL publieront chaque année en commun accord la liste des épreuves comptant pour la compétition BeNeLux Trophy

04. Inscriptions

Les participants devront s'inscrire directement auprès des clubs organisateurs respectifs. Toutefois, les licenciés FMB souhaitant participer à des épreuves qui ne sont pas organisées par un club affilié auprès de la FMWB ou MSVL, devront s'inscrire via le formulaire d'inscription électronique publié sur le site internet de la FMB. Ces inscriptions se feront exclusivement via la FMB.

05. Classement BeNeLux Trophy

Pour toutes les épreuves comptant pour la compétition BeNeLux Trophy le barème des points suivants sera d'application dans chaque course et par classe : 25 points pour la première place ; 20 points pour la 2e place ; 16 points pour la 3e place ; 13 points pour la 4e place ; 11 points pour la 5e place ; 10 points pour la 6e place ; 9 points pour la 7e place ; 8 points pour la 8e place ; 7 points pour la 9e place ; 6 points pour la 10e place ; 5 points pour la 11e place ; 4 points pour la 12e place ; 3 points pour la 13e place ; 2 points pour la 14e place ; 1 point pour la 15e place

06. Prix

L'organisateur est obligé de remettre des coupes pour les trois premiers coureurs du classement de chaque course et de chaque classe.

Les champions de chaque classe seront récompensés lors de la remise des prix de la dernière épreuve au calendrier.

07. Références

Le règlement sportif FMB et le règlement technique FMB sont d'application pour les épreuves organisées sous l'égide de la FMB. Le règlement sportif KNMV et le règlement technique KNMV sont d'application pour les épreuves organisées sous l'égide de la KNMV.