



# **REGLEMENT TECHNIQUE**

## **6 HEURES MOTO 2014**

En cas de différence d'interprétation entre le texte francophone et néerlandophone, le groupe de travail 6 Heures Moto transigera.

# Table des matières

1 Classes .....	3
2 Spécifications générales .....	3
2.1 Carburant, mazout et agents de refroidissement .....	3
2.1.1 Stockage du carburant .....	3
2.2 Agents de refroidissement .....	3
3 Vêtements de protection et casques .....	3
3.1 Le port du casque .....	4
3.1.1 Obligation du coureur .....	4
4 Procédure pour le contrôle technique .....	4
5 Spécifications techniques endurance .....	5
5.1 Caractéristiques générales .....	5
5.2 Pneumatiques .....	6
5.3 Système d'échappement .....	6
5.4 Pièces à retirer obligatoirement .....	6
5.5 Tableau des modifications autorisées .....	6
5.5.1 Partie cycle et moteur .....	6
5.5.2 Repose-pieds et platines .....	6
5.5.3 Freins .....	6
5.5.4 Système de refroidissement .....	6
5.5.5 Support de bequille arriere .....	7
5.5.6 Réservoir d'essence .....	7
5.5.7 Sabot moteur .....	7
5.5.8 Roues .....	7
5.5.9 Protection chaine .....	7
5.6 Plaques de course .....	8
6 ANNEXE 1 .....	10

# Règlement technique

## 1 CLASSES

600	2 à 3 motos par team	< 600 cc.
1000	2 à 3 motos par team	> 600 cc. - 1200 cc.
Trophy	1 moto	600 cc. - 1200 cc.

La Triumph 675 et la MV Agusta F3 seront autorisées en classe 600.

## 2 SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

Les spécifications suivantes sont d'application pour toutes les motos mentionnées dans les classes ci-dessus.

### 2.1 CARBURANT, MAZOUT ET AGENTS DE REFROIDISSEMENT

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

#### 2.1.1 STOCKAGE DU CARBURANT

Le carburant doit être stocké dans des fûts métalliques.

Un maximum de 100 litres de carburant stocké dans un fût métallique scellé est autorisé dans les stands.

Un extincteur de 9 kg est obligatoire par box et par team.

### 2.2 AGENTS DE REFROIDISSEMENT

Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

## 3 VÊTEMENTS DE PROTECTION ET CASQUES

- § 1. Les coureurs doivent porter une combinaison complète de cuir 1 pièce.
- § 2. Un rembourrage supplémentaire en cuir est obligatoire sur les points de contact principaux : épaules, coudes, les 2 cotés du corps à hauteur des hanches, le dos et les genoux.
- § 3. Les coureurs doivent porter des sous-vêtements si la combinaison ne contient pas de doublure. La doublure ou les sous-vêtements doivent être en matière ignifuge et ne peuvent blesser la peau des coureurs.
- § 4. Les coureurs doivent également porter des gants et des bottes de cuir.
- § 5. La combinaison complète, les gants et les bottes doivent couvrir complètement le coureur depuis le cou jusqu'aux pieds.
- § 6. L'utilisation d'une protection dorsale est obligatoire (dans les nouvelles combinaisons, celle-ci est déjà présente).
- § 7. Les kneesliders doivent obligatoirement être confectionnés en téflon ou en cuir. Tous les types de kneesliders créant des étincelles sont interdits.

### **3.1 LE PORT DU CASQUE**

Durant les entraînements et les courses, dès qu'il est sur sa moto, le coureur doit porter un casque intégral qui est en bon état, bien ajusté et fixé correctement. Celui-ci doit être muni d'un autocollant « Contrôle Technique ».

Le casque doit avoir une bonne forme sur la tête du participant. Le directeur technique peut à tout moment contrôler la forme du casque et sa fixation jugulaire. Seuls les casques avec un système de résistance au niveau de la jugulaire sont autorisés.

Les casques doivent être de type intégral et conforme à une des normes internationales suivantes:

- Europe ECE 22-05, P'
- Japon JIS
- USA SNELL M2010

La visière doit être de la matière sécurit®. Les visières jetables sont autorisées.

#### **3.1.1 OBLIGATION DU COUREUR**

Chaque coureur est obligé de passer son casque au contrôle technique avant la course. Chaque coureur doit, après une chute, passer son casque au contrôle technique pour le faire vérifier. Les numéros du casque concerné sont inscrits et peuvent être gardés pour des contrôles plus précis.

## **4 PROCEDURE POUR LE CONTROLE TECHNIQUE**

Le coureur est en tout temps responsable de sa machine.

- § 1. Pour chaque motorcycle, l'organisateur préparera une fiche "contrôle technique". Sans fiche technique, il n'y aura pas de possibilité de passer le contrôle technique.
- § 2. Le coureur et/ou un membre du team doit se présenter à l'heure exacte mentionnée dans le règlement de l'épreuve.
- § 3. Le Directeur Technique peut, s'il le souhaite, à tout moment, choisir de contrôler toutes les pièces des motorcycles.
- § 4. Le directeur de course peut prendre la décision d'interdire la participation aux entraînements ou aux courses si le coureur ou le team ne respectent pas le règlement ou si le coureur ou le team crée un danger pour les autres coureurs ou pour le public.
- § 5. Le Directeur Technique refusera toute machine qui n'a pas une fixation correcte et appropriée du transpondeur.
- § 6. Le pilote ou un autre membre du team doit se présenter au contrôle technique avec sa fiche complétée et la moto doit être conforme au règlement technique et particulier. Le bas du carénage doit être démonté pour le contrôle, celui-ci sera aussi contrôlé.
- § 7. Les motos sont contrôlées conformément aux règles du règlement technique et particulier. Toutes les motos qui ont passé le contrôle seront munies d'un autocollant. Toutes les motos doivent être contrôlées à chaque course.
- § 8. Avant chaque essai ou course la moto sera contrôlée pour vérifier la présence de l'autocollant de contrôle.
- § 9. Le directeur technique peut, à tout moment de la manifestation, contrôler n'importe quelle pièce de la moto.
- § 10. Seules les motos contrôlées pourront participer aux entraînements et aux courses.
- § 11. Avant de monter en piste, les motos seront contrôlées au niveau de l'autocollant « Contrôle Technique ».

- § 12. Seules les motos contrôlées pourront prendre la piste.
- § 13. Toute machine impliquée dans un accident doit être contrôlée afin de s'assurer que celle-ci ne présente aucune défektivité. Il est cependant de la responsabilité du coureur ou de l'équipe de présenter son motorcycle, ainsi que son casque et son équipement, pour ce nouveau contrôle. Si un casque est visiblement défectueux, le Chef Commissaire Technique doit faire en sorte de conserver ce casque.
- § 14. Chaque pilote est responsable de faire contrôler son équipement complet ainsi que son casque. Après le contrôle le casque sera muni d'un autocollant « contrôle technique ».
- § 15. Dans une catégorie Challenge (600 ou 1000), chaque coureur peut présenter une moto au contrôle technique.
- § 16. Dans la catégorie Trophy, un team peut présenter au maximum 2 motos au contrôle technique.
- § 17. Le contrôle du bruit fait partie du contrôle technique. Pendant la manifestation, les motos peuvent être soumises au contrôle de bruit.
- § 18. Le support de transpondeur doit être fixé mécaniquement à la moto (pas de velcro).

## 5 SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES ENDURANCE

### 5.1 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Les motorcycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe-contact en état de marche, se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou demi-guidon et pouvant arrêter le moteur en marche.

La poignée de gaz doit être de type 2 câbles.

Tous les bouchons de remplissage, de niveau et de vidange d'huile, ainsi que la cartouche de filtre à huile seront munis d'un fil de sécurité.

Les filtres à huile externes, les boulons ou les vis qui referment des ouvertures dans le réservoir à huile doivent être munis d'un fil de sécurité.

Si des tuyaux de refroidissement ou des tuyaux de débordement sont installés, ils doivent fonctionner via les systèmes existants.

Le système de refroidissement original doit être maintenu. Le rejet direct dans l'atmosphère n'est pas autorisé.

Tous les moteurs doivent être munis d'un système de refroidissement fermé. Le système de refroidissement doit se terminer dans la boîte à air.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par une protection en acier, aluminium ou matériau composite type carbone ou Kevlar®.

Cette protection doit être construite de manière à pouvoir absorber les chocs et doit être fixée solidement.

#### **Feu arrière de sécurité**

**Tous les motorcycles doivent être équipés d'un feu rouge en état de fonctionnement monté à l'arrière de la selle, pour être utilisé lors de courses « WET » (sur piste mouillée) ou dans les conditions de faible visibilité, suite à une déclaration du Directeur d'Epreuve.**

**Le feu arrière de sécurité doit respecter les règles suivantes :**

- a) La direction de la lumière doit être parallèle à la ligne centrale de la moto (sens de marche) et doit être clairement visible de l'arrière, au moins à 15 degrés sur les côtés droite et gauche de la ligne centrale de la machine.**
- b) Il doit être fixé de manière sûre tout à l'arrière de la selle ou du carénage arrière et approximativement sur la ligne centrale de la moto. En cas de dispute sur la**

- position de montage ou la visibilité du feu arrière de sécurité, la décision du Directeur Technique sera définitive.**
- c) La puissance/luminosité doit être équivalente à approximativement 10-15W (incandescent) ou 3-5W (led).**
- d) La lumière doit pouvoir être allumée/éteinte.**

## 5.2 PNEUMATIQUES

Toutes les marques et types de pneus sont autorisées lors des 6 Heures Moto.

## 5.3 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

L'échappement pourra être modifié ou remplacé. Le nombre de pots d'échappement doit être conforme à l'homologation. La position, l'apparence et le profil des amortisseurs doivent être égaux à ceux du modèle homologué. Par mesure de sécurité, les bords du pot d'échappement doivent être arrondis.

Le système d'échappement ne peut pas être recouvert, sauf pour les pièces près du pied du coureur et les parties du carénage qui doivent être protégées contre la chaleur.

La limite sonore est de 102d/BA (avec une tolérance de 3 d/BA après la course), **mesuré à une vitesse moyenne du piston de 13 m/sec (pour les moteurs 2 temps) et de 11 m/sec (pour les moteurs 4 temps).**

## 5.4 PIÈCES À RETIRER OBLIGATOIREMENT

- béquilles centrale et latérale – avertisseur
- clignotants - support de plaque minéralogique
- rétroviseurs
- repose-pieds passager - barre de maintien passager
- phare
- ampoule feu stop (ou de préférence le feu arrière complet)

## 5.5 TABLEAU DES MODIFICATIONS AUTORISÉES

### 5.5.1 PARTIE CYCLE ET MOTEUR

Fourche, amortisseur de direction, amortisseur arrière : libre, sauf le throttle body des carburateurs ou de l'injection qui doit rester d'origine.

### 5.5.2 REPOSE-PIEDS ET PLATINES

Libre. Les repose-pieds devront être d'une longueur minimum de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm).

Lorsque les repose-pieds ne sont pas de type pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

### 5.5.3 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.

Il est recommandé de freiner les fixations des étriers des freins, les étriers des freins et les axes de freinage des plaquettes des freins.

**Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine.**

#### 5.5.4 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Le thermostat et le ventilateur pourront être retirés. Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

#### 5.5.5 SUPPORT DE BEQUILLE ARRIERE

Les supports de béquille devront être réalisés en nylon, téflon, aluminium, ou matière équivalente, et auront les vis de fixation en retrait.

#### 5.5.6 RÉSERVOIR D'ESSENCE

**Pour les classes 600 et 1000 le réservoir doit être d'origine.** Il devra être équipé de son système de robinet d'essence d'origine. Les bouchons de réservoirs d'essence peuvent être modifiés pour un système de ravitaillement rapide.

Le robinet d'essence doit rester d'origine, tel qu'il a été fabriqué pour la moto homologuée. L'ajout d'un système d'aération d'air est autorisé.

Les clapets de retenue doivent être fixes aux cheminées d'aération du réservoir d'essence et la sortie de ces dernières doit s'effectuer dans un récupérateur en matière appropriée et ayant un volume minimum de 250 cc.

Pour la classe Trophy, des réservoirs avec vannes du type « aviation » sont autorisés avec une capacité maximale de 24 l.

Les réservoirs d'essence doivent être complètement remplis d'une mousse anti-explosive (de préférence avec de l'"Explosafe®").

#### 5.5.7 SABOT MOTEUR

Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et doivent être ouverts uniquement et obligatoirement dans des conditions de course sur piste mouillée, sous les ordres du Directeur de Course.

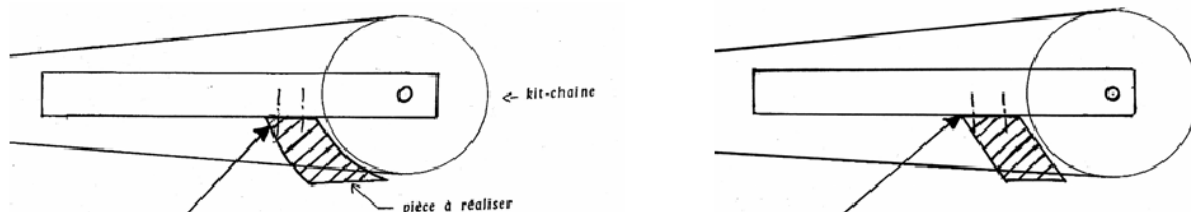
#### 5.5.8 ROUES

Seules les roues d'origine ou les roues en aluminium, aussi bien en 16,5" qu'en 17", sont autorisées.

#### 5.5.9 PROTECTION CHAÎNE

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière, est obligatoire. Elle devra être en matériaux de type nylon, téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis.

Seule la Yamaha R1 de 2009 fait exception à cette règle car il n'est pas possible d'y fixer une protection à cause de la forme du bras oscillant.



## 5.6 PLAQUES DE COURSE

Classe	Fond	Chiffres
600	Blanc (RAL 9010)	Bleu (RAL 5017)
1000	Blanc (RAL 9010)	Noir (RAL 9017)
Trophy	Rouge (RAL 3020)	Blanc (RAL 9010)

Le numéro attribué au coureur et la plaque doivent être fixés sur la machine de manière à être clairement visible comme suit :

- une fois, à l'avant (s'il n'y a pas de carénage), soit à l'avant au milieu du carénage, soit deux à l'avant débordant légèrement vers les deux côtés, un à l'avant débordant légèrement vers le côté du chronométrage ;
- une fois, sur chaque côté de la machine à l'avant du bas de carénage si la machine est pourvue d'un carénage ou (si il n'y a pas de carénage) sur les deux côtés ou sur la partie supérieure du dossier de selle (le sommet du numéro étant dirigé vers le coureur, ces numéros doivent alors avoir les mêmes dimensions que les numéros avant).



Les chiffres doivent être lisibles et, comme le fond, doivent être peints en couleurs mates antireflet. Les dimensions minimum des chiffres à l'avant doivent être :

- Hauteur : 140 mm
- Largeur de chaque chiffre : 80 mm
- Largeur des traits : 25 mm
- Espace entre deux chiffres : 15 mm

Les dimensions minimum des chiffres sur les côtés doivent être :

- Hauteur : 120 mm
- Largeur de chaque chiffre : 80 mm
- Largeur des traits : 25 mm
- Espace entre deux chiffres : 15 mm

Le système de chiffres anglais doit être utilisé, c'est-à-dire, une simple barre pour le "un" et un "sept" non-barré.

Ces numéros doivent être lisibles pour le public et pour les officiels qui se trouvent des 2 côtés du circuit.

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.





## 6 ANNEXE 1

### INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS

### NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

**ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)** The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.

**E1** for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for Czeck Republic, **E9** for Spain, **E10** for Yugoslavia, **E11** for UK, **E12** for Austria, **E13** for Luxembourg, **E14** for Switzerland, **E15** (- vacant), **E16** for Norway, **E17** for Finland, **E18** for Denmark, **E19** for Roumania, **E20** for Poland, **E21** for Portugal, **E22** for the Russian Federation, **E23** for Greece, **E24** for Ireland, **E25** for Croatia, **E26** for Slovenia, **E27** for Slovakia, **E28** for Bielo Russia, **E29** for Estonia, **E30** (- vacant), **E31** for Bosnia and Herzegovina, **E32** for Letonie, **E34** for Bulgaria, **E37** for Turkey, **E40** for Macedonia, **E43** for Japan, **E44** (- vacant), **E45** for Australia, **E46** for Ukraine, **E47** for South Africa, **E48** New Zealand.



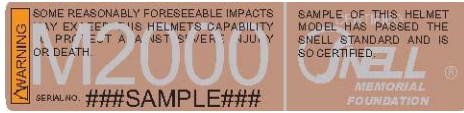
Below the letter **E**, the **approval** number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



**(GREAT - BRITAIN)**  
BS. 6658 TYPE. A.  
(OFF - ROAD) TYPE. B.  
(Label on the outside affixed).



**(JAPAN) JIS T 8133 : 2007**  
(Label affixed inside the helmet).



**(USA) M2010**  
(Label affixed inside the helmet).

For more details consult the F.I.M. Technical Rulebo