



## REGLEMENT MOTOCROSS V.M.C.F. 2021

### Table des matières:

Article 1:	Domaine d'application	1
Article 2:	Licence	1-2
Article 3:	Examen médical	2
Article 4:	Comportements	3
Article 5:	Catégories	3-4
Article 6:	Cylindrée par catégorie	4
Article 7:	Niveau sonore	4
Article 8:	Inscriptions	4
Article 9:	Couleurs + numéros des plaques	4-5
Article 10:	Dispositions environnementales	6
Article 11:	Signification des drapeaux	6-7
Article 12:	Contrôle (technique)	7-8
Article 13:	Essais	8
Article 14:	Temps de conduite par classe	8
Article 15:	Parc fermé des coureurs	9
Article 16:	Départ	9
Article 17:	Ordre de départ	9
Article 18:	Attribution des points + transpondeurs	10-11
Article 19:	Participation aux championnats d'Europe (IMBA)	11
Article 20:	Réclamations	11
Article 21:	Direction & Commission Sportive	12
Article 22 :	Equipement du pilote	12-13
Article 23:	Dispositions générales	13
Informations générales		14

### **Article 1: Domaine d'application**

Ce règlement est d'application lors des épreuves de motocross, des entraînements et des autres évènements organisés sous le règlement de la VMCF.

### **Article 2: Licences**

Pour pouvoir participer aux épreuves organisées par la VMCF, il faut être en possession d'une licence valable pour la saison ou pour la journée, délivrée par la VMCF.

L'âge minimum d'un pilote dans les séries réservées aux adultes est conforme aux prescriptions légales. En cas de fausse déclaration en ce qui concerne l'âge du pilote, les parents ou les représentants légaux peuvent être tenus pour responsables lors, par exemple, d'accidents ou d'affaires portées devant les tribunaux.

La VMCF est libre de refuser une licence à un pilote "candidat" sans donner une raison de refus.

Chaque pilote s'engage à informer la VMCF si son permis a été révoqué pour une raison quelconque. Pendant la durée d'interdiction de conduire la licence est suspendue et le pilote ne peut pas participer à une compétition officielle ni à des entraînements.

Chaque détenteur d'une licence est tenu de se comporter conformément aux règlements de la VMCF.

Le prix d'une licence doit être payé lors de la demande, par versement sur le compte bancaire VMCF BE58 6528 2304 4779, BIC HBKABE22. Il est bien évidemment possible de payer en espèces au moment de l'inscription.

**Si, sur la journée de la compétition, un pilote souhaite participer à un concours d'une autre fédération UMC ou FMB, il doit demander un accord (mandat) officiel à la VMCF. En cas d'annulation d'un concours VMCF, tous les pilotes peuvent participer à un concours UMC sans devoir demander un accord (mandat).**

Aucune activité commerciale ne peut être exercée sans l'autorisation de la fédération ou de l'organisateur.

### **Article 3: Examen médical**

#### **Examen médical d'aptitude sportive :**

Une licence annuelle ne peut être délivrée à un pilote uniquement si celui-ci a été reconnu apte par un médecin à pratiquer un sport moteur.

Lors de sa première inscription il reçoit de la fédération une fiche médico-sportive à remplir et doit se faire examiner avant sa participation suivante.

#### **Examen médical après un accident :**

Un pilote ayant été victime d'un accident ou d'une blessure ne peut être à nouveau admis à la compétition que moyennant la présentation d'un certificat médical délivré par un médecin (*spécialiste en médecine sportive pour les moins de 15 ans!*), attestant la guérison complète, et le déclarant à nouveau apte à exercer un sport moteur.

Un coureur qui est impliqué dans un accident ou qui cause un accident, doit sans attendre (dans les 24 heures) en aviser le secrétariat de la fédération, en mentionnant la date, l'heure, le lieu de l'accident, le nom et l'adresse des blessés, ainsi que les circonstances. Celui qui s'abstient de le faire peut être lui-même tenu pour responsable. Les éventuels frais doivent être payés par le pilote. L'assurance remboursera ces frais sur présentation de la preuve de paiement, après l'intervention de la mutuelle (franchise de 25€). Toute déclaration d'accident doit être accompagnée d'une déclaration d'accident réglementaire, dûment complétée et signée. Tous les documents nécessaires doivent être envoyés au secrétariat de la fédération dans les 5 jours suivant l'accident. Les pilotes ne peuvent à nouveau participer aux exercices et aux compétitions qu'après la présentation d'un certificat médical attestant la guérison complète délivré par un médecin (*spécialiste en médecine sportive pour les moins de 15 ans!*).

### **CONSOMMATION D'ALCOOL ET DE DROGUES**

Il est **interdit** de participer aux manifestations sous l'influence de drogues et d'alcool.

### **PRODUITS DOPANTS**

L'utilisation de produits dopants est **interdite**. Les produits dopants comprennent toutes les préparations énumérées dans la dernière liste des substances interdites, publiée par les Ministères des Communautés flamande et française. Les mesures disciplinaires suivantes sont appliquées par la fédération à l'encontre des contrevenants: application des sanctions qui seraient imposées par les Ministères des Communautés flamande et française; annulation de tous les résultats acquis par le pilote lors du championnat ou du critère de régularité. Quand la VMCF a été avisée qu'un pilote fait l'objet d'une sanction disciplinaire nationale ou internationale, cette sanction est également appliquée par la VMCF et par ses membres.

## **Article 4: Comportements**

### **CODE DEONTOLOGIQUE de la VMCF:**

Les pilotes, visiteurs, administrateurs, collaborateurs et les administrateurs des différents clubs affiliés doivent prendre en considération les points suivants:

La VMCF est une fédération d'amateurs qui a pour but principal de permettre aux amateurs et aux amoureux des sports moteurs de pratiquer leur passion de manière agréable et en toute sécurité. L'amitié, l'ouverture d'esprit, l'amabilité et le règlement à l'amiable des divergences d'opinions sont les principales caractéristiques de la fédération. C'est pourquoi il est exigé de tout visiteur, collaborateur et pilote:

- la politesse et le respect des consignes données par les membres officiels et par les secouristes;
- la sportivité entre les pilotes: éviter le langage grossier et les plaintes en présence du public;
- aucune bagarre ou contact physique est autorisé.

Dans le cadre de la lutte contre la traite des êtres humains et du traitement correct du pratiquant sportif étranger, la fédération sportive affirme ici expressément qu'en tant que fédération de sport amateur elle n'engagera aucun pratiquant du sport dans les conditions d'un contrat du travail. Les pratiquants sportifs étrangers qui seraient actifs dans la fédération, recevront au maximum une indemnisation limitée des frais pour leur participation. La fédération sportive et les clubs affiliés auprès d'elle s'engagent à respecter et à faire respecter la législation contre la traite des êtres humains.

Cela concerne: La loi du 13 avril 1995 contenant des dispositions en vue de la répression de la traite des êtres humains et de la pornographie infantile , M.B., 25 avril 1995 et toute la législation ultérieure qui règle cette matière "Quiconque aura contribué, soit directement, soit via un intermédiaire, à l'entrée ou à la résidence d'un étranger en Belgique, et lorsqu'il aura fait usage, de façon directe ou indirecte, de manœuvres frauduleuses, de violence, de menaces ou d'une forme quelconque de contrainte envers cette personne afin d'abuser de la position particulièrement vulnérable dans laquelle elle se trouve, sera puni d'une peine de prison ou d'une amende conformément à la loi réprimant la traite des êtres humains."

La fédération sportive prononcera l'exclusion immédiate de toute participation ultérieure aux compétitions en cas de violation des réglementations énumérées ci-dessus par les clubs sportifs et par les membres – personnes physiques.

## **Article 5: Catégories**

Age minimum de 6 ans est requis.

Ecolages 1: Initiation automatiques 50cc & 65cc (àpd 6 ans)

Ecolages 2: Débutant 65 cc & 85 cc avec vitesses (8 à -12 ans)

Ecolages 3: Juniors 85cc et aspirants 125cc 2T ou 150cc 4T (11 à -14 ans)

Espoirs:	85 -> 250cc 2T ou 250cc 4T	de 14 ans à -18 ans
Débutants 250cc	125 -> 250cc 2T ou 250cc 4T	de 15 ans à -31 ans
Débutants 500cc A		de 15 ans à -31 ans
Débutants B Open		de 31 ans à -46 ans
Débutants C Open		à partir de 46 ans
Juniors 250cc	125cc/250cc 2T ou 250 4T	à partir de 15 ans
Juniors 500cc	de 251cc 2T à 450cc 4T	à partir de 15 ans
Nationaux 250cc	125cc/250cc 2T ou 250 4T	à partir de 15 ans
Nationaux 500cc	de 251cc 2T à 450cc 4T	à partir de 15 ans

Inters 250cc	125cc/250cc 2T ou 250 4T	à partir de 15 ans
Inters 500cc	de 251cc 2T à 450cc 4T	à partir de 15 ans
Experts A		de 30 à -46 ans
Experts B		à partir de 46 ans
Side-Cars Open		à partir de 15 ans
Classe-libre		à partir de 15 ans
Dames A – B	85cc ->144cc 2T/250cc 4T	à partir de 14 ans
Pit bikes		à partir de 15 ans

La commission sportive se réserve le droit de classer en cours de saison les éventuels nouveaux affiliés et/ou les pilotes trop forts dans la catégorie conforme à leur aptitude.

Les pilotes avec une licence VMCF peuvent participer à des épreuves BMB avec une licence VMBB. Les pilotes venant rouler dans la VMCF et ayant une licence VMBB/FMWB, peuvent rouler dans la même catégorie que celle de la BMB. Des mandats (accords) doivent bien évidemment toujours être demandés pour le jeudi avant-midi au plus tard.

Les pilotes qui veulent changer de catégorie, peuvent le faire à tout moment, ce sans transmission de points. Les pilotes qui veulent éventuellement changer de catégorie après les épreuves pour le titre, doivent être aptes à rouler dans leur nouvelle catégorie. La commission sportive en sera le seul juge. **Après une période d'inactivité, un pilote peut débiter dans une catégorie inférieure moyennant l'approbation de la commission sportive.**

#### **Article 6: Cylindrée**

Pour toutes les catégories, une tolérance de 5 % vers le haut est admise. Le volume du cylindre est calculé à l'aide de la formule suivante:  $0.785 \times \text{diamètre} \times \text{diamètre} \times \text{course}$ . Le diamètre et la course doivent être mesurés en centimètres et ce avec une précision de deux chiffres après la virgule.

#### **Article 7: Niveau sonore**

Tout moteur de compétition doit être muni d'un silencieux, niveau sonore: maximum 95 dB. Aucune exception ne sera tolérée. Des contrôles seront effectués.

#### **Article 8: Inscriptions**

Tout pilote est obligé de se présenter aux inscriptions avec sa licence avant les entraînements. Le représentant légal ou le tuteur signe pour les mineurs. Les personnes chargées des inscriptions peuvent à tout moment demander au pilote, représentant légal ou tuteur, sa carte d'identité. S'inscrire sans machine (moto), ainsi que participer à une épreuve sans s'être inscrit est punissable.

#### **Article 9: Couleurs + numéros des plaques**

Toute machine doit être munie de trois plaques minéralogiques.

<b><u>CATEGORIE NUMMERS/NUMEROS</u></b>	<b><u>N° VAN – TOT/N° DE – A</u></b>	<b><u>KLEUR/COULEUR</u></b>
Alle jeugdklassen/Catégories des jeunes	1 tot/à 199	Vrij/Libre
Beloften/Espoirs (85 -> 250cc 2T of/ou 250cc 4T)	1 tot/ à 59	Witte achtergrond + zwarte cijfers Fond blanc + chiffres noirs
Nieuwelingen/Débutants 250cc (125 -> 250cc 2T of/ou 250cc 4T)	60 tot/à 99	Witte achtergrond + zwarte cijfers Fond blanc + chiffres noirs

Nieuweligen/Débutants 500cc A	1 tot/à 199	Groene achtergrond + witte cijfers
Nieuweligen/Débutants B Open	1 tot/à 199	Fond vert + chiffres blancs
Nieuweligen/Débutants C Open	1 tot/à 199	Blaue achtergrond + witte cijfers Fond bleu + chiffres blancs
Experten/Experts A	1 tot/à 49	Witte achtergrond + rode cijfers
Experten/Experts B	50 tot/à 99	Fond blanc + chiffres rouges
Juniors 500cc (251cc 2T tot/jusque 450cc 4T)	1 tot/à 49	Zwarte achtergrond + witte cijfers
Juniors 250cc (125cc/250cc 2T of/ou 250 4T)	50 tot/à 99	Fond noir + chiffres blancs
Nationalen/Nationaux 500cc (251cc 2T tot/jusque 450cc 4T)	1 tot/à 49	Rode achtergrond + witte cijfers
Nationalen/Nationaux 250cc (125cc/250cc 2T of/ou 250 4T)	50 tot/à 99	Fond rouge + chiffres blancs
Inters 500cc (251cc 2T tot/jusque 450cc 4T)	1 tot/à 49	Gele achtergrond + zwarte cijfers
Inters 250cc (125cc/250cc 2T of/ou 250 4T)	50 tot/à 99	Fond jaune + chiffres noirs
⇒ Nummers 30 tot 39 voorbehouden voor IMBA-rijders!/Numéros 30 à 39 réservés pour les pilotes IMBA!		
Zijspannen/Side-cars Open	1 tot/à 99	Gele achtergrond + zwarte cijfers Fond jaune + chiffres noirs
⇒ Nummers 30 tot 39 voorbehouden voor IMBA-rijders!/Numéros 30 à 39 réservés pour les pilotes IMBA!		
Dames A	1 tot/à 49	
Dames B (vanaf 85cc ->144cc 2T/250cc 4T)	50 tot/à 99	
⇒ Nummers 30 tot 39 voorbehouden voor IMBA-rijders!/Numéros 30 à 39 réservés pour les pilotes IMBA!		
Pitbikes	bij voorkeur kleine nummer/de préférence un petit numéro	
Oldimers	Nummer aan te vragen secretariaat oldtimers/Numéro à demander au secrétariat des oldtimers	

**Si à l'issue d'une compétition un pilote n'a pas respecté le règlement concernant le fond de ses trois minéralogiques, il recevra un avertissement. Au troisième avertissement, il ne pourra plus prendre le départ.**

Les plaques minéralogiques doivent être solides, bien visibles et clairement lisibles et être fixées des deux côtés du moteur; une sur la fourche avant et les deux autres sur les côtés de la machine ou du châssis. **Il est également obligatoire de porter ces numéros sur le dos des maillots.** Lors d'une éventuelle contestation lors de l'enregistrement des résultats, les pilotes qui ne sont pas en règle peuvent être déclassés. Les pilotes qui portent le maillot de champion national ne doivent pas porter de dossard. Une publicité limitée est admise sur les maillots de champion. Les maillots de champion dont la durée de validité est échu ne peuvent plus être portés pendant les compétitions.

#### **Article 10: Dispositions environnementales**

- Le pilote est tenu de prendre des mesures pour protéger l'environnement et éviter de répandre de l'huile et/ou de l'essence.
- Le pilote est à tout moment **obligé** d'utiliser un **tapis environnemental** agréé, (dimensions 100 (L) x 160 (L) cm).
- Après l'utilisation il faut remettre ce tapis à un dépôt agréé pour déchets chimiques avec la mention de déchet contenant de l'huile.

**En cas d'infraction à ces dispositions, des sanctions parmi celles énumérées dans l'article 21 de ce règlement seront prises.**

Les pilotes qui se rendront coupables de pollution du terrain de course seront sanctionnés par la commission sportive. Après les compétitions, tout pilote est tenu de restituer en bon état de propreté l'emplacement qu'il a occupé. **Tout déchet doit être emporté !** Exception : si par ex. un organisateur prévoit un conteneur, les déchets peuvent être déposés dans le conteneur.

Il est interdit de répandre de l'huile ou de l'essence sur le terrain. Lors de toutes les activités énumérées ci-dessus l'usage d'un tapis environnemental est obligatoire, afin de recueillir les éventuelles fuites. L'utilisation de détergents pour le nettoyage du moteur est strictement interdite.

**Lors du remplacement de l'huile, l'huile usagée doit être emportée. Ceci s'applique également aux pneus.** Les filtres à huile et autres éléments du moteur qui auraient été remplacés, doivent être remis aux concessionnaires ou être déposés dans une boîte à déchets séparée.

Il est **strictement interdit** de

- **faire du feu** aux alentours des caravanes/mobilhomes ;
- **de vider des toilettes chimiques** et
- **de rouler avec des pitbikes, mobylettes, ... sur les parkings ou sur et à côté du circuit.**

### **Article 11: Signification des drapeaux**



Drapeau vert :  
le circuit est libre pour le départ de la course



Drapeau rouge:  
Arrêt obligatoire pour tout pilote, en toutes circonstances.  
En cas d'infraction, de sévères sanctions seront prises.



Drapeau bleu:  
Vous êtes sur le point d'être doublé par un coureur en avance d'un tour, ne constituez pas de gêne.



Drapeau jaune:  
Conduisez lentement de manière à pouvoir éviter l'obstacle, il est interdit de dépasser et de sauter.



Drapeau noir avec numéro du coureur:  
Arrêt immédiat pour le pilote en question. Il doit quitter le circuit et se présenter au bus.



Drapeau à damier noir et blanc : FIN DE LA COURSE.

## **Article 12: Contrôle (technique)**

Tout participant est tenu de se présenter avant les essais en tenue complète de compétition pour faire agréer sa machine par l'officiel désigné pour cette tâche, avec le moteur à l'arrêt. Une attention particulière sera apportée à:

### **A. La Machine:**

- les manivelles, les roues, les boulons et/ou les écrous ne peuvent être mal fixés;
- la fourche avant et/ou la tête de fourche ne peuvent présenter de jeu;
- le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée correcte;
- tous les motocycles doivent être équipés d'au moins deux freins efficaces, (un sur chaque roue);
- tous les leviers (embrayage, freins, etc.) doivent se terminer par une sphère;
- les machines doivent être équipées de plaques minéralogiques conformes avec des chiffres bien visibles;
- des repose-pied rabattables en bon état de fonctionnement et des treillis de protection sous les repose-pied (quads);
- une barre de protection avec un profil arrondi doit être installée de chaque côté du véhicule. Il ne peut y avoir aucune partie saillante ;
- jeu sur la roue du side-car (partie side-car) ;
- pas de parties saillantes sous le fond plat;
- les machines ne peuvent présenter de parties saillantes superflues;
- les side-cars et les quads doivent être munis d'un coupe-circuit ou d'un interrupteur monté sur la gauche ou la droite du guidon (à portée de mains à partir des poignées lorsqu'on est sur le guidon) pouvant arrêter le moteur ;
- Les pneus à spatules dits "Scoop" (nervures radiales continues) et/ou les pneus ayant des blocs d'une hauteur supérieure à 2 cm sont interdits. La surface du pneu ne doit pas être équipée par la suite d'éléments tels que clous antidérapants, chaînes spéciales, etc.;
- les roues doivent être munies de garde-boue à l'avant et à l'arrière;
- pour un essieu arrière formant un tout, un seul frein suffit pour les deux roues arrières;
- si la transmission primaire est exposée, elle doit être munie d'un garde-chaîne comme mesure de sécurité.

Les machines qui ne satisfont pas à ces prescriptions, qui constituent un danger pour les autres ou n'ont pas été présentées à l'agrément, ne sont pas admises aux essais et aux compétitions.

### **B. Les vêtements:**

Le port d'un équipement complet de cross est obligatoire. Celui-ci comprend: un maillot à longues manches, un pantalon de cross, des gants, des bottes de cross, harnais, genouillère, coudière et un casque. Une protection du cou n'est pas obligatoire mais vivement conseillé pour les catégories des écolages. Cet équipement doit être porté tant lors des essais que lors des compétitions. **Le port d'un harnais au-dessus du maillot est interdit.**

### **C. Généralités:**

- les machines qui présentent des défauts pendant la compétition doivent être retirées de la compétition;
- les machines faisant beaucoup trop de bruit ou mettant le pilote ou ses collègues en danger, doivent être retirées de la compétition;
- si un pilote a été mis hors course, il doit, avant de pouvoir reprendre la compétition, se présenter auprès de la direction de la course pour faire agréer à nouveau sa machine et son équipement;
- si un pilote participe avec une machine munie d'un éclairage, celui-ci doit être recouvert de manière efficace;
- il est conseillé aux participants qui portent des lunettes de porter des lunettes de sport avec des verres en plastique.

- Les pilotes qui ont été mis hors course par la direction de la course ne se verront attribuer aucun point tant pour le classement du jour que pour le classement de la VMCF et ce pour les séries concernées.

**Il est strictement interdit de changer de moteur, de pilote ou de sidecariste pendant la compétition.** Il est néanmoins possible d'utiliser un autre moteur agréé lors de la série suivante, mais il doit s'agir d'un moteur appartenant à la même catégorie. Le pilote doit cependant y attacher ses numéros personnels. Il n'est plus possible de changer de moteur à partir du moment où le premier pilote se rend à la grille de départ.

En cas de panne, il est strictement interdit aux pilotes de pousser leur machine dans le sens contraire de la course ou de la laisser stationner sur le trajet de la course. Ils doivent réparer leur machine en dehors du circuit. Ils doivent attendre que la course soit entièrement terminée avant de traverser le circuit et de rejoindre le parc des coureurs. Toute aide de tiers se fait à leurs risques et périls. En cas de panne, le pilote doit, lui-même et seul, accomplir les 5 derniers mètres précédant la ligne d'arrivée avec sa machine et son équipement complet et sans la moindre aide de tiers, pour pouvoir faire entrer en compte ce tour de circuit dans le classement.

Lors des compétitions il est strictement interdit d'effectuer des actions dangereuses qui porteraient atteinte à la sécurité des spectateurs et des autres participants, comme par exemple lâcher le guidon pour jeter ses bras en l'air. Lors d'éventuels accidents provoqués par ces actions, le pilote en sera tenu pour responsable.

### **Article 13: Essais**

La participation aux essais est obligatoire.

Les essais sont autorisés uniquement pour les pilotes inscrits. Lors de l'inscription, le pilote reçoit une carte d'entraînement devant être requise lors du contrôle technique.

Pas de carte = pas d'entraînement. Les essais avant la course ont pour objectif de faire connaître le parcours.

L'horaire des essais est communiqué sur place lors de l'inscription.

La direction de la compétition est autorisée à modifier la répartition des courses et l'horaire des essais en cas de nécessité. Si un ruban a été tendu sur la ligne de départ, les essais sont interdits.

### **Article 14: Temps de conduite par classe**

Ecolages 1 :	8 minutes ;
Ecolages 2 :	10 minutes + 1 tour ;
Ecolages 3 :	10 minutes + 1 tour ;
Espoirs, Débutants	12 minutes + 1 tour;
Experts :	14 minutes + 1 tour ;
Juniors:	15 minutes + 1 tour;
Nationaux :	18 minutes + 1 tour;
Inters:	20 minutes + 1 tour;
Side-cars:	18 minutes + 1 tour;
Classe libre:	10 minutes + 1 tour;
Dames, Pit bikes:	14 minutes + 1 tour.

**Attention:** Les temps de conduite peuvent toujours être modifiés sur base des circonstances atmosphériques et des heures de lever et de coucher du soleil. La direction de la compétition peut modifier le temps de conduite en cas de situation d'urgence. Les participants sont tenus au courant en temps utile.

Lorsque la direction de la compétition met fin prématurément à une manche, il faut, pour entrer en compte dans l'octroi de points pour le classement, avoir effectué au minimum 2/3 du parcours moins 1 tour.



### **Article 15: Parc fermé des coureurs**

Avant de se rendre sur la ligne départ, il faut se placer dans le parc fermé des coureurs. Le pilote doit être présent au moins 10 minutes avant le départ.

Pour les compétitions IMBA ce délai est porté à 15 minutes avant le départ conformément au règlement.

La disposition des pilotes est la suivante:

- lors des essais selon l'ordre d'arrivée dans le parc fermé des coureurs;
- pour la première manche par tirage au sort;
- pour la deuxième manche et les manches suivantes selon le classement de la manche précédente;
- **A partir de la 2ème compétition du championnat, le départ se fait selon le classement du championnat**

### **Article 16: Départ**

On s'efforcera de n'admettre au départ qu'un maximum de 45 (side-cars: 35) participants par série. Après avoir pris position derrière la grille de départ, il n'est plus permis à un pilote de laisser sa place à un autre.

Les pilotes se placent librement derrière la grille de départ dans l'espace marqué; le second rang de départ se forme derrière le marquage.

Un starter se trouve devant les grilles de départ et montre un panneau indiquant les dernières secondes avant le début de la course. La grille de départ sera abaissée entre 5 et 0 secondes. Si le pilote constate un défaut à sa machine, il a 3 minutes, après l'avoir signalé au starter, pour réparer le défaut. Après contrôle à la grille de départ et le drapeau levé, le starter n'attendra plus.

- Les side-cars prennent toujours position derrière deux petites grilles de départ. Les points du championnat et les points de la journée seront attribués au pilote.
- La direction de la compétition a les compétences pour modifier la procédure de départ pour entre autres des raisons de sécurité.
- Le pilote causant plus d'un faux départ sera disqualifié.

### **Article 17: Ordre de départ**

#### **A Compétitions ne comptant pas pour le championnat:**

Lors de toutes les compétitions qui ne comptent pas pour le championnat, l'ordre de départ de la première manche est tiré au sort. Pour les manches suivantes, l'ordre de départ est fixé par le classement de la manche précédente.

Pour être repris dans le comptage des points (classement de jour et du championnat), un pilote doit avoir parcouru minimum 75% des tours qui ont été effectués par le vainqueur.

#### **B Compétitions faisant partie du championnat:**

Lors de toutes les premières compétitions du championnat: l'ordre de départ de la première manche est fixé par tirage au sort; l'ordre de départ de la manche suivante est fixé par le classement de la première manche.

A partir de la deuxième compétition du championnat, pour toutes les catégories, l'ordre de départ de la première manche est fixé par le classement dans le championnat (l'ordre des participants sans points sera fixé par tirage au sort); l'ordre de départ de la deuxième manche est fixé par le classement de la première manche.

Le numéro de départ doit être retiré par le participant en personne à l'entrée du parc fermé des coureurs, en tenue de compétition et avec sa machine. L'échange des numéros de départ est interdit. Les moteurs ne peuvent être démarrés que lorsque le drapeau vert est levé ou que lorsque retentit le coup de sifflet.

Au plus tard 3 minutes (lors des championnats d'Europe 5 minutes) après le signal, les participants commencent à quitter le parc fermé des coureurs en suivant l'ordre des numéros de départ, en commençant par le numéro le plus bas. La procédure de départ ne peut plus être interrompue par la suite.

## **Article 18: Attribution des points + transpondeurs**

Le championnat se déroule comme suit:

**Les points du championnat ne sont octroyés qu'aux détenteurs d'une licence.** Les points sont octroyés par épreuve et par manche. L'attribution des points par manche est: 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Les catégories qui concourent ensemble sont classées à part. Tous les résultats des manches comptant pour le titre entrent donc en considération pour le classement final avant la finale.

### **Manches des écolages (1-2-3) :**

Pour les écolages, il y aura un « championnat » VMCF et 2 extras :

- 1) **Un championnat VMCF** : 11 épreuves + 1 finale
- 2) **Un critère de régularité** : tous les concours à compter du premier cross jusqu'au dernier cross seront pris en compte pour le critère de régularité, aussi les concours qui auront lieu les samedis. Aucun concours ne sera supprimé du résultat à la fin de la saison. Des personnes ayant prises une licence d'une journée seront prises en compte.
- 3) **Ridenlg Championship** : 8 mini-épreuves (écolages 2 et 3)

**Les écolages concourront maximum 5 X par ans un samedi.**

### **Points de présence :**

Chaque pilote reçoit **3 points de présence par manche enregistrée (si le pilote est passé devant le bus des juges), aussi quand la compétition aura lieu exceptionnellement un samedi.**

**Un pilote IMBA qui participe à une compétition IMBA reçoit également ses points de présence si il y a un concours VMCF ce jour-là.**

En cas d'égalité des points, le pilote qui a remporté le plus de victoires dans sa catégorie est classé devant. Si l'égalité subsiste, le ou les pilotes sont départagés par les résultats de la dernière manche de la dernière compétition du championnat. Le jour de la dernière épreuve, un maillot de champion national est remis au champion de chaque catégorie. Les dates de tous les championnats sont reprises dans le calendrier officiel. Les pilotes étrangers affiliés à la fédération en tant que membres à part entière ont également droit aux points.

Les points sont comptés par manche, tant pour le classement du championnat que pour le classement du jour, et ce pour toutes les catégories.

Pour être classé, il faut franchir la ligne d'arrivée sans l'aide de tiers. Si des pilotes ont un même nombre de points, le résultat de la dernière manche est déterminant. Si un pilote a abandonné pour cause de problèmes techniques ou a effectué trop peu de tours, il se voit octroyer 100 points. Ces points ne sont pas comptabilisés dans le classement.

Si un participant veut entrer en compte pour l'attribution des points, il doit avoir parcouru 75% du nombre de tours effectués par le vainqueur. Voir article 17A pour plus d'infos.

Un **trophée** sera remis aux 3 premiers pilotes du classement du jour. Un classement séparé (podium) est prévu pour toutes les catégories. En cas d'éventuelle absence injustifiée, le pilote n'a plus droit au remboursement de ses frais. Les trophées qui ne sont pas retirés, ne peuvent plus être réclamés par la suite.

Le **remboursement des frais** se fait **toutes les 2 semaines par chèque**. Un chèque est valable pendant 3 mois, mais **doit être retiré endéans les 30 jours après le concours, sinon il expirera !!** Les chèques peuvent être retirés le dimanche matin de 7h30 à 9h30 aux inscriptions.

### **Transpondeurs :**

Chaque pilote (à l'exception des classes libres et des écolages 1) doit concourir avec transpondeur (de la marque AMB/My lapsSpeedhive). Si un pilote concourt sans transpondeur, il ne sera pas classé. Renseignez-vous au secrétariat ou au bus des juges pour plus d'informations concernant l'achat ou la location d'un transpondeur.

### **Article 19: Participation aux championnats d'Europe (IMBA)**

La direction de la VMCF + les chefs d'équipe décident de la participation des pilotes aux épreuves IMBA quand la demande excède les places disponibles.

Les pilotes participants doivent être en possession d'une licence principale de la VMCF + avoir au moins disputé les épreuves prévues du championnat de la VMCF ou avoir participé à 10 concours.

La décision d'un pilote de participer entraîne cependant automatiquement l'obligation de participer à TOUTES les épreuves IMBA. En cas de non-participation à une épreuve CE, une amende de **200 €** est donnée par non-participation, à payer dans les 7 jours qui suivent l'épreuve IMBA concernée. L'amende ne sera annulée que pour une absence justifiée par une raison médicale ou en cas de force majeure.

En cas de non-participation (également en cas de force majeure) l'équipe concernée doit en avvertir la direction **par lettre recommandée** + informer le chef d'équipe au moins 7 jours avant cette compétition IMBA.

En cas de non-participation à une épreuve IMBA, il **n'est pas permis** de participer à des compétitions organisées par d'autres fédérations le jour de cette épreuve. La même sanction pécuniaire s'applique en cas d'infraction à cette règle!

### **Article 20: Réclamations**

Les réclamations concernant l'application des règlements doivent être adressées par écrit au siège social de la VMCF Aarschotsestraat 71B B3, B-1800 Vilvoorde ou par e-mail à **vmcf@live.be** au plus tard le jour qui suit la compétition ou dans les deux jours qui suivent la compétition si le premier jour est un jour férié.

Les parties impliquées seront toujours entendues par la commission sportive. Le droit d'introduire des réclamations est réservé aux: pilotes, officiels de la VMCF et administrateurs de l'association qui organise la compétition.

Pour les mineurs, les réclamations doivent être introduites par les parents ou par le tuteur.

Les réclamations concernant la conduite de collègues-pilote pendant une compétition doivent être introduites par le pilote désavantagé.

Les réclamations portant sur la cylindrée des moteurs doivent être introduites en versant une caution de 200 euro par cas tant pour les moteurs 2-temps que 4-temps. Si cette personne reçoit gain de cause, il récupère la somme. Les frais pour le contrôle (frais à déterminer) + le dédommagement seront chargés à la personne en cause.

Sur constatation du dépassement de la cylindrée, la disqualification est prononcée.

Pour la tolérance admise: voir article 6.

Les réclamations qui ne remplissent pas toutes les conditions de forme requises ne sont pas automatiquement déclarées irrecevables. La Commission Sportive est libre de traiter des réclamations non-conformes. Les lettres anonymes ne sont en aucun cas prises en considération.

Les réclamations introduites ne peuvent plus être retirées, et doivent toujours être traitées par la Commission Sportive.

## **Article 21: Direction & Commission Sportive**

La direction et la Commission Sportive se compose d'un certain nombre de représentants qui veillent au respect des règlements.

Il ne peut être fait appel contre les décisions de la Commission Sportive par les parties impliquées que par écrit auprès de la direction de la fédération, au siège social de la VMCF, Aarschotsestraat 71 B3, B-1800 Vilvoorde ou par e-mail à [vmcf@live.be](mailto:vmcf@live.be). Les lettres anonymes ne sont en aucun cas prises en considération.

L'appel doit être introduit par écrit dans les 5 jours suivant la date mentionnée dans la lettre signifiant la décision ou la sanction. S'il est fait appel contre une sanction, cet appel n'a aucun effet suspensif pour cette sanction, à moins que la Commission Sportive n'en décide autrement.

La direction de la compétition et la Commission Sportive sont compétentes pour prononcer l'exclusion immédiate le jour de la compétition. Les sanctions prises s'appliquent à toutes les compétitions organisées par la VMCF. Les périodes de suspension débutent à la date fixée par la Commission Sportive.

Deux avertissements au maximum seront donnés en cas de violation des règles énumérées ci-dessous. En cas de troisième infraction, la Commission Sportive convoquera le pilote pour lui demander des explications et prendre une sanction (radiation du classement, pas de remboursement des frais, ...etc.).

Ne pas placer un tapis environnemental.

Ne pas être en ordre avec les couleurs de ses plaques minéralogiques.

Rouler beaucoup trop vite dans le quartier des coureurs.

Ne pas être en ordre avec son équipement et/ou sa machine.

Spectateurs (ou pilotes) qui se trouvent devant les cordes (il est strictement interdit de se trouver sur le circuit, toute personne doit se trouver à tout moment derrière les cordes)

En cas d'infractions répétées au règlement, il sera prononcé l'interdiction de prendre le départ, le déclassement ou la suspension. En concertation avec le comité de la VMCF, le commissaire du départ peut arrêter le concours.

**En cas de bagarre avant, pendant ou après une compétition et ce pour quelle raison que ce soit, la Commission Sportive prendra une décision quant aux sanctions.**

Le manque de respect à l'égard des collaborateurs, des secouristes et de la direction fera également l'objet de sanctions.

En cas de litige il est conseillé aux pilotes d'appeler leurs supporters à faire preuve de sportivité.

La sanction sera toujours prise après l'audition de toutes les parties impliquées. Cependant, si la gravité des faits l'exige, la Commission Sportive peut prendre une décision immédiatement.

## **Article 22: Equipement du pilote**

L'équipement du pilote doit répondre aux critères de sécurité suivants:

- un casque de motocross approuvé et certifié du label ECE.
- des bottes de motocross en cuir, ou en un matériau équivalent, à boucles fermées. (les rubans adhésifs sont interdits)
- un équipement de motocross (maillot à longues manches, pantalon et gants). Une veste sans capuchon et un pantalon bien ajustés étanches peuvent être utilisés en cas de pluie ou de parcours boueux.
- une ceinture rénale portée en-dessous du maillot
- une protection dorsale portée en-dessous du maillot
- Genouillère et coudière à porter en-dessous de l'équipement

- lunettes de motocross avec verres de sécurité, à porter obligatoirement au départ. Le port de ces lunettes n'est pas obligatoire pendant toute la durée de la formation, de l'épreuve, de la course ou de la manifestation de motocross. Les pilotes qui en temps normal portent des lunettes sont obligés de porter des lunettes à verres de sécurité.
- Le port de protections aux épaules, à la poitrine et à la nuque est vivement conseillé, mais n'est pas obligatoire.
- Tous les objets pendant librement à la tête, au cou et au casque tels que les boucles d'oreille, les longs cheveux, sont strictement interdits.

### **Article 23: Dispositions générales**

Tout pilote est tenu de se conformer aux directives données par les membres du club organisant la compétition en ce qui concerne le placement des machines dans le parc des coureurs. Dans tous les cas les machines doivent être placées à au moins 5 mètres des clôtures.

**Il est strictement interdit de rouler avec des motos/pit bikes dans le parc des coureurs et sur la voie publique. En cas d'infractions, des sanctions peuvent être prises par la direction.**

Si un petit circuit a été mis en place, ils ne peuvent rouler sur ce circuit que sous leur propre responsabilité. S'il devait tout de même survenir un accident, le conducteur/pilote en aurait l'entière responsabilité.

Il faut toujours veiller à l'existence d'un passage libre afin de pouvoir quitter le terrain.

L'espace réservé aux services de secours doit toujours être respecté; un libre passage doit également leur être réservé.

Quand l'organisateur donne l'autorisation de se garer le jour précédant la compétition, ceci doit se faire avant 23 heures et pas plus tard. Le jour des compétitions, les parkings sont accessibles à partir de 7 heures.

Le bruit doit être évité à tout prix.

Il est interdit de faire de la musique bruyante au chapiteau et sur les parkings entre minuit et 8 heures du matin. Le repos nocturne doit être respecté par chacun. Evitez de faire tourner inutilement les moteurs dans le parc des coureurs et dans le parc fermé. Surveillez l'échappement de votre moteur, veillez à ce qu'il soit suffisamment silencieux. Il est interdit de puiser de l'eau ou d'effectuer tout travail de terrassement. Il est interdit d'allumer des feux ouverts hors du mobil home ou de la caravane. Chaque pilote doit en outre être en possession d'un extincteur agréé.

Les règlements et/ou les règlements complémentaires peuvent être obtenus sur demande.

## **VMCF asbl - Vlaamse Motor Crossers Federatie**

Aarschotsestraat 71 bus 5, 1800 Vilvoorde

Tél: 0475/52.01.45

Fax: 02/252.56.83

Email: vmcf@live.be

Site web: <http://www.vmcf.be>

Banque: BE58 6528 2304 4779

### **Président**

Mr Alain Hoolants, Tél: 0475.52.01.45, Email: vmcf@live.be

### **Coordination pilotes**

Mr Martin Roels, P. Christiaansstraat 42, 9290 Berlare

Tél: 0478.48.26.37, Fax: 052/42 28 00

Email: roels.martin@skynet.be

### **Initiateurs**

Mr Jelle Wijns, Tél: 0472/39.21.88, Email: crosserke\_wijns@hotmail.com

Mr Filip Goris, Tél: 0498/71.99.72, Email: katleen.filip@telenet.be

Dhr Kris Flerackers, Tél: 0475/40.44.26

Dhr Junior Sleghers: Tél: 0473/89.23.45

### **Assurance**

ARENA SA/NV, Rue Jozef II 36-38, 1000 Bruxelles, Tél: +32 (0)2 512 03 04, Fax: +32 (0)2 512 70 94  
AXA

### **Courtier**

Afimo, Pastorijstraat 2-4, 1853 Strombeek-Bever, Tél: +32 (0)2 263 03 70