

# 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 2023 actuel la FBM (Fédération belge de Motocross) et de la FIM.

Ce texte est toujours sujet à des ajustements.

### **Responsable final**

MOHILLCO ASBL

Rue de Zandvoorde 17

7780 Comines (Ten-Brielen)

0477 06 07 89

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

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. CONTEXTE DE L'EVENEMENT .....</b>	<b>4</b>
<b>2. DETERMINATION DES CIRCONSTANCES.....</b>	<b>5</b>
<b>    A. PERSONNES .....</b>	<b>5</b>
Participants .....	5
CONNAISSANCES ET APTITUDES.....	7
Quelles connaissances techniques sont requises? Quelles aptitudes techniques doivent être présentes?.....	8
Spectateurs .....	11
<b>    B. EQUIPEMENT.....</b>	<b>12</b>
L'INFRASTRUCTURE.....	12
Participation aux entraînements .....	12
ASSURANCE .....	13
Casse ou panne sur votre véhicule? .....	14
Étapes à suivre .....	14
Circuits.....	15
Séances.....	17
Signification des drapeaux.....	19
Assurance.....	20
NORME SONORE .....	22
Que se passe-t-il s'il n'est pas satisfait aux normes sonores? .....	23
EQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE.....	25
CASQUE.....	26
LUNETTES.....	28
HARNAIS.....	29
BOTTES DE CROSS.....	29
VÊTEMENTS DE CROSS .....	31
<b>    C. ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>32</b>
Schéma .....	32
Conditions climatiques .....	32
<b>    D. SERVICE.....</b>	<b>33</b>
Le transport au départ du et vers le lieu.....	33
Les facilités de parking.....	33
L'accompagnement des participants à leur arrivé / L'accueil .....	35
Le règlement du trafic aux abords du lieu .....	35
L'accompagnement des participants pendant l'activité .....	35
Scénarios INCIDENTS:.....	37
Incident 1: Pilote agressif / Refus de respecter le règlement .....	37
Incident 2: Dépassement de la norme sonore.....	37
Incident 3: Dépassement de la limite de vitesse indiquée .....	37

Incident 4: Vêtements n'offrant pas une protection suffisante .....	37
Incident 5: .....	37
La moto ne satisfait pas aux spécifications techniques .....	37
<b>Scénarios ACCIDENTS:</b> .....	<b>38</b>
COUPURES / ÉRAFLURES .....	38
BRÛLURES .....	38
FRACTURES.....	38
<b>Scénarios EN CAS D'INCENDIE:</b> .....	<b>41</b>
Une moto de cross, un quad ou un side-car prend feu .....	41
Un foyer d'incendie apparaît sur le parking .....	42
<b>L'infrastructure périphérique.....</b>	<b>43</b>
Toilettes.....	43
<b>La restauration .....</b>	<b>44</b>
Boissons et snacks .....	44
<b>E. ORGANISATION .....</b>	<b>45</b>
<b>F. INFORMATION.....</b>	<b>45</b>

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

#### **46**

MESURE DE LA CYLINDREE.....	47
SURALIMENTATION .....	47
MOTOCYCLES DE PESAGE .....	47
DESIGNATION DE LA MARQUE .....	48
SPECIFICATIONS GENERALES .....	48
DISPOSITIF DE DEMARRAGE.....	48
PROTECTION TRANSMISSION PRIMAIRE OUVERTE .....	48
TUYAUX D'ECHAPPEMENT.....	48
GUIDONS .....	49
LEVIERS.....	49
COMMUTATEUR MOTO .....	50
REPOSE-PIED .....	50
FREINS.....	51
GARDE-BOUE ET PROTECTION DES ROUES .....	51
ROUES, JANTES ET PNEUS .....	52
PNEUS POUR LES MOTOCYCLES MOTOCROSS .....	52
SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES SIDE-CARS .....	52
SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES QUADS .....	54
CONTACT DE COURT-CIRCUITAGE POUR SIDE-CARS ! .....	55
CONTACT DE COURT-CIRCUITAGE POUR QUADS !.....	55

## 1. CONTEXTE DE L'EVENEMENT

### **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 19u

### **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 MOHILLCO ASBL 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:

MOHILLCO ASBL

Rue de Zandvoorde 17

7780 Comines (Ten-Brielen)

0477 06 07 89

[info@zwaanhof.be](mailto: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 être médicalement apte pour pratiquer ce sport.

Pour le prouver, un certificat médical peut être présenté (non obligatoire). Le médecin teste les compétences nécessaires pour participer à ce sport intensif et physiquement exigeant.

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 amis 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 décèle 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 décèle 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 entraînements**

La participation aux entraînements 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:  | € 15 |
| - débutants rapides:  | € 15 |
| - 85 cc rapides:      | € 15 |
| - débutants lents:    | € 14 |
| - 85 cc lents:        | € 14 |
| - 50cc – 65cc:        | € 13 |
| - mini-quads:         | € 13 |
| - quads et side-cars: | € 13 |

#### **CIRCUIT ENFANTS**

50cc - 65 cc - mini-quads: € 7

## **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!

**Consultez les horaires via : <https://www.zwaanhof.be/info>**

### **Caractéristiques techniques:**

longueur de 1800m	2 buttes en table
sol sablo-limoneux	4 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	3 butte en table
sol sablo-limoneux	5 whoops
proche de la zone de stationnement et accessible aux parents	

## 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 bienvenu(e)s.

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

### Débutants lents

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.

### Débutants rapides + 85 cc (rapide)

Les personnes qui ne sont tout simplement pas assez rapides pour les experts mais qui roulent déjà à un rythme assez élevé appartiennent à cette série. Les jeunes avec une moto 85 cc peuvent choisir cette série 'plus rapide'.

### Experts = pilotes confirmés

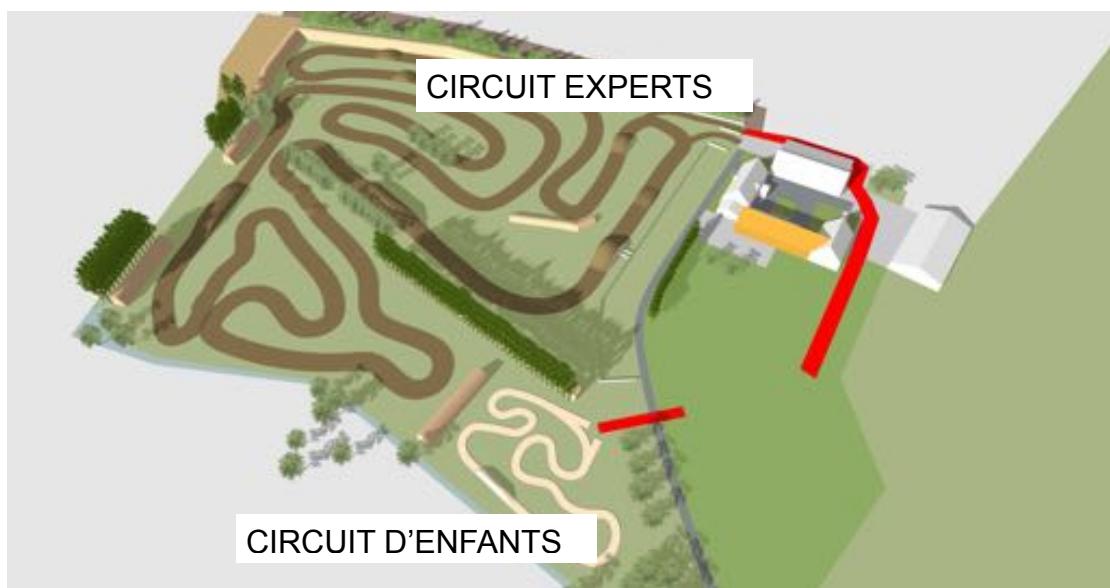
Il s'agit de la série par excellence pour les pilotes rapides, expérimentés. Avec une durée de 30 minutes, c'est également la série la plus rapide de la grille horaire, permettant de réaliser un entraînement intensif. Attention! Entretenez votre échappement en temps utile!

### 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: F.M.B., 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 interdits 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

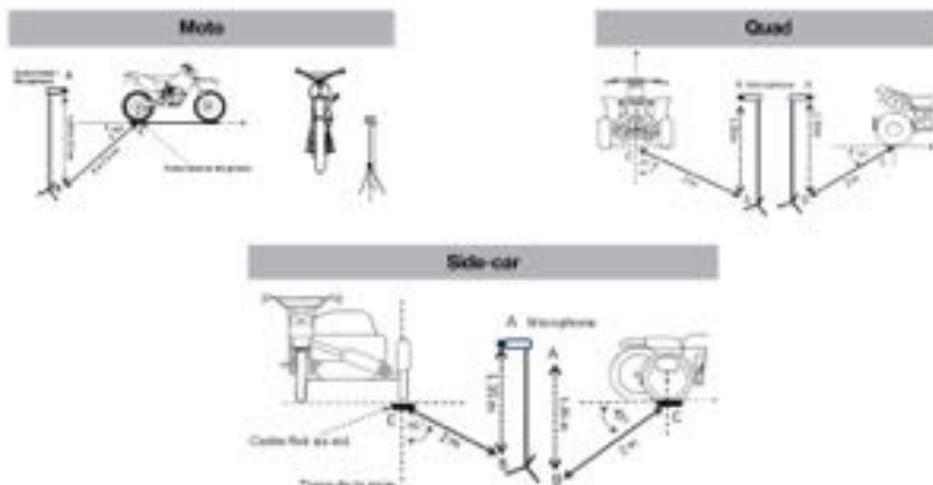
Déterminer la valeur de bruit trop élevé d'une machine se fait, basé sur 2 méthodes :

Méthode 2 m max.

max. 112 dB(A)

Les contrôles de bruits préventifs doivent se faire suivant la méthode "2 m max.", où 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".

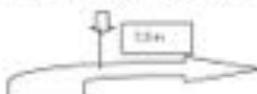
Pendant la prise de mesure du niveau sonore, le moteur devra fonctionner depuis le ralenti en ouvrant rapidement la poignée des gaz jusqu'à plein régime (max RPM), et retour au ralenti en relâchant rapidement la poignée des gaz.



Méthode dynamique

max. 100 dB(A)

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



A la sortie du virage on place le sonomètre à l'extérieure du virage, à la hauteur où la ligne idéale de roulement est près du bord extérieur de la piste et où les machines sont en plain 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 perpendiculairement 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 fois.

# 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**

Pendant les entraînements 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.**

### **Agrégations 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 entraînements, 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 entraînements, 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'atterrissement 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 plus 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 entraînements, 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 entraînements. 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 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 entraînements.

# **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 entraînements 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 36 °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
- 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 cernes 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 SIDECAIRS**

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

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 motocycle 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 motocycle 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 motocycle 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 motocycle, 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.

# 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)

## INTERN REGLEMENT

Deze bundel bevat alle instructies die nodig zijn om een vlot verloop te garanderen tijdens de trainingen op het motocrosscircuit te Komen (Zandvoordestraat 17, 7780 Komen).

Gegevens gebaseerd op het huidige reglement 2023 van de BMB (Belgische Motocrossbond) en het FIM.

Deze tekst is steeds onderhevig aan aanpassingen.

### **Eindverantwoordelijke**

MOHILLCO VZW

Zandvoordestraat 17

7780 Komen (Ten-Brielen)

0472 88 00 16 - [info@zwaanhof.be](mailto:info@zwaanhof.be)

## INHOUDSTAFEL

<b>1. SITUERING .....</b>	<b>5</b>
<b>2. VASTLEGGEN VAN DE OMSTANDIGHEDEN.....</b>	<b>6</b>
<b>A. MENSEN .....</b>	<b>6</b>
Deelnemers .....	6
KENNIS EN VAARDIGHEDEN .....	7
Welke technische kennis is vereist? Welke technische vaardigheden dienen aanwezig te zijn?.....	8
Toeschouwers.....	11
<b>B. UITRUSTING.....</b>	<b>12</b>
<b>INFRASTRUCTUUR .....</b>	<b>12</b>
Deelname aan de trainingen.....	12
VERZEKERING .....	13
Breuk of defect aan uw voertuig? .....	14
Stappenplan.....	14
Circuits .....	15
Reeksen.....	17
Betekenis van de vlaggen.....	19
Onderhoud.....	20
Vorm van het circuit .....	20
<b>GELUIDSOVERLAST .....</b>	<b>21</b>
Wat als er niet voldaan wordt aan de geluidsnormen?.....	22
<b>PERSOONLIJKE BESCHERMINGSMIDDELEN .....</b>	<b>24</b>
HELM.....	25
BRIL.....	27
HARNAS.....	28
CROSSLAARZEN .....	28
CROSSKLEDIJ.....	30
<b>C. OMGEVING .....</b>	<b>31</b>
Situatieschets .....	31
Klimatologische omstandigheden .....	31
<b>D. DIENSTVERLENING .....</b>	<b>32</b>
Het vervoer van en naar de locatie .....	32
De parkeerfaciliteiten .....	32
Begeleiding van de toekomende deelnemers / Het onthaal.....	34
De regeling van het verkeer op en rond de locatie .....	34
Stappenplan.....	34
De begeleiding van de deelnemers tijdens de activiteit .....	34
Scenario's INCIDENTEN:.....	36
Incident 1: Agressieve piloot / Weigering van de naleving van het reglement.....	36

Incident 2: Overtreden van geluidsnorm.....	36
Incident 3: Overtreden van de aangeduide snelheidslimiet.....	36
Incident 4: Niet voldoende beschermende kledij .....	36
Incident 5: .....	36
Motor voldoet niet aan de technische specificaties .....	36
<b>Scenario's ACCIDENTEN: .....</b>	<b>37</b>
SNIJWONDEN / SCHAAFWONDEN.....	37
BRANDWONDEN.....	37
BREUKEN .....	37
<b>Scenario's BIJ BRAND:.....</b>	<b>40</b>
Crossmoto, quad of side-car vat vuur.....	40
Op de parking ontstaat een brandhaard .....	41
<b>De randinfrastructuur .....</b>	<b>42</b>
Toiletten .....	42
Verlopen voorwerpen .....	42
De catering .....	43
Dranken en snacks .....	43
Warm weer .....	43
<b>E. ORGANISATIE .....</b>	<b>44</b>
<b>F. INFORMATIE.....</b>	<b>44</b>
<b>3. BIJLAGE 1: SPECIFICATIES VOOR MOTORVOERTUIGEN .....</b>	<b>45</b>
METING VAN DE CILINDERINHOUD.....	46
DRUKVULLING .....	46
WEGEN VAN MOTORFIETSEN .....	46
AANDUIDING VAN DE MERKEN.....	47
ALGEMENE SPECIFICATIE .....	47
STARTINRICHTING .....	47
AFSCHERMING OPEN OVERBRENGING.....	47
UITLAATPIJPEN.....	47
STUREN .....	48
BEDIENINGSHENDELS.....	49
SCHAKELAAR MOTORFIETS .....	49
REMMEN.....	50
SPATBORDEN EN WIELBESCHERMING .....	50
STROOMLIJNING .....	50
WIELEN, VELGEN EN BANDEN .....	51
MOTOCROSS BANDEN .....	51
AANVULLENDE SPECIFICATIES VOOR SIDE-CARS .....	51
AANVULLENDE SPECIFICATIES VOOR QUADS .....	53
KORTSLUITCONTACT VOOR SIDE-CARS ! .....	54
KORTSLUITCONTACT VOOR QUADS ! .....	54



## **1. SITUERING**

### **Wat:**

Bij ZWAANHOF Motocross worden er wekelijks motocross trainingen georganiseerd waarbij de deelnemer de nodige competenties kan oefenen. Het gaat dus wel degelijk om een training en géén wedstrijd. Er worden geen prijzen uitgereikt noch beloningen.

### **Plaats/locatie:**

ZWAANHOF Motocross  
Zandvoordestraat 17  
7780 Komen (Ten-Brielen)

### **Tijdstip:**

#### **Open van 1 maart tot 1 november op:**

- Woensdag vanaf 13u30 tot 19u
- Zaterdag vanaf 13u30 tot 19u.

### **Doelgroep:**

Door het gebruik van een uurschema wordt een vrij grote doelgroep aangesproken.

Kinderen vanaf 5 jaar tot en met senioren tot 65 jaar.

Ook zijn verschillende voertuigen toegelaten tijdens de trainingen:

- motoren vanaf 50 cc tot 450 cc
- quads en side-cars vanaf 50 cc tot 650 cc

### **Hoe:**

De doelgroep dient te beschikken over een eigen motorvoertuig die voldoet aan de juiste norm. Ook dienen de deelnemers over de geschikte uitrusting te beschikken met aanduiding van de juiste certificatie.

## **2. VASTLEGGEN VAN DE OMSTANDIGHEDEN**

### **A. MENSEN**

#### **De eindverantwoordelijke**

ZWAANHOF Motocross duidt MOHILLCO VZW aan als eindverantwoordelijke van de georganiseerde trainingen. Tijdens deze oefensessies blijft hij de ganse duur aanwezig en ziet hij toe op de veiligheid.

Gegevens:

MOHILLCO VZW

Zandvoordestraat 17

7780 Komen (Ten-Brielen)

0477 06 07 89

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

#### **Deelnemers**

##### Minimum en maximum leeftijd

Kinderen vanaf 5 jaar tot en met senioren tot 65 jaar kunnen deelnemen aan de trainingen. Er worden reeksen georganiseerd volgens een uurschema.

##### Fysieke/medische conditie

Iedere piloot dient medisch bekwaam te zijn om deze sport te beoefenen.

Om dit aan te tonen kan een medisch attest voorgelegd worden (niet verplicht). De arts test dan de nodige vaardigheden om deel te nemen aan deze intensieve en fysiek zware sport.

Indien een licentie van een motocrossbond verkregen werd, vervalt de eis van het medisch attest en geldt de licentie als bewijs.

Ook kinderen dienen te voldoen aan de medische bekwaamheid om deze sport te beoefenen. De geschiktheid kan vastgesteld worden door een huisarts of kinderarts.

Indien eerdere letsels opgelopen werden, dient een bewijsstuk uitsluisel te geven over de medische bekwaamheid. De behandelende arts dient uitdrukkelijk bevestiging te geven over het beoefenen van deze sport !

# KENNIS EN VAARDIGHEDEN

Een piloot aanwezig op de terreinen van Zwaanhof verklaart technisch bekwaam te zijn en bevestigt de handelingen van motocross onder de knie te hebben.

Onervaren piloten zullen dus niet toegelaten worden voor de trainingen. Er dient al enige ervaring met deze sport aanwezig te zijn.

## **Beginners**

Het uurschema vermeldt de term ‘Beginners’.

Dit betekent niet dat mensen zonder enige ervaring in deze reeks zullen toegelaten worden.

Het betekent wel dat minder ervaren piloten hier toegelaten zullen worden, zodat er geen gevaar bestaat voor ongevallen met gevorderde piloten.

Enkel jonge kinderen die deelnemen aan de trainingen op het kindercircuit (zie verder) dienen niet over deze technische bekwaamheid te beschikken. Op dit circuit kunnen de handelingen aangeleerd worden, **in het bijzijn van de verantwoordelijke ouder(s)/voogd !**

## **Welke technische kennis is vereist? Welke technische vaardigheden dienen aanwezig te zijn?**

De handelingen van motocross dienen in voldoende mate aanwezig te zijn.

Volgende handelingen worden opgeliist:

( Er heersen duidelijke verschillen tussen de voertuigen onderling, deze richtlijnen dienen duidelijk gerespecteerd te worden!! )

### **MOTOCROSS**

- aan de grond kunnen met de voeten al zittend op de motor
- vlot starten en stoppen met de motor
- de verschillende schakelingen kunnen uitvoeren zodat de motor voldoende versnelt of voldoende afremt
- het nemen van bochten en korte omwentelingen, zodat de verschillende situaties kunnen ingeschat worden en waarbij de nodige maatregelen genomen kunnen worden
- springen met de motor waarbij het evenwicht behouden blijft
- voldoende afremmen door het gebruik van beide remsystemen,  
**voor-en achterrem !**
- de motor in stabiliteit houden bij een versnelling / afremming
- de motor in stabiliteit houden bij volledige stilstand
- de risico's kunnen inschatten op de motor: bijvoorbeeld wanneer een piloot plots van rijstrook wijzigt

### **QUADS**

- vlot starten en stoppen met de quad
- de verschillende schakelingen kunnen uitvoeren zodat de quad voldoende versnelt of voldoende afremt
- het nemen van bochten en korte omwentelingen, zodat de verschillende situaties kunnen ingeschat worden en waarbij de nodige maatregelen genomen kunnen worden
- springen met de quad waarbij het evenwicht behouden blijft
- voldoende afremmen door het gebruik van beide remsystemen,  
**voor-en achterrem !**

- de quad in stabiliteit houden bij een versnelling / afremming
- de quad kunnen ‘bijhouden’ wanneer een bocht genomen wordt
- de risico’s kunnen inschatten op de quad: bijvoorbeeld wanneer een piloot plots van rijstrook wijzigt

Quads dienen te beschikken over een ‘kortsluitcontact’, dit zorgt bij een valpartij dat de quad meteen uitgeschakeld wordt na het uittrekken van de veiligheidspin. Deze pin wordt losgerukt wanneer de piloot van de quad gegooid wordt, en zorgt voor het stilleggen van de motor!

### **SIDE-CARS**

- vlot starten en stoppen met de side-car
- de verschillende schakelingen kunnen uitvoeren zodat de side-car voldoende versnelt of voldoende afremt
- het nemen van bochten en korte omwentelingen, zodat de verschillende situaties kunnen ingeschat worden en waarbij de nodige maatregelen genomen kunnen worden
- springen met de side-car waarbij het evenwicht behouden blijft
- voldoende afremmen door het gebruik van beide remsystemen, **voor-en achterrem !**
- de side-car in stabiliteit houden bij een versnelling / afremming
- de side-car kunnen ‘bijhouden’ wanneer een bocht genomen wordt
- de risico’s kunnen inschatten op de side-car: bijvoorbeeld wanneer een piloot plots van rijstrook wijzigt

Side-cars dienen te beschikken over een ‘kortsluitcontact’, dit zorgt bij een valpartij dat de quad meteen uitgeschakeld wordt na het uittrekken van de veiligheidspin. Deze pin wordt losgerukt wanneer de piloot van de quad gegooid wordt, en zorgt voor het stilleggen van de motor!

### Kwetsbaarheid van de personen

Alcohol en drugs zijn verboden voor piloten die deelnemen aan de trainingen.

Dit op last van onze gemeentelijke vergunning, verzekering en politie. Bij constatering van gebruik van alcohol of drugs wordt de persoon direct geschorst voor deelname aan de trainingen.

Mochten er toch incidenten voordoen met dronken personen of personen onder invloed wordt de politie onmiddellijk verwittigd. De persoon wordt in samenspraak met de politie verwijderd van de terreinen van Zwaanhof. Een proces-verbaal wordt opgesteld.

## Toeschouwers

Toeschouwers kunnen het domein van ZWAANHOF vrij betreden, er is geen toegangs prijs te betalen. De toegang is dus gratis.

Het reglement dient wel gerespecteerd te worden, dit gaat als volgt:

### PARKING

- Toeschouwers dienen te parkeren binnen de voorziene parking.

### TOESCHOUWERSZONES

- De toeschouwer wordt verzocht binnen de aangegeven zones te blijven.
- Verboden zones worden aangeduid met onderstaand paneel.
- De toeschouwer wordt verzocht zich niet te begeven op het circuit.

### RESPECT VOOR DE PILOTEN

- Bezoekers of toeschouwers dienen de piloten niet te hinderen tijdens de trainingen.
- Er wordt niet geroepen of gescholden naar de piloten, dat kan voor incidenten zorgen.

### WANGEDRAG

- Bij constatatie van slecht of wanordelijk gedrag kan de toeschouwer verzocht worden de terreinen te verlaten.

### MILIEU

- Klein huishoudelijk afval (zoals blikjes, plastic flessen) dient in de voorziene vuilnisbakken achtergelaten te worden.



= Verboden zone voor toeschouwers!

Gelieve het omgevingsplan te raadplegen in het hoofdstuk C. Omgeving.

## **B. UITRUSTING**

### **INFRASTRUCTUUR**

#### **Deelname aan de trainingen**

Deelname aan de trainingen is enkel mogelijk na het betalen van de toegangsprijs, vastgelegd door ZWAANHOF Motocross.

Bij het betalen van de toegangsprijs bevestigt de deelnemer:

- het reglement en instructieboekje ontvangen te hebben;
- medisch en technisch bekwaam te zijn om deze sport te beoefenen (zie eerder);
- in te stemmen met de toegangsprijs;
- het reglement van inwendige orde te respecteren en na te leven.

De deelnemer ontvangt een betalingsbewijs met de datum van deelname aan de training. Daarnaast wordt een polsbandje verkregen die de categorie bepaalt waarin de piloot wenst deel te nemen. De sessie of categorieën worden verder in deze tekst vastgelegd.

De tarieven worden als volgt opgesteld:

#### **GEVORDERD CIRCUIT**

- gevorderde piloten: € 15
- snelle beginners: € 15
- 85 cc snel: € 15
- trage beginners € 14
- 85 cc traag: € 14
- 50cc – 65cc: € 13
- mini-quads: € 13
- quads en side-cars: € 13

#### **KINDERCIRCUIT**

50cc - 65 cc - mini-quads: € 7

## **VERZEKERING**

**Het is zeer belangrijk te weten dat er geen enkele verzekering inbegrepen is in de toegangsprijs.**

In geval van diefstal, ongeval of schade dient de piloot dit aan te geven aan de verzekering.

### **Motorcross = een risicovolle sport!**

We geven graag mee dat er ter rade dient gegaan te worden bij uw verzekeringsmaatschappij om een passende verzekering af te sluiten voor de risico's van motorcross. Zodat uzelf en uw voertuig verzekerd zijn voor het B.A. circulatierisico volgens de wet van 21 november 1989, alsook voor Persoonlijke Ongevallenverzekering met het voertuig.

Eventueel kan er een licentie afgesloten bij één van de herkende Belgische motorcrossbonden: B.M.B., M.C.L.B., V.M.C.F. of V.M.J.O.

In deze licentie zit een verzekering die volgende kosten dekt:

- Aanvullende ziekenhuiskosten voor uzelf die uw hospitalisatieverzekering niet dekt;
- Lichamelijke schade aan derden, toegebracht door uw fout.

Naast de verzekering zit in deze licentie ook een toegang vervat voor alle motocrosswedstrijden die de bond organiseert gedurende het seizoen.

Meer info over deze licenties kan u terug vinden op de website van de bond.

Het is dus zeer belangrijk ten rade te gaan bij uw verzekering voor een oplossing op maat!

De deelnemer is steeds vrij in de keuze voor deelname aan de trainingen. Stel dat het circuit te nat zou liggen volgens de mening van de piloot, kan dit eerst vastgesteld worden alvorens de toegangsprijs te betalen. Mocht de piloot effectief vinden dat het circuit te nat ligt, kan het domein simpelweg weer verlaten worden zonder enige bijkomende kost.

### **Breuk of defect aan uw voertuig?**

Bij een defect of breuk aan een voertuig dient dit eerst vastgesteld te worden door de directie. Bij bevestiging kan een retourticket voorzien worden, of een teruggave van het toegangsgeld.

Indien er al getraind werd en er wordt een defect vastgesteld, wordt een half retourticket voorzien of teruggave van de helft van de toegangsprijs.

### **Stappenplan**

1. Aankomst bij ZWAANHOF Motocross
2. Doorrijden op de toegangsweg tot aan de kassa
3. Inschrijven, categorie kiezen en betalen aan de kassa
4. Verkrijgen van toegangskaart en polsbandje
5. Parkeren binnen de voorziene parkeerzone
6. Naar het circuit begeven met uw voertuig (via de geschikte rijzone) om te trainen binnen de door u gekozen categorie (zie verder)

## Circuits

**Het trainingscircuit wordt ter beschikking gesteld voor piloten die een eigen crossvoertuig en eigen materiaal vorhanden hebben. Er worden dus geen voertuigen of materialen verhuurd!**

Het complex van ZWAANHOF Motocross telt 2 trainingscircuits:

### **GEVORDERD CIRCUIT**

Dit is het trainingscircuit voor het overgrote deel van onze klanten.

Een combinatie van lange rechte stukken en korte technische bochten zorgen voor een aangenaam circuit voor iedereen. Daarnaast kan er volop geoefend worden op het leren springen op de tafel- en springbergen, of kunnen de armspieren getest worden op één van de vele whoops.

### **Uurschema**

Door het gebruik van een uurschema kunnen zowel jong als oud deelnemen aan een oefensessie op het circuit.

Het uurschema verdeelt de namiddag in sessies, die beurtelings volgen. De sessies (of reeksen) worden georganiseerd volgens niveau, of volgens het type motorvoertuig (crossmotor, quad of side-car).

Het is belangrijk de juiste reeks te bepalen volgens uw niveau, zodat er vlot getraind kan worden. Een te trage of een te snelle reeks kan zorgen voor gevaarlijke situaties voor u en voor uw medepiloten!

Raadpleeg de uurschema's via: <https://www.zwaanhof.be/info>

### **Technische kenmerken:**

1800m lengte

zand-leemgrond

combinatie techniek-snelheid

2 tafelbergen 4 springbergen 6 whoops

## **KINDERCIRCUIT**

Dit circuit is toegankelijk voor de allerkleinste beginners. Hier wordt de juiste techniek van het crossen aangeleerd: leren starten en remmen, het nemen van bochten. Daarnaast kan ook hier volop geoefend worden op het leren springen, door de aanwezigheid van een kleine tafelberg en 2 whoops. Wanneer er vlot kan gecrosst worden op het kindercircuit, is er een mogelijkheid om over te schakelen naar het gevorderd circuit. Hier kan deelgenomen worden aan de reeks ‘Dirtbike + 50 cc + 65 cc + 85 cc (traag).

### **Vanaf welke leeftijd mag er gecrosst worden op het kindercircuit?**

Dit is zeer moeilijk te bepalen en volledig afhankelijk van kind tot kind. Motocross is een blijft een risicovolle sport, de keuze is volledig zelf te bepalen. Ter info: Vaak wordt een leeftijds grens van 5 jaar gehanteerd.

### **Technische kenmerken:**

300m lengte  
zand-leemgrond  
dicht bij parkeerzone en toegankelijk voor ouders  
3 tafelbergen 5 whoops

## **Reeksen**

Het uurschema verdeelt de namiddag in sessies zodat elke piloot in de juiste categorie kan trainen. Dit uurschema zorgt ook voor een optimale veiligheid waarbij GEEN mengeling tussen hoge en lage motoren ontstaat.

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

Dit is de reeks waarin jonge crossers zich kunnen amuseren. Kleine motoren, dirtbikes en mini-quads tot 85 cc zijn hier welkom. Jeugdpiloten met een crossmotor 85 cc kunnen een vrije keuze maken: in deze reeks (traag) of bij de ‘Beginners + 85cc (snel)’.

### Trage beginners

Mensen die net beginnen met crossen, die van motor veranderd zijn of die gewoon graag rustig rijden horen thuis in deze categorie. Ook de vrouwelijke crossers zijn er talrijk aanwezig.

### Snelle beginners + 85 cc (snel)

Mensen die net niet snel genoeg zijn voor de gevorderden maar toch al een vrij hoog tempo rijden horen thuis in deze reeks.

Jongeren met een motor 85 cc kunnen kiezen voor deze ‘snellere’ reeks.

### Gevorderden

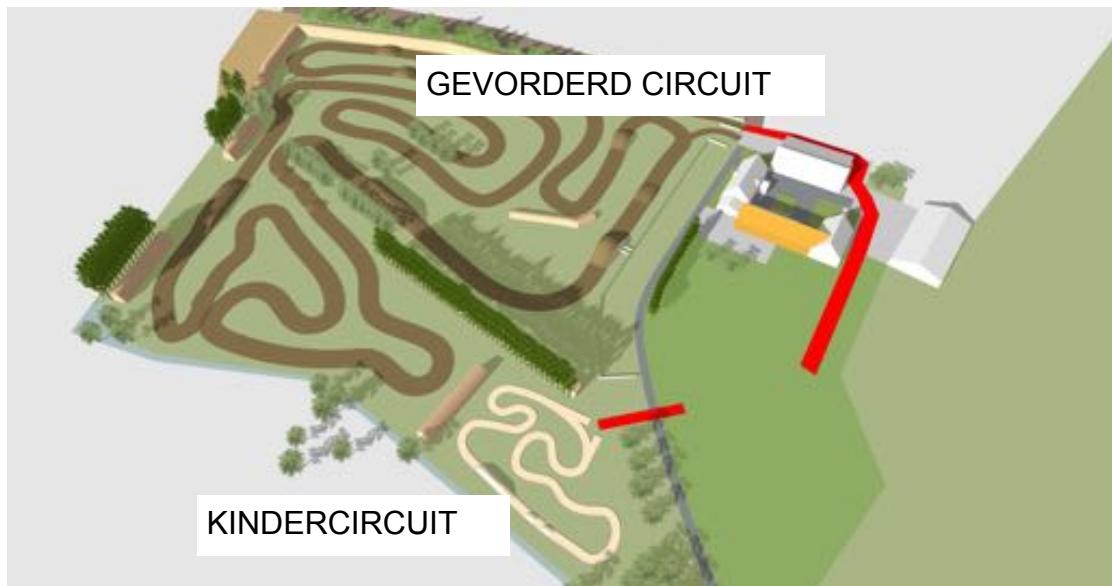
Dit de reeks voor gevorderde piloten, de snelle rijders. Met een duurtijd van 30 minuten is dit dan ook de langste reeks uit het uurschema, goed voor een intensieve training.

### Quads + Side-cars

Quads en zijspannen worden om de 2 weken toegelaten op zaterdag. De eerste keer is voorzien op zaterdag 20 maart (onder voorbehoud). De reeksen van 20 minuten zorgen voor een optimaal plezier. Quads vanaf 125cc worden toegelaten in deze reeks.

**Beginners: vanaf 125cc tot 350cc**

**Gevorderden: vanaf 125cc**



## Betekenis van de vlaggen

Bij ZWAANHOF Motocross worden verschillende vlaggen gebruikt om een signaal of aanwijzing over te brengen naar de piloten.



### GELE VLAG

Er doet zich een incident voor, u dient uw snelheid sterk te beperken tot 10 km/u. U toont respect voor u medepiloot en rijdt langzaam verder tot wanneer de gele vlaggen opgegeven wordt.

Mogelijke incidenten:

- er is een piloot gevallen;
- een defecte motor op het circuit;
- geluidsnorm niet gerespecteerd door de piloot;
- te gevaarlijk rijgedrag, onbekwaamheid;
- verplaatsing van piloot naar andere reeks;
- agressieve piloot (de nodige sancties worden getroffen).



### RODE VLAG

De reeks is afgelopen, een nieuwe reeks zal toegelaten worden op het circuit.

De rode vlag kan ook gebruikt worden om aan te tonen dat de hulpdiensten nodig zullen zijn.

De reeksen worden dus afgewisseld gedurende de hele namiddag, volgens het desbetreffende uurschema. De piloot dient zich 5 minuten voor het begin van zijn reeks aan te geven aan de toegang tot het gevorderd circuit. Het

toegangsbandje (polsbandje) wordt gecontroleerd op validiteit, een geluidstest kan uitgevoerd worden indien dit nodig zou zijn.

## **Onderhoud**

Het circuit wordt elke week volledig hersteld met de nodige machines.

Allereerst wordt de aarde losgewoeld met een eg, waarna deze opnieuw kan gewalst worden. Bij grotere werken wordt gebruikt gemaakt van een graafmachine om de nodige aarde te verplaatsen.

Bij droog weer wordt het circuit besproeid met water om stofvorming te voorkomen. Deze stofvorming kan zorgen voor overlast naar de piloten maar ook voor overlast naar de buren toe. Daarom wordt op zeer juiste tijdstippen gesproeid, dit is tussen de reeksen in.

## **Vorm van het circuit**

Het circuit werd aangelegd volgens de eisen beschreven in de handleiding voor motocrosscircuits, uitgebracht door het FIM.

# GELUIDSOVERLAST

## Max. 112 dB(A)

Wij werken heel hard aan een geluidsconforme omgeving, door het respecteren van de Belgische geluidsnormen. Elk motorvoertuig aanwezig op de terreinen van Zwaanhof dient te voldoen aan de huidigen Belgische geluidsnorm van 112 dB(A); dit gemeten volgens de wettelijke voorschriften.

Wanneer opgemerkt wordt dat een voertuig niet voldoet aan de voorgeschreven norm, dient een Decibel-killer gehanteerd te worden. Dit systeem wordt in de uitlaat geplaatst volgens de voorschriften, en zorgt voor een verkleining van de diametrale opening aan de uitgang van de uitlaat. Deze verkleining zorgt voor minder geluid en dus ook voor minder overlast. Dergelijke killer is te verkrijgen in alle motorzaken, of kan aangekocht worden via het internet voor een schappelijke prijs van 20 à 50 euro. Wanneer vastgesteld wordt bij een volgende training dat dit opnieuw niet in orde blijkt te zijn, zijn we genoodzaakt de toegang tot het circuit te weigeren. De toegang zal verboden worden zolang de uitlaat niet in orde wordt gebracht.

Maar ook het verzorgen en onderhouden van uw uitlaat kan heel wat geluidsoverlast voorkomen. In een uitlaat wordt een teveel aan geluid geabsorbeerd door de toepassing van geluidsabsorberend glaswol. Toch brandt dit na enige tijd uit door de warmteontwikkeling van de motor. Het uitlaatsysteem dient dus op het juiste tijdstip voorzien te worden van nieuw, geluidsabsorberend glaswol.

Wij willen benadrukken dat 4-taktmotoren de grootste geluidsoverlast produceren. Vorige jaren werd veelvuldig vastgesteld dat quads voorzien worden van een niet-genormeerde uitlaat met te grote diameter, met een teveel aan lawaai als gevolg. Deze zullen onmiddellijk verplicht worden een Decibel-killer te plaatsen in de uitlaat. Maar ook de crossmotoren dienen te

voldoen aan de voorgeschreven norm, anders worden ook deze de toegang tot het circuit ontzegd.

Er worden zeer frequent metingen uitgevoerd op het circuit volgens de officiële ‘2m max. methode’.

Meer uitleg over de meting van geluidsoverlast vindt u op volgende pagina.

### **Wat als er niet voldaan wordt aan de geluidsnormen?**

De geluidsgrens ligt op 112 dB(A), indien deze limiet overschreden wordt dienen er sancties uitgevoerd te worden. De sanctie is afhankelijk van de overtreding:

- **113 / 114 dB(A):** Er mag verder gecrossed worden maar er volgt een waarschuwing: de uitlaat dient verbeterd te worden voor de volgende trainingen.
- **Vanaf 115 dB(A):** Uitsluiting voor deelname aan de trainingen. Er wordt meteen een verbod uitgesproken, de piloot mag niet meer verder crossen. Een vernieuwing of aanpassing van de uitlaat dient uitgevoerd te worden! Zolang de uitlaat niet aangepast wordt heerst een toegangsverbod voor de motor/piloot!

# GELUIDSCONTROLE

Het vaststellen van te hoge geluidswaarde van een machine gebeurt aan de hand van 2 meetmethodes :

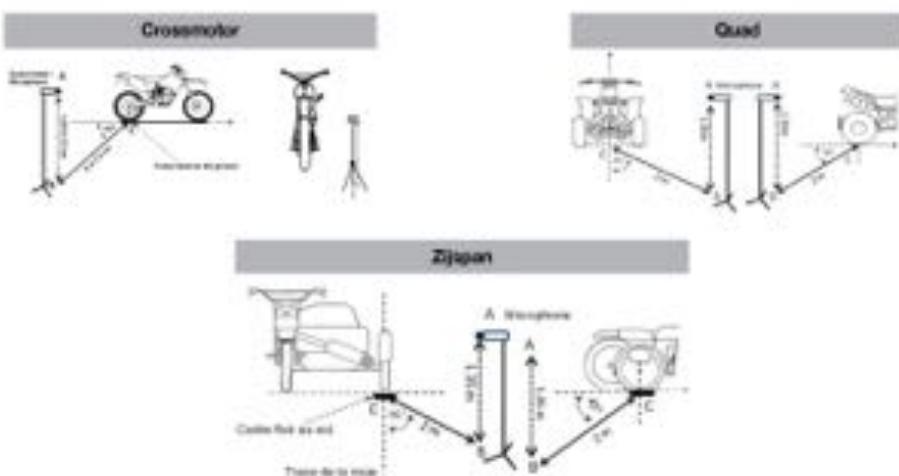
**2 m max. methode**

**max. 112 dB(A)**

Preventieve geluidsmetingen dienen volgens de methode "2 m max." te gebeuren, hierbij wordt de geluidsmeter op 2 m van het raakpunt van de achterband met de grond geplaatst in een hoek van 45° naar achter gericht aan de zide van de uitlaat en op een hoogte van 135 cm.

De meetparameter is het maximum geluidsdrukniveau "A" met een "FAST" frequentieconstante. Op de geluidsmeter moet de functie "max-hold" geselecteerd zijn.

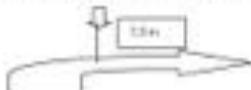
Tijdens de geluidsmeting moet de motor vanaf vrijloop naar het maximum toerental (max RPM) versnellen, door de gas hendel snel te openen en vervolgens terug tot vrijloop vertragen door de gas hendel snel te lossen.



**Dynamische methode**

**max. 100 dB(A)**

Tijdens de trainingen kunnen er dynamische geluidsmetingen gebeuren langs de buitenrand van het circuit.



De geluidsmeter wordt bij het uitkomen van een bocht geplaatst, aan de buitenkant van de bocht ter hoogte waar de ideale rijlijn dicht bij de buitenrand van de pista is en voor de machines voluit accellereren vanaf een snelheid lager dan 50 km/h, op een afstand van 7,5 m van de rand van de pista, loodrecht op de ideale rijlijn en op een hoogte van 1,35 à 2,00 m, de geluidsmeter dient loodrecht naar de ideale rijlijn gericht te worden.

De meetparameter is het maximum geluidsdrukniveau "A" met een "FAST" frequentieconstante.

In geval van twijfel zal de "2 m max. methode" methode doorslaggevend zijn.

# PERSOONLIJKE BESCHERMINGSMIDDELEN

De deelnemers moeten volgende verplichte uitrusting dragen:

## **Definitie / Materiaal gelijk aan leer**

De volgende kenmerken van het materiaal moeten tenminste gelijk zijn aan een runderhuid met een dikte van 1,5 mm (ongesplitst):

- Vuurvastheid
- Weerstand tegen doorschuren
- Wrijvingsfactor op alle soorten asfalt
- Zweetabsorptie-kwaliteit
- Medische test - niet giftig en niet allergeen
- Materiaal van een kwaliteit die niet smelt

## **Algemeen**

Tijdens de oefeningen en de wedstrijden moeten piloten de volgende uitrusting en schoisel dragen:

- De piloten moeten een broek en handschoenen van een stevige materie dragen, ook een helm met bijhorende bril is verplicht.
- De rijders moeten eveneens lederen botten, of botten uit een stevige materie, minstens 30 cm hoog, dragen.
- Om schaafwonden te voorkomen bij een ongeval, moeten de armen van de rijders en de passagiers volledig bedekt zijn door gepaste beschermingskledij.
- **Het dragen van een gecertificeerde borst en rug bescherming is te allen tijde verplicht!**
- Bijkomende lichaamsbescherming dient gedragen te worden, ofwel geïntegreerd in de kleding, ofwel afzonderlijk gedragen over de passende onderkleding.

Zie volgende pagina's voor de specificaties van de uitrusting.

## **HELM**

Het is voor alle deelnemers van de trainingen **verplicht** een beschermingshelm te dragen. De helm moet correct bevestigd zijn, goed aangepast en in goede staat zijn. De helm moet voorzien zijn van een kinsluiting.



De helm beschermt het hoofd van de piloot bij een valpartij. De helm kan schokken opvangen tot een bepaalde belasting, neemt thermische belasting op en zorgt voor een goede afsluiting van het hoofd.

De helm vervult dus een heel belangrijke functie:

- Vermindert letsels en verhoogt de kans van de piloot om een ongeluk te overleven;
- Verkleint aanzienlijk de kans op nekletsels;
- Vrijwaart het gezichtsvermogen of biedt een bepaalde gehoorbescherming.

### **Een gebroken of gebrosten helm dient meteen vervangen te worden!**

De helm dient te voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Een kinbescherming moet aanwezig zijn, mag niet kunnen verwijderd worden en moet uit hetzelfde materiaal zijn als de helm.
- De helmen die gefabriceerd werden met een uitwendige schelp uit meer dan één stuk zijn niet toegelaten.
- Het bevestigingssysteem met riemen en dubbel D ringen is aanbevolen.
- Alle helmen moeten voorzien zijn van één van de officiële internationale normmarkeringen.
- Een helm is gemaakt om bescherming te bieden. Een helm is geen platform om vreemde voorwerpen op te bevestigen. Het is NIET toegestaan camera's of andere accessoires te bevestigen aan de helm.
- Alle helmen moeten intact zijn en er zijn geen wijzigingen aan de constructie toegelaten.

**Net als bij andere beschermende kleding verbetert de felgekleurde helm de zichtbaarheid van de gebruiker.**

**Erkende Internationale goedkeuring voor de helmen**

De helmen met volgende certificering zijn toegelaten op het circuit:

**Europa:**

- Europe ECE R22-05

**Engeland:**

- Helmen met ACU sticker (ACU Gold Stamp)

**USA:**

- DOT
- SNELL M 2010 (geldig tot 31/12/2019)
- SNELL M 2015

**Japan:**

- JIS T8133: 2007 (geldig tot 31/12/2019)
- JIS T8133: 2015 (enkel 'Type 2 Full face')

**Werking van de helm**

Motocrosshelmen bestaan uit 2 lagen:

- een harde laag;
- een energie-absorberende laag.

De harde schaal verspreidt de impact over een groter gebied (belastingverdelend).

De vervorming van de voering (vaak polystyreneenschium) absorbeert de energie die vrijkomt bij een valpartij, zodat er minder wordt overgedragen naar de schedel en de hersenen.

## **BRIL**

Het is voor alle deelnemers van de trainingen **verplicht** een bril te dragen. Deze bril moet correct bevestigd zijn, goed aangepast en in goede staat zijn.



De crossbril helpt de ogen te beschermen tegen stof, wind en puin tijdens het rijden en is kenmerkend voorzien van een anti-condensbehandeling en bescherming tegen UV-stralen. De brillen hebben meestal een schuimrubberen rand die getint is tegen wisselende lichtomstandigheden.

### **Geldende normen**

- EN 1938:2010
- ANSI Z87.1: Eisen voor impact / duurzaamheid

**Het gebruik van 'tear off's' is verboden, dit zijn brillen met aftrekbare strips.**

Ze zijn vervuilend voor het milieu doordat de strips zeer moeilijk vergaan in de natuur.

Het gebruik van 'roll offs' is toegestaan, dit zijn brillen waarbij een rolletje met schone strips verwerkt zit in de bril. Bij een vervuilde strip dient getrokken aan een koordje waarbij de rol doorschuift en zo een nieuwe, schone strip voorziet voor de bril.

## **HANDSCHOENEN**

Het is voor alle deelnemers van de trainingen **verplicht** handschoenen te dragen.



Motocrosshandschoenen zijn meestal handschoenen gemaakt van leer. Ze kunnen handschoentjes hebben om de polsen van de rijder te beschermen tegen letsels en om tocht te helpen verminderen tijdens het rijden in koudere klimaten.

Motorhandschoenen hebben meestal versterkte handpalmen die bedoeld zijn om de piloot te beschermen tegen schaafwonden in geval van een ongeluk.

### **Geldende normen**

- EN 13594:2002

## HARNAS

Het is voor alle deelnemers van de trainingen **verplicht** een harnas te dragen. Het harnas moet correct bevestigd zijn, goed aangepast en in goede staat zijn.



Het harnas beschermt de borst, schouders en rug, en vangt de schokken op die inwerken op het lichaam tijdens een valpartij.

## Geldende normen

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

**Het is belangrijk het harnas voldoende aan te spannen en desnoods aan te passen aan uw lichaam! Een loszittend harnas verliest zijn beschermende functie en zal voor gevaarlijke situaties zorgen bij een valpartij!**

## CROSSLAARZEN

Het is voor alle deelnemers van de trainingen **verplicht** crosslaarzen te dragen. De laarzen moeten correct bevestigd zijn, goed aangepast en in goede staat zijn.



De laarzen vervullen volgende functie:

- Neemt schokken op bij het landen van een sprong
- Beschermt u tegen gevaarlijke voorwerpen (aarde en stenen die worden weg gekatapulteerd van het achterwiel van andere motoren)
- Beschermt de voeten tegen de scherpe tanden op de voetsteunen
- Zorgen ervoor dat de enkel niet kan verdraaien of breken

## Geldende normen

- EN 13634:2015 (een herwerking van de norm 13634:2010)

De laarzen dienen over volgende label te beschikken:



Laarzen worden gedragen door motorrijders en passagiers om schade aan hun voeten en enkels tijdens het rijden en in het geval van een val te voorkomen of te verminderen. Ze zijn ontworpen met behulp van materialen en een naadconstructie die schokken, schuren, snijden, scheuren en barsten vertonen. Stoere, sterke, matig flexibele laarzen met stijve zolen bieden de rijder bescherming tegen een aantal risico's. Laarzen met oliebestendige, op rubber gebaseerde composietzolen geven grip op de voetsteunen. Laarzen kunnen ook energie-absorberende materialen en lastenverdeelers hebben op het scheenbeen, en aan de binnen- en buitenkant van elke enkel. Stijve, lateraal werkende zolen voorkomen of verminderen letsel bij een valpartij, die kunnen ontstaan bij botsingen of voetverschuivingen.

## CROSSKLEDIJ

Het is voor alle deelnemers van de trainingen **verplicht** een stevig, beschermend pak te dragen? Het pak moet correct bevestigd zijn, goed aangepast en in goede staat zijn.

Een crosspak bestaat uit een combinatie van volgende materialen:

- leer
- polyester
- verstevigingen van (PU) nylon



Crosskledij beschermt de piloot bij het vallen van schaafwonden, brandwonden en open wonden. Daarnaast vangt het pak de schokken op bij een valpartij en stabiliseert het lichaam. Ook dient het pak de nodige weerstand te bieden bij een thermische belasting, bijvoorbeeld de warme uitlaat die terecht zou komen op het lichaam van de piloot.

### Geldende normen

- EN 13595-1:2002

In de kledij dienen extra voorzieningen aanwezig te zijn bij de gevaarzones:

- schouders
- ellebogen
- heupen
- knieën
- rug

Deze voorzieningen bestaan uit energieabsorberende en belastingsverdelers, vervaardigd uit schuim met hoge dichtheid, harde polymeren met schuimrug, koolstofvezel, titanium en andere materialen, en zijn ontworpen om letsel te voorkomen of te verminderen door de impact en afschuifkrachten naar de drager te verspreiden en te dempen. In Europa moet wapenuitrusting volgens de wet een CE-markering hebben. De Europese normen voor deze beschermers zijn EN1621-1:2007 en EN1621-2:2003.

## C. OMGEVING

### Situatiebeschrijving

Het omgevingsplan in bijlage dient gerespecteerd te worden!

### Klimatologische omstandigheden

Bij hevig onweer, veel regen of barslecht weer worden de trainingen preventief geannuleerd. Dit omdat het circuit dan enerzijds te nat ligt en omdat het niet verantwoord is de piloten te laten crossen in modder.

Het circuit is open van 1 maart tot 1 november, bij goed weer.

Dit wil dus zeggen dat het circuit nooit open is voor trainingen in de winter, en dus bijgevolg geen rekening gehouden dient te worden met sneeuw en ijs.

De piloten worden op de hoogte van de opening van het circuit via de sociale communicatiemiddelen:

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

Daarnaast kan er gebeld worden naar het nummer 0472 88 00 16. Hierbij wordt de opening van het circuit vermeld, en ook de staat van het circuit.

De piloot dient dus zelf te beslissen of hij zal deelnemen aan de trainingen bij een slechter of natter circuit.

Ook bij te felle wind of windstoten zal het circuit preventief gesloten, om geen problemen voor de piloten te veroorzaken.

## D. DIENSTVERLENING

### Het vervoer van en naar de locatie

Deelnemers van de trainingen worden verzocht de juiste rijzones te gebruiken en het algemene geldende reglement te respecteren.

#### Naar het gevorderd circuit rijden

Via de aparte rijzone (aangeduid met rood en een gele pijl), aan de achterkant van de gebouwen, wordt de toegang tot het gevorderd circuit bereikt. Zowel de in- als uitgang geven uit op deze zone, en zijn dus zeer makkelijk te bereiken. De rijzone is aangegeven met een vlag, en te bereiken vanaf de parking.

#### Naar het kindercircuit rijden

Via een oversteekzone (aangeduid met rood en een oranje pijl) over de openbare weg kan het kindercircuit bereikt worden vanop de parking.

Kinderen die zich naar het gevorderd circuit dienen te begeven voor hun reeks: zij kunnen vanuit het kindercircuit via de oversteekzone, langs de parking naar de rijzone voor het gevorderd circuit rijden.

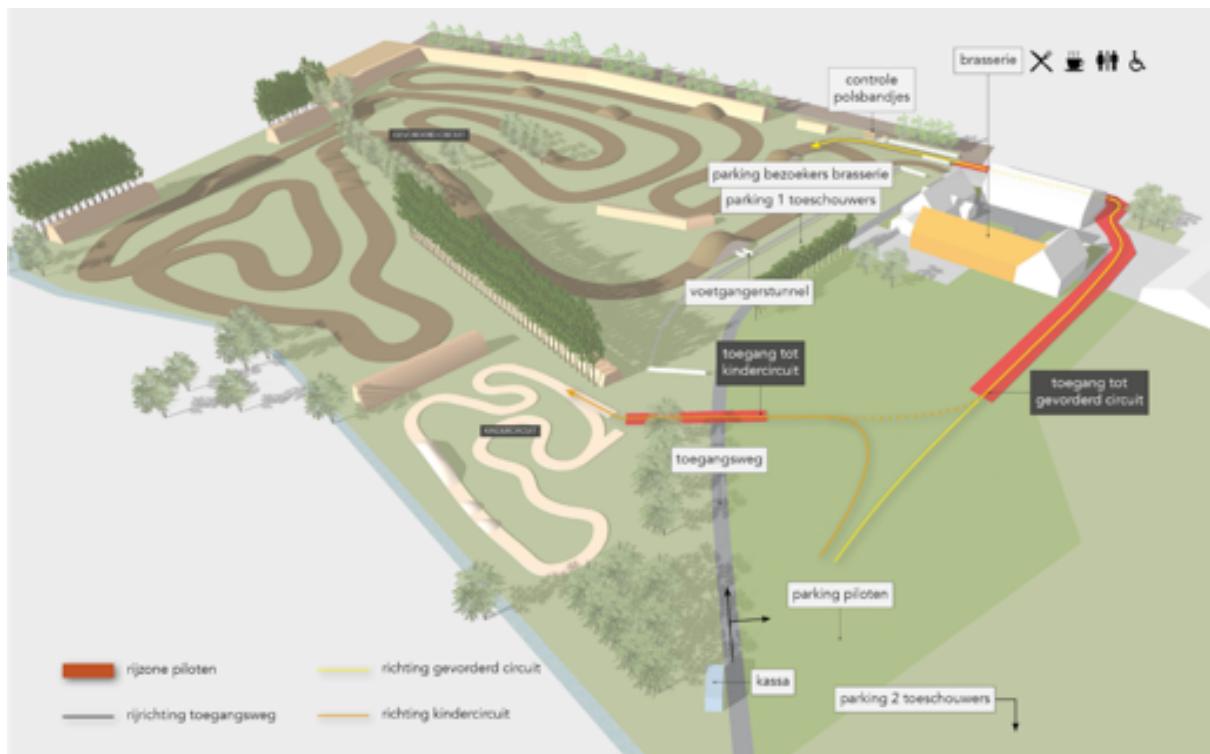
**Er wordt dus niet via de openbare weg gereden tot aan de ingang van desbetreffend circuit!**

Deze weg dient enkel voor autoverkeer van toeschouwers of klanten van de brasserie, en voor toeschouwers die wandelen vanaf de parking tot aan het circuit.

### De parkeerfaciliteiten

De parking voor piloten bevindt zich rechts van de openbare weg. Er wordt dus meer langs de circuits of achteraan de gebouwen geparkeerd. De zone langs het gevorderd circuit is enkel toegankelijk voor toeschouwers (parking 1 toeschouwers) of klanten van de brasserie.

**Onderstaand is een plan terug te vinden met de juiste aanduidingen.**



## **Begeleiding van de toekomende deelnemers / Het onthaal**

Klanten worden begeleid meteen bij het bereiken van het onthaal. Hier wordt de aanwezigheid genoteerd in een deelnemerslijst. De nodige toegangsprijs wordt betaald en er wordt een toegangbandje verkregen.

De werking van het uurschema wordt uitgelegd en een kopie van het uurschema wordt meegegeven.

Daarnaast wordt ook de parking aangeduid en worden de juiste rijzones getoond. De parkingwachter begeleidt de klanten tot aan de juiste staanplaats.

Bij vragen kunnen de deelnemers terecht aan het onthaal.

## **De regeling van het verkeer op en rond de locatie**

De parkingwachter leidt ook het verkeer op en rond de locatie, in samenspraak met de andere medewerkers van het terrein. De toeschouwers worden gewezen op hun rechten en plichten en de voorziene parking wordt aangeduid voor deze doelgroep.

Indien een inbreuk op de snelheidslimiet wordt gedaan, volgen een sancties zoals verderop beschreven.

## **Stappenplan**

1. Aankomst bij ZWAANHOF Motocross
2. Doorrijden op de toegangsweg tot aan de kassa
3. Inschrijven, categorie kiezen en betalen aan de kassa
4. Verkrijgen van toegangskaart en polsbandje
5. Parkeren binnen de voorziene parkeerzone
6. Naar het circuit begeven met uw voertuig (via de geschikte rijzone) om te trainen binnen de door u gekozen categorie (zie verder)

## **De begeleiding van de deelnemers tijdens de activiteit**

Tijdens de trainingen worden de deelnemers bijgestaan door alle medewerkers aanwezig op de terreinen van ZWAANHOF Motocross.

Er kan ten rade gegaan worden bij de bevoegde personen voor volgende problemen:

- vragen over de trainingen of het uurschema;
- vragen over de nodige uitrusting;
- begeleiding van nieuwe klanten;
- uitvoeren van geluidstesten;
- aanpassen van de reeks volgens niveau;
- vragen over het toegangsbandje;
- vragen over schorsingen of weigeringen;
- begeleiding bij een ongeval;
- nazorg bij een ongeval of accident.

Daarnaast worden verschillende scenario's voorgelegd bij een incident, accident of brand. De medewerkers van het circuit gebruiken deze scenario's om de juiste oplossing toe te passen voor het probleem.

Zie hieronder.

# **Scenario's INCIDENTEN:**

## **Incident 1: Agressieve piloot / Weigering van de naleving van het reglement**

De piloot wordt vriendelijk verzocht om de trainingen stop te zetten, zijn materiaal en motorvoertuig op te ruimen en zo snel mogelijk het domein te verlaten. Er wordt geen medeleving getoond naar agressieve piloten, bevelen van toezichthouders/security dienen nageleefd te worden. Eventueel wordt een retourticket voorzien, in samenspraak met het onthaal.

## **Incident 2: Overtreden van geluidsnorm**

Zoals eerder vermeld gelden sancties tegen de overtreding van de geluidsnormen (zie hierboven).

## **Incident 3: Overtreden van de aangeduide snelheidslimiet**

Overtreding van de snelheidslimiet 10 km/h wordt als volgt gesanctioneerd:

- 1 waarschuwing
- Geen 2<sup>de</sup> waarschuwing, er wordt meteen gesanctioneerd: uitsluiting van deelname aan de trainingen. Er wordt **geen** retourticket voorzien!

## **Incident 4: Niet voldoende beschermende kledij**

Afhankelijk van de graad van overtreding wordt een sanctie voorzien.

- |                                |  |
|--------------------------------|--|
| - Geen harnas:                 | Geen toegang tot het circuit   |
| - Geen helm, laarzen:          | Geen toegang tot het circuit   |
| - Geen handschoenen, bril:     | Geen toegang tot het circuit   |
| - Geen specifieke crosskledij: | Voldoende beschermende kledij te voorzien, goedkeuring van het onthaal is nodig! |

## **Incident 5:**

### **Motor voldoet niet aan de technische specificaties**

Uitsluiting van de deelname aan de trainingen.

# **Scenario's ACCIDENTEN:**

De gele vlag wordt **meteen** gebruikt bij een accident. De piloten worden verzocht hun snelheid te beperken tot 10 km/h en respect te tonen voor de geblesseerde piloot. Er dient voldoende afstand gehouden te worden van de ongevalzone!

Afhankelijk van de situatie gelden er specifieke maatregelen:

## **SNIJWONDEN / SCHAAFWONDEN**

De piloot wordt meteen van het circuit verwijderd, de eerste hulp wordt toegediend en naar de brasserie gebracht. Hier worden de eerste zorgen toegediend, waarbij de wonde in de mate van het mogelijke verzorgd worden. Aangepaste producten van de firma MExT zijn hier vorhanden, in combinatie met de nodige productenlijst.

Indien nodig worden de hulpdiensten verwittigd !

## **BRANDWONDEN**

De piloot wordt meteen van het circuit verwijderd, de eerste hulp wordt toegediend en naar de brasserie gebracht. Hier worden de eerste zorgen toegediend, waarbij de wonde in de mate van het mogelijke verzorgd. Aangepaste producten van de firma MExT zijn hier vorhanden, in combinatie met de nodige productenlijst.

Indien nodig worden de hulpdiensten verwittigd !

## **BREUKEN**

De zone waar de piloot gevallen is, wordt meteen in veiligheid geplaatst en de trainingen worden eventueel stilgelegd.

Indien het mogelijk is wordt een aangepast traject voorzien waardoor de trainingen kunnen voortgezet worden MAAR de piloot nog altijd in een **veilige en motovrije zone** ligt.

### **Pols-, schouder- en armbreuken**

De persoon wordt eventueel rechtgesteld en de eerste hulp wordt toegediend. Indien mogelijk wordt de persoon naast het circuit geplaatst om de nodige rust te schenken. De hulpdiensten worden verwittigd en een toegangszone wordt voorzien.

De piloot wordt de ganse duur van het accident begeleid en bijgestaan door de medewerkers van het circuit. Toeschouwers worden verzocht afstand te bewaren en zich niet te mengen in de conversatie. Enkel medewerkers van het circuit mogen de situatie controleren en de hulpdiensten op de hoogte brengen.

### **Been-, enkel- en voetbreuken**

**De persoon wordt niet verplaatst! Enkel het losmaken van de uitrusting kan uitgevoerd worden indien er geen andere letsels kunnen toegebracht worden!**

De hulpdiensten worden verwittigd en een toegangszone wordt voorzien. De piloot wordt de ganse duur van het accident begeleid en bijgestaan door de medewerkers van het circuit. Toeschouwers worden verzocht afstand te bewaren en zich niet te mengen in de conversatie. Enkel medewerkers van het circuit mogen de situatie controleren en de hulpdiensten op de hoogte brengen.

### **Dijbreuken**

**De persoon wordt niet verplaatst of rechtgesteld! Enkel het losmaken van de uitrusting kan uitgevoerd worden indien er geen andere letsels kunnen toegebracht worden!**

De hulpdiensten worden verwittigd en een toegangszone wordt voorzien. De piloot wordt de ganse duur van het accident begeleid en bijgestaan door de medewerkers van het circuit. Toeschouwers worden verzocht afstand te

bewaren en zich niet te mengen in de conversatie. Enkel medewerkers van het circuit mogen de situatie controleren en de hulpdiensten op de hoogte brengen.

### **Hoofdletsels**

**De persoon wordt niet verplaatst of rechtgesteld! Ook het losmaken van de uitrusting is niet toegestaan, daar blijvende letsels kunnen toegebracht worden!**

De hulpdiensten worden verwittigd en een toegangszone wordt voorzien. De piloot wordt de ganse duur van het accident begeleid en bijgestaan door de medewerkers van het circuit. Toeschouwers worden verzocht afstand te bewaren en zich niet te mengen in de conversatie. Enkel medewerkers van het circuit mogen de situatie controleren en de hulpdiensten op de hoogte brengen.

### **Rugletsels**

**De persoon wordt niet verplaatst of rechtgesteld! Ook het losmaken van de uitrusting is niet toegestaan, daar blijvende letsels kunnen toegebracht worden!**

De hulpdiensten worden verwittigd en een toegangszone wordt voorzien. De piloot wordt de ganse duur van het accident begeleid en bijgestaan door de medewerkers van het circuit. Toeschouwers worden verzocht afstand te bewaren en zich niet te mengen in de conversatie. Enkel medewerkers van het circuit mogen de situatie controleren en de hulpdiensten op de hoogte brengen.

# **Scenario's BIJ BRAND:**

Er kunnen incidenten ontstaan waarbij een motorvoertuig vuur vat, door de aanwezigheid van licht ontvlambare producten zoals benzine, olie en koelvloeistof.

## **Crossmoto, quad of side-car vat vuur**

De medewerkers van het circuit worden meteen verwittigd.

Een medewerker vrijwaart de zone van toeschouwers en zorgt voor een veilige buffer rond de brandhaard. **Dit is minimaal 20 meter!**

Toeschouwers worden verzocht zich niet te mengen bij het incident en dienen voldoende afstand te bewaren.

Een andere medewerker gebruikt 1 van de beschikbare brandblussers aanwezig op het domein:

- bij de toegang van het gevorderd circuit bevindt zich een controlehutje, hierin is een brandblustoestel aanwezig.
- In de brasserie zijn er 2 brandblustoestellen terug te vinden:  
1 CO<sub>2</sub>-blusser en 1 poederblusser. Daarnaast is ook nog een branddeken ter beschikking, dit deken kan gelegd worden over een brandhaard zodat de zuurstof weggenomen wordt en de brand dooft.

Wanneer het voertuig geblust is dient dit van de terreinen verwijderd te worden. Een medewerker belt de politie, de piloot dient zijn gegevens te vermelden. Nadien wordt de piloot verzocht een verklaring af te leggen. Hierbij geven zowel de piloot als de medewerker een vaststelling van de feiten.

Indien de brand te hevig zou zijn, dienen de hulpdiensten zo snel mogelijk opgebeld te worden. Als er hevig rookontwikkeling zou ontstaan, dient het domein volledig ontruimd te worden.

### **Op de parking ontstaat een brandhaard**

De medewerkers van het circuit worden meteen verwittigd.

Een medewerker vrijwaart de zone van toeschouwers en zorgt voor een veilige buffer rond de brandhaard. **Dit is minimaal 50 meter!**

Toeschouwers worden verzocht zich niet te mengen bij het incident en dienen voldoende afstand te bewaren.

**De zone wordt volledig vrijgemaakt van gemotoriseerde voertuigen (auto's bestelwagens, moto's, quads, scooters, stroomgroepen en campingcars) zodat de veilige buffer gerespecteerd wordt.**

**Alle bidons met benzine dienen zo snel mogelijk op een veilige afstand geplaatst te worden, weg van de brandhaard!**

Een andere medewerker gebruikt 1 van de beschikbare brandblussers aanwezig op het domein:

- bij de toegang van het gevorderd circuit bevindt zich een controlehutje, hierin is een brandblustoestel aanwezig.
- In de brasserie zijn er 2 brandblustoestellen terug te vinden:  
1 CO<sub>2</sub>-blusser en 1 poederblusser. Daarnaast is ook nog een branddeken ter beschikking, dit deken kan gelegd worden over een brandhaard zodat de zuurstof weggenomen wordt en de brand dooft.

Een andere medewerker belt de politie, de stoker van de brandhaard dient zijn gegevens achter te laten. De stoker dient een verklaring af te leggen zodat een proces verbaal opgesteld kan worden. Hierbij geven zoals de piloot als de medewerker een vaststelling van de feiten.

Indien de brand te hevig zou zijn, dienen de hulpdiensten zo snel mogelijk vrijgemaakt te worden. Als er hevig rookontwikkeling zou ontstaan, dient het domein volledig ontruimd te worden.

**!! Om veiligheidsredenen is het verboden te barbecueën op de parking !!**

## **De randinfrastructuur**

### **Toiletten**

De toiletten zijn gevestigd in ZWAANHOF Brasserie, terug te vinden via de aanwijzers.

Deze toiletten zijn beschikbaar voor alle deelnemers, alsook voor toeschouwers en ander publiek. Ze voldoen aan de eisen van het FAVV, en voldoen aan de geldende normen.

Er zijn gescheiden toiletten voor mannen en vrouwen, en er is een toilet voor mindervaliden aanwezig. De toegangsdeuren zijn voldoende breed om de toegankelijkheid voor mindervaliden mogelijk te maken.

Er is een waterfontein ter beschikking waar te allen tijde schoon water kan genomen worden.

### **Verloren voorwerpen**

Teruggevonden voorwerpen dienen afgegeven te worden aan het onthaal, zodat de medewerkers op de hoogte kunnen gebracht worden. Indien de rechtmatige eigenaar zich kan identificeren wordt het verloren voorwerp teruggegeven.

Indien er niemand komt vragen om het voorwerp op de dag van de training zelf wordt een nieuwsitem aangekondigd op de sociale mediakanalen. Er wordt een foto geplaatst van het verloren voorwerp met een specifieke beschrijving. De contactgegevens worden eveneens vermeld.

De voorwerpen worden achtergelaten in ZWAANHOF Brasserie, waarna ze kunnen opgehaald worden (op afspraak).

## De catering

### Dranken en snacks

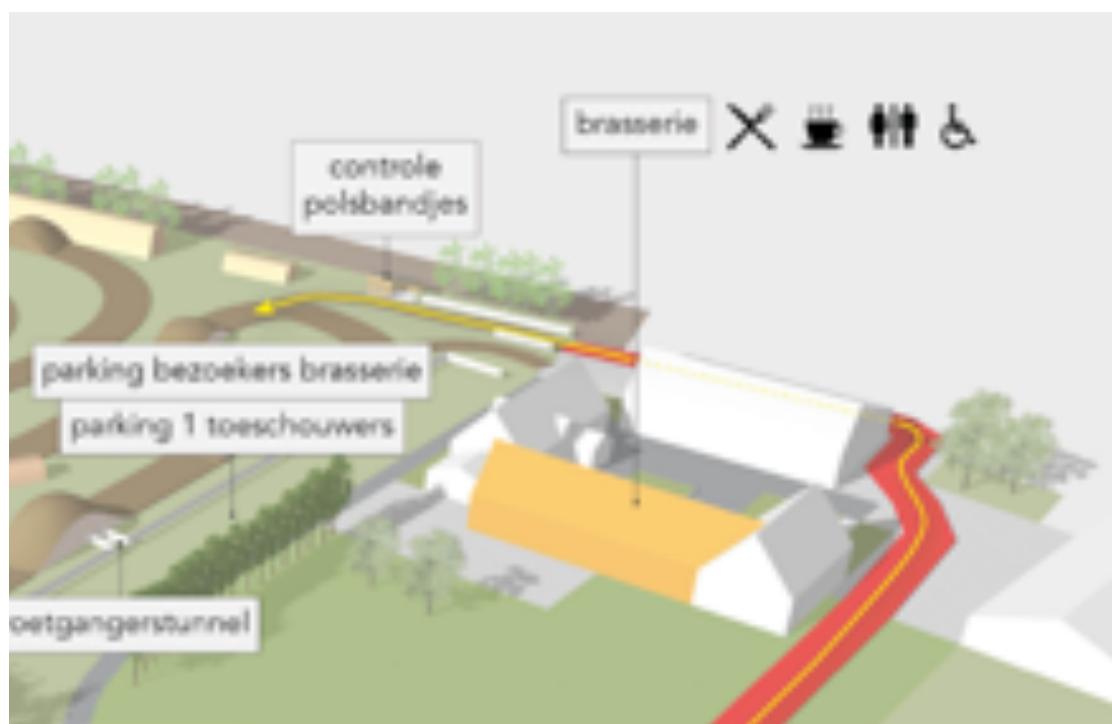
In de brasserie is een ruim assortiment aan dranken verkrijgbaar.

Het is aangeraden om enkel water of sportdranken te drinken tijdens de deelname aan de trainingen. Het drinken van alcohol tijdens de trainingen is dan ook verboden!

Er is ook een ruim assortiment aan snacks te verkrijgen. Deze snacks zijn zeer voedzaam en dragen bij tot een degelijke maaltijd. Maaltijden om mee te nemen worden ook voorzien, volgens de richtlijnen van het FAVV.

### Warm weer

**Er is steeds gratis water te verkrijgen in de brasserie bij temperaturen boven 36 °C.**



## **E. ORGANISATIE**

De te nemen maatregelen tijdens de activiteit werden verzameld in deze bundel, en de medewerkers werden aan het begin van het seizoen gebrieft.

Deelnemers worden voldoende gebrieft aan het onthaal, en de informatie wordt op een duidelijke en eenzijdige manier overgemaakt naar de piloot.

## **F. INFORMATIE**

Alle informatie wordt duidelijke en eenzijdig overgemaakt naar de deelnemer.

Er worden verschillende communicatiemiddelen gehanteerd:

- mondelinge informatie, bijgebracht aan het onthaal;
- schriftelijke informatie: reglement, uurschema's of folders worden uitgedeeld bij de inschrijving;
- online communicatie: verspreiden van nieuwsitems, folder, uurschema's, affiches, briefing van de piloten, foto's, teruggevonden objecten;
  - [www.zwaanhof.be](http://www.zwaanhof.be)
  - Facebook: ZWAANHOF Motocross
- op het domein: instructiepanelen, aanwijzers, gebodsborden en te volgen maatregelen.

### **3. BIJLAGE 1: SPECIFICATIES VOOR MOTORVOERTUIGEN**

AANWEZIG OP DE TERREINEN VAN ZWAANHOF MOTOCROSS

## **ALGEMENE SPECIFICATIES VAN DE VOERTUIGEN**

### **METING VAN DE CILINDERINHOUD**

De inhoud van iedere motorcilinder wordt berekend volgens onderstaande

formule: cilinderinhoud =  $(D^2 \times 3,1416 \times C) / 4$

waarbij D = de boring en C = de slag

De boring van de cilinder moet gemeten worden met een tolerantie van 1/10 mm. Als met deze tolerantie de grens van de cilinderinhoud voor de betreffende klasse wordt overschreden moet met een koude motor een nieuwe meting worden uitgevoerd met een tolerantie van 1/100 mm.

### **DRUKVULLING**

Drukvulling d.m.v. welk apparaat dan ook is verboden.

### **WEGEN VAN MOTORFIETSEN**

De minimum gewichten (incl. maximaal 0,5 liter brandstof en met optimale hoeveelheid olie en koelvloeistof) zijn:

tot 85cc (2takt)	65 kg
125cc (2takt)	88 kg
250cc (2takt)	98 kg
250cc (4takt)	95 kg
500cc (2 takt)	102 kg
Electro	75 kg
4-takt boven 250cc	102 kg

Een tolerantie van 1% in het gewicht is toegestaan.

## **AANDUIDING VAN DE MERKEN**

Als twee fabrikanten een motorfiets hebben geconstrueerd moet de naam van beide constructeurs als volgt op de machine voorkomen:

- de naam van de constructeur van het frame
- de naam van de constructeur van de motor

## **ALGEMENE SPECIFICATIE**

Het aantal cilinders van een motor wordt bepaald door het aantal verbrandingskamers. Als gescheiden verbrandingsruimten worden gebruikt moeten zij verbonden zijn door een onbeperkte doorgang met een minimale doorsnede van minstens 50% van de totale inlaat.

## **STARTINRICHTING**

Een permanente startinrichting is verplicht.

## **AFSCHERMING OPEN OVERBRENGING**

Op een open draaiende primaire transmissie moet een deugdelijke bescherming aangebracht zijn.

Over het voorste kettingtandwiel moet een bescherming aangebracht worden. Op de achtervork moet een kettingbeschermer zijn aangebracht zodat het niet mogelijk is om met enig lichaamsdeel tussen de onderste kettingloop en het tandwiel te geraken.

## **UITLAATPIJPEN**

Uitlaatpijpen en dempers moeten voldoen aan alle bepalingen met betrekking tot de geluidsmeting.

Het einde van de uitlaatpijp moet over een lengte van 30 mm horizontaal en evenwijdig aan de hartlijn van de solomachine lopen (met een tolerantie van 10°) en mag niet meer dan 5 mm buiten het einde van het demperlichaam uitsteken. Alle scherpe kanten moeten afgerond zijn met een minimale radius van 2 mm.

De uitlaatgassen mogen de banden of remmen niet besmeuren of last veroorzaken voor de passagier of voor andere deelnemers. Alle mogelijke maatregelen moeten worden genomen om eventueel verlies van olie te voorkomen.

Het uiteinde van de uitlaatpijpen bij solo motorfietsen mag niet voorbij de verticale raaklijn van de achterband steken.

Bij een side-car moet de uitlaat onder een maximale hoek van 30° ten opzichte van de as van de machine, de gassen horizontaal achterwaarts blazen.

## **STUREN**

De breedte van het stuur (solo, zijspannen en quads) mag niet minder dan 60 cm en niet meer dan 85 cm zijn.

De sturen moeten voorzien zijn van stootbeschermers over de dwarsverbinding. Sturen zonder deze dwarsverbinding moeten voorzien zijn van een bescherming die de stuurklemmen ruimschoots bedekken.

Open stuureinden moeten afdicht zijn met stevig materiaal of bedekt zijn met rubber.

Stevige aanslagen, anders dan een stuurdemper moeten zijn aangebracht om een minimale afstand van 30 mm tussen het stuur met zijn hendels en enige vaste delen te waarborgen als de stuurhoek maximaal is.

Stuurklemmen moeten zorgvuldig afgerond en bewerkt zijn om breuken in het stuur te voorkomen.

Als handbeschermers worden gebruikt moeten deze van splintervrij materiaal zijn.

Het repareren van lichtmetalen sturen d.m.v. lassen is verboden.  
Carbonsturen zijn niet toegestaan.

## **BEDIENINGSHENDELS**

Alle stuurrondels (koppeling, rem, enz.) moeten eindigen in een bolvorm (diameter minimaal 16 mm). Deze bol kan afgeplat zijn maar in alle gevallen moeten de randen afgerond zijn (minimale dikte van het afgeplatte deel 14 mm). Deze uiteinden moeten volledig deel uitmaken van de hendel.

Iedere bedieningshendel (hand- of voet-) moet bevestigd zijn op een onafhankelijk draaipunt.

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.

Het gashendel moet zelfsluitend zijn als het losgelaten wordt.

## **SCHAKELAAR MOTORFIETS**

Solo motorfietsen moeten voorzien zijn van een schakelaar of onderbreker die de motor kan stoppen. Deze is gemonteerd op de linker- of rechterkant van het stuur en binnen het bereik van de handen als deze aan het stuur zijn. Elektrisch aangedreven motorfietsen moeten zijn voorzien van een schakelaar of onderbreking die de stroomvoorziening van de motor kan onderbreken. Deze is gemonteerd op de linker- of rechter- kant van het stuur en binnen bereik van de handen als deze aan het stuur zijn.

## **VOETSTEUNEN**

Voetsteunen mogen opklapbaar zijn maar moeten zij voorzien zijn van een mechanisme waardoor zij automatisch in de normale stand terugkeren. Het einde van de voetsteun moet ter bescherming voorzien zijn van een volledige afronding met een straal van tenminste 8 mm. Als de voetsteunen niet van het opklapbare type of met rubber bekleed zijn, moeten zij zijn afgerond met een bolvormige straal van tenminste 8 mm.

## **REMMEN**

Alle motorfietsen moeten tenminste 2 goed werkende remmen (één op elk wiel) hebben die onafhankelijk van elkaar werken en hetzelfde middelpunt als het wiel hebben.

## **SPATBORDEN EN WIELBESCHERMING**

Spatborden moeten zijdelings aan elke kant over de band heen steken.

Het voorspatbord moet de omtrek van het wiel zo afdekken dat de deelnemer wordt beschermd tegen opgeworpen modder en stenen.

Het achterspatbord met afmetingen moet tenminste 13 cm korter zijn dan de verticale raaklijn langs de achterband (in welke veerstand ook gemeten). Het spatbord moet minstens het segment van een cirkel bedekken dat gevormd wordt door een verticale lijn dwars door de achtersas getrokken en de lijn die een hoek van 25 graden (naar achter) met deze verticale lijn maakt.

De uiteinden van de spatborden moeten afgerond zijn met een straal van minimaal 8 mm en maximaal 60 mm (zie schema E). Spatborden mogen alleen van buigzaam materiaal (b.v. plastic) gemaakt zijn.

Als gegoten of gelaste wielen worden gebruikt moet een bescherming in de vorm van een stevige schijf de spaken bedekken.

## **STROOMLIJNING**

Geen enkele vorm van stroomlijning is toegestaan.

Radiator bescherming (schilden) moet gemaakt zijn van buigzaam materiaal (b.v. plastic).

## **WIELEN, VELGEN EN BANDEN**

Iedere verandering aan velg of spaken van een origineel wiel (gegoten, geperst, geklonken) zoals die door de fabrikant is geleverd, of aan een losse velg -uitgezonderd de spaken-, het ventiel of de bandenklemmen of -bouten, is verboden.

## **MOTOCROSS BANDEN**

Scoops of schoepenbanden (doorlopende radiale noppen en/of banden met noppen hoger dan 19,5 mm) zijn verboden. Er dient minimaal 5 mm ruimte te zitten tussen de noppen.

Het band-oppervlak mag niet voorzien zijn van antislip spikes, speciale kettingen, enz.

## **AANVULLENDE SPECIFICATIES VOOR SIDE-CARS**

Bij de groep side-cars moet in alle trainingen een passagier meegevoerd worden.

De aandrijfkracht mag uitsluitend door het achterwiel van de motorfiets op de grond worden overgebracht.

Het stuur moet stevig aan de vork bevestigd zijn. Het moet op een hoogte boven het midden van buddyseat zitten. Het voertuig moet een balhoofd hebben dat evenals het stuur, niet bevestigd mag zijn aan het niet-afgeveerde deel van de voorvering.

Om de wringing in de stuurinrichting te verminderen is het toegestaan de sporing van het voorwiel met het achterwiel een verschil te laten hebben van maximaal 75 mm.

De brandstoffank moet op een behoorlijke en onafhankelijke manier beschermd zijn tegen aanraking met de grond.

Meehellende zijspannen zijn verboden.

Als het zijschap geen volledig deel uitmaakt van het frame, moet het minstens op drie plaatsen aan de motorfiets bevestigd zijn. De bevestigingspunten mogen geen beweging toelaten. Als de hellingshoek verstelbaar is moet deze zodanig worden vastgezet dat hij stevig geborgd is en niet slechts geklemd.

De ruimte tussen motor en het zijschap moet door middel van een voldoende sterk netwerk van banden of plaatwerk zo zijn afgeschermd dat de voet van de deelnemer de grond niet kan raken.

De minimale afmetingen van het zijschap voor de passagier zijn:

lengte: 1000 mm

breedte: 400 mm

Hoogte van het schutbord dat de passagier beschermt: 300 mm.

De grondspeling van het voertuig, gemeten wanneer de motorfiets belast is, mag niet minder dan 175 mm zijn.

Het achterwiel en het zijschapwiel moeten bedekt of beschermd zijn door stevig materiaal.

De afstand tussen de sporen, achtergelaten door de hartlijnen van het achterwiel van de motorfiets en die van het zijschap moet minimaal 800 mm en maximaal 1150 mm zijn.

Aan de tegenovergestelde kant van het zijschap mag de uitlaatpijp niet meer dan 33 cm buiten de hartlijn van de machine steken. Aan de andere kant mag de uitlaatpijp niet buiten de breedte van het zijschap uitsteken (zie schema F). Het uiteinde van de uitlaatpijp mag niet verder reiken dan de verticale raaklijn aan de achterkant van de achterband. In het geval dat het zijschap-platform korter is dan de achterband van de motorfiets mag de demper de achterkant van dit platform niet overschrijden.

## AANVULLENDE SPECIFICATIES VOOR QUADS

### **WIELEN**

Max. diameter van de velgen: 12 duim. Er is geen begrenzing op de maten van het voorwiel. Het is verboden spaakwielen te gebruiken.

Elk voorwiel moet voorzien zijn van een werkende rem op de voorwielaas geplaatst en bediend door een hendel op het stuur.

Achteraan moet de voertuig uitgerust zijn met een rem om elk wiel of een rem op de transmissie as, ofwel bediend door een hendel op het stuur, ofwel door een rempedaal.

De wielen moeten beschermd worden door goede spatborden uit synthetisch materiaal.

### **BANDEN**

De totale breedte mag niet meer bedragen dan 1300 mm.

Een bumper dient geplaatst te worden achter het zadel. De lengte en de breedte van deze bumper moet boven achterste deel van het kettingtandwiel eindigen.

Een bescherming in de vorm van een buis dient vooraan en achteraan het voertuig bevestigd te zijn. Deze buis moet zich binnen het verlengde van de buitenzijde van de wielen bevinden.

Een beschermingsbuis met rond profiel (minimum diameter: 25 mm) moet aan elke zijde van het voertuig geplaatst zijn. Zij mogen geen uitstekende delen hebben.

Een structuur uit riemen of metalen traliewerk (grille) moet de opening tussen de wielen en de beschermingsbuis om te vermeiden dat de voet van de rijder per ongeluk de grond kan raken.

### **KORTSLUITCONTACT VOOR SIDE-CARS !**

Op zijspannen moet een ontstekingsonderbreker zijn aangebracht die in werking treedt als de deelnemer de machine verlaat. Deze schakelaar moet het primaire ontstekingscircuit onderbreken en voorzien zijn van bedrading voor de toevoer en de afvoer van de stroom. Hij moet zo dicht mogelijk bij het midden van het stuur geplaatst zijn en bediend worden door middel van een niet- elastisch koord van passende lengte en dikte dat bevestigd is aan de rechterpols van de deelnemer. Een spiraalvormige kabel (zoals een telefoonkabel) met een maximale lengte van 1 m is toegestaan.

### **KORTSLUITCONTACT VOOR QUADS !**

Op quads moet een ontstekingsonderbreker zijn aangebracht die in werking treedt als de deelnemer de machine verlaat. Deze schakelaar moet het primaire ontstekings-circuit onderbreken en voorzien zijn van bedrading voor de toevoer en de afvoer van de stroom. Hij moet zo dicht mogelijk bij het midden van het stuur geplaatst zijn en bediend worden door middel van een niet-elastisch koord van passende lengte en dikte dat bevestigd is aan de deelnemer. Een spiraalvormige kabel (zoals een telefoonkabel) met een maximale lengte van 1 m is toegestaan.