

FEDERATION MOTOCYCLISTE DE BELGIQUE

COMMISSION SPORTIVE

Groupe Travail Belgian Endurance Cross (G.T.BEX.)

REGLEMENT BEX 2024

SOMMAIRE

1	Principes généraux	2
2	Réglementation	2
3	Parcours	2
4	Motocycles	3
5	Participants	3
6	Engagement	4
7	Formalités à l'arrivée	5
8	Mécanisme de l'épreuve	6
9	Entraînements	6
10	Départ BEX	6
11	Attitude en piste	7
12	Zone d'assistance	7
13	Pénalités	8
14	Classements	9
15	Réclamations	9
16	Championnats de Belgique et courses annexes	9
17	Significations des drapeaux	11
18	Directeur de course	11
19	Jury	12
20	Vérifications et frais de démontage	12

Règlement Belgian Endurance Cross (BEX) 2024

Art. 01 Principes généraux

« Belgian Endurance Cross » (en abrégé BEX) est une discipline tout terrain pour laquelle l'endurance, l'adresse et la distance parcourue constituent les facteurs entrant en ligne de compte pour l'élaboration des résultats.

La FMB organise un championnat de Belgique de cette discipline. Les épreuves de championnat se disputent uniquement de jour. Certaines épreuves peuvent avoir lieu à l'étranger, lors de manifestations organisées par des clubs reconnus par leur FMN. Dans ce cas, toutes les directives et règlements émis par la FMN sont d'application, y compris leur RP.

Le règlement particulier (RP) de l'épreuve définira les spécificités applicables à chaque épreuve. Ce RP devra être transmis au moins 2 mois avant l'épreuve à la FMB pour approbation.

Le nombre de concurrents maximum admis au départ sera défini par le règlement particulier de chaque épreuve.

Le directeur de course inspectera le circuit le jour précédent l'épreuve et informera l'organisateur des éventuelles adaptations nécessaires en vue de l'homologation du tracé.

Chaque épreuve doit être pourvue d'un parc de travail. Cet endroit constituant la zone autorisée pour les relais, ravitaillements et réparations en cours de la manifestation. L'entièreté de cette zone, en ce compris la piste de décélération en permettant l'accès et la sortie, est dénommée « zone d'assistance (ZA) ». Toutefois, sous certaines conditions, Il est possible de déroger à cette obligation et remplacer le parc de travail par une série de stands le long d'une voie dédiée à l'accès à ceux-ci (type Chinelle). La disposition des lieux sera précisément reprise au RP. Dans ce cas, il y a lieu de prévoir une zone « parc fermé ».

Chaque engagement est considéré comme étant un « concurrent » dans le présent règlement.

Art. 02 Réglementation

Les épreuves sont régies par le code sportif et la présente annexe approuvée par la FMB ainsi que par le règlement particulier de l'épreuve concernée.

Les organisateurs s'engagent à souscrire une assurance RC organisation via la fédération affiliée dont ils dépendent.

Art. 03 Parcours

Le parcours sera constitué de tout terrain, petites routes, chemin de campagne ou de sous-bois, accessibles et praticables par tous en tout temps, sans aide extérieure. Les bourbiers insondables et les côtes infranchissables seront proscrits. Les grosses difficultés ajoutées au parcours (artificielles ou non) doivent être en nombre restreint et dans tous les cas facilement contournables par les participants par un itinéraire bis.

Le parcours aura une longueur idéale comprise entre 3 et 10 kms pour les courses BEX. La piste aura une largeur minimale idéale comprise entre 2 et 5 mètres. **Des « single track » pourront être placés également mais sur de courtes distances.** Le parcours sera délimité par des banderoles, filets, barrières, séparateurs de trafic et/ou d'obstacles naturels.

La longueur de circuit peut être adaptée aux diverses courses annexes prévues au programme (BEX Kid's, E-Bike, Mobcross, Quads).

En cas de force majeure, le parcours pourra être modifié à tout moment de la manifestation, sur décision conjointe du directeur de course et du comité d'organisation.

Art. 04 **Motocycles**

Les motocycles admis pour les championnats sont les suivants :

SOLO : A partir de 100cc 2T ou 4Temps

DUO BEX1 : De 100 cc à 250 cc 2 ou 4 Temps,

DUO BEX2 : Plus de 250 cc 2 ou 4 Temps et motos EPV (propulsion électrique)

VINTAGE : Les caractéristiques des motos admises au départ doivent satisfaire à l'un des 4 types repris au tableau suivant :

Pas de critères spécifiques concernant l'année ni la cylindrée de la machine

TYPE	Refroidissement	Frein Avant	Frein Arr.	Suspension Arrière
A	AIR	Tambour	Tambour	2 amortisseurs
B	AIR	Disque	Tambour	2 amortisseurs
C	AIR	Tambour	Tambour	1 amortisseur ou type Cantilever
D	Liquide	Tambour	Tambour	2 amortisseurs

Lorsque le RP le prévoit, et dans le cas où plusieurs motocycles utilisés sont de classes différentes (BEX1 et BEX2), cette équipe est versée dans la classe supérieure (BEX2).

Un concurrent peut participer à une épreuve de championnat DUO BEX ou VINTAGE avec au maximum deux motocycles (un seul par coureur engagé). Un organisateur peut prévoir dans son RP la limitation à une seule machine par équipe.

Les motocycles seront inspectés par le collège technique de la FMB qui délivrera, par la pose d'un signe distinctif sur la machine, un permis de départ pour chaque motocycle admis.

Les motocycles peuvent être munis d'une plaque/numéro avant et de deux plaques latérales aux dimensions réglementaires. Elles peuvent reprendre uniquement le numéro de course attribué au concurrent (voir dossard attribué). Il est obligatoire de cacher complètement les numéros existants sur les motos si ceux-ci sont différents du numéro de dossard.

Aucune imposition sur le type de pneu n'est demandée, sauf si des dispositions particulières sont définies au RP.

Toute machine dépassant les normes autorisées de bruit sera refusée au départ. De même, toute machine jugée trop bruyante pourra être arrêtée et contrôlée pendant la course, le système d'échappement devra obligatoirement être remis en état avant de poursuivre l'épreuve. Les normes précises relatives au bruit sont reprises au règlement technique BEX.

Pour les équipes disposant de deux motocycles, ceux-ci doivent obligatoirement être présentés ensemble au contrôle technique. Le numéro de course pourra également être repris sur le casque de chaque concurrent, le casque devra être présenté en même temps que le motocycle au contrôle. Si un numéro figure sur le casque, il devra obligatoirement correspondre à celui figurant sur le dossard.

Seul le cadre de la moto sera marqué, comme preuve de passage au contrôle technique. Aucune machine non marquée ne peut se trouver dans la zone d'assistance. Toutes les autres pièces pourront être remplacées au cours de l'épreuve. Les réparations devront être effectuées dans la zone du parc d'assistance réservée à l'équipe.

Un changement de motocycle est autorisé jusqu'au début de la procédure de départ de chaque manche. Le concurrent est tenu d'en aviser le Directeur de course, après acceptation, il présentera le nouveau motocycle au contrôle technique. Le marquage de la machine remplacée sera éliminé par un délégué technique, et la machine sortie de la zone d'assistance. Toutefois, tout changement de motocycle est proscrit pendant le déroulement d'une manche en cours.

Le changement de motocycle par un autre, non-contrôlé par la délégation technique et avalisé par le DC au cours de l'épreuve entraînera l'exclusion du concurrent.

Tout équipement jugé non conforme peut être gardé par le collège technique et restitué à la fin de l'épreuve.

Art.05. **Participants**

La date de l'épreuve est à prendre en référence lors de définition d'un âge minimum prescrit ci-dessous.

Les courses BEX sont accessibles **à partir de l'âge de 14 ans pour les coureurs participant avec une machine 125cc 2T et de 15 ans pour les coureurs participants sur des machines de plus de 125cc 2T accomplis le jour de l'épreuve :**

- 1) A tout licencié FMB détenteur d'une licence Europe Open BEX.
- 2) A tout licencié d'une licence off-road émise par une fédération reconnue par la FIM Europe avec autorisation de sortie de sa fédération nationale SI l'épreuve est inscrite au calendrier OPEN de la FIM Europe (numéro EMN à reprendre dans le RP).
- 3) A tout autre coureur MAJEUR, résidant en Belgique ou à l'étranger, lors des épreuves se déroulant sur le territoire belge en souscrivant une licence valable pour une manifestation via l'application « My FMB-BMB » ; 15€ de supplément en cas de souscription sur place (si autorisé).
- 4) A tout autre coureur MINEUR non-licencié, âgé d'au moins 15 ans, résidant exclusivement en Belgique, lors des épreuves se déroulant sur le territoire belge en souscrivant une licence valable pour une manifestation via l'application « My FMB-BMB » ; 15€ de supplément en cas de souscription sur place (si autorisé).
- 5) A tout coureur belge non licencié, lors des épreuves admises au championnat BEX, se disputant hors du territoire national et organisée par un club étranger reconnu par sa FMN, en souscrivant une licence valable pour « une manifestation à l'étranger » via l'application « My FMB-BMB »

Un complément de 10€ sera demandé par engagement lors des épreuves organisées à l'étranger par un club étranger reconnu par sa FMN.

Les coureurs en possession d'une licence annuelle FMB Europe Open Motocross, enduro, supermoto ou Courses sur route pourront souscrire une licence 1 manifestation sur place à un tarif réduit déterminé par la Fédération Affiliée du club organisateur.

Les courses sont accessibles sous l'une des formules suivantes :

SOLO : formule un coureur / une moto.

DUO : formule 2 coureurs / 1 ou 2 motos

TRIO : formule 3 ou 4 coureurs / 1 ou 2 motos (uniquement pour les épreuves de 6 heures minimum).

VINTAGE : formule 1 ou 2 coureur(s), maximum une moto par coureur

KIDS : formule un coureur / une moto

En duo, trio et vintage, un coureur ne peut rouler plus de 3 heures consécutives sans être relayé. Pour les kids, maximum 30 minutes consécutives (voir article 16.2).

Tout changement dans la composition d'une équipe est autorisé le jour de l'épreuve jusque 15 minutes avant le début de la procédure de départ de la première manche disputée. Il devra être approuvé par le directeur de course, qui fera suivre au secrétariat ainsi qu'au chrono. Le coureur remplaçant devra avoir parcouru au moins un tour de reconnaissance du circuit.

Le dossard ne pourra porter aucune annotation, publicité ou découpe non- prévue sous peine d'exclusion.

Art.06. **Engagement**

L'organisateur définit un droit d'engagement par concurrent dont le montant est fixé en fonction des différentes classes participantes. Les droits d'engagement comprennent la location du dossard/transpondeur d'un montant de 10€ ainsi que la cotisation au fonds de soutien à la discipline BEX fixée à un euro par concurrent.

Une taxe administrative de maximum 20 euros pour toute modification ou finalisation d'engagement sera appliquée après la date de clôture des engagements fixée au règlement particulier (changement de coureur, de classe, versement des droits d'engagement non parvenu, ...).

En cas d'annulation de l'épreuve pour des raisons indépendantes à l'organisation (intempéries, calamités...), l'organisateur pourra limiter le remboursement du droit d'engagement à 75% du montant versé.

Les concurrents rédigeront leur engagement via le site de la FMB (ou procédure spéciale pour les organisations par des clubs FFM), suivant les modalités prévues au règlement particulier de l'épreuve.

Le comité organisateur se réserve le droit de refuser l'inscription d'un coureur non licencié, sans avoir à se justifier.

Par leur inscription, les concurrents s'engagent à se conformer aux règlements, en acceptent toutes les clauses et s'interdisent ainsi tout recours envers les organisateurs. Les concurrents s'engagent à respecter les décisions prises par les organisateurs et ne reconnaissent comme seule juridiction sportive que celle établie par le code disciplinaire de la FMB.

Lors d'une chute, tout coureur pour lequel une intervention médicale aura été nécessaire devra se présenter chez le médecin de l'épreuve qui confirmera l'aptitude du coureur. Tout refus du coureur sera automatiquement assimilé à un cas d'inaptitude. Les décisions du responsable médical de l'épreuve seront définitives et sans appel.

Les coureurs déclarés inaptes suite à un accident seront obligés de se conformer aux dispositions prévues par la fédération émettrice de la licence, qui donnera le feu vert pour la reprise de la compétition.

Tout coureur engagé est responsable des agissements de son entourage ; s'entend comme entourage : les mécaniciens, signaleurs, supporteurs et toutes personnes accompagnantes, dans le cadre de sa participation à une manifestation.

Chaque coureur participant à une épreuve et qui délibérément porterait atteinte à l'intégrité d'un délégué, officiels en service et/ou à des membres de l'organisation se verra exclure de l'épreuve. En cas de coups ou blessures volontaires envers un officiel et/ou un membre de l'organisation, le dossier sera transmis à la **Chambre Ethique** de la FMB.

Art. 07 **Formalités à l'arrivée sur le site**

Les participants se présenteront au secrétariat de l'épreuve afin d'y procéder aux formalités administratives. Il leur sera alors distribué une fiche « concurrent » destinée au passage au contrôle technique. Ils recevront leur dossard reprenant leur numéro de course attribué, et un transpondeur contre dépôt d'une pièce d'identité /licence qui sera restituée lors de la remise des pièces propres et en bon état.

Dès le passage au secrétariat, les concurrents, alors en possession de leur dossard, sont autorisés à procéder à l'installation de leur emplacement dans la ZA.

Le secrétariat placera un bracelet à chaque coureur, et fournira au concurrent un bracelet mécanicien par coureur engagé ainsi qu'éventuellement un bracelet panneauteur par concurrent.

Ayant accompli ces formalités et procédé à la mise en conformité de leurs numéros de participants sur les motocycles (voir art. 04), les coureurs conduiront eux-mêmes leurs motocycles au contrôle technique.

Les machines seront ensuite placées dans la ZA dans leur zone attribuée et ce dans les dispositions prévues au règlement particulier.

Le parc de travail sera obligatoirement sous surveillance de commissaires de l'organisation durant toute la durée de l'épreuve, c.à.d. depuis l'introduction du premier motocycle jusqu'à 15 minutes après la fin de l'épreuve. Dans le cas de zone de stands, chaque stand est sous responsabilité du concurrent qui l'utilise.

Art. 08 **Mécanisme de l'épreuve**

Les courses intégrant le championnat BEX ont une durée totale comprise entre 2 et 6 heures ; Elles peuvent se dérouler en une ou deux manches. Lors de chaque manche, un passage par la ZA est obligatoire.

La totalité de la course doit se dérouler pendant la partie diurne de la journée, donc ne nécessitant à aucun moment l'emploi d'éclairage sur les machines.

La fin de la manche/course sera jugée au passage de la ligne d'arrivée par l'ensemble coureur/moto qui, le premier, aura couvert la plus grande distance dans le temps imparti.

Dans le cas où la durée totale de la course est supérieure à 3 heures, les concurrents des classes SOLO et VINTAGE seront arrêtés par la présentation d'un panneau spécifique à la fin de leur 3^e heure de course.

Le directeur de course, en accord avec les membres du jury, peut en tout temps, et en cas de nécessité, diminuer la durée d'une course.

Le directeur de course devra renseigner les coureurs lorsqu'ils n'auront plus qu'un tour à couvrir.

Le classement final sera établi sur base du nombre de tours réellement parcourus. A égalité de tours, c'est le temps total le plus court pour les accomplir qui déterminera l'ordre du classement.

Les concurrents ne franchissant pas le drapeau à damiers dans le délai imparti min de 20min et/ou repris au règlement particulier de l'épreuve verront leur total de tours accomplis pendant la course diminué d'un tour.

Art. 09 **Entraînements**

L'organisateur peut prévoir des séances d'entraînements, non chronométrées.

Une séance d'essais chronométrés d'un minimum de 30 minutes DOIT être prévue afin de déterminer l'ordre de la grille de départ. Chaque coureur devra effectuer au moins un tour de circuit pour être admis au départ.

Art. 10 **Départ BEX**

L'ordre de la grille de départ sera défini par le résultat des essais chronométrés. Il sera tenu compte du meilleur tour réalisé par un des membres de l'équipage. La désignation du coureur prenant le départ est laissée au choix du concurrent. Dans le cas d'un nouveau départ suite à drapeau rouge, la grille de départ sera identique au premier départ. Si la course est composée de plusieurs manches, le départ de la suivante se fera dans l'ordre d'arrivée de la précédente.

Si, pour des circonstances particulières, un résultat d'essais chronométrés n'est pas disponible, la grille de départ sera constituée par le placement des participants dans l'ordre croissant des numéros de course attribués.

Le signal de départ sera donné par un moyen visible et/ou audible par les coureurs (coup de fusil, klaxon, drapeau national, ...).

L'organisateur peut prévoir un tour de reconnaissance (non obligatoire), au départ de la sortie de la zone d'assistance, directement suivi de la mise en grille effective. Les concurrents restent autorisés à rejoindre la ZA à la fin de ce tour. Ce tour doit toutefois être terminé au plus tard 10 minutes avant le départ effectif.

Sauf dans le cas particulier où une autre procédure serait définie lors de l'homologation du circuit, le départ style "LE MANS" est d'application :

Les motocycles, moteurs arrêtés, seront installés en épi d'un côté de la piste et seront tenus par le garde-boue arrière, par un membre de l'équipe qui se trouvera derrière une banderole, un cordage ou une barrière. Chaque coureur prenant le départ se trouvera face à sa moto de l'autre côté de la piste, un genou au sol. La distance à parcourir sera de minimum 10 m.

Au signal donné par le directeur de course (drapeau national, et/ou coup de fusil), le coureur franchira la distance le séparant de son motocycle et le mettra en route lui-même sans autre intervention. Dans le

cas où la machine ne démarre pas, la poussette n'est autorisée qu'après le signal du directeur de course (drapeau vert).

Toute machine non placée sur l'aire de départ 5 minutes avant l'heure de départ prévue se verra interdire la sortie de la ZA et devra prendre le départ de cet endroit en respectant les instructions de la direction de course.

Aucune intervention mécanique ni ravitaillement ne sont autorisés sur la machine pendant la procédure de départ. Le début de la procédure est défini soit par le départ du tour de reconnaissance, soit à défaut par la sortie pour placement en grille de la première machine.

Art. 11 **Attitude en piste**

A aucun moment de l'épreuve un concurrent ne peut accéder à la piste sans dossard et sans transpondeur. La présence de toute autre personne en plus du coureur sur la machine est proscrite pendant toute la durée de l'épreuve.

Toute conduite considérée comme dangereuse sera sanctionnée par une pénalité ou l'exclusion du coureur concerné. Les concurrents devront se conformer aux directives des officiels.

Tout coureur s'écartant du tracé de la piste devra reprendre celle-ci au plus près de l'endroit où il l'a quittée, sous peine d'exclusion.

Le fait de rouler en sens contraire du parcours entraîne l'exclusion du coureur.

Tout concurrent qui quitte le parcours et endommage les terrains avoisinants sera exclu de l'épreuve ; ceci n'excluant pas les poursuites judiciaires éventuelles contre lui pour les dégâts qu'il aurait occasionnés.

En cas de panne ou accident, le coureur concerné, son équipier et/ou le mécanicien pourront ramener le dossard à la ZA. L'autre coureur de l'équipe pourra reprendre la course au lieu de l'incident, ou au départ de la ZA avec l'éventuel autre motorcycle en ordre de CT, dès qu'il sera en possession du dossard et du transpondeur attribué à l'équipe, après en avoir informé la direction de course. Le tour concerné par la panne ou l'accident ne sera pas comptabilisé. (Sauf si le chronométrage se situe à la fin du tour)

En cas de panne, toute intervention mécanique, en dehors de l'aire prévue à cet effet, devra obligatoirement être effectuée par le coureur lui-même. Seul l'apport de pièces, outils et de conseils seront autorisés. Aucune autre personne ne pourra intervenir directement sur le motorcycle. La machine devra être rangée en bord de piste et ne présenter aucun danger pour la sécurité des autres concurrents. La machine pourra être poussée, tirée en DEHORS de la piste pour la ramener dans la ZA afin d'y faire des réparations mais le tour de la panne ne sera pas comptabilisé. (Sauf si le chronométrage se situe à la fin du tour)

Art. 12 **Zone d'assistance (ZA)**

1. Principes généraux

L'organisateur prévoit un parc de travail où sont effectués les relais de coureurs, les ravitaillements ou toute réparation aux motorcycles. L'accès à cette zone se fera par une piste de décélération. La superficie de la partie de parc de travail attribuée à chaque concurrent sera au minimum de 9 m² (3 m sur 3). ainsi qu'une zone de Stop and Go pour les pénalités .

L'emploi de la piste de décélération doit se faire à allure réduite. Dans le parc de travail, la circulation à l'intérieur de celui-ci se fera soit moteur arrêté, soit à allure très réduite jusqu'à sortie de celui-ci (voir mention au RP).

Il est strictement interdit de fumer dans la ZA.

L'organisation veillera à rappeler cette interdiction par l'apposition bien visible de panneaux d'interdiction. Toute source de chaleur (barbecue, réchaud, ...) est également interdite dans la totalité de l'enceinte réservée à l'assistance.

Il est obligatoire pour les concurrents d'avoir à disposition dans leur emplacement dans la ZA un extincteur à poudre en ordre de validité.

Les concurrents sont tenus de respecter et d'appliquer toute recommandation émise par les services de protection contre l'incendie (organisation, personnel des pompiers, ...).

En cas de présence d'un groupe électrogène dans la zone attribuée au concurrent, celui-ci doit être posé sur un tapis environnemental.

2. Accès

L'accès à la zone d'assistance est exclusivement limité aux coureurs ainsi qu'à un mécanicien par coureur et éventuellement un panneuteur par équipe (détenteurs de bracelets).

Les officiels ainsi que le personnel des services d'incendie et de secours ont également accès à cette zone à des fins de contrôles, d'inspection ou d'interventions particulières.

Ces ayants droit seront identifiables par un bracelet, badge ou uniforme spécifique.

3. Changement de coureur

Tout changement de coureur devra s'effectuer dans la ZA par transmission du dossard et du transpondeur, exclusivement dans la zone attribuée au concurrent. (Sauf en qu'a d'accident voir Art 11)

Dans le cas où le transpondeur n'est pas placé dans le dossard, l'équipage est responsable du transfert de ce transpondeur sur l'éventuelle autre machine entrant en piste.

4. Ravitaillement

Toutes les machines à moteur thermique doivent être alimentées par du carburant sans plomb.

Si le règlement particulier le prévoit les concurrents devront obligatoirement utiliser le carburant fourni au prix par l'organisation.

L'emploi de tout système de remplissage à pression et/ou de type derrick est proscrit.

Le ravitaillement du motorcycle s'effectuera obligatoirement au stand/parc de travail MOTEUR ARRETE, sans présence d'une personne installée sur machine, la moto devant être béquillée sur un tapis environnemental.

Un membre de l'équipe sera prêt à utiliser l'extincteur lors du remplissage du réservoir.

La réserve de carburant dans l'emplacement attribué de la ZA ne peut excéder **20 litres** par équipe.

5. Réparations

La réparation ou remise en état du bon fonctionnement du motorcycle dans le box ne pourra se faire que par les membres des équipes munis de bracelets.

La présence d'un tapis d'environnement sous la machine est obligatoire.

Art. 13 **Pénalités**

Toute infraction non détaillée précisément dans le présent règlement sera sanctionnée par une procédure « Stop and Go » suivant le tableau ci-dessous :

Sujet	Référence	Infraction 1	Infraction 2	Infraction 3
Fraude concernant les bracelets	-	exclusion	-	-
Procédure de départ	Art 10	Durée A	Durée A	Durée A
Attitude en piste	Art 11	Durée A	Durée B	exclusion
Attitude en zone d'assistance	Art 12.1	Durée A	Durée B	exclusion
Accès zone d'assistance	Art 12.2	Durée A	Durée B	exclusion
Changement de coureur	Art 12.3	Durée A	Durée B	exclusion
Ravitaillement	Art 12.4	Durée A	Durée B	exclusion
Réparations	Art 12.5	Durée A	Durée B	exclusion
Non-respect de la signalisation	Art 17	Durée A	Durée B	exclusion
Utilisation des Tear-off	Art 1.26 Règl techn	Durée A	Durée B	exclusion

Les deux durées (A et B) seront déterminées en fonction de l'estimation d'un temps de référence nécessaire pour accomplir un tour du circuit. Ces durées seront reprises au RP de l'épreuve. La sanction devra être réalisée dans la zone définie à cet usage, lors des 3 tours suivant le signalement de l'infraction par un panneau spécifique (sinon drapeau noir).

Dans le cas où la procédure de Stop and Go ne peut être effectuée avant la fin de la course, une pénalité d'un tour sera appliquée.

Pour les infractions ou manquements au règlement dont rien de spécifique n'est repris ci-dessus, le jury pourra sanctionner la ou les fautes du concurrent par une pénalité qui, selon la gravité des faits, variera jusqu'à l'exclusion du concurrent.

Art. 14 **Classements**

Dans le cas où la course se déroule en plusieurs manches, le classement final est établi dans le principe d'addition des tours/temps.

L'organisation doit prévoir au minimum un trophée/récompense aux 3 premiers concurrents de chaque classe.

Les résultats officiels seront affichés au plus tôt après la fin de chaque course /manche à l'endroit prévu par le règlement particulier. Après une demi-heure d'affichage et sauf réclamation et rectification éventuelle, les résultats officiels sont homologués et deviennent exécutoires.

L'organisateur peut ajouter des classements particuliers à son épreuve s'il le souhaite (à signaler dans le RP pour permettre au service de chronométrage d'adapter son programme)

Art. 15 **Réclamations**

Les réclamations éventuelles devront être déposées par un coureur participant à l'épreuve.

Toute réclamation doit être déposée par écrit dans les mains du directeur de course au plus tard 30 minutes après l'affichage des résultats, accompagnée d'un montant de 115 euros.

Art. 16 **Championnats de Belgique et courses annexes**

16.1 Championnats

Des titres de champion de Belgique sont attribués dans les classes suivantes : Solo, Duo BEX1, Duo BEX2, Scratch Duo et Interclub (titres réservés aux licenciés BEX Europe Open), ainsi qu'en classe Vintage et pour les BEX Kids **en BEX K1**, BEX K2 et BEX K3 (tous les engagés participent au championnat, mais bonus de 5 pts par épreuve aux licenciés BEX participants).

Le titre Scratch Duo est attribué à l'équipage, composé à chaque épreuve des 2 mêmes licenciés BEX, qui comptabilisera le plus de points au classement scratch DUO.

Pour l'attribution du titre INTERCLUB, les modalités sont les suivantes :

La place obtenue par les trois premiers coureurs licenciés BEX d'un club au scratch global de l'épreuve leur attribue les points correspondants : Premier : 1 point, 2^e : 2 pts... jusqu'au 20^e classé.

Pour les classés au-delà de la 20^e place : attribution de 21 pts. Si moins de 3 coureurs classés pour un club, attribution de 25 pts par coureur manquant.

Exemple : 2 coureurs gagnent, pas de 3^e coureur du même club : Le club obtient 1+1+25=27 pts. Le plus petit total est prépondérant.

Le classement reprend tous les clubs dont au moins un coureur licencié BEX a participé à une épreuve du championnat.

Les titres nationaux sont attribués pour autant qu'un minimum de 3 épreuves ait eu lieu pour le titre concerné, et que la classe comprenne un minimum de 5 coureurs classés. Dans le cas contraire, c'est un titre de meilleur coureur/club qui sera attribué.

Toute épreuve inscrite au calendrier BEX de la FMB avant le 30 juin et au minimum 2 mois avant l'épreuve pourra entrer en ligne de compte pour les championnats.

Les points sont attribués à chaque coureur licencié BEX de l'équipe.

Le barème points suivant est d'application pour chaque course :

Du 1^{er} au 17^e classé : 25,20,18,16,14,13,12,11,10,9,8,7,6, 5, 4, 3, 2, et 1 au reste des concurrents

Pour l'élaboration finale des classements, en cas d'ex-aequo, les meilleurs résultats sont prépondérants. Dans le cas où des situations ne sont pas départagées par ce critère, les résultats de la dernière course/manche seront prépondérants et ainsi de suite si l'ex-aequo subsiste.

16.2 Particularités des courses Kids

Réglementation

Un moniteur breveté, désigné par la Fédération Affiliée du club organisateur, inspectera et validera le circuit réservé aux kids. Il collaborera avec le directeur de course lors du déroulement de cette épreuve.

Dans les épreuves « kids », l'épreuve se déroule en 2 ou 3 manches d'une durée de 20 à 30 minutes chacune.

Parcours

Le parcours aura une longueur idéale comprise entre 0.5 et 2 kms. La piste aura une largeur minimale idéale comprise entre 2 et 5 mètres.

En cas de force majeure, le parcours pourra être modifié à tout moment de la manifestation, sur décision conjointe du moniteur, du directeur de course BEX et du comité d'organisation.

Motocycles

BEX K1: (de 8 à 11 ans) : de 65cc jusqu'à 80cc

BEX K2: (de 11 à 13 ans) : jusqu'à 90cc 2T et 105cc 4Temps

BEX K3 (de 13 à 15 ans) : de 90cc à 125cc 2T et de 105cc à 150cc 4Temps

Participants

Les courses « kids » sont accessibles aux coureurs dont l'âge est compris entre 8 et 15 ans inclus.

La date de l'épreuve est à prendre en référence lors de la définition de l'âge minimum prescrit.

Rappel : Les coureurs qui atteignent l'âge maximum autorisé pendant la saison sont acceptés dans la classe concernée jusqu'à la fin de l'année en cours.

Attention : La classe K1 ne peut pas être intégrée aux manches réservées aux classes K2 et K3 (qui sont regroupées). Cette classe K1 peut au besoin se dérouler sur un parcours adapté, différent de celui des K2 et K3.

La participation aux courses réservées aux KIDS est ouverte :

1. Aux détenteurs d'une licence annuelle BEX KIDS émise par la FMB.

2. ou pour les résidents en Belgique, moyennant la délivrance d'une licence valable pour une manifestation si souscrite via l'application « My FMB-BMB » ; 15€ de supplément en cas de souscription sur place (si autorisé). Une autorisation parentale légalisée par leur administration communale devra être fournie lors des vérifications administratives si souscription sur place.

16.3 Autres courses annexes

Des courses annexes concernant des « Classics », « Quads » ; « Mobcross », ou « E-Bike » peuvent être intégrées au programme BEX. Les dispositions particulières concernant les véhicules admis sont reprises au règlement technique BEX. Une course annexe « Classic », accessible à des machines avec critères particuliers définis par l'organisateur, peut intégrer les machines des 4 types de la classe « BEX Vintage » dont son résultat peut être validé en tant que manche de championnat.

Le directeur de course peut éventuellement apporter des modifications à l'homologation du circuit pour les classes particulières (suppression d'une partie du circuit, élargissement de certaines zones, ...)

Art. 17 **Signification des drapeaux**

Drapeau rouge, agité

Arrêt de la course

Drapeau noir et panneau numéro du coureur

Arrêt immédiat pour le coureur en question

Drapeau jaune, fixe

Danger, conduisez lentement

Drapeau jaune, agité

Danger immédiat, préparez-vous à vous arrêter, interdiction de dépasser et de sauter

Drapeau blanc

Véhicule d'intervention/secours sur la piste. Ce drapeau est présenté en complément du drapeau jaune agité.

Drapeau blanc avec croix rouge

Du personnel médical est présent sur la piste, Ce drapeau est présenté en complément du drapeau jaune agité.

Drapeau bleu, agité

Attention, vous allez être dépassé par un coureur en avance d'un tour

Drapeau vert

Piste libre

Drapeau à damier noir et blanc

Fin de la séance/manche/course

Si le Directeur de course lui-même ou si un de ses adjoints constate une infraction au respect de la signalisation, ou s'il est informé d'une telle infraction sur rapport écrit d'un commissaire de piste, ou d'un marshal il appliquera les sanctions prévues à l'article 13 au concurrent fautif.

Art. 18 **Directeur de course**

Le Directeur de Course a la compétence pour sanctionner d'office toute action ou acte, volontaire ou involontaire, accompli au cours d'une manifestation par une personne ou détenteur d'une licence, contraire aux règlements en vigueur ou aux ordres donnés par un officiel de la manifestation.

Sanctions pouvant être prononcées par le Directeur de Course

- un avertissement
- une pénalité de temps et/ou de tours et/ou de points et/ou de places
- un passage par la zone d'assistance ou une procédure Stop and Go
- un drapeau noir
- une amende, jusqu'à un maximum de 100 €.
- une disqualification ou exclusion

Art. 19 **Jury**

Un jury sera constitué chaque fois qu'une situation lors d'une épreuve l'impose.
Le directeur de course compose et préside le jury.
Le secrétaire convoque les participants et prépare la réunion de jury.

Composition

Désignation	Titre	Fonction(*)	Droit de vote
obligatoire	Président	Directeur de course	Oui(**)
obligatoire	Secrétaire	Secrétaire de la manifestation	Non
obligatoire	Membre	Commissaire d'organisation	Oui
obligatoire	Membre	Adjoint de direction de course	Oui
facultative	Consultant	Responsable chrono	Non
facultative	Consultant	Responsable technique	Non

(*) Dans le cas où l'une des fonctions de membre votant ne peut être attribuée, ce membre peut être remplacé par un membre de la commission sportive ou du CA de la FMB présent sur le site de la manifestation. Le coordinateur BEX est autorisé à participer aux réunions de jury, sans droit de vote.

(**) En cas d'ex-aequo, la voix du Président du Jury est prépondérante.

Le secrétaire est chargé de la rédaction du procès-verbal qu'il remettra au directeur de course, après approbation des membres votants. Le directeur de course transmettra ce procès-verbal à la FMB avec son propre rapport. Le rapport de la séance du jury doit mentionner tous les points traités et en particulier tous les renseignements nécessaires afférents aux décisions prises concernant les réclamations, et si nécessaire donner un rapport circonstancié des incidents.

Compétences

Le Jury a la compétence pour sanctionner d'office :

- toute action ou acte volontaire ou involontaire, accompli au cours d'une manifestation par une personne ou détenteur(s) d'une licence contraire aux règlements en vigueur ou aux ordres donnés par un officiel de la manifestation.
- toute action de corruption ou de fraude ou tout acte portant préjudice aux intérêts des manifestations ou du sport, accompli par une personne, un groupe de personnes ou détenteur(s) d'une licence pendant une manifestation.

Le Jury est également compétent pour statuer sur toute réclamation présentée au cours d'une manifestation.

Sanctions

Les sanctions suivantes peuvent être prononcées par le Jury :

- un avertissement
- une pénalité de temps et/ou de tours et/ou de points et/ou de places
- une amende, jusqu'à un maximum de 1.250 €.
- une disqualification ou exclusion
- une suspension n'excédant pas 90 jours à partir de la date de l'infraction

De plus, le Jury peut déférer le cas au comité disciplinaire de la FMB.

Art 20 **Vérifications – Frais de démontage**

La procédure prévue dans le Code Disciplinaire de la FMB est d'application.