



# International Motor Bike Association



IMBA Secretary: Willi Jütten, Deichstrasse 6, 52525 Heinsberg - D

Internationale Motorsport Bond voor Amateurs  
[www.imba-mx.com](http://www.imba-mx.com)

## Règlement Sportif Moto-cross 2011

Veranderingen congres 2010  
Traduction : B.MALTA  
Stand: 01 01- 2011

Bleu = nouveau

### GÉNÉRAL

1. La Fédération Internationale de Sport Moteur pour Amateur (IMBA) a, pour les fédérations en faisant partie, le droit et l'obligation de diriger et de régler la pratique de sport moteurs dans le sens le plus large.
2. Les épreuves ne peuvent être organisées que par les pays affiliés à l'IMBA. Les pays non membres ne peuvent organiser une épreuve que suite à une demande écrite approuvée par les membres effectifs.
3. La Fédération organisatrice doit disposer des autorisations légales nécessaires. Exigé et nécessaire pour l'organisation des manifestations concernées.
4. Les pays qui souhaitent organiser une épreuve de championnat d'Europe ou, et en particulier un triple, doivent le faire savoir au Secrétaire I.M.B.A. au moins 15 jours avant le Congrès.  
Il n'est pas possible d'organiser un triple à Pâques, Pentecôte et lors du cross de Kleinhou. Les modifications des dates pour la saison future ne sont possibles que dans les 30 jours après ce congrès.  
Exception : la date peut encore être modifiée durant la saison si, au moins 6 semaines avant l'épreuve, celle-ci est votée par une majorité de 2/3. Cette autorisation doit être mentionnée par écrit (e-mail, fax, lettre). La fédération qui ne répond pas est automatiquement considérée comme d'accord avec le changement.  
Si la fédération ne répond pas durant une période d'attente de 2 semaines, nous considérons qu'elle s'abstient et que son vote est nul. Nous n'acceptons comme vote qu'un OUI ou un NON. En cas d'égalité, il n'y aura pas d'accord de changement.
5. Si un pays souhaite annuler une épreuve, il doit le signaler au C.P. et à toutes les fédérations participantes *au moins 15 jours* avant la date prévue.  
Si une course doit être annulée dans les dernières 24 heures, **ceci devra être décidé ensemble par les responsables du pays et les chefs d'équipe présents**.  
Les épreuves qui, doivent être annulées dans les 2 jours avant l'épreuve pour n'importe quelle raison que se soit, ne pourront pas être remises dans le calendrier de la même année suite aux coûts supplémentaires que cela peut entraîner.

Si, de par cette annulation, le nombre d'épreuve de cette catégorie n'atteint pas 5, alors l'épreuve pourra être à nouveau organisée durant la même année.

6. Le pays organisateur doit faire parvenir à toutes les fédérations et au secrétariat IMBA (min. quatre semaines avant l'épreuve) :
  - Les informations pour l'épreuve : un plan de situation pour rejoindre le terrain ainsi que le code postal, le programme horaire, (via e-mail aux fédérations et au secrétariat).  
[Les possibilités de logement, info touristiques,](#)
  - l'organisateur doit remettre pour chaque participant, à l'entrée du circuit, une enveloppe avec les cartes d'entrée (séparément pour le pilote et le passager des side car) [ou donner une enveloppe au chef d'équipe, lors de la dernière épreuve de cette même catégorie.](#)
    - 2 pour le chef d'équipe ;
    - 3 pour les solos ;
    - 3 pour les pilotes side car et 2 pour les passagers side car ;
    - 2 pour les responsables IMBA
    - Les cartes d'accès au parc des coureurs à tous les membres ;
    - Sur présentation du formulaire d'inscription, complété et signé par la fédération, ces cartes d'entrée et d'accès devront être remises.
    - Les fédérations devront prévoir un formulaire d'inscription pour le pilote et pour le passager du side car séparément.
    - Pour les autres épreuves NON IMBA, une autre attestation sera remise.
7. La responsabilité des affaires concernant l'I.M.B.A incombe au Jury International (par la majorité) [éventuellement en accord avec le délégué IMBA présent.](#)  
Le délégué du pays organisateur (présent dans le jury intern.) doit :
  - ✓ S'occuper de la réunion des chefs d'équipe une demi heure après la fin du premier entraînement [\(selon le timing à 10 hr 30\)](#)
  - ✓ Etablir la liste des coureurs inscrits, la marque de leur moto, [le numéro](#) et le nom des chefs d'équipe.
  - ✓ S'occuper de liste départ, des résultats des trois manches et du classement du jour.  
Ainsi que d'envoyer ces documents le plus rapidement possible auprès du secrétariat.
8. Le Jury International est sous la responsabilité du délégué du pays organisateur.  
Un jury est formé de tous les chefs d'équipe des différents pays participants.  
Que le pointage soit fait via transpondeur ou non, un pointage manuel durant la manche doit être assuré par un team de 3 chefs d'équipes préalablement choisi.  
[2 de ces chefs d'équipe seront responsable du pointage et de la liste de départ.](#)  
[Le 3<sup>ème</sup> sera responsable du contrôle, à chaque départ, de la liste des participants et devra en référer au jury.](#)  
[Tous les chefs d'équipe signent la feuille de classement final pour accord](#)  
Après chaque épreuve, les chefs d'équipe et le responsable de l'IMBA doit recevoir un classement du jour complet, les feuilles de pointage du jury pour chaque manche, [ainsi que le classement provisoire du championnat](#)  
Ceux-ci devront être fait et contrôler par le responsable du pays organisateur.
9. La liste des prix est établie le 1er février, en Euro uniquement, et ce, pour toute la durée de la saison. Ceci est aussi valable pour l'AMCA, la SAM, [la NRMF](#), la CAM et la DMCU.
10. Les couleurs principales des maillots portés obligatoirement durant les épreuves du Championnat d'Europe et les épreuves Internationales sont les suivantes:

- Belgique	: Noir Jaune Rouge
- Allemagne	: jaune-noir-rouge sur fond blanc;

- Angleterre	: bleu-blanc-rouge ;
- C.S.	: Rouge, Blanc, bleu ;
- Danemark	: rouge-blanc ;
- France	: bleu-blanc-rouge ;
- Hollande	: orange ;
- Suisse	: rouge avec une croix blanche.
- Italie	: bleu et blanc
- Russie	: Rouge, bleu et blanc

La publicité est autorisée après acceptation du Comité de l'IMBA. (Voir article 56 du règlement sponsoring)

Si, au départ de la course, il est constaté que la publicité marquée sur les maillots n'est pas conforme au règlement, le pilote ne sera pas autorisé à prendre le départ. Si ce défaut est constaté après la course, le pilote sera disqualifié.

Les maillots des coureurs devront être munis d'un numéro dans le dos qui devra être clair et lisible (contraste important). Les chiffres doivent faire 20 cm min.

[La largeur proportionnelle de 10 cm et la largeur des lettres de 2.5cm](#)

Les pilotes qui ne porte pas le dossard ou qui ne réponde pas aux exigences ne pourront pas rentrer dans le parc fermé.

Le pilote Champion d'Europe porte le T-shirt de champion (fourni par l'I.M.B.A., texte : IMBA CHAMPION, catégorie et année) lors de la présentation des pilotes. Pour le port du T shirt, il recevra une prime de 35 Euro en Solo et 50 Euro pour les Side Car.

[Le maillot doit être porté au dessus de toute protection. Même le neck protector](#)

[Pour le pilote qui est leader au classement provisoire, il recevra un maillot jaune pour le signifier au spectateur. Il recevra celui-ci des mains du responsable IMBA.](#)

Les numéros reçus par les pays sont:

Hollande:	1 à 9;
Angleterre:	10 à 19;
Allemagne:	20 à 29
Belgique:	30 à 39
Suisse:	40 à 49;
France:	50 à 59;;
Danemark:	60 à 69;
C.R.:	70 à 79.
Russie :	80 à 89
Italie :	90 à 99

La couleur des disques est obligatoirement jaune avec chiffres noir.

La publicité est autorisée après acceptation du Comité de l'IMBA et si le numéro reste lisible et clair.

La publicité peut uniquement être acceptée si les dimensions des chiffres restent conformes. La publicité peut uniquement être sur le haut des chiffres et ne peut excéder une hauteur de 30mm. Aucune publicité ne sera autorisée sur les côtés et sur le bas de la plaque.

Les chiffres doivent avoir au moins les dimensions suivantes : 150 mm de haut, [proportionnellement](#) 75 mm de largeur total et 25 mm de largeur de chiffre.

La distance entre deux chiffres doit être d'au moins 15mm [sur un disque jaune.](#)

Les quads devront être équipé [d'un numéro sur l'arrière cadre](#) et à l'arrière sur les gardes boue. Le caractère utilisé doit être lisible et non original.

Si, au départ de la course, il est constaté que la publicité marquée sur les Disques n'est pas conforme au règlement, le pilote ne sera pas autorisé à prendre le départ. Si ce défaut est constaté après la course, le pilote sera disqualifié.

11. Le Secrétaire du C.P. doit être en possession de la liste des pilotes participants avant le 31 Janvier et être ensuite informé immédiatement de toutes modifications. Les noms des pilotes doivent être communiqués au plus tard le lundi qui précède l'épreuve par e-mail au secrétariat et à l'organisateur.

### **PARTICIPATION**

12. Pilotes venant d'un pays affilié à L'I.M.B.A. et qui veulent participer à une épreuve du Ch. D'Europe doivent avoir la nationalité du pays qu'ils représentent. Pilotes venant d'un pays non affilié à l'I.M.B.A. peuvent représenter un pays affilié quand ils ont un permis de séjour délivré dans ce pays et avec une autorisation du C.P. Ils ont les mêmes droits et obligations que les autres participants (d'être champion d'Europe). Dans tous les cas, c'est l'hymne du pays qu'il représente qui est joué. Les passagers des side-cars ne peuvent pas avoir une autre nationalité que celle du pays qu'ils représentent. Seuls les pilotes possédants une licence décernée par la fédération reconnue de leur pays peuvent participer à une épreuve. **Tous les pilotes qui sont en possession d'un bulletin d'inscription décerné par leur pays/fédération, peuvent participer.** La participation n'est autorisée qu'aux pilotes qui, durant la saison, n'ont pas participé à des qualifications, entraînements ou épreuves du Ch. D'Eur. (U.E.M.), du Ch. Monde (FIM) ou de la Coupe des Nations (FIM) et autre championnat d'Europe. Les pilotes qui ont pris des points durant cette même saison à ces championnats seront démunis des points IMBA acquis. Dans le cas où un pilote prendrait des points à un de ces championnats, après la saison IMBA, il sera déchu de sa place et devra rendre trophée et TS de champion si c'est le cas.

#### **A. conditions générales :**

##### **Le pilote doit :**

- Le pilote doit avoir l'accord médical pour la participation au type d'épreuve du auquel il se présente.
- Avoir au moins 15 ans pour les Mx2 (sauf règlement nationaux ex : France MX2 4T = 16 ans) et des 16 ans pour les quads, les open et les pilotes side-car.
- Pour les passagers de side car : 14 ans (15 pour rouler en Belgique)
- Etre en possession d'une feuille d'engagement complétée et signée. En ce qui concerne la catégorie Jeunesse de la Grande-Bretagne, les pilotes doivent avoir une autorisation écrite de l'AMCA.

Les pilotes qui viennent des pays non affilié à l'IMBA et qui veulent participer au championnat d'Europe ne peuvent y adhérer que si ils répondent aux exigences suivantes :

- être amateur à part entière.
- ne pas avoir participé durant cette même saison à un championnat (U.E.M.) ou Ch. Monde (FIM) ou de la Coupe des Nations (FIM) et autre championnat d'Europe.
- Il doit habiter dans le pays, qui n'est pas affilié IMBA..
- Tous les pays participants doivent envoyer les inscriptions afin de permettre de voir les places encore disponible.
- si il y a encore de la place après l'inscription des pilotes des pays membres.
- une demande doit être faite au moins 4 semaines avant auprès du secrétariat de l'IMBA.
- le pilote doit posséder une assurance ou une licence à la journée.

13. Avant la course, l'organisateur remettra un souvenir aux pilotes et aux chefs d'équipe.
14. Un pilote ne pourra prendre des points pour le championnat que dans une seule catégorie.
15. Les pilotes recevront de leur fédération : le règlement I.M.B.A. et le barème **des indemnités de déplacement**.

### **INSCRIPTION**

16. Un pilote qui participe à une épreuve est obligé de s'inscrire avant la course ou de le faire par l'intermédiaire de son chef d'équipe, et avant le 1er entraînement.  
Il est possible pour l'organisateur de prévoir l'inscription le samedi soir de 19 à 19 hr 30 pour les participants au Championnat d'Europe.  
Il est obligé de montrer sa licence et sa feuille d'engagement sinon, il ne pourra pas participer.

### **LE CIRCUIT**

17. Le terrain doit être approuvé par la commission nationale du pays qui organise la compétition. . Le tracé du circuit doit correspondre aux normes du règlement IMBA.
18. La longueur de la piste doit être 1500 m et maximal 2500 m.  
La largeur doit être de 8 m minimum (sur 2/3 de sa longueur) et de 6 à 8 m (sur le 1/3 restant).
19. La ligne de départ doit avoir une largeur (si possible) de minimum 35 m.  
Le placement obligatoire d'un bois ou d'un tube métallique d'une hauteur de 10 cm et ce, à 3 mètres derrière la grille de départ.  
Si le règlement national le prévoit, il est obligatoire de délimiter le circuit avec une corde ou le matériel adéquat.

### **LA COURSE**

20. Les coureurs devront **connaître les drapeaux et y obéir scrupuleusement** :

- vert : démarrer les motos.
- jaune : attention danger, réduire la vitesse, dépassement interdit. **Eviter si possible de sauter**.
- rouge : "stop" absolu (uniquement par le Dir. de course).
- blanc : signal pour les pilotes doublés; laisser passer.
- jaune avec numéro "1" ou "X" : signale le dernier tour.
- damiers noirs et blancs : signal de départ ou d'arrivée (fin de course).
- bleu et rouge : sortie parc fermé.
- tableau noir avec n° : le pilote portant ce n° doit quitter la piste

- 20a Montrer du drapeau et du tableau noir avec un numéro, durant l'entraînement ou la course, le pilote devra s'arrêter et le jury Int prendra la décision qui s'impose conformément au point 48a et 48b de ce même règlement.  
Ce drapeau ne pourra être montré que par le directeur de course ou par le responsable des drapeaux.

21. Durant la course: il n'est pas autorisé de changer de moto, ni de passer pour les side-cars.

Entre les manches, le délégué du pays organisateur dans le jury international peut accorder ce changement après contrôle et approbation.

22. Le pilote peut utiliser n'importe quel carburant, mais devra se conformer aux réglementations en vigueur dans le pays.
23. **IL EST STRICTEMENT DÉFENDU DE ROULER DANS LE PARC DES COUREURS,**  
Idem pour les mini bikes, les vélomoteurs et autres  
Les pilotes seront responsables des éventuelles fautes faisant partie de son entourage.
24. Emprunter le circuit dans le sens inverse entraînera la disqualification du pilote.  
En cas de panne, le pilote devra évacuer la piste avec sa moto dans les plus brefs délais.
25. Un pilote qui effectue **deux faux** départs prendra place en deuxième ligne **pour le 3ème** départ cette manche.
26. Si un pilote ne peut prendre le départ il doit prévenir son délégué, qui prévient la direction de course.
27. Les pilotes sont obligés de faire contrôler leur moto (et éventuellement la moto de réserve) avant le départ du 1er entraînement et ce, en tenue de course. Le contrôle comprend:

*a) Le moto*

<i>01. Rayons détendus, roues, boulons et écrous.</i>
<i>02. Jeu dans la fourche et dans le guidon.</i>
<i>03. Frein avant et arrière.</i>
<i>04. Les poignées ne doivent pas être saillantes (boule au bout des poignées).</i>
<i>05. Les numéros doivent être <b>conforme au règlement</b></i>
<i>06. Les repose pieds doivent se rabattre.</i>
<i>07. Aucune pièce pointue ou tranchante ne devra apparaître sur la machine.</i>
<i>08. Pour les side cars, les barres de maintien ne devront pas dépasser le side.</i>
<i>09. Pour les side, la roue arrière de la moto et la roue du side doivent être protégées.</i>
<i>10. Le side doit être muni d'un coupe circuit efficace.</i>
<i>11. Les pneus non réglementaires (pneus à clous) sont interdits.</i>
<i>12. Il est souhaité le placement et le maintien sur toutes les motos d'un coupe circuit qui fonctionne. Pour les participations à l'ufolep (France), un coupe circuit est obligatoire</i>

Les motos non conformes peuvent être retirées même durant la course.

Si c'est le cas par le biais d'un drapeau noir (pour problème technique), alors le pilote ne sera pas disqualifié. Son classement sera fait sur base du tour durant lequel le drapeau noir a été mis.

*b) La tenue*

- 1. Le casque devra être en bon état et adapté (avec une mentonnière).*
  - 2. Les vêtements adaptés et fermés.*
  - 3. Le torse et les bras devront être entièrement couverts.*
  - 4. Les bottes devront être conformes.*
28. La largeur minimale du side devra être comprise entre 85 et 115 cm.  
La mesure sera prise du centre de la roue arrière de la moto au centre de la roue du side.

La hauteur minimale à l'arrière du side par rapport au sol devra être de 17 cm minimum.

29. La cylindrée par catégorie est la suivante :

- MX2 (2temps):	deux temps entre 95cc et <b>144cc</b>
- MX 2 (4temps) :	4 temps jusqu'à 250cc inclus.
- OPEN	: Deux temps : entre 175cc et 500cc; 4-temps de 250cc jusqu'à 750cc.)
- Side Car	: entre 350cc et 1000cc.
- Quad :	entre 200cc et 1000cc (max 2 cylindres).

Tout dépassement du maximum est interdit

Formule:  $0,785 \times \text{diamètre} \times \text{diamètre} \times \text{course du piston}$ .

Le diamètre et la course doivent être mesurés avec un pied à coulisse avec 2 chiffres derrière la virgule.

30 Procédure de plainte :

- Plainte écrite auprès du Jury, accompagné d'une caution de 250 Euro pour les Solo et de 400 Euro pour les Side Car. Cette plainte ne peut être faite que par un pilote de la catégorie en question.
- Si le Jury décide que le moteur doit être ouvert alors que l'épreuve n'est pas finie, alors, le jury doit le garder à vue et poser des scellés. Le changement de cylindre n'est pas autorisé. Seul le changement du bloc complet est autorisé sous la surveillance du Jury, qui pourra directement disposer du bloc moteur litigieux.
- Le moteur sera analysé par le responsable de l'épreuve en fonction de son temps disponible, directement après la dernière course. Il peut décider, dans tous les cas, où le contrôle se déroulera et doit être présent personnellement. Le Jury peut être présent. Si le moteur n'est pas remis directement, la plainte sera considérée comme fondée.
- L'ouverture du moteur se fait en présence du plaignant et de l'accusé. Si la plainte est fondée, le plaignant recevra sa caution en retour. Dans le cas contraire, c'est l'accusé qui recevra la caution.
- Si la plainte est fondée, le Jury prendra la décision de la sanction pour le pilote fautif. Cette sanction ne peut avoir d'effet que sur les épreuves faites sous le règlement I.M.BA.

31.. [Reste libre](#)

32 .Les organisateurs sont tenus d'inclure dans leur programme deux entraînements de 15 minutes. Les pilotes doivent obligatoirement participer à 1 entraînement au minimum.

[\(entraînement 09.30 et 11.00 \)](#)

Le départ du deuxième entraînement se fera via la grille de départ selon le classement provisoire du championnat IMBA. En ce qui concerne l'entraînement et la 1<sup>ère</sup> course de la première épreuve, il faudra tenir compte du classement final de l'année précédente pour les 10 premiers, les [autres](#) devront tirer au sort.

### **LE DEPART**

33.Les coureurs doivent être présents **dans le parc fermé 5 min avant le départ.**

Un seul accompagnant par pilote n'est autorisé à se rendre dans le parc fermé.  
Les pilotes qui ne sont pas à temps doivent aller à la grille en dernier lieu.

#### **Mise à la ligne de départ:**

- ✓ Pour la première course au championnat les coureurs se mettent en ligne de départ suivant le résultat final de l'année précédente (les 10 premiers) les suivants selon le tirage au sort.
- ✓ L'appel des coureurs à la grille de départ pour la première manche des courses suivantes du Championnat se fait suivant leur classement provisoire du Championnat. Les pilotes qui n'ont pas encore de points participent au tirage au sort.
- ✓ L'appel des coureurs à la grille de départ pour la deuxième et la troisième manche se fait en respectant le classement de la manche précédente.

#### 34. Procédure de départ:

- ✓ Les pilotes ne peuvent faire démarrer leur machine qu'au signal d'un drapeau vert. Les accompagnants doivent quitter le parc fermé immédiatement.
- ✓ 5 minutes après le drapeau vert, les pilotes prennent place à la grille de départ, si durant ces minutes une moto ne démarre pas, le pilote dispose du temps restant (de ces 5 min.) pour réparer sa moto ou pour prendre sa moto de réserve avec les bons n° sur les plaques et se rendre à la grille. Ceci est valable uniquement en cas de panne, les pilotes peuvent se rendre à la grille jusqu'au pilote qui a le problème. Après les 5 min, les pilotes qui le suivent peuvent aussi prendre place.
- ✓ Un pilote qui a pris place derrière la grille ne peut pas se déplacer après et encore moins céder sa place à un autre pilote.
- ✓ Les pilotes, co-pilotes, mécaniciens, aidant ou supporter ne peuvent pas aménager, avant le départ, le terrain devant et après la grille de départ. (par ex. : reboucher les ornières, retirer les cailloux ou autre amélioration du terrain) Tout manquement sera discuté par le Jury.

#### 35. Les départs sont obligatoirement donnés à l'aide d'une grille de départ ou un drapeau de départ (damiers blancs noir).

Si une manche est annulée en raison d'un accident grave ou du mauvais temps, un nouveau départ pourra être donné si la course n'a pas excédé les 2/3 du temps réglementaire.

Si + de 2/3 du temps est passé, le résultat sera établi au dernier tour complet effectué par tous les pilotes. C'est le directeur de course qui décide de l'arrêt d'une épreuve.

Pour des éventuelles réparations, les pilotes disposent de 15 min minimum entre l'arrêt et le nouveau départ.

Si une manche est arrêtée suite à un accident de 1 ou plusieurs pilotes et que le départ doit être redonné, alors, le(s) responsables() devra(ont) partir en dernière place. Pour les manches suivantes, selon les résultats de la manche précédente.

### **CHAMPIONNAT d'EUROPE**

#### 36. Chaque pays a une équipe composée de:

- Solo: minimum 4 pilotes et maximum 6 (7 pour le pays organisateur).  
Chaque pays peut participer avec 5 pilotes. Dans ce cas, l'organisateur peut maintenir les 7 pilotes.  
Le maximum de 50 pilotes peut être atteint pour les Ch. D'Europe.  
Sauf si il y a un règlement national contraire, pour des raisons d'assurance. (par ex. : AMCA 40, CAM 45, DAM +/- 45, MON +/- 50, UISP 40, UFOLEP 40, DMCU 50, VMCF 45, SAM 45)
- L'Angleterre, la France et l'Italie n'acceptent que 40 pilotes au départ.

- Les fédérations qui participent d'habitude avec le nombre max de pilotes (4) 5 ou 6.pourront aussi dans ces 3 pays participés avec 5 pilotes.
  - Les fédérations qui ne participent pas avec le nombre maximum de pilotes (3 ou moins) ne pourront aussi participer qu'avec 3 pilotes en Fr, GB et IT.
  - Dans le cadre d'épreuve dans leur pays, ils ne pourront participer qu'avec 3+1 pilotes. Pour l'AMCA, [L'UFOLEP](#) et la [UISP](#), ils ne peuvent participer qu'avec 5 pilotes solos.
  - Les pays qui veulent participer avec 6 pilotes en solo et 5 ou 6 équipages en side car devront le faire savoir au moins 15 jours avant auprès du secrétariat IMBA. S'il n'y a pas d'inscription spéciale alors ils pourront participer avec max 5 solo et 4 équipage side car.
  - Le lundi avant l'épreuve, le secrétaire IMBA clôture les inscriptions et les pays qui souhaitent venir avec 6 pilotes pourront recevoir la confirmation.
  - Les fédérations qui n'auront pas inscrit les pilotes pour le lundi ou des pilotes qui souhaitent s'inscrire sans autorisation, alors ce pays ne pourra participer que si le nombre total de pilotes total n'est pas atteints.
  - Le mardi avant l'épreuve, le pays organisateur recevra la liste des participants complète.
  - Le jour de l'épreuve, si des places sont encore disponibles, alors ces places pourront être utilisée par le club organisateur avec un maximum de 7 en solo.
- Side car: minimum 4 équipages, maximum 6 (8 pour le pays organisateur)  
Soit 28 autorisés avec un maximum de 32 équipages. [Dans le cadre des 6 équipages, le nombre max peut monter à 35](#)

37. La course se déroule en trois manches; une manche dure 18 min. + 1 tour.

L'écart entre les départs de manches devra être de 1 h 3/4 au minimum.

[5 minutes après l'arrivée du vainqueur, le classement est clôturé et la course suivante peut démarrer](#)

38. A l'issue de chaque manche chaque pilote se voit attribué des points selon son classement:

1er. = 60 p;	11ème. = 33 p	21ème. = 20 p;	31ème. = 10 p;
2ème. = 54 p;	12ème. = 31 p;	22ème. = 19 p;	32ème. = 9 p;
3ème. = 50 p;	13ème. = 29 p;	23ème. = 18 p;	33ème. = 8 p;
4ème. = 47 p;	14ème. = 27 p;	24ème. = 17 p;	34ème. = 7 p;
5ème. = 45 p;	15ème. = 26 p;	25ème. = 16 p;	35ème. = 6 p;
6ème. = 43 p;	16ème. = 25 p;	26ème. = 15 p;	36ème. = 5 p;
7ème. = 41 p;	17ème. = 24 p;	27ème. = 14 p;	37ème. = 4 p;
8ème. = 39 p;	18ème. = 23 p;	28ème. = 13 p;	38ème. = 3 p;
9ème. = 37 p;	19ème. = 22 p;	29ème. = 12 p;	39ème. = 2 p;
10ème. = 35 p;	20ème. = 21 p	30ème. = 11 p;	40ème. = 1 p;

Le total de toutes les manches déterminera le classement du Championnat.

Pour faire partie du classement du jour, un pilote doit accomplir au moins 1/3 des tours complets du 1er. Le pilote ne doit pas passer la ligne pour être classé.

Le pilote qui fait plus de tour qu'un autre et qui franchit la ligne est classé avant celui qui ne la franchit pas.

Si, lors d'une épreuve, (pour une ou plusieurs manches) un pilote est disqualifié, alors les classements de ces manches seront modifiés et les autres pilotes remonteront au classement du jour (voir aussi du championnat)

39. Le vainqueur est le pilote qui, à l'addition des points obtenus au terme des 3 manches,

obtient le plus grand nombre. Si deux pilotes sont ex-équo, la dernière manche est prépondérante.

40. Le Champion d'Europe est celui qui totalise le plus grand nombre de point au championnat. Les manches dans lesquelles un pilote est disqualifié ne comptent pas. En cas d'égalité, le vainqueur est celui qui totalise le plus grand nombre de premières, et puis de deuxièmes, et ensuite de troisièmes places. Si l'égalité persiste, alors c'est la dernière manche qui prime. Un défraiement des 3 premiers dans le classement final se fait après la dernière course de la saison. Si un pilote doit, en dehors d'une épreuve, durant la saison, être disqualifié du championnat, alors, celui-ci ne sera pas revu et les autres pilotes ne récupéreront pas les points du pilote disqualifié. Lors de la remise des trophées lors de la finale du championnat, les pilotes présents sur le podium pour cette fin de championnat, devront porter le T-shirt national. **Dans le cas contraire, le responsable IMBA a le droit de ne pas donner les maillots de champion ainsi que les trophés.**

#### MX2 et open (2temps)

- A côté du classement de championnat (2temps et 4 temps ensemble), un classement séparé sera fait à la fin du championnat et le meilleur MX2 et open (2temps) recevra un trophée.
- Pour être repris dans ce classement, le pilote devra avoir participé au minimum à la moitié du nombre d'épreuve.

41. Le paiement des indemnités des pilotes se fait immédiatement après la course. Les trois premiers reçoivent un Trophée. La remise des récompenses devra intervenir une heure maximum après la dernière manche du Ch. d'Europe.. **Ne pas prendre part au départ signifie pas d'indemnités.**

42. Si un coureur inscrit ne se présente pas à l'épreuve sa fédération devra verser une amende de 130 € (excepté pour les WE de la Jeunesse) : Cette somme sera versée à la Fédération organisatrice.

Les fédérations qui ont une obligation en terme de nombre de pilote ne rentre pas en compte pour le système d'amendes envers l'autre pays que à concurrence du nombre de pilotes obligatoire pour l'autre pays. La différence est à verser au CP IMBA

Exemple :

La CAM doit envoyer 2 pilotes vers la DAM, et la DAM 4 pilotes vers la CAM. Si la DAM n'envoie pas de pilote vers la CAM, alors la DAM devra payer 2 amendes à la CAM et 2 amendes au CP de l'IMBA. Cette règle est valable pour les fédérations pour lesquelles des exceptions de nombre de participant peuvent être accordée durant le congrès. **Cette règle sera revue lors de chaque congrès et une nouvelle décision sera prise.**

#### Les obligations : 2011

	MX2 = 125cc	Open- Class	Side Car	Quad
MON	4	4	4	

AMCA	4	4	3	
DAM	4	4	4	
VMCF	2	4	4	
SAM	4	4	4	
UFOLEP	4	4	0	
DMCU	4	4	0	
NRMF	2	0	1	
CAM	4	4	2	
UISP	??	??	??	

Ce tableau ne peut être modifié qu'avec l'accord de tous les membres.

### **BRUIT**

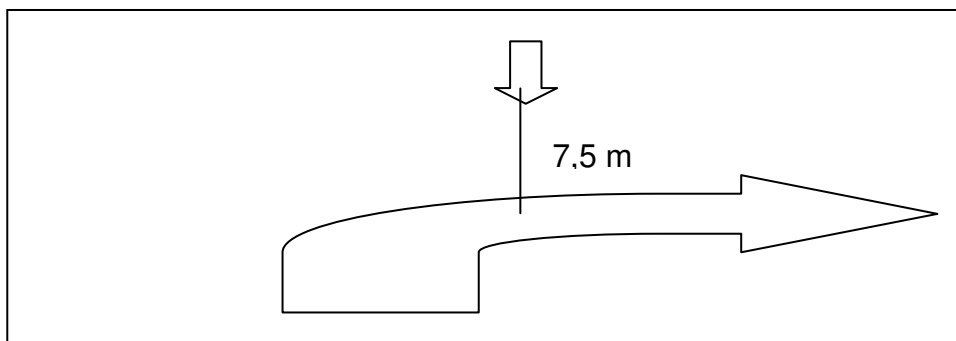
#### 43. Mesurage sur le circuit: (dans le futur, une nouvelle règle sera établie)

Celui ci se fera sur base de la méthode danoise :

Un officiel choisira l'emplacement pour la mesure du bruit sur le circuit comme par exemple, à l'accélération juste après un virage.

Durant le mesurage, le bruit environnant ne pourra excéder les 90 dB(A) dans le rayon des 5 metre autour de ce point.

Le micro de l'appareil de mesure devra être place à 7,50 mètres avec un angle de 45° dans le sens la piste emprunté par les participants.



Les pilotes qui, au minimum 3 x, auront dépassé la mesure de 100 dB(A) recevront un avertissement de la part de l'officiel.

Si, après ces avertissements, le pilote n'a pas agit pour satisfaire à cette mesure, il sera disqualifié pour cette manche.

Silencieux :

- un silencieux ou système pour réduire le bruit doit être attaché de manière fixe à l'échappement sous la surveillance de la direction de course.
- Un système non fixe pour diminuer le niveau du bruit durant une épreuve est interdit.

### **CONDUITE**

44. Les actes anti-sportifs seront punis et pourront entraîner la disqualification.

45. Les supporters:

- ✓ Un pilote est responsable des méfaits et des actes de ses supporters.
- ✓ Si un supporter se trouve à un endroit non autorisé, alors le n° du pilote sera pris et le jury en avisera le pilote avant la manche suivante. Si l'infraction est à nouveau

constatée et mentionnée au Jury Int., après contrôle par celui-ci, les points attribués à ce pilote pour cette manche lui seront retirés.

46. Les pilotes doivent se conformer aux règlements de la Fédération organisatrice quand ceux-ci ne sont pas contraires aux règlements IMBA.  
Dans ce cas, le responsable du pays devra remettre une copie à tous les chefs d'équipe avant l'épreuve et ce, en version anglaise.
47. Pour la protection de l'environnement, il est interdit :
- de rejeter de l'huile, essence ou des produits chimique dans le sous-sol;
  - de nettoyer les motos avec des produits chimiques ;
  - faire des trous dans le sous-sol pour placer les véhicules (caravanes, mobil home, etc).
  - de laisser ses déchets et détritrus sur place.
48. Les réclamations sont à formuler au responsable du pays organisateur qui est au jury Internationale. (maximum 15 min après la course ou après l'affichage des résultat au bus du jury). Elles doivent être formulées par le chef d'équipe ou par le pilote lui-même. Mais toujours signé par le pilote.  
Exception : plaintes pour la cylindrée **écrite personnellement par le pilote qui porte plainte.**

### **DISPOSITIONS PENALES**

- 49 Les sanctions suivantes peuvent être prises par l'IMBA. :
- Avertissement.
  - Recul de 5 places si le pilote n'a pas mis de personne (aidante, soignante, pilote,...) en danger.
  - Disqualification si le pilote a mis de personne (aidante, soignante, pilote,..) en danger
  - Suspension conditionnelle.
  - Suspension effective.
  - Interdiction de départ.
  - Disqualification de manche, d'épreuve, de championnat.
  - Suspension pour une période déterminée ou indéterminée.
  - Détention des indemnités de frais.

Un pilote est averti par écrit de toutes sanctions. Le contenu peut être défini par le jury ou par le C.P.. Les décisions prises par le Jury Int. doivent être communiquées au Directeur sportif IMBA au plus tard 48 hr après les faits.

- 50 Une punition de quelque nature n'est valable que pour des épreuves qui sont sous le règlement IMBA.
51. Un pilote peut uniquement motiver un appel par écrit auprès du Comité IMBA endéans les 15 jours après la prise de la décision.  
Après la réception de celle-ci, elle devra être traitée dans les 15 jours. La décision du Comité IMBA est impérative. Aucun appel n'est possible après cette décision.  
L'appel se traite peut se traiter normalement à un endroit déterminé par l'IMBA.  
Ce qui permettra au pilote faisant appel de pouvoir être présent.  
En cas d'urgence (période trop courte entre les épreuves) l'appel peut être traité via un autre moyen de communication. Dans ce cas, le pilote ne pourra être présent.  
Si il s'avère que des informations supplémentaires sont nécessaire, alors le CP a la possibilité d'en faire la demande.

## **CONCLUSIONS**

- 52 Tous les coureurs qui participent au Championnat IMBA doivent prendre connaissance du présent règlement. Dans le cas contraire, il accepte de ne pas faire appel à un autre droit que celui de l'IMBA et de se conformer aux décisions de celui-ci.
53. Si un pilote quitte la fédération du pays pour lequel participe aux épreuves I.M.B.A, il perd ses droits en même temps.
- 54 Pendant les organisations des épreuves internationales pour la Jeunesse, ce présent règlement ainsi que le règlement pour la Jeunesse sont applicables.
55. Tous les problèmes non prévus au présent règlement seront jugés par le jury international en accord avec le membre du Comité Principal de l'I.M.B.A. présent. Les décisions prises par le responsable I.M.BA. sont applicables et sans appel.
56. La sponsorisation (publicité) est autorisée sur les maillots et les vestes des pilotes IMBA selon les conditions prévues ci dessous :

## **REGLEMENT SPONSORING.**

1. Les logos autorisés sur les maillots : surface totale ne peut excéder 300 cm<sup>2</sup> sur l'avant ou l'arrière.

