



REGLEMENT MOTOCROSS V.M.C.F. 2024

Table des matières:

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

Article 1: Domaine d'application

Ce règlement est d'application lors des épreuves de motocross, des entraînements et des autres événements 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 FAM 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 BE20 9734 5638 7256
Il est évidemment possible de payer en espèces au moment de l'inscription.**

Si, pendant la journée de la compétition, un pilote souhaite participer à une course d'une autre fédération FAM, il doit demander un accord (mandat) officiel à la VMCF. En cas d'annulation d'une course VMCF, tous les pilotes peuvent participer à des courses FAM sans avoir besoin d'un accord (mandat) de la VMCF.

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 qu'il doit envoyer ensemble avec la demande de licence.

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 attestant la guérison complète, et le déclarant à nouveau apte à exercer un sport moteur.

Un pilote qui est impliqué dans un accident ou qui cause un accident, doit sans attendre (et dans les 24 heures) en aviser le secrétariat de la fédération, en mentionnant la date, l'heure, le lieu de l'accident, les noms et les adresses des blessés, ainsi que les circonstances. Celui qui s'abstient de le faire peut être lui-même tenu pour responsable. Les frais éventuels 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€). Chaque 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 qui suivent l'accident. Les pilotes ne peuvent de nouveau participer aux entraînements et aux compétitions qu'après la présentation d'un certificat médical attestant la guérison complète délivré par un médecin.

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. Un pilote peut être soumis à un contrôle antidopage et antidopage à tout moment.

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 un langage grossier et des 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

Agés Minimaux pour les jeunes.

Formation de base à partir de 5 ans.

Ecolages 1: Initiation automatiques 50cc & 65cc petit roues/ E-bikes (à 8 ans)

Ecolages 2: 65 cc petites et grandes roues & 85 cc petites roues

Ecolages 3: 85cc grandes roues et aspirants 125cc 2T ou 150cc 4T (-15 ans)

Espoirs:	85 -> 125 cc	de 13 ans à 18 ans
Débutants 250cc	125 -> 250cc 2T ou 250cc 4T	de 14 ans à 23 ans
Débutants A Open	125> 250cc 2T ou 4T à 21ans	de 14 ans à 28 ans
Débutants B Open		de 29 ans à 47 ans
Masters en seniors Open		à partir de 48 ans
Juniors 250cc	125cc/250cc 2T ou 250 4T	à partir de 14 ans
Juniors 500cc	de 251cc 2T à 450cc 4T	à partir de 14 ans
Nationaux 250cc	125cc/250cc 2T ou 250 4T	à partir de 14 ans
Nationaux 500cc	de 251cc 2T à 450cc 4T	à partir de 14 an
Inters 250cc	125cc/250cc 2T ou 250 4T	à partir de 14 ans
Inters 500cc	de 251cc 2T à 450cc 4T	à partir de 14 ans
Experts Open		à partir de 32 ans,
Side-Cars Open		à partir de 15 ans
Classe-libre		à partir de 14 ans
Dames A – B	85cc ->144cc 2T/250cc 4T	à partir de 14 ans
Dames B		à partir de 12ans
Pit bikes / sur ron		à partir de 14 ans
Moto électrique assimilée à MX1		à partir de 14 ans

La commission sportive se réserve le droit de reclasser en cours de saison des nouveaux affiliés et/ou pilotes trop forts dans une catégorie. Ces pilotes seront ensuite regroupés dans une série plus appropriée.

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

Les pilotes qui souhaitent passer à une autre catégorie en cours d'année ne peuvent le faire qu'après consultation du comité sportif et du conseil d'administration une semaine avant.

Les pilotes qui veulent changer de catégorie, peuvent le faire à tout moment, ceci sans transmission de points. Les pilotes qui veulent éventuellement changer de catégorie après les épreuves pour le titre, doivent être aptes à rouler dans la nouvelle catégorie. La commission sportive en sera le seul juge.

Après une période d'inactivité de minimum 2 ans, 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 2 % 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 112 dB. Aucune exception ne sera tolérée. Des contrôles seront effectués. Les contrôles se feront à base de la méthode 2 m, soit une distance de 2 m mesurée à 45°.

Article 8: Inscriptions

Tout pilote est obligé de se présenter aux inscriptions avec sa licence et cela 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.

Participer à une épreuve sans s'être inscrit est interdit et punissable.

Article 9: Couleurs + numéros des plaques

Chaque machine doit être munie de trois plaques minéralogiques.

Le logo VMCF doit également figurer sur les plaques minéralogiques. Le logo peut être téléchargé du site VMCF.

Sur la plaque avant des Débutants A et B, la lettre A ou B doit également être mentionnée, ce en fonction de la catégorie dans laquelle le pilote est inscrit. Aussi pour les 3 catégories des écolages, il est obligatoire de mentionner la chiffre 1, 2 ou 3. écolages 1 = 1, écolages 2 = 2, écolages 3 = 3.

Ceci facilitera la tâche du commissaire de départ.

<u>CATEGORIE NUMEROS</u>	<u>N° DE – A</u>	<u>COULEUR</u>
Les écolages	1 à 99	Libre - mention du chiffre 1, 2 ou 3
Espoirs (85 -> 250cc 2T ou 250cc 4T)	1 à 59	Fond blanc + chiffres noirs
Débutants 250cc (125 -> 250cc 2T ou 250cc 4T)	60 à 99	Fond blanc + chiffres noirs
Débutants A Open	1 à 99	Fond vert + chiffres blancs + lettre A
Débutants B Open	1 à 99	Fond vert + chiffres blancs + lettre B
Masters en seniors open	1 tot 99	
Masters		Fond Blue + chiffres blanc
Seniors		Fond blanc + chiffres rouges
Experts Open	1 à 99	Fond blanc + chiffres rouges
Juniors 500cc (251cc 2T jusque 450cc 4T)	1 à 49	Fond noir + chiffres blancs
Juniors 250cc (125cc/250cc 2T ou 250 4T)	50 à 99	Fond noir + chiffres blancs
Nationaux 500cc (251cc 2T jusque 450cc 4T)	1 à 49	Fond rouge + chiffres blancs

Nationaux 250cc (125cc/250cc 2T ou 250 4T)	50 à 99	Fond rouge + chiffres blancs
Inters 500cc (251cc 2T jusque 450cc 4T)	1 à 49	Fond jaune + chiffres noirs
Inters 250cc (125cc/250cc 2T ou 250 4T)	50 à 99	Fond jaune + chiffres noirs
⇒ Numéros 30 à 39 réservés pour les pilotes IMBA!		
Inters B 125 cc /250 cc 2T of 4T jusqu 'à 450 cc		Fond vert + chiffres blancs
Side-cars Open	1 à 99	Fond jaune + chiffres noirs
⇒ Numéros 30 à 39 réservés pour les pilotes IMBA!		
Dames A	1 à 49	
Dames B (àpd 85cc ->144cc 2T/250cc 4T)	50 à 99	
⇒ Numéros 30 à 39 réservés pour les pilotes IMBA!		
Pitbikes/E-bikes	1 à 99	
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 plaques minéralogiques, il recevra d'abord un avertissement. Au troisième avertissement, il ne pourra plus prendre le départ. Cette mesure sera traitée par le comité sportif.

Les plaques minéralogiques doivent être conformes, bien visibles, clairement lisibles et être fixées des deux côtés de la machine. 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 avec l'enregistrement des résultats, les pilotes qui ne sont pas en règle peuvent être déclassés sans plus. Les pilotes qui portent le maillot de champion national ne doivent pas porter de dossard. Une publicité limitée est admise sur les maillots des champions. Les maillots des champions dont la durée de validité est échu ne peuvent plus être portés pendant les compétitions.

Le logo VMCF doit également figurer sur les plaques minéralogiques. Le logo peut être téléchargé du site VMCF.

Sur la plaque avant des Débutants A et B, la lettre A ou B doit également être mentionnée, ce en fonction de la catégorie dans laquelle le pilote est inscrit. Aussi pour les 3 catégories des écolages, il est obligatoire de mentionner le chiffre 1, 2 ou 3. écolages 1 = 1, écolages 2 = 2, écolages 3 = 3.

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 cross 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/motorhomes ;
- de vider des toilettes chimiques
- sur ordre de la police il est interdit de rouler avec des pitbikes, mobylettes et autre sur les parkings ou à côté du circuit.

Chiens tenus en laisse obligatoires

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:
Rouler lentement de manière à pouvoir éviter l'obstacle, il est interdit de dépasser et de sauter.
Agiter le drapeau signifie : pilote en danger, pas de dépassement et pas de saut.



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



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

! Le non-respect de l'utilisation des drapeaux entraînera la disqualification du pilote !

Article 12: Contrôle (technique)

Tout participant est tenu de se présenter avant les essais en tenue complète de compétition pour faire agréer sa machine, moteur à l'arrêt, par l'officiel désigné pour cette tâche. 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 motos 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 casque et un maillot à longues manches, un pantalon de cross, des gants, des bottes de cross, harnais, genouillère, coudière. Une protection du cou n'est pas obligatoire mais vivement conseillé pour les catégories des écolages. Cet équipement doit être porté pendant les essais et pendant la compétition. **Le port d'un harnais au-dessus du maillot est interdit !**

Le commissaire de départ ainsi que les personnes du comité sportif sont autorisés à vérifier si le pilote porte sa tenue de sécurité obligatoire.

C. Généralités:

- les machines qui présentent des défauts pendant la course 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 et/ou aux essais chronométrés est obligatoire.

Les essais sont autorisés uniquement pour les pilotes inscrits. Lors de l'inscription, le pilote reçoit une carte d'entraînement qu'il doit montrer et donner lors du contrôle technique.

Pas de carte = pas d'entraînement ! Les essais avant la course ont pour objectif de faire connaissance du circuit.

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 :	10 minutes + 1 tour ;
Ecolages 2 :	10 minutes + 1 tour ;
Ecolages 3 :	10 minutes + 1 tour ;
Espoirs, Débutants 250c :	12 minutes + 1 tour;
Débutants A Open :	12 minutes + 1 tour ;
Débutants B Open :	12 minutes + 1 tour ;
Masters / Seniors Open :	12 minutes + 1 tour ;
Experts/ Classe libre :	12 minutes + 1 tour ;
Juniors:	15 minutes + 1 tour;
Nationaux :	18 minutes + 1 tour;
Inters:	20 minutes + 1 tour;
Side-cars:	15 minutes + 1 tour;
Dames, Pit bikes:	14 minutes + 1 tour.

Attention: Les temps de courses 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.

Si des catégories sont mises ensemble, ceci sera communiqué au car officiel après les entraînements obligatoires.

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, débute dans le première série selon le classement du championnat**
- Pour les Juniors, les Nationaux et les Inters, le départ des 2 manches sera déterminé par les essais chronométrés.

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 responsable de départ se trouve devant les grilles de départ. Il dispose d'un feu départ, la lampe est d'abord rouge et passe au orange pendant les 5 dernières secondes. La grille de départ sera abaissée entre 5 et 0 secondes. Si le pilote constate un défaut à sa machine, il possède de 3 minutes, après l'avoir signalé au responsable de départ, pour réparer le défaut. Après avoir quitté le parc des pilotes et après contrôle à la grille de départ et le drapeau levé, le responsable n'attendra plus.

- Les side-cars prennent toujours position derrière deux grilles de départ et roulent ensemble dans la même catégorie avec le temps de course habituel de 15 min + 1 tour. 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 e.a. 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 course du championnat, et cela pour toutes les catégories, l'ordre de départ de la première manche est fixé par le classement dans le championnat (des participants sans points se joignent juste après) . l'ordre de départ de la deuxième manche est fixé par le classement de la première manche.

C Exception pour les juniors, nationaux et inters :

L'ordre de départ dans ces catégories est déterminé en fonction du résultat des chronos des entraînements.

Le numéro de départ doit être tiré par le pilote même 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 IMBA 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 roulent 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. La répartition des points est la même pour les classement quotidiens.

Critère de régularité : Des points seront accordés à chaque détenteur d'une licence pour chaque manche de la VMCF, ce pour chaque course pendant l'année. Points par manche: 60, 54, 50, 47, 45, 43, 41, 39, 37, 35, 33, 31, 29, 27, 26, 25, 24, 23, 22, 21, 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Les pilotes qui ne peuvent pas participer en raison de leur participation à une compétition IMBA recevront automatiquement 2 X 60 points.

Manches des écolages (1-2-3) :

Pour les écolages, il y aura un « championnat » VMCF et un critère de régularité.

- 1) **Un championnat VMCF :** 8 à 10 épreuves + 1 finale
- 2) **Un critère de régularité :** tous les courses à compter du premier cross jusqu'au dernier cross seront pris en compte pour le critère de régularité, aussi les courses qui auront lieu les samedis. Aucune course ne sera supprimé du résultat à la fin de la saison. Des personnes ayant prises une licence d'une journée seront également prises en compte.

Les jeunes peuvent rouler exceptionnellement le samedi grâce à un programme spécial.

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.

Une épreuve du championnat qui ne peut avoir lieu pour une raison quelconque ne sera pas modifié/remplacé.

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 0 points.

Un pilote a droit à des points, si il a parcouru au moins 75% du nombre de tours effectués par le vainqueur. Voir article 17A pour plus d'infos.

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

Le remboursement des frais se fait par l'organisateur le jour de l'épreuve, ce à pd 30 minutes après la 2ème manche et jusque 15 minutes après la fin de la remise des prix. Les 3 premiers pilotes du classement final ne pourront récupérer leurs frais qu'après leur podium.

Transpondeurs :

Chaque pilote doit rouler avec un transpondeur (de la marque AMB/My laps Speedhive). Si un pilote ne possède pas de transpondeur, il ne sera pas classé. Renseignez-vous au secrétariat ou au car officiel 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.

La décision d'un pilote de participer entraîne cependant automatiquement l'obligation de participer à TOUTES les épreuves IMBA.

En cas de non-participation (également en cas de force majeure) l'équipe concernée doit en avertir 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.

Article 20: Réclamations

Les réclamations concernant l'application des règlements doivent être adressées par écrit au siège social de la VMCF Langenberg 4, 2460 Lichtaart ou par e-mail à vmcf.vzw@gmail.com 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, Langenberg 4 , 2460 Lichtaart, ou par e-mail à vmcfivo@outlook.com. 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 FAM. 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 d'une 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.).

Rouler avec des pit-bikes, e-bikes dans ou autour du parc des coureurs et du circuit.

Ne pas placer un tapis environnemental.

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

Rouler beaucoup trop vite dans le parc 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, l'interdiction de prendre le départ, le déclassement ou la suspension sera appliqué ! En concertation avec le comité de la VMCF, le responsable du départ peut arrêter la course.

En cas de bagarres 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 course. Les pilotes qui en temps normal portent des lunettes sont obligés de porter des lunettes à verres de sécurité. Des 'tear-offs' sont interdits.
- 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 12 mètres des clôtures.

Seulement une conduite prudente et lente vers et depuis le départ est autorisée.

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 passage libre 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 motorhome 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

Langenberg 4 , 2460 Lichtaart
Tél: 0486/715 233
Email : vmcfivo @outlook.com
Site web: <http://www.vpcf.be>
Banque: BE58 6528 2304 4779

Président

De heer Peeters Ivo Langenberg 4 , 2460 Lichtaart
Email : vmcfivo@outlook.com

Secrétariat

Mme. Els Bamps, Schansstraat 118, 3850 Nieuwerkerken
Tél: 0495/69.30.49
Email: vmcf.vzw@gmail.com

Coordination pilotes

Mme . Bamps Els Schansstraat 118, 3850 Nieuwerkerken Tél:
0495/69 3 49
Email: vmcf.vzw@gmail.com

Initiateur

Mr Mark Boot,
Tel: 0031 6/27207570,
Email: mark.boot@live.nl

Assurance

ARENA SA/NV, Brand Whitlocklaan 165, 1000 Bruxelles-Sint-Lambrechts-Woluwé,
Tél: +32 (0)2 512 03 04, Fax: +32 (0)2512 70 94
AXA

Courtier

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

Comité sportif

Ingrid coekaerts tel 0476/409 562
Email : ingridcoekaerts@hotmail.com