

# ZWAANHOF/MOTOCROSS

Zandvoordestraat 17 Rue de Zandvoorde

Komen 7780 Comines

0472 88 00 16

[www.zwaanhof.be](http://www.zwaanhof.be) - [info@zwaanhof.be](mailto:info@zwaanhof.be)

## RÈGLEMENT D'ORDRE INTÉRIEUR

Le présent recueil contient toutes les instructions nécessaires pour garantir la fluidité du déroulement pendant les entraînements sur le circuit de motocross à Comines (Rue de Zandvoorde 17, 7780 Comines).

Données basées sur le règlement 2019 actuel la FBM (Fédération belge de Motocross) et de la FIM.

Ce texte est toujours sujet à des ajustements.

### **Responsable final**

ZWAANHOF S.N.C.

Michel Descamps

Rue de Zandvoorde 17

7780 Comines (Ten-Brielen)

0472 88 00 16

[info@zwaanhof.be](mailto:info@zwaanhof.be)

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. CONTEXTE DE L'ÉVÉNEMENT .....</b>	<b>5</b>
<b>2. DETERMINATION DES CIRCONSTANCES .....</b>	<b>5</b>
<b>A. PERSONNES .....</b>	<b>6</b>
Participants .....	6
CONNAISSANCES ET APTITUDES .....	8
Quelles connaissances techniques sont requises? Quelles aptitudes techniques doivent être présentes? .....	9
Spectateurs .....	12
<b>B. EQUIPEMENT .....</b>	<b>13</b>
L'INFRASTRUCTURE .....	13
Participation aux entraînements .....	13
ASSURANCE .....	14
Casse ou panne sur votre véhicule? .....	15
Étapes à suivre .....	15
Circuits .....	16
Schéma horaire .....	18
Séances .....	20
Signification des drapeaux .....	22
Assurance .....	23
NORME SONORE .....	25
Que se passe-t-il s'il n'est pas satisfait aux normes sonores? .....	26
EQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE .....	28
CASQUE .....	29
LUNETTES .....	31
HARNAIS .....	32
BOTTES DE CROSS .....	32
VÊTEMENTS DE CROSS .....	34
<b>C. ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>35</b>
Schéma .....	35
Conditions climatiques .....	35
<b>D. SERVICE .....</b>	<b>36</b>
Le transport au départ du et vers le lieu .....	36
Les facilités de parking .....	36
L'accompagnement des participants à leur arrivé / L'accueil .....	38
Le règlement du trafic aux abords du lieu .....	38

L'accompagnement des participants pendant l'activité.....	38
Scénarios INCIDENTS:.....	40
Incident 1: Pilote agressif / Refus de respecter le règlement.....	40
Incident 2: Dépassement de la norme sonore.....	40
Incident 3: Dépassement de la limite de vitesse indiquée.....	40
Incident 4: Vêtements n'offrant pas une protection suffisante.....	40
Incident 5:.....	40
La moto ne satisfait pas aux spécifications techniques.....	40
Scénarios ACCIDENTS: .....	41
COUPURES / ÉRAFLURES .....	41
BRÛLURES.....	41
FRACTURES .....	41
Scénarios EN CAS D'INCENDIE: .....	44
Une moto de cross, un quad ou un side-car prend feu .....	44
Un foyer d'incendie apparaît sur le parking.....	45
L'infrastructure périphérique .....	46
Toilettes.....	46
La restauration .....	47
Boissons et snacks.....	47
<b>E. ORGANISATION.....</b>	<b>48</b>
<b>F. INFORMATION.....</b>	<b>48</b>

### **3. ANNEXE 1: SPÉCIFICATIONS POUR LES VÉHICULES À MOTEUR . 49**

MESURE DE LA CYLINDREE .....	50
SURALIMENTATION .....	50
MOTOCYCLES DE PESAGE .....	50
DESIGNATION DE LA MARQUE .....	51
SPECIFICATIONS GENERALES .....	51
DISPOSITIF DE DEMARRAGE .....	51
PROTECTION TRANSMISSION PRIMAIRE OUVERTE.....	51
TUYAUX D'ECHAPPEMENT .....	51
GUIDONS.....	52
LEVIERS .....	52
COMMUTATEUR MOTO .....	53
REPOSE-PIED.....	53
FREINS .....	54
GARDE-BOUE ET PROTECTION DES ROUES.....	54
ROUES, JANTES ET PNEUS.....	55
PNEUS POUR LES MOTOCYCLES MOTOCROSS.....	55
SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES SIDECARS.....	55
SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES QUADS .....	57
CONTACT DE COURT-CIRCUITAGE POUR SIDE-CARS !.....	58
CONTACT DE COURT-CIRCUITAGE POUR QUADS !.....	58

## 1. CONTEXTE DE L'ÉVÉNEMENT

### **Quoi:**

Au ZWAANHOF Motocross, chaque semaine, des entraînements de motocross sont organisés, au cours desquels le participant peut s'exercer à acquérir les compétences requises. Il s'agit donc effectivement d'un entraînement et non d'une compétition. On ne décerne pas de prix ni de récompenses.

### **Adresse/lieu:**

ZWAANHOF Motocross  
Rue de Zandvoorde 17  
7780 Comines (Ten-Brielen)

### **Horaires:**

**Ouvert à partir du 1<sup>er</sup> mars jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre :**

Le mercredi à partir de 13h30 jusqu'à 19h

Le samedi à partir de 13h30 jusqu'à 19h

### **Groupe-cible:**

Par l'application d'un schéma horaire, nous nous adressons à un groupe-cible assez large.

Enfants à partir de 5 ans jusqu'aux séniors jusqu'à 65 ans.

Différents véhicules sont également admis pendant les entraînements:

- motos à partir de 50 cc jusqu'à 450 cc
- quads et side-cars à partir de 50 cc jusqu'à 650 cc

### **Comment:**

Le groupe-cible doit disposer de son propre véhicule motorisé satisfaisant à la norme correcte. Les participants doivent également disposer de l'équipement approprié avec indication de la certification correcte.

## 2. DETERMINATION DES CIRCONSTANCES

## A. PERSONNES

### **Le responsable final**

ZWAANHOF Motocross désigne ZWAANHOF S.N.C. - **Michel Descamps** comme responsable final des entraînements organisés. Pendant ces sessions d'entraînement, il reste présent pendant toute la durée et il veille à la sécurité.

Coordonnées:

Michel Descamps

Rue de Zandvoorde 17

7780 Comines (Ten-Brielen)

0472 88 00 16

info@zwaanhof.be

### **Participants**

#### Âge minimum et maximum

Les enfants à partir de 5 ans et les séniors jusqu'à 65 ans peuvent participer aux entraînements. Des séries sont organisées suivant un schéma horaire.

#### Condition physique/médicale

Tout pilote doit disposer d'un certificat médical dans lequel il est indiqué qu'il est autorisé de pratiquer ce sport.

Un tel certificat peut être obtenu chez un médecin généraliste ou un médecin du sport.

Le médecin teste les aptitudes requises pour participer à ce sport intensif et physiquement exigeant.

Le certificat doit être présenté lors de la première participation aux entraînements.

Au cas où une licence d'une fédération de motocross a été obtenue, l'exigence de certificat médical cesse de s'appliquer et la licence a valeur de preuve.

Les enfants aussi doivent satisfaire aussi aux exigences d'aptitude médicale pour pratiquer ce sport. L'aptitude peut être constatée par un médecin généraliste ou un pédiatre.

Au cas où des lésions antérieures ont été encourues, un justificatif doit apporter la preuve de l'aptitude médicale.

Le médecin traitant doit expressément confirmer l'aptitude médicale à pratiquer ce sport!

# CONNAISSANCES ET APTITUDES

Un pilote présent sur les terrains de Zwaanhof déclare être techniquement apte et confirme qu'il maîtrise les gestes du motocross.

Les pilotes inexpérimentés ne seront donc pas admis aux entraînements. Il faut qu'une certaine expérience de ce sport soit présente.

## Débutants

Le schéma horaire renseigne le terme 'Débutants'.

Ceci ne signifie pas que des personnes sans aucune expérience seront admises dans cette série.

Ceci signifie par contre que des pilotes moins expérimentés seront admis ici, de telle sorte qu'il n'y ait aucun danger d'accidents avec des pilotes expérimentés.

Seuls les jeunes enfants participant aux entraînements sur le circuit 'enfants' (voir plus loin) ne doivent pas disposer de cette aptitude technique.

Sur ce circuit, les gestes peuvent être appris, **en présence du(des) parent(s) responsable(s)/tuteur !**



## **Quelles connaissances techniques sont requises? Quelles aptitudes techniques doivent être présentes?**

Les gestes du motocross doivent être présents dans une mesure suffisante.

On distingue les gestes suivants:

(Il existe des différences claires entre les véhicules entre eux, ces directives doivent être clairement respectées!! )

### **MOTOCROSS**

- savoir toucher le sol avec les pieds en étant assis sur la moto
- démarrer et s'arrêter aisément avec la moto
- savoir réaliser les différents passages de vitesse de telle sorte que la moto accélère suffisamment ou décélère suffisamment
- savoir prendre les virages et les courtes rotations, de telle sorte que les différentes situations puissent être évaluées avec possibilité de prendre les mesures requises
- sauter avec la moto en conservant l'équilibre
- suffisamment décélérer en utilisant les deux systèmes de freinage, **frein avant et arrière !**
- maintenir la moto en stabilité lors d'une accélération / décélération
- maintenir la moto en stabilité lors d'un arrêt complet
- savoir évaluer les risques sur la moto: par exemple, lorsqu'un pilote change subitement de bande de circulation

### **QUADS**

- démarrer et s'arrêter aisément avec le quad
- savoir réaliser les différents passages de vitesse de telle sorte que le quad accélère suffisamment ou décélère suffisamment
- savoir prendre les virages et les courtes rotations, de telle sorte que les différentes situations puissent être évaluées avec possibilité de prendre les mesures requises
- sauter avec le quad en conservant l'équilibre
- suffisamment décélérer en utilisant les deux systèmes de freinage, **frein avant et arrière!**
- maintenir le quad en stabilité lors d'une accélération / décélération

- savoir 'maîtriser' le quad en prenant un virage
- savoir évaluer les risques sur le quad: par exemple, lorsqu'un pilote change subitement de bande de circulation

Les quads doivent disposer d'un 'contact de court-circuitage', ceci assure que lors d'une chute, le quad est immédiatement éteint en retirant la goupille de sécurité. Cette goupille est arrachée lorsque le pilote est éjecté du quad, et cause l'arrêt du moteur!

### SIDE-CARS

- démarrer et s'arrêter aisément avec le side-car
- savoir réaliser les différents passages de vitesse de telle sorte que le side-car accélère suffisamment ou décélère suffisamment
- savoir prendre les virages et les courtes rotations, de telle sorte que les différentes situations puissent être évaluées avec possibilité de prendre les mesures requises
- sauter avec le side-car en conservant l'équilibre
- suffisamment décélérer en utilisant les deux systèmes de freinage, **frein avant et arrière!**
- maintenir le side-car en stabilité lors d'une accélération / décélération
- savoir 'maîtriser' le side-car en prenant un virage
- savoir évaluer les risques sur le side-car: par exemple, lorsqu'un pilote change subitement de bande de circulation

Les side-cars doivent disposer d'un 'contact de court-circuitage', ceci assure que lors d'une chute, le side-car est immédiatement éteint en retirant la goupille de sécurité. Cette goupille est arrachée lorsque le pilote est éjecté du side-car, et cause l'arrêt du moteur!

### Vulnérabilité des personnes

L'alcool et la drogue sont interdits pour les pilotes qui participent aux entraînements. Ceci est exigé dans notre permis, notre assurance et par la police. Si un usage de drogue ou d'alcool est constaté, la personne sera directement exclue des entraînements.

Si des incidents devaient néanmoins se produire avec des personnes en état d'ébriété ou des personnes sous influence, la police sera immédiatement avertie. La personne sera écartée des terrains de Zwaanhof en concertation avec la police. Un procès-verbal sera rédigé.

## **Spectateurs**

Les spectateurs peuvent librement accéder au domaine de ZWAANHOF, il n'y a pas de prix d'entrée à payer. L'accès est par conséquent gratuit.

Le règlement doit toutefois être respecté, selon les modalités suivantes:

### **PARKING**

- Les spectateurs doivent se garer dans la zone prévue.

### **ZONES POUR LES SPECTATEURS**

Le spectateur est invité à rester dans les zones spécifiées.

- Les zones interdites sont indiquées avec le panneau ci-dessous.
- Le spectateur est prié de ne pas entrer dans le circuit.

### **RESPECT POUR LES PILOTES**

- Les visiteurs ou spectateurs ne doivent pas gêner les pilotes pendant les séances d'entraînement.
- On ne fera aucun appel ou réprimande aux pilotes, qui peuvent causer des incidents.

### **COMPORTEMENT**

- Quand les collaborateurs constatent un comportement mauvais ou désordonné, le spectateur peut être invité à quitter les terrains.

### **ENVIRONNEMENT**

- Les déchets résiduels (comme par exemple canettes, bouteilles en plastique) doivent être jetés dans les poubelles prévues à cet effet.



= Zone interdite aux spectateurs!

Prière de consulter le plan des lieux au chapitre C. Environnement.

## **B. EQUIPEMENT**

### **L'INFRASTRUCTURE**

#### **Participation aux entrainements**

La participation aux entrainements est uniquement possible après paiement du prix d'accès, fixé par Zwaanhof Motocross.

Par le paiement du prix d'accès, le participant confirme:

- avoir reçu le règlement et le carnet d'instructions;
- être médicalement et techniquement apte à pratiquer ce sport (voir plus loin);
- marquer son accord quant au prix d'accès;
- respecter le règlement d'ordre intérieur.

Le participant reçoit une preuve de paiement indiquant la date de participation à l'entraînement. Par ailleurs, un bracelet est remis, qui détermine la catégorie dans laquelle le pilote souhaite participer. La session ou les catégories sont déterminées plus loin dans ce texte.

Les tarifs sont élaborés comme suit:

#### **CIRCUIT PILOTES EXPÉRIMENTÉS**

- pilotes confirmés : € 14
- débutants: € 13
- 85 cc rapides: € 12
- 85 cc lents: € 12
- 50cc – 65cc: € 12
- mini-quads: € 12
- quads et side-cars: € 12

#### **CIRCUIT ENFANTS**

- 50cc - 65 cc - mini-quads: € 5

## **ASSURANCE**

**Il est très important de savoir qu'aucune assurance n'est comprise dans le prix d'accès.**

Chaque pilote doit avoir sa propre assurance, pour le vol et les dommages matériels ou corporels.

### **Motocross = un sport à risque!**

Nous vous conseillons de vous informer auprès de votre compagnie d'assurance afin de conclure une police d'assurance appropriée couvrant les risques du motocross. De telle sorte que vous-même et votre véhicule soyez assurés pour la R.C. risque de circulation suivant la loi du 21 novembre 1989, ainsi que conformément à l'Assurance Accidents personnels pour le véhicule. Eventuellement, une licence peut également être conclue auprès d'une des fédérations belges de motocross agréées:

M.C.L.B., V.M.C.F., V.M.J.O., F.M.B. ou F.P.C.N.A.

Cette licence comprend une assurance couvrant les frais suivants:

- Assurance complémentaire frais d'hospitalisation pour vous-même pour les frais n'étant pas couverts par votre assurance hospitalisation;
- Assurance dommages corporels causés au tiers par votre faute.

Outre l'assurance, cette licence comprend également l'accès à toutes les compétitions de motocross que la fédération organise pendant la saison. Vous pouvez trouver plus d'infos au sujet de ces licences sur le site de la fédération.

Il est donc important de consulter votre assurance pour une solution sur mesure!

Le participant choisit toujours librement de participer aux entraînements. Si par exemple, le circuit devait être trop humide de l'opinion du pilote, ceci peut être constaté préalablement, avant paiement du prix d'accès. Si le pilote trouve effectivement que le circuit est trop humide, il peut tout simplement à nouveau quitter le domaine sans frais supplémentaires.

### **Casse ou panne sur votre véhicule?**

En cas de panne ou casse sur un véhicule, ceci doit tout d'abord être constaté par la direction. En cas de confirmation, un ticket retour peut être prévu, ou un remboursement du prix d'accès.

Si on s'est déjà entraîné et une panne est constatée, un demi ticket retour est prévu ou un remboursement de la moitié du prix d'accès.

### **Étapes à suivre**

1. Arrivée au ZWAANHOF Motocross
2. Avancer sur la route d'accès jusqu'à la caisse ;
3. S'inscrire, choisir la catégorie et payer à la caisse ;
4. Obtenir sa carte d'accès et son bracelet
5. Se garer dans la zone de stationnement prévue ;
6. Se rendre au circuit avec son engin (via la zone de roulage appropriée) pour s'entraîner dans la catégorie choisie par vous (voir plus bas).

## **Circuits**

**Le circuit d'entraînement est mis à la disposition des pilotes disposant de leur propre engin de cross et de leur propre matériel. On ne loue donc pas d'engins ni de matériel!**

Le complexe du ZWAANHOF Motocross compte 2 circuits d'entraînement :

### **CIRCUIT POUR PILOTES CONFIRMÉS**

Il s'agit du circuit d'entraînement destiné à la grande majorité de nos clients. Une combinaison de longues lignes droites et de virages serrés techniques en fait un circuit agréable pour chacun. Par ailleurs, on peut pleinement s'y exercer à apprendre à sauter sur les buttes en table et les bosses de saut, ou vous pourrez tester les muscles de vos bras sur un des nombreux whoops.

#### **Schéma horaire**

Grâce à l'application d'un schéma horaire, à la fois les jeunes et les moins jeunes peuvent participer à une session d'entraînement sur le circuit. La grille horaire répartit l'après-midi en sessions, qui se succèdent à tour de rôle. Les sessions (ou séries) sont organisées selon le niveau, ou selon le type de moto (moto de cross, quad ou side-car). À la page suivante de cette brochure, chaque série de la grille horaire est abordée et indiquée sur le schéma. Il est important de déterminer la bonne série selon votre niveau, afin que les entraînements puissent se dérouler en toute fluidité. Une série trop lente ou trop rapide peut donner lieu à des situations dangereuses pour vous et les autres pilotes!

#### **Caractéristiques techniques:**

longueur de 1800m	2 buttes en table
sol sablo-limoneux	3 bosses de saut
combinaison technique & vitesse	6 whoops



## **CIRCUIT POUR ENFANTS**

Ce circuit est accessible pour les débutants les plus petits. On apprend ici la bonne technique du cross: apprendre à démarrer et freiner, à prendre les virages. Par ailleurs, on peut pleinement s'y exercer à sauter, grâce à la présence d'une petite butte en table et de 2 whoops. Lorsqu'on est bien à l'aise sur le circuit pour enfants, il est possible de faire la transition vers le circuit pour pilotes confirmés. On peut ici participer à la série 'Dirtbike + 50 cc + 65 cc + 85 cc (lent)'. Voir pages suivantes pour plus d'infos.

**À partir de quel âge peut-on s'exercer au cross sur le circuit pour enfants?** Cela est très difficile à déterminer et varie totalement d'un enfant à l'autre. Le motocross est et reste un sport à risque, le choix repose totalement sur vous-même. Pour info: la limite d'âge de 5 ans est souvent appliquée.

### **Caractéristiques techniques:**

longueur de 300m	1 butte en table
sol sablo-limoneux	2 whoops
proche de la zone de stationnement et accessible aux parents	

## Schéma horaire

### UURSCHEMA WOENSDAG / SCHEMA HORAIRE MERCREDI

- 13 h 30 > 14 h 00 : .....Gevorderden / Experts + Beginners / Débutants + 85 cc (snel / rapide)
- 14 h 00 > 14 h 20 : .....Beginners / Débutants + 85 cc (snel / rapide)
- 14 h 20 > 14 h 35 : .....Dirt Bike + 50 cc + 65 cc + 85 cc (traag / lent)
- 14 h 35 > 15 h 05 : .....Gevorderden / Experts
- 15 h 05 > 15 h 25 : .....Beginners / Débutants + 85 cc (snel/rapide)
- 15 h 25 > 15 h 45 : .....Dirt Bike + 50 cc + 65 cc + 85 cc (traag / lent)
- 15 h 45 > 16 h 15 : .....Gevorderden / Experts
- 16 h 15 > 16 h 35 : .....Beginners / Débutants + 85 cc (snel / rapide)
- 16 h 35 > 16 h 55 : .....Dirt Bike + 50 cc + 65 cc + 85 cc (traag / lent)
- 16 h 55 > 17 h 25 : .....Gevorderden / Experts
- 17 h 25 > 17 h 45 : .....Beginners / Débutants + 85 cc (snel / rapide)
- 17 h 45 > 18 h 00 : .....Dirt Bike + 50 cc + 65 cc + 85 cc (traag / lent)
- 18 h 00 > 19 h 00 : .....Gevorderden / Experts

### UURSCHEMA ZATERDAG / SCHEMA HORAIRE SAMEDI

- 13 h 30 > 14 h 00 : .....Gevorderden / Experts + Beginners / Débutants
- 14 h 00 > 14 h 20 : .....Beginners / Débutants + 85 cc (snel / rapide)
- 14 h 20 > 14 h 40 : .....Quads + Side-cars
- 14 h 40 > 14 h 55 : .....Dirt Bike + 50 cc + 65 cc + 85 cc (traag / lent)
- 14 h 55 > 15 h 25 : .....Gevorderden / Experts
- 15 h 25 > 15 h 45 : .....Beginners / Débutants + 85 cc (snel / rapide)
- 15 h 45 > 16 h 05 : .....Quads + Side-cars
- 16 h 05 > 16 h 20 : .....Dirt Bike + 50 cc + 65 cc + 85 cc (traag / lent)
- 16 h 20 > 16 h 50 : .....Gevorderden / Experts
- 16 h 50 > 17 h 10 : .....Beginners / Débutants + 85 cc (snel / rapide)
- 17 h 10 > 17 h 30 : .....Quads + Side-cars
- 17 h 30 > 17 h 45 : .....Dirt Bike + 50 cc + 65 cc + 85 cc (traag / lent)
- 17 h 45 > 18 h 15 : .....Gevorderden / Experts
- 18 h 15 > 18 h 30 : .....Dirt Bike + 50 cc + 65 cc + 85 cc (traag / lent)
- 18 h 30 > 19 h 00 : .....Gevorderden / Experts + Beginners / Débutants



## Séances

Le schéma horaire répartit l'après-midi en sessions, de telle sorte que chaque pilote puisse s'entraîner dans la bonne catégorie. Ce schéma horaire assure également une sécurité optimale comme il n'y a PAS de mélange entre motos supérieures et inférieures.

### Dirtbike + 50 cc + 65 cc + 85 cc (lent)

Il s'agit de la série dans laquelle les jeunes pilotes de cross peuvent s'amuser. Les petites motos, dirtbikes et mini-quads jusqu'à 85 cc sont ici les bienvenus.

Les jeunes pilotes ayant une moto de cross de 85 cc peuvent choisir: dans cette série (lente) ou chez les 'Débutants + 85cc (rapide)'.

### Débutants + 85 cc (rapide)

Les personnes qui débutent dans le cross, qui ont changé de moto ou qui aiment tout simplement rouler tranquillement ont leur place dans cette catégorie. Les pilotes féminines y sont également présentes en nombre. Les jeunes avec une moto 85 cc peuvent choisir cette série 'plus rapide'.

### Experts = pilotes confirmés

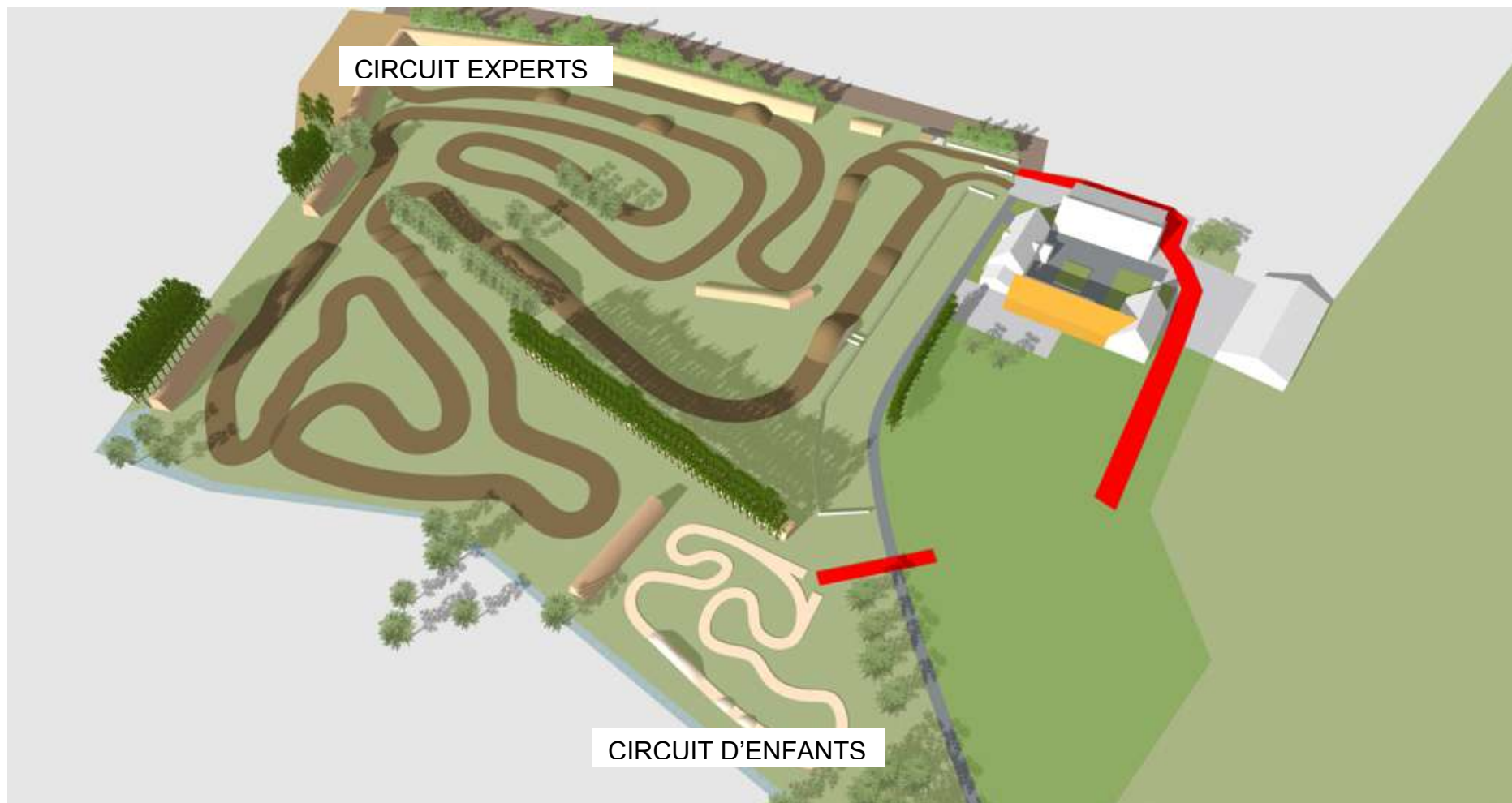
Il s'agit de la série par excellence pour les pilotes rapides, expérimentés. Avec une durée de 30 minutes, c'est également la série la plus rapide de la grille horaire, permettant de réaliser un entraînement intensif. Attention! Entretenez votre échappement en temps utile!

### Quads + Side-cars

Le samedi, les quads et side-cars ont accès au circuit. Les séries distinctes de 20 minutes sont l'assurance d'un plaisir optimal et d'un bon entraînement. Attention! Entretenez votre échappement en temps utile!

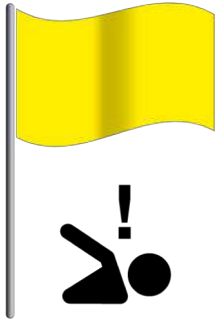
**Débutants: à partir de 125cc jusqu'à 350cc**

**Confirmés: à partir de 125cc**



## Signification des drapeaux

Au ZWAANHOF Motocross, différents drapeaux sont utilisés pour transmettre un signal ou une indication aux pilotes.



### **DRAPEAU JAUNE**

Un incident s'est produit, vous devez fortement limiter votre vitesse jusqu'à 10 km/h. Faites preuve de respect pour votre collègue pilote et conduisez lentement jusqu'à ce que la situation à drapeaux jaunes soit levée.

Incidents possibles:

- un pilote est tombé;
- une moto en panne sur le circuit;
- norme sonore pas respectée par le pilote;
- conduite trop dangereuse, manque d'aptitudes;
- déplacement du pilote vers une autre série;
- pilote agressif (les sanctions requises seront prises).



### **DRAPEAU ROUGE**

La série est terminée, une nouvelle série sera admise sur le circuit.

Le drapeau rouge peut également être utilisé pour indiquer que les secours seront nécessaires.

Les séries se suivent donc alternativement pendant toute l'après-midi, suivant le schéma horaire prévu. Le pilote doit se présenter 5 minutes avant le début de sa série à l'entrée du circuit pour pilotes confirmés. La validité du bracelet d'accès sera contrôlée, un test sonore peut être réalisé si ceci devait être nécessaire.

## **Assurance**

Il est très important de savoir qu'aucune assurance n'est comprise dans le prix d'accès.

Ceci signifie donc que nous ne pouvons d'aucune manière être tenus responsable en cas d'incident, de quelle nature soit-il.

## **Motocross = un sport à risque!**

Nous vous conseillons de vous informer auprès de votre compagnie d'assurance afin de conclure une police d'assurance appropriée couvrant les risques du motocross. De telle sorte que vous-même et votre véhicule soyez assurés pour la R.C. risque de circulation suivant la loi du 21 novembre 1989, ainsi que conformément à l'Assurance Accidents personnels pour le véhicule.

Eventuellement, une licence peut également être conclue auprès d'une des fédérations belges de motocross agréées: M.C.L.B., V.M.C.F. ou V.M.J.O.

Cette licence comprend une assurance couvrant les frais suivants:

- Assurance complémentaire frais d'hospitalisation pour vous-même pour les frais n'étant pas couverts par votre assurance hospitalisation;
- Assurance dommages corporels causés au tiers par votre faute.

Outre l'assurance, cette licence comprend également l'accès à toutes les compétitions de motocross que la fédération organise pendant la saison. Vous pouvez trouver plus d'infos au sujet de ces licences sur le site de la fédération.

**Il est par conséquent très important de vous faire conseiller par votre assurance afin d'obtenir une solution sur mesure!**

## **Maintenance**

Le circuit est entièrement réparé chaque semaine avec les machines nécessaires.

Tout d'abord, la terre est desserrée avec une herse, après quoi elle peut être roulée à nouveau. Pour les gros travaux, une excavatrice est utilisée pour déplacer la terre nécessaire.

Par temps sec, le circuit est pulvérisé avec de l'eau pour éviter la formation de poussière. Cette formation de poussière peut causer des nuisances aux pilotes mais aussi gêner les voisins. C'est pourquoi il est pulvérisé à de très bons moments, c'est entre les séances.

## **Forme du circuit**

Le circuit a été construit selon les exigences décrites dans le manuel des circuits de motocross, délivré par la FIM.



# NORME SONORE

## **Max. 112 dB(A)**

Nous travaillons très dur à mettre en place un environnement respectueux des normes sonores belges. Le seuil maximal se situe à 112 dB(A), seuil que chaque engin motorisé doit respecter. Si cette limite est dépassée, l'accès au circuit sera refusé tant qu'il n'est pas satisfait à la norme.

Il est par conséquent très important que vous fassiez entretenir votre échappement en temps utile, et que vous l'équipiez éventuellement d'un Decibel-killer.

Afin de pouvoir garantir un peu de calme aux voisins, nous effectuerons des contrôles de bruit. Si nous voyons que la moto ne répond plus à la norme prescrite, un Decibel killer devra être placé. Ce système se place dans l'échappement selon les normes, et réduit l'ouverture diamétrale à la sortie de l'échappement. Ce système réduit le bruit et donc les nuisances. Ce genre de killer peut être acheté dans les magasins de motos, ou peut être acheté sur internet à un prix démocratique de 20 à 50 euros.

Si l'on constate lors d'un prochain entraînement que cela n'a pas encore été mis en ordre, nous nous verrons obligés de vous refuser l'accès au circuit. L'accès sera interdit jusqu'à ce que l'échappement sera mis en règle.

L'entretien de votre échappement peut éviter les nuisances. Dans un échappement le trop de bruit est absorbé grâce à l'application de la laine de verre insonorisante.

Pourtant, après un certain temps, la chaleur générée par le moteur brûle la laine de verre. La laine de verre absorbante doit être changée en temps et en heure.

Nous insistons sur le fait que les moteurs 4 temps sont les plus grands producteurs de nuisances sonores. Les années précédentes, nous avons remarqué que les quads sont pourvus d'échappement non—conforme

et d'un trop grand diamètre, ce qui génèrent d'autant plus de nuisances. Ceux—ci seront donc oingés de placer un Decibel—killer sur votre échappement. Mais les motos doivent aussi être conformes à la norme prescrite, si cela n'est pas le cas, l'accès leurs sera aussi refusé.

Des mesures sont fréquemment réalisées sur le circuit selon la méthode officielle '2m max'. Ceci est montré ci-dessous.

### **Que se passe-t-il s'il n'est pas satisfait aux normes sonores?**

La limite sonore se situe à 112 dB, si cette limite est dépassée, des sanctions sont imposées. La sanction dépend de l'infraction.

- **113 / 114 dB(A):** On peut continuer la séance de cross, mais un avertissement est donné: l'échappement doit être amélioré d'ici les entraînements suivants.
- **À partir de 115 dB(A):** Exclusion de la participation aux entraînements. L'interdiction est prononcée immédiatement, le pilote ne peut pas poursuivre la séance de cross. Un remplacement ou une adaptation de l'échappement doivent être effectué(e)s! Tant que l'échappement n'a pas été adapté, une interdiction d'accès s'applique à la moto/au pilote!

# CONTROLE DU BRUIT

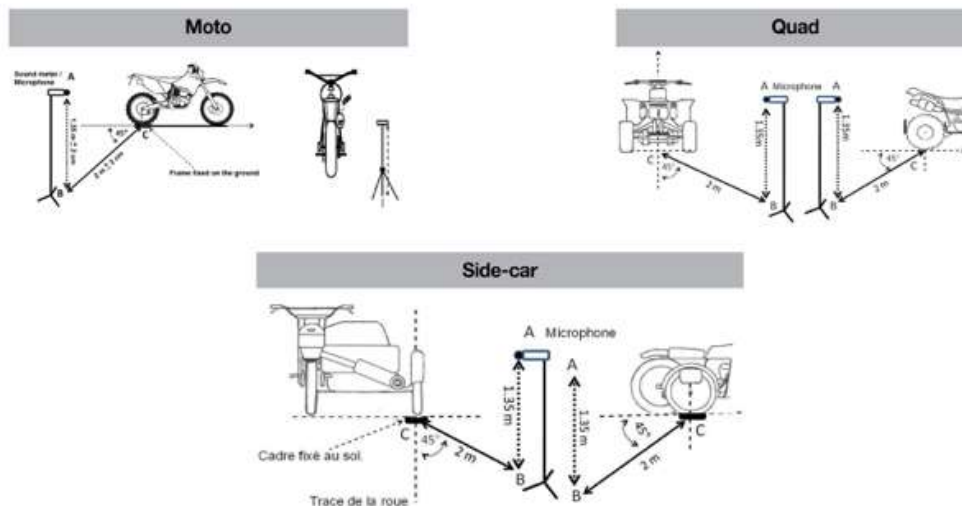
Déterminer la valeur de bruit trop élevé d'une machine se fait, basé sur 2 méthodes :

**Méthode 2 m max.**

**max. 112 dB(A)**

Les contrôles de bruits préventifs doivent se faire suivant la méthode "2 m max.", ou le sonomètre sera placé à 2 m du point de contact entre le pneu arrière et le sol dans un angle de 45° dirigé vers l'arrière (au côté du silencieux) et sur une hauteur de 135 cm. Le paramètre de mesure est le niveau maximum de pression sonore pondéré "A" avec la fréquence constante "FAST". Le sonomètre devra être positionné sur la fonction "max-hold".

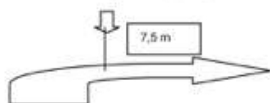
Pendant la prise de mesure du niveau sonore, le moteur devra fonctionner depuis le ralenti en ouvrant rapidement la poignée des gaz jusqu'à plein régime (max RPM), et retour au ralenti en relâchant rapidement la poignée des gaz.



**Méthode dynamique**

**max. 100 dB(A)**

Pendant les essais des mesures de bruit dynamique peuvent être effectués le long du circuit.



A la sortie du virage on place le sonomètre à l'extérieur du virage, à la hauteur où la ligne idéale de roulement est près du bord extérieure de la piste et où les machines sont en plein d'accélération à partir d'une vitesse inférieure à 50 km/h, à une distance de 7,5 m du bord de la piste, perpendiculaire avec la ligne idéale de roulement et à une hauteur de 1,35 à 2,00 m, le sonomètre doit être dirigé perpendiculaire vers la ligne de roulement.

Le paramètre de mesure est le niveau maximum de pression sonore pondéré "A" avec la fréquence constante "FAST".

En cas de doute la méthode "2 m max." fait foi.

# EQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE

Les participants doivent porter l'équipement obligatoire suivant:

## Définition / Matériau équivalent au cuir

Les caractéristiques suivantes du matériau doivent au minimum être égales à celles d'une peau de bovin d'une épaisseur de 1,5 mm (non fractionnée):

- Résistance au feu
- Résistance à l'abrasion
- Facteur de frottement sur tous les types d'asphalte
- Qualité d'absorption de la transpiration
- Test médical - pas toxique et pas allergénique
- Matériau d'une qualité qui ne fond pas

## Généralités

Pendants les entrainements et les épreuves, les pilotes doivent porter les équipements et chaussures suivants:

- Les pilotes doivent porter un pantalon et des gants réalisés dans une matière solide. Un casque avec lunettes correspondantes est également obligatoire.
- Les pilotes doivent également porter des bottes en cuir, ou des bottes réalisées dans une matière solide, d'une hauteur de minimum 30 cm.
- Afin d'éviter les éraflures en cas d'accident, les bras des pilotes et des passagers doivent être totalement couverts par des vêtements de protection appropriés.
- **Le port d'une protection certifiée de la poitrine et du dos est à tout moment obligatoire!**
- Une protection supplémentaire du corps doit être portée, soit intégrée dans les vêtements, soit portée distinctement au-dessus de sous-vêtements appropriés.

Voir pages suivantes pour les spécifications de l'équipement.

## CASQUE

Pour tous les participants aux entraînements, il est **obligatoire** de porter un casque de protection. Le casque doit être correctement attaché, bien adapté et être en bon état. Le casque doit recouvrir le menton.



Le casque protège la tête du pilote en cas de chute. Le casque peut amortir les chocs jusqu'à une certaine contrainte, absorbe les charges thermiques et assure une bonne isolation de la tête.

Le casque remplit donc une fonction très importante:

- Réduit les lésions et augmente les chances du pilote de survivre à un accident;
- Réduit considérablement le risque de lésions au niveau de la nuque;
- Préserve l'acuité visuelle ou offre une certaine protection auditive.

### **Un casque cassé ou fêlé doit immédiatement être remplacé!**

Le casque doit satisfaire aux conditions suivantes:

- Une protection du menton doit être présente, qui ne peut pas être enlevée et doit être réalisée dans le même matériau que le casque.
- Les casques composés d'une coquille externe réalisée en plus d'une pièce ne sont pas autorisés.
- Le système de fixation à sangles et doubles anneaux en D est recommandé.
- Tous les casques doivent porter un des marquages de norme internationale officielle.
- Un casque est conçu pour offrir une protection. Un casque n'est pas une plateforme servant à y fixer des corps étrangers. Il n'est pas autorisé de fixer des caméras ou autres accessoires sur le casque.
- Tous les casques doivent être intacts et aucune modification à la construction n'est admise

**Tout comme pour les autres vêtements de protection, un casque de couleur vive améliore la visibilité de l'utilisateur.**

### **Agréations internationales reconnues pour les casques**

Les casques avec les certifications suivantes sont admis sur le circuit:

#### **Europe:**

- Europe ECE R22-05

#### **Angleterre:**

- Casque avec sticker ACU (ACU Gold Stamp)

#### **USA:**

- DOT
- SNELL M 2010 (valable jusqu'au 31/12/2019)
- SNELL M 2015

#### **Japon:**

- JIS T8133: 2007 (valable jusqu'au 31/12/2019)
- JIS T8133: 2015 (uniquement 'Type 2 Full face')

### **Fonctionnement du casque**

Les casques de motocross sont composés de 2 couches:

- une couche dure;
- une couche absorbant l'énergie.

La coque dure répartit l'impact sur une plus grande zone (répartition de la contrainte).

La déformation de la doublure (souvent de la mousse de polystyrène) absorbe l'énergie qui se libère lors d'une chute, de telle sorte qu'une contrainte moindre est transférée au crâne et au cerveau.

## LUNETTES

Pour tous les participants aux entrainements, il est **obligatoire** de porter des lunettes. Ces lunettes doivent être correctement attachées, bien adaptées et être en bon état.



Les lunettes de cross aident à protéger les yeux contre la poussière, le vent et les débris pendant la conduite et sont typiquement munies d'un traitement anti-condensation et d'une protection contre les rayons UV. Les lunettes ont généralement un bord en caoutchouc-mousse et sont teintées pour protéger contre les conditions de luminosité changeantes.

### Normes applicables

- EN 1938:2010
- ANSI Z87.1: Exigences au niveau de l'impact / durabilité

**L'utilisation de 'tear off's' est interdite, il s'agit de lunettes à bandes amovibles.**

Elles sont polluantes pour l'environnement comme les bandes sont difficilement dégradables dans la nature.

L'utilisation de 'roll offs' est autorisée, il s'agit de lunettes équipées d'un petit rouleau à bandes propres intégré dans les lunettes. Lorsqu'une bande est sale, il faut tirer sur un cordon qui fait avancer le rouleau et met en place une nouvelle bande propre pour les lunettes.

## GANTS

Pour tous les participants aux entrainements, il est **obligatoire** de porter des gants.



Les gants de motocross sont généralement des gants fabriqués en cuir. Ils peuvent être munis de petits gants pour protéger les poignets du pilote contre les lésions et pour aider à réduire les courants d'air lors de la conduite sous météo plus froide. Les gants de moto ont généralement des paumes renforcées destinées à protéger le pilote contre les éraflures en cas d'accident.

### Normes applicables

- EN 13594:2002

## HARNAIS

Pour tous les participants aux entraînements, il est **obligatoire** de porter un harnais. Le harnais doit être correctement attaché, bien adapté et être en bon état.

Le harnais protège la poitrine, les épaules et le dos, et absorbe les chocs s'exerçant sur le corps en cas de chute.



### Normes applicables

- EN 1621-1
- EN 1621-2: 2014

**Il est important de suffisamment serrer le harnais et au besoin de l'adapter à votre corps! Un harnais mal serré perd sa fonction protectrice et causera des situations dangereuses en cas de chute!**

## BOTTES DE CROSS

Pour tous les participants aux entraînements, il est **obligatoire** de porter des bottes de cross. Les bottes doivent être correctement attachées, bien adaptées et être en bon état.



Les bottes remplissent la fonction suivante:

- Absorbe les chocs lors de l'atterrissage après un saut
- Vous protège contre les objets dangereux (terre et cailloux qui sont catapultés depuis la roue arrière d'autres motos)
- Protège les pieds contre les dents tranchantes présentes sur les appuis de pieds
- Permettent d'éviter les entorses ou fractures des chevilles

### Normes applicables

- EN 13634:2015 (une refonte de la norme 13634:2010)



Les bottes doivent disposer du label suivant:



Les bottes sont portées par les pilotes de moto et leurs passagers afin d'éviter ou réduire les dommages aux pieds et chevilles pendant la conduite et en cas de chute. Elles sont conçues à partir de matériaux et une construction soudée qui peuvent présenter des chocs, déchirures, coupures, éraflures et fissures.

Les bottes robustes, solides, modérément flexibles à semelles robustes offrent au pilote une protection contre une série de risques. Les bottes à semelles composites résistantes à l'huile, à base de caoutchouc offrent un bon grip sur les appuis de pieds.

Les bottes peuvent également avoir des matériaux absorbants et diffusant les contraintes exercées sur le tibia et du côté intérieur et extérieur de chaque cheville. Les semelles robustes, à action latérale, préviennent ou réduisent les lésions en cas de chute, suite à des collisions ou un glissement de pied.

## VÊTEMENTS DE CROSS

Pour tous les participants aux entraînements, il est **obligatoire** de porter une combinaison de protection robuste. La combinaison doit être correctement attachée, bien adaptée et être en bon état.

Une combinaison de cross se compose des matériaux suivants combinés:

- cuir
- polyester
- renforcements en (PU) nylon



Les vêtements de cross protègent le pilote des éraflures, brûlures et plaies ouvertes en cas de chute. Par ailleurs, la combinaison absorbe les chocs en cas de chute et stabilise le corps. La combinaison doit également offrir la résistance requise contre les contraintes thermiques, par exemple la chaleur de l'échappement qui se retrouverait sur le corps du pilote.

### Normes applicables

- EN 13595-1:2002

La combinaison doit offrir des protections supplémentaires près des zones à risque:

- épaules
- coudes
- hanches
- genoux
- dos

Ces renforcements se composent de dispositifs absorbant l'énergie et répartissant les contraintes, sont fabriqués en mousse à haute densité, polymères durs à dos de mousse, fibre de carbone, titane et autres matériaux, et sont conçus pour prévenir les lésions ou réduire celles-ci en étalant et atténuant l'impact et le cisaillement chez son porteur. En Europe, la loi impose que l'armature possède un marquage CE. Les normes européennes pour ces protections sont EN1621-1:2007 et EN1621-2:2003.

## **C. ENVIRONNEMENT**

### **Schéma**

Plan en pièce jointe.

### **Conditions climatiques**

En cas d'orages violents, de pluie ou de mauvais temps, l'entraînement sera annulé préventivement. C'est parce que le circuit d'une part est trop humide et parce qu'il n'est pas sûr de laisser les pilotes traverser dans la boue.

Le circuit est ouvert du 1<sup>er</sup> mars au 1<sup>er</sup> novembre, lorsqu'il fait beau. Cela signifie que le circuit n'est jamais ouvert à l'entraînement en hiver et que, par conséquent, il ne faut pas tenir compte de la neige et de la glace.

Les pilotes sont informés de l'ouverture du circuit via les moyens de communication sociale:

- [www.zwaanhof.be](http://www.zwaanhof.be)
- Facebook: Zwaanhof Motocross

En outre, vous pouvez appeler le numéro 0472 88 00 16. L'ouverture du circuit est mentionnée, ainsi que l'état du circuit.

Le pilote doit donc décider s'il participera aux séances d'entraînement sur un circuit plus mauvais ou plus humide.

Même en cas de vent ou de rafales de vent excessifs, le circuit sera fermé de manière préventive, afin de ne pas causer de problèmes aux pilotes.

## **D. SERVICE**

### **Le transport au départ du et vers le lieu**

Les participants des entraînements sont priés d'utiliser les bonnes zones d'accès et de respecter le règlement.

#### Se rendre au circuit pour pilotes experts

Le circuit peut être atteint par le biais d'une zone d'accès distincte (indiquée au moyen d'une flèche rouge et jaune), à l'arrière des bâtiments. Cette zone débouche sur l'entrée du circuit pour pilotes confirmés. La sortie du circuit débouche également sur cette zone d'accès.

#### Se rendre au circuit pour enfants débutants

Via une zone de traversée (indiquée au moyen d'une flèche rouge et orange) traversant la voie publique, le circuit pour enfants peut être atteint depuis le parking. Les enfants devant se rendre au circuit pour pilotes confirmés pour leur circuit: ils peuvent se rendre au circuit pour pilotes confirmés depuis le circuit pour enfants via la zone de traversée, le long du parking.

On ne roulera donc pas via la voie publique jusqu'à l'entrée du circuit concerné! Cette route servira uniquement encore pour la circulation automobile des spectateurs ou clients de la brasserie, et pour les spectateurs marchant depuis le parking jusqu'au circuit.

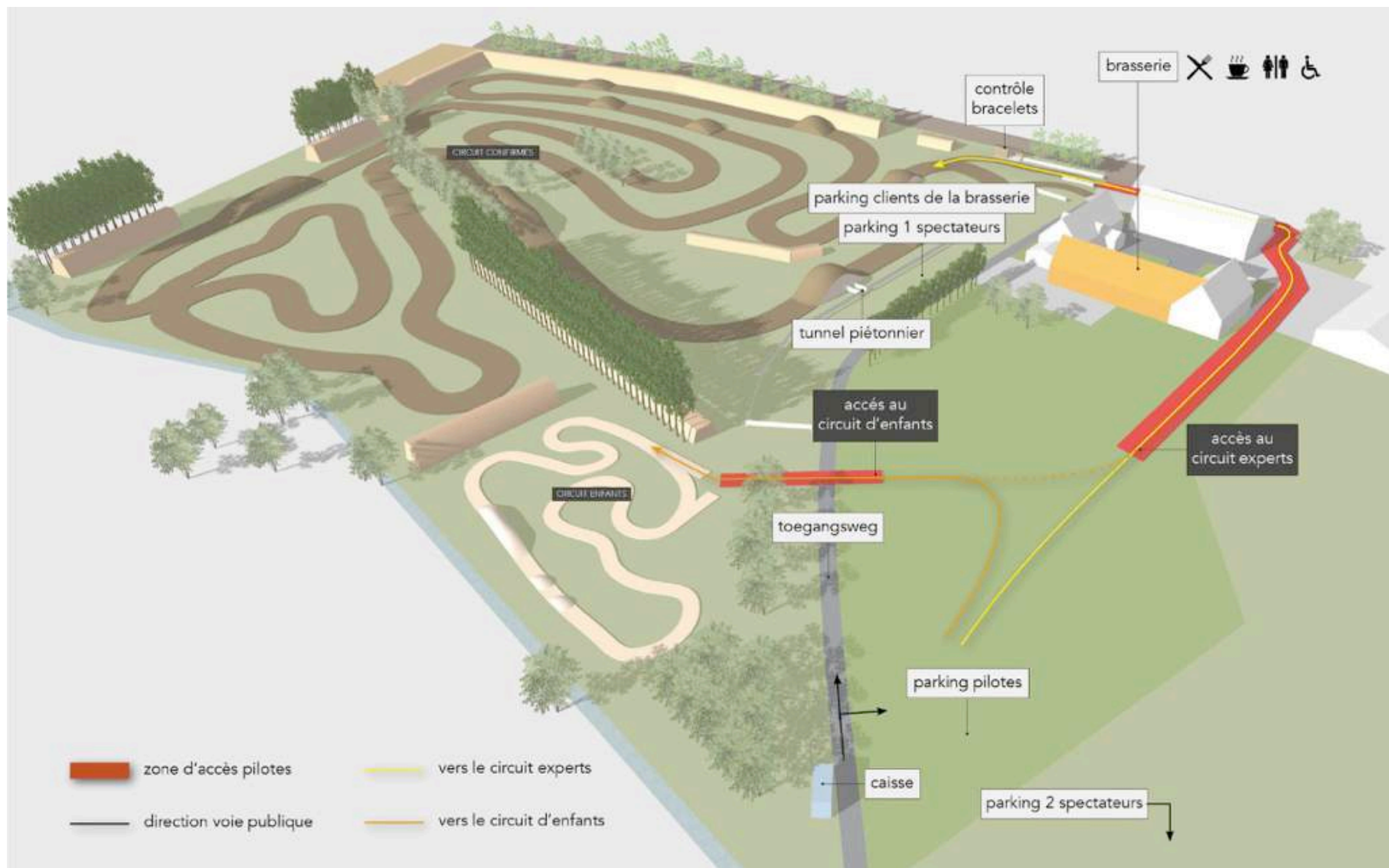
### **Les facilités de parking**

Le parking pour pilotes se trouve à droite de la voie publique. On ne se garera donc pas le long des circuits ou à l'arrière des bâtiments. La zone le long du circuit pour pilotes confirmés est uniquement accessible pour les spectateurs (parking 1 spectateurs) ou clients de la brasserie.

**Voici un plan avec les indications correctes.**

**De plus, le plan doit également être respecté, joint au chapitre C.**

**Environnement..**



### **L'accompagnement des participants à leur arrivé / L'accueil**

Les clients sont guidés dès leur arrivée à la réception. Ici la présence est notée dans une liste de participants. Les frais d'entrée nécessaires sont payés et une bande d'accès est obtenue.

Le fonctionnement de l'horaire est expliqué et une copie du calendrier est donnée.

De plus, le stationnement est également indiqué et les zones d'accès correctes sont affichées. Le préposé au stationnement guide les clients au bon endroit.

En cas de questions, les participants peuvent aller à la réception.

### **Le règlement du trafic aux abords du lieu**

Le préposé au stationnement gère également la circulation sur et autour du site, en consultation avec les autres collaborateurs et accompagnateurs du site. Les spectateurs sont informés de leurs droits et obligations et le stationnement prévu est indiqué pour ce groupe cible.

Si une violation de la limite de vitesse est faite, des sanctions suivront comme décrit ci-dessous.

### **Étapes à suivre**

1. Arrivée au ZWAANHOF Motocross
2. Avancer sur la route d'accès jusqu'à la caisse ;
3. S'inscrire, choisir la catégorie et payer à la caisse ;
4. Obtenir sa carte d'accès et son bracelet
5. Se garer dans la zone de stationnement prévue ;
6. Se rendre au circuit avec son engin (via la zone de roulage appropriée) pour s'entraîner dans la catégorie choisie par vous (voir plus bas).

### **L'accompagnement des participants pendant l'activité**

Pendant les sessions de formation, les participants sont assistés par tous les employés présents sur le terrain de ZWAANHOF Motocross.

Vous pouvez consulter les personnes compétentes pour les problèmes suivants:

- des questions sur la formation ou le calendrier;
- des questions sur l'équipement nécessaire;
- conseils de nouveaux clients;
- effectuer des tests sonores;
- ajuster la plage en fonction du niveau;
- des questions sur la bande d'accès;
- des questions sur les suspensions ou les refus;
- assistance en cas d'accident;
- suivi en cas d'accident ou d'accident.

De plus, divers scénarios sont présentés en cas d'incident ou d'accident. Les collaborateurs du circuit utilisent ces scénarios pour appliquer la bonne solution au problème.

Voir ci-dessous.

# Scénarios INCIDENTS:

## **Incident 1: Pilote agressif / Refus de respecter le règlement**

Le pilote est poliment invité à cesser les entrainements, à ranger son matériel et sa moto et à quitter le domaine le plus rapidement possible. Nous n'avons aucune pitié pour les pilotes agressifs, les ordres des surveillants/de la sécurité doivent être respectés. Eventuellement, un ticket retour sera prévu, en concertation avec l'accueil.

## **Incident 2: Dépassement de la norme sonore**

Comme indiqué précédemment, des sanctions sont applicables contre les dépassements des normes sonores (voir ci-dessus).

## **Incident 3: Dépassement de la limite de vitesse indiquée**

Un dépassement de la limite de vitesse de 10 km/h sera sanctionné comme suit:

- 1 avertissement
- Pas de 2<sup>ème</sup> avertissement, une sanction est immédiatement infligée: exclusion de la participation aux entrainements. Il n'est prévu **aucun** ticket retour!

## **Incident 4: Vêtements n'offrant pas une protection suffisante**

En fonction du degré de l'infraction, une sanction est prévue.

- Pas de harnais: Pas d'accès au circuit
- Pas de casque, bottes: Pas d'accès au circuit
- Pas de gants, lunettes: Pas d'accès au het circuit
- Pas de vêtements de cross spécifiques: Vêtements offrant une protection suffisante à prévoir, l'approbation de l'accueil est nécessaire!

## **Incident 5:**

### **La moto ne satisfait pas aux spécifications techniques**

Exclusion de la participation aux entrainements.



## **Scénarios ACCIDENTS:**

Le drapeau jaune est immédiatement utilisé en cas d'accident. Il est demandé aux pilotes de limiter leur vitesse à 10 km/h et de faire preuve de respect pour le pilote blessé. Il faut conserver une distance suffisante par rapport à la zone de l'accident!

En fonction de la situation, des mesures spécifiques s'appliquent:

### **COUPURES / ÉRAFLURES**

Le pilote est immédiatement évacué du circuit, les premiers secours sont administrés et il est conduit à la brasserie où il reçoit les premiers soins, la plaie étant soignée dans la mesure du possible.

Des produits appropriés de la société MExT sont disponibles ici, en combinaison avec la liste des produits nécessaires.

Au besoin, les secours sont avertis !

### **BRÛLURES**

Le pilote est immédiatement évacué du circuit, les premiers secours sont administrés et il est conduit à la brasserie où il reçoit les premiers soins, la plaie étant soignée dans la mesure du possible.

Des produits appropriés de la société MExT sont disponibles ici, en combinaison avec la liste des produits nécessaires.

Au besoin, les secours sont avertis!

### **FRACTURES**

La zone où le pilote est tombé est immédiatement sécurisée et les entrainements sont éventuellement arrêtés

Si cela est possible, un trajet adapté est prévu permettant de poursuivre les entraînements MAIS alors que le pilote se trouve encore toujours dans une **zone sécurisée et exempte de motos**.

### **Fractures au niveau du poignet, de l'épaule et du bras**

La personne est éventuellement redressée et les premiers secours sont administrés. Si possible, la personne est installée à côté du circuit afin de lui offrir le repos requis. Les secours sont avertis et une zone d'accès est prévue.

Le pilote est accompagné pendant toute la durée de l'accident et assisté par les collaborateurs du circuit. Les spectateurs sont invités à conserver leurs distances et à s'abstenir de se mêler à la conversation. Seuls les collaborateurs du circuit peuvent contrôler la situation et informer les secours.

### **Fractures au niveau de la jambe, de la cheville et du pied**

**La personne n'est pas déplacée! Seul le détachement de l'équipement peut être effectué si d'autres lésions ne risquent pas d'être causées!**

Les secours sont avertis et une zone d'accès est prévue.

Le pilote est accompagné pendant toute la durée de l'accident et assisté par les collaborateurs du circuit. Les spectateurs sont invités à conserver leurs distances et à s'abstenir de se mêler à la conversation. Seuls les collaborateurs du circuit peuvent contrôler la situation et informer les secours.

### **Fractures au niveau du fémur**

**La personne n'est pas déplacée ni redressée! Seul le détachement de l'équipement peut être effectué si d'autres lésions ne risquent pas d'être causées!**

Les secours sont avertis et une zone d'accès est prévue.

Le pilote est accompagné pendant toute la durée de l'accident et assisté par les collaborateurs du circuit. Les spectateurs sont invités à conserver leurs distances et à s'abstenir de se mêler à la conversation. Seuls les collaborateurs du circuit peuvent contrôler la situation et informer les secours.

### **Lésions au niveau de la tête**

**La personne n'est pas déplacée ni redressée! Seul le détachement de l'équipement peut être effectué si d'autres lésions ne risquent pas d'être causées!**

Les secours sont avertis et une zone d'accès est prévue.

Le pilote est accompagné pendant toute la durée de l'accident et assisté par les collaborateurs du circuit. Les spectateurs sont invités à conserver leurs distances et à s'abstenir de se mêler à la conversation. Seuls les collaborateurs du circuit peuvent contrôler la situation et informer les secours.

### **Lésions au niveau du dos**

**La personne n'est pas déplacée ni redressée! Le détachement de l'équipement n'est pas autorisé non plus car ceci pourrait causer des lésions permanentes!**

Les secours sont avertis et une zone d'accès est prévue.

Le pilote est accompagné pendant toute la durée de l'accident et assisté par les collaborateurs du circuit. Les spectateurs sont invités à conserver leurs distances et à s'abstenir de se mêler à la conversation. Seuls les collaborateurs du circuit peuvent contrôler la situation et informer les secours.

## Scénarios EN CAS D'INCENDIE:

Des incidents peuvent se produire lorsqu'une moto prend feu, par la présence de produits facilement inflammables, comme l'essence, l'huile et le liquide de refroidissement.

### **Une moto de cross, un quad ou un side-car prend feu**

Les collaborateurs du circuit sont immédiatement avertis.

Un collaborateur préserve la zone de la présence de spectateurs et garantit un tampon de sécurité autour du foyer. **Celui-ci doit être au minimum de 20 mètres!**

Les spectateurs sont invités à s'abstenir de se mêler de l'incident et à conserver une distance suffisante.

Un autre collaborateur utilise 1 des extincteurs disponibles présents dans le domaine:

- près de l'entrée du circuit pour pilotes confirmés se trouve une cabane de contrôle, un extincteur y est présent.
- Dans la brasserie, on trouve 2 extincteurs:  
1 extincteur au CO<sub>2</sub> et 1 extincteur à poudre. Une couverture anti-feu est par ailleurs aussi disponible, cette couverture peut être posée sur un foyer pour enlever l'oxygène afin que l'incendie s'éteigne.

Lorsque le véhicule a été éteint, celui-ci doit être évacué des terrains. Un collaborateur appelle la police, le pilote doit indiquer ses coordonnées. Ensuite, le pilote est invité à faire une déclaration. Ici, le pilote ainsi que le collaborateur font un constat des faits.

Au cas où l'incendie serait trop violent, l'accès doit le plus rapidement possible être libéré pour les secours. En cas de formation importante de fumées, le domaine doit être totalement évacué.

### **Un foyer d'incendie apparaît sur le parking**

Les collaborateurs du circuit sont immédiatement avertis.

Un collaborateur préserve la zone de la présence de spectateurs et garantit un tampon de sécurité autour du foyer. **Celui-ci doit être au minimum de 50 mètres!**

Les spectateurs sont invités à s'abstenir de se mêler de l'incident et à conserver une distance suffisante.

**La zone doit être totalement libérée de tous véhicules motorisés (voitures, camionnettes, motos, quads, scooters, groupes électrogènes et camping-cars) de telle sorte que le tampon soit respecté.**

**Tous les bidons contenant de l'essence doivent le plus rapidement possible être déplacés à distance sûre, loin du foyer!**

Un autre collaborateur utilise 1 des extincteurs disponibles présents dans le domaine:

- près de l'entrée du circuit pour pilotes confirmés se trouve une cabane de contrôle, un extincteur y est présent.
- Dans la brasserie, on trouve 2 extincteurs:  
1 extincteur au CO<sub>2</sub> et 1 extincteur à poudre. Une couverture anti-feu est par ailleurs aussi disponible, cette couverture peut être posée sur un foyer pour enlever l'oxygène afin que l'incendie s'éteigne.

Un autre collaborateur appelle la police, la personne à l'origine du foyer d'incendie doit laisser ses coordonnées. La personne à l'origine du foyer d'incendie doit faire une déclaration afin qu'un procès-verbal puisse être dressé. Ici, le pilote ainsi que le collaborateur font un constat des faits.

Au cas où l'incendie serait trop violent, l'accès doit le plus rapidement possible être libéré pour les secours. En cas de formation importante de fumées, le domaine doit être totalement évacué.

**!! Pour des raisons de sécurité, il est interdit de faire de barbecue sur le parking !!**

## **L'infrastructure périphérique**

### **Toilettes**

Les toilettes sont situées dans la brasserie ZWAANHOF, qui peut être trouvée via les pointeurs.

Ces toilettes sont disponibles pour tous les participants, ainsi que pour les spectateurs et autres publics. Ils répondent aux exigences de l'AFSCA et sont conformes aux normes applicables.

Il y a des toilettes séparées pour les hommes et les femmes, et il y a des toilettes pour les visiteurs handicapés. Les portes d'accès sont suffisamment larges pour permettre l'accessibilité aux personnes handicapées.

Il y a une fontaine d'eau disponible où l'eau propre peut être prise à tout moment.

### **Objets expirés**

Les objets récupérés doivent être remis à la réception, afin que les collaborateurs puissent être informés. Si le propriétaire légitime peut s'identifier, l'objet perdu est renvoyé.

Si personne ne vient demander l'article le jour même de la formation, une nouvelle sera annoncée sur les réseaux sociaux. Une image de l'objet perdu avec une description spécifique est placée. Les coordonnées sont également mentionnées. Les objets sont conservés à la Brasserie ZWAANHOF, après quoi ils peuvent être collectés (sur rendez-vous).

## La restauration

### Boissons et snacks

Une large gamme de boissons est disponible dans la brasserie.

Il est recommandé de ne boire que de l'eau ou des boissons pour sportifs lors des séances d'entraînement. Boire de l'alcool pendant l'entraînement est donc interdit!

Il y a aussi une large gamme de collations disponibles. Ces collations sont très nutritives et contribuent à un repas décent. Des repas à emporter sont également fournis, conformément aux directives de l'AFSCA.

### Temps chaud

**Il y a toujours de l'eau libre disponible dans la brasserie à des températures supérieures à 30 ° C.**



## **E. ORGANISATION**

Les mesures à prendre au cours de l'activité ont été recueillies dans ce recueil de sécurité, et les collaborateurs ont été informés au début de la saison.

Les participants sont suffisamment informés à la réception et les informations sont transférées au pilote de manière claire et unilatérale.

## **F. INFORMATION**

Toutes les informations sont transférées de manière claire et unilatérale au participant.

Différents moyens de communication sont utilisés:

- information orale, communiquée à la réception;
- information écrite: les règlements, les horaires ou les brochures sont distribués lors de l'inscription;
- communication en ligne: distribution de nouvelles, dépliant, horaires, affiches, briefing des pilotes, photos, objets récupérés;
- [www.zwaanhof.be](http://www.zwaanhof.be)
- Facebook: Zwaanhof Motocross
- abonnez-vous à la newsletter`
- sur le domaine: panneaux d'instructions, pointeurs, panneaux de commande et mesures à suivre.



### **3. ANNEXE 1: SPÉCIFICATIONS POUR LES VÉHICULES À MOTEUR**

PRÉSENT SUR LES TERRAINS DE ZWAANHOF MOTOCROSS

## SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

### MESURE DE LA CYLINDREE

La cylindrée de chaque cylindre-moteur est calculée selon la formule géométrique qui donne le volume d'un corps cylindrique; le diamètre est représenté par l'alésage et la hauteur par l'espace parcouru par le piston lors de sa course de haut en bas, soit : cylindrée =  $(D^2 \times 3,1416 \times C) / 4$

avec D = alésage et C = la course du piston

L'alésage du cylindre doit être mesuré à une tolérance de 1/10 mm. Si, avec cette tolérance, la limite de cylindrée dépasse celle de la classe respective, une nouvelle mesure sera effectuée, moteur à froid, avec une tolérance de 1/100 mm.

### SURALIMENTATION

La suralimentation, quels que soient les moyens utilisés, est interdite dans toutes les manifestations.

### MOTOCYCLES DE PESAGE

Les poids minimaux (y compris un maximum de 0,5 litre de carburant et avec une quantité optimale d'huile et de liquide de refroidissement) sont:

jusqu'à 85cc (2temps)	65 kg
125cc (2temps)	88 kg
250cc (2temps))	98 kg
250cc (4temps)	95 kg
500cc (2temps)	102 kg
Electro	75 kg
4-temps au dessus de 250cc	102 kg

Une tolérance de 1% en poids est autorisée.

## **DESIGNATION DE LA MARQUE**

Lorsque deux constructeurs ont construit un motocycle, le nom des deux constructeurs doit figurer sur la machine comme suit :

- le nom du constructeur du cadre
- le nom du constructeur du moteur

## **SPECIFICATIONS GENERALES**

Le nombre de cylindres dans un moteur est déterminé par le nombre de chambres de combustion. Si des chambres de combustion séparées sont utilisées, elles doivent être connectées entre elles par un conduit non réductible et dont la section minimum sera d'au moins 50 % de la section totale d'admission.

## **DISPOSITIF DE DEMARRAGE**

Le dispositif de démarrage est obligatoire

## **PROTECTION TRANSMISSION PRIMAIRE OUVERTE**

Une bonne protection doit être appliquée à une transmission primaire ouverte.

Une protection doit être appliquée sur le pignon avant.

Un protecteur de chaîne doit être monté sur la fourche arrière de sorte qu'il ne soit pas possible de passer entre le convoyeur à chaîne inférieur et l'engrenage avec une partie quelconque du corps.

## **TUYAUX D'ECHAPPEMENT**

Les tuyaux d'échappement doivent être conformes aux normes existantes concernant le contrôle du bruit.

L'extrémité du silencieux doit être horizontale et parallèle (sur une distance minimale de 30 mm) par rapport à l'axe central de la machine solo (avec une tolérance de + 10°) et ne doit pas dépasser l'extrémité du corps du silencieux de plus de 5 mm.

Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon minimum de 2 mm.

L'extrémité d'un tuyau d'échappement d'un motocycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière.

Sur un side-car, le tuyau doit expulser les gaz horizontalement et vers l'arrière, à un angle maximum de 30° par rapport à l'axe de la machine, et son extrémité doit avoir un diamètre constant sur une distance de 30 mm.

## **GUIDONS**

La largeur du guidon est: au moins 600 mm et pas plus de 850 mm.

Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon recouvrant largement les brides du guidon.

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc.

Des butées (autres que des amortisseurs de direction), doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir, lorsque l'angle de braquage est au maximum, pour éviter que le coureur ne se pince les doigts.

Les brides du guidon doivent être très soigneusement arrondies et façonnées pour éviter des criques dans le guidon.

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux bris et avoir une ouverture permanente pour la main.

La réparation des guidons en alliage léger par soudure est interdite.

## **LEVIERS**

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent en principe se terminer par une sphère (diamètre de cette sphère: 16 mm au minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

Als de voetrem draait om de as van de voetsteun moet de rem onder alle omstandigheden werken, zelfs als de voetsteun is verbogen of vervormd.

Chaque levier (au pied et à la main) doit être monté sur un pivot indépendant.

Le levier de frein, s'il est articulé sur l'axe du repose-pied, doit fonctionner en toutes circonstances, même si le repose-pied est courbé ou déformé.

Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus..

### **COMMUTATEUR MOTO**

Les motocycles solos doivent avoir un interrupteur ou un disjoncteur qui peut arrêter le moteur. Il est monté sur le côté gauche ou droit du guidon et à la portée des mains quand ils sont sur le guidon.

Les motocycles électriques doivent être équipés d'un interrupteur ou d'une interruption qui peut interrompre l'alimentation électrique du moteur. Il est monté sur le côté gauche ou droit du guidon et à portée des mains quand ils sont sur le guidon.

### **REPOSE-PIED**

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable, mais dans ce cas, devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique, et une protection intégrale d'un rayon de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

## **FREINS**

Tous les motocycles doivent être équipés d'au moins deux freins efficaces (un sur chaque roue) qui fonctionnent indépendamment et de manière concentrique avec la roue.

## **GARDE-BOUE ET PROTECTION DES ROUES**

Les motocycles doivent être munis de garde-boue.

Les garde-boue doivent dépasser latéralement le pneu de chaque côté.

Le garde-boue avant doit couvrir au moins 100° de la circonférence de la roue.

L'angle formé par une ligne tracée depuis l'extrémité avant du garde-boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement en passant par le centre de la roue doit être compris entre 45° et 60°.

Le garde-boue arrière doit couvrir au moins 120° de la circonférence de la roue.

L'angle formé par une ligne tracée depuis le bord arrière du garde-boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement à travers par le centre de la roue ne doit pas être supérieur à 20°.

## **ROUES, JANTES ET PNEUS**

Tous les pneus seront mesurés, montés sur jante, à une pression de 1 kg/cm (14 lbs/sq.in.); les mesures doivent être prises à une section du pneu située à 90° du sol.

Toutes modifications à la jante ou aux rayons d'une roue intégrale (coulée, moulée, rivée) tels que ces pièces sont fournies par la fabricant, ou à une jante traditionnelle détachable autre que pour des rayons, clapets ou boulons de sécurité, sont interdites, sauf pour les vis de sécurité utilisées quelquefois pour empêcher un mouvement du pneu par rapport à la jante. Si, dans ce but, la jante est modifiée, des boulons, des vis, etc. doivent être fixés.

## **PNEUS POUR LES MOTOCYCLES MOTOCROSS**

Les pneus à clous métalliques, crampons, chaînes, ou munis de tout autre dispositif antidérapant ne sont pas autorisés. Les pneus à spatules dits "Scoops" (nervures radiales continues) sont interdits.

## **SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES SIDECARS**

La traction se fera uniquement par la roue arrière du motorcycle.

Le guidon doit être fixé solidement aux fourches ; il sera positionné à une hauteur au-dessus du point central du siège.

Afin de réduire la torsion dans la direction, il est autorisé de déplacer les traces des roues avant et arrière pour y laisser un écart maximal de 75 mm.

Le véhicule doit être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon, ne doit pas être fixée à la partie non suspendue de la suspension de la roue avant.

Le réservoir à essence doit être protégé de manière convenable et indépendante contre tout contact avec le sol.

Les sidecars articulés sont strictement interdits.

Le sidecar doit être fixé au motorcycle en trois points au minimum, s'il ne fait pas partie intégrante du châssis.

Les points de fixation ne doivent pas bouger. Si l'angle d'inclinaison est variable, il doit être placé de telle façon qu'il soit solidement attaché et pas uniquement serré.

Les dimensions minimum du sidecar pour le passager sont:

longueur: 1000 mm

largeur: 400 mm

Hauteur du pare-brise protégeant le passager: 300 mm minimum.

La garde au sol du véhicule, mesurée lorsque le motorcycle est chargé, ne doit pas être inférieure à 175 mm.

Pour les sidecars, la roue arrière et la roue du sidecar doivent être couvertes ou protégées avec un matériau solide.

La distance entre les traces laissées par les lignes médianes de la roue arrière du motorcycle et celle du sidecar doit être de 800 mm au minimum et de 1150 mm au maximum.

Sur le côté opposé du sidecar, le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser de plus de 330 mm le centre de la machine. De l'autre côté, le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du sidecar.

L'extrémité arrière du tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière du pneu arrière. Au cas où la plate-forme du sidecar est plus courte que le pneu arrière du motorcycle, le pot d'échappement ne doit dépasser le bord arrière de celle-là.



## **SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES QUADS**

### **ROUES**

Max. diamètre des jantes: 12 pouces. Il n'y a pas de limitation sur les dimensions des roues avant. Il est interdit d'utiliser des roues à rayons.

Chaque roue avant doit être équipée d'un frein de travail placé sur l'essieu de la roue avant et actionné par une poignée sur le volant.

A l'arrière, le véhicule doit être équipé d'un frein sur chaque roue ou d'un frein sur l'essieu de transmission, actionné soit par une poignée sur le volant, soit par une pédale de frein.

Les roues doivent être protégées par de bons garde-boue en matière synthétique.

### **PNEUS**

La largeur totale ne doit pas dépasser 1300 mm.

Un pare-chocs doit être placé derrière la selle. La longueur et la largeur de ce pare-chocs doivent se terminer au-dessus de la partie arrière du pignon de la chaîne.

Une protection sous la forme d'un tuyau doit être fixée à l'avant et à l'arrière du véhicule. Ce tube doit être dans le prolongement de l'extérieur des roues.

Un tube de protection avec un profil rond (diamètre minimum: 25 mm) doit être placé de chaque côté du véhicule. Ils peuvent ne pas avoir de parties saillantes.

Une structure à partir de ceintures ou d'une grille métallique (grille) doit être l'écart entre les roues et le tube de protection pour empêcher le pied du pilote de heurter accidentellement le sol.

### **CONTACT DE COURT-CIRCUITAGE POUR SIDE-CARS !**

Sur les side-cars, une interruption d'allumage doit être montée se mettant en œuvre lorsque le participant quitte la machine. Cet interrupteur doit interrompre le circuit d'allumage primaire et être muni de câblage pour l'apport et l'évacuation du courant. Il doit être placé le plus près possible près du centre du guidon et être commandé au moyen d'un cordon non-élastique de longueur et épaisseur appropriées qui est fixé au poignet droit du participant. Un câble à spirale (comme un câble téléphonique) d'une longueur maximale d'1 m est autorisé.

### **CONTACT DE COURT-CIRCUITAGE POUR QUADS !**

Sur les quads, une interruption d'allumage doit être montée se mettant en œuvre lorsque le participant quitte la machine. Cet interrupteur doit interrompre le circuit d'allumage primaire et être muni de câblage pour l'apport et l'évacuation du courant. Il doit être placé le plus près possible près du centre du guidon et être commandé au moyen d'un cordon non-élastique de longueur et épaisseur appropriées qui est fixé au poignet droit du participant. Un câble à spirale (comme un câble téléphonique) d'une longueur maximale d'1 m est autorisé.