

Circuit de Mettet

30 & 31 mai 2015

6^{ème} édition des

4 HEURES DE LIEGE

Classics

Dans le cadre de la 12^{ème} édition du RAC TROPHY

REGLEMENT PARTICULIER

A.M.C RAC JUNIOR LIEGE



www.racjunior.com

Rue Edouard Wacken, 29

B 4000 LIEGE - Belgique

TEL. : ++32-(0)4/254.1er.69

FAX. : ++32-(0)4/252.19.34

4 HEURES DE LIEGE *Classics* 2015

Article 01 - Définition.

L'A.M.C. RAC JUNIOR LIEGE a.s.b.l. organise, les 30 et 31 mai 2015, la sixième édition des "4 HEURES DE LIEGE *Classics*", une épreuve d'endurance européenne pour motos "classics" conformes au règlement technique repris en annexe 01 au présent règlement particulier.

Article 02 - Juridiction.

La manifestation est inscrite au calendrier Européen sous le n° 76/101. Elle est régie par les règlements de la Fédération Internationale Motocycliste (FIM), de la FIM Europe et de la Fédération Motocycliste de Belgique (F.M.B.), par les prescriptions stipulées au présent règlement particulier auxquelles tous les participants et coureurs devront se soumettre par le fait de leur inscription.

Article 03 - Parcours, déroulement.

La manifestation se déroulera les samedi 30 & dimanche 31 mai 2015, sur le circuit fermé de Mettet, dont le périmètre est de 2,280 km. Le circuit sera parcouru dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Toute manœuvre tendant à utiliser le circuit en sens inverse du parcours, sera sanctionnée par l'exclusion immédiate de la machine et du coureur en course.

Article 04 - Catégories & classes.

L'épreuve est ouverte à tout motorcycle conforme au règlement technique repris à l'annexe 01 du présent règlement.

Article 05 - Coureurs admis.

L'épreuve est accessible à tout coureur détenteur, soit d'une licence nationale "Classic" courses sur route délivrée par la F.M.B. pour l'année en cours, soit d'une licence Européenne valable pour la participation aux manifestations Européennes "Classics" de courses sur route délivrée par une fédération membre de la FIM Europe pour l'année 2015 accompagnée d'une autorisation de départ.

Il est possible également de participer sous le couvert d'une autorisation de départ valable pour une seule manifestation.

Article 06 – Engagements.

01. Les demandes d'engagement aux "4 HEURES DE LIEGE *Classics*" 2015 doivent être rédigées exclusivement sur le formulaire "DEMANDE DE PARTICIPATION" spécial édité par l'organisateur et parvenir pour le vendredi 15 mai 2015, au plus tard, à l'adresse suivante :

"4 HEURES DE LIEGE *Classics*" - A.M.C. RAC JUNIOR LIEGE a.s.b.l. - Rue Edouard Wacken, 29 - B 4000 LIEGE - Belgique
Fax : +32 (0)4/252.19.34 - Email : info@racjunior.com

02. Aucun droit d'inscription n'est réclamé aux participants, toutefois ceux-ci devront participer à la location de l'infrastructure sportive sur base d'un loyer fixé, pour les "4 HEURES DE LIEGE *Classics*" 2015, à 550,00 € TVA C par équipe participante.

Toute demande d'engagement doit obligatoirement, pour être recevable, être accompagnée du paiement du loyer correspondant.

Ce loyer doit être payé, exclusivement par virement bancaire, du type "tout frais à charge du donneur d'ordre", aux services financiers de l'A.M.C. RAC JUNIOR LIEGE, à savoir :

A.M.C. RAC JUNIOR LIEGE a.s.b.l.
Rue Edouard Wacken, 29
B 4000 LIEGE - BELGIQUE

Banque ARGENTA
Rue Buisseret, 76
B 4000 LIEGE - BELGIQUE

Compte n° : **IBAN : BE36 9730 5461 5781**
BIC : ARSPBE22

La date de perception du loyer tient lieu de date de réception de la demande d'engagement.

03. 45 motos sont autorisées à participer aux essais mais le nombre maximum de motorcycles admis au départ des "4 HEURES DE LIEGE *Classics*" 2015 est fixé à 40. Le nombre d'équipes qualifiées pour la course est également fixé à 40.

04. Les concurrents doivent, dans la mesure du possible, désigner les noms des coureurs au moment de l'envoi de leur bulletin d'engagement. Si cela n'était pas possible, les noms de ceux-ci devront être désignés pour le 15 mai 2015 au plus tard. Après cette date l'ordre des coureurs (C1 – C2) ne pourra plus être modifié sous peine d'exclusion.

Toutefois, le nom d'un coureur pourra, sous réserve d'acceptation du Comité Organisateur, être précisé, modifié ou ajouté jusqu'au samedi 30 mai 2015, au plus tard 1 heure avant le début des essais qualificatifs.

05. La réception des demandes d'engagement sera clôturée le **vendredi 15 mai 2015**. Toutefois, si le nombre d'engagés n'avait pas, à cette date, atteint le minimum estimé par le comité organisateur, des demandes tardives pourront être acceptées. Tous les coureurs ou concurrents, inscrits tardivement, c'est-à-dire dont la date de réception du formulaire d'engagement et/ou du loyer correspondant, est postérieure au 15 mai 2015, devront de plus, pour participer à l'épreuve, payer à l'A.M.C. RAC JUNIOR LIEGE un loyer complémentaire **70,00 € TVA C.**

06. Toute inscription reçue après le 27 mai 2015 sera refusée.
07. Le Comité d'organisation, conserve le droit, pour des motifs qu'il jugera opportuns, de refuser tout engagement, même si celui-ci a été déposé dans les délais.
08. Tout concurrent, dont l'équipe est inscrite dans les délais prévus, qui n'aura pas reçu un refus d'inscription dans les 96 heures qui suivent la date de clôture des inscriptions, est considéré comme acceptée.
09. Les décisions prises par le Comité Organisateur, quant à l'acceptation ou le refus d'une inscription, ceci pour des motifs qu'il jugera opportuns, et notifiées officiellement sont sans appel.
10. Les engagements ne seront acceptés qu'à la condition que les organisateurs et leurs préposés directs ou indirects ne puissent être rendus responsables d'aucun dommage survenu à un conducteur ou à sa machine quels que soient le moment et le lieu. De même, les organisateurs ne pourront être tenus pour responsables du vol du motocycle ou de ses éléments ou accessoires à n'importe quel moment ou endroit.

Article 07 - Assurances.

Conformément aux prescriptions de la loi, le Comité Organisateur souscrira un contrat d'assurance auprès d'une ou plusieurs sociétés agréées et couvrant la responsabilité civile des coureurs en cas d'accident avec des tiers, survenant au cours de l'épreuve ou des essais officiels de cette manifestation.

Article 08 - Accès aux Installations - Documents d'accès.

01. L'accès au parc des coureurs est autorisé à partir du **29 mai 2015 à partir de 14 H 30**. Il est subordonné à la détention des documents d'accès requis.
02. La délivrance des documents d'accès aura lieu au **"Welcome Center"** situé au-dessus des anciens boxes du circuit routier :
- le vendredi 29 mai 2015 : de 14 H 30 à 23 H 00. - le samedi 30 mai 2015 : de 07 H 30 à 14 H 45.
03. La remise des différents titres d'accès au centre d'accueil est conditionnée par l'acceptation de la demande de participation et par le paiement du loyer d'engagement et des loyers complémentaires éventuels.
04. Tous les coureurs et/ou concurrents, lors de leur arrivée sur place, doivent donc obligatoirement se présenter au **"Welcome Center"** situé au-dessus des anciens boxes du circuit routier : - Tél : ** 32 (0) 71/71.00.84, où seront effectués les contrôles administratifs, la remise des titres d'accès ainsi que le dépôt de la caution globale de 300,00 € (voir article 12) et l'attribution des stands.
05. L'attention des coureurs et concurrents est attirée sur le fait qu'il est strictement interdit de fixer des tentes, chapiteaux et auvents au moyen de pieux métalliques enfoncés dans le tarmac du paddock et dans les pieds de talus. De même tout marquage à l'aide de peinture est interdit. Toute infraction entraînera une indemnisation en réparation du dommage causé.
06. Chaque concurrent, réglementairement inscrit, participant aux **"4 HEURES DE LIEGE Classics"** se verra remettre :
- 9 (neuf) titres d'accès par équipe engagée;
- 2 laissez-passer VEHICULE donnant accès au parc des coureurs "Jean d'Hollander", destinés exclusivement au véhicule (camion) et structure atelier;
- 2 laissez-passer VEHICULE pour tous les autres véhicules de l'équipe qui devront stationner dans le "Paddock B".
Les brassards, dont le port est obligatoire en permanence, tant durant les essais que les courses, identifiant les coureurs comme coureur 1 (brassard jaune) ou 2 (brassard rouge) sont remis au concurrent après dépôt de la caution globale dont question à l'article 12 ci-après.
07. Les emplacements de stationnement dans le parc des coureurs "Jean d'Hollander", sont attribués et désignés par l'organisateur. Chaque coureur est tenu de n'occuper que les emplacements qui lui auront été désignés.
08. Toute utilisation frauduleuse, contrairement constatée, des documents d'accès remis à un concurrent ou à un coureur, en ce compris la revente de ceux-ci, entraînera d'office l'application d'une taxe administrative à charge du concurrent ou du coureur de **750,00 €** payable immédiatement. A défaut de paiement immédiat, l'équipe ou le coureur se verra exclure de la course.
- 09 **Il est formellement interdit à tout mineur de moins de 16 ans de circuler dans le parc des coureurs avec quelque véhicule à moteur que ce soit.** En cas d'infraction, le véhicule sera saisi et le concurrent auquel ce mineur est lié sera sanctionné

Article 09 - Attribution des Stands.

01. L'affectation des stands est de la responsabilité exclusive de l'organisateur. 21 stands de 6,00 m sur 4,00 étant disponibles, certaines équipes peuvent être groupées dans un même stand qui pourra être occupé par deux équipes.
02. Les équipes non qualifiées pour la course doivent avoir libéré leur stand de leur matériel, au plus tard le samedi **30 mai à 14 H 00**.
03. L'accès aux stands est conditionné par le dépôt de la caution globale dont question à l'article 11 ci-après, auprès du secrétariat sportif.
04. La mise en place de câbles électriques ou autres liaisons apparentes entre les stands et la plate-forme des signaleurs est strictement interdite.

Article 10 - Numéros de Course

01. Chaque machine doit être pourvue de 3 plaques-numéros de couleurs conformes à l'annexe 03 du présent règlement.
02. Les numéros de départ seront communiqués aux concurrents en même temps que la confirmation d'engagement, ils doivent être de couleur blanche sur fond noir mat.

Article 11 - Vérifications.

01. Les contrôles administratifs auront lieu au **"Welcome Center"** situé au-dessus des anciens boxes du circuit routier selon l'horaire suivant :
- **le vendredi 29 mai 2015** : **de 14 H 30 à 23 H 00.** - **le samedi 30 mai 2015** : **de 07 H 30 à 14 H 45.**

TOUS les participants (concurrents et coureurs) sont tenus de s'y présenter avant le passage de la moto au contrôle technique.

02. Le chronométrage des **"4 HEURES DE LIEGE Classics"** 2015 est réalisé à l'aide d'un système électronique basé sur l'emploi de transpondeurs. Tous les participants, non propriétaires d'un transpondeur (AMB TRANX 260), **devront** en louer un au secrétariat sportif au prix de **25,00 € TVA C.** pour la manifestation. Ce transpondeur doit être restitué au secrétariat sportif au plus tard le dimanche **31 mai 2015 à 18 H 30.**

03. Les deux coureurs de chaque équipe participant aux **"4 HEURES DE LIEGE Classics"** doivent être présents lors des contrôles administratifs pour pouvoir placer les bracelets les identifiant comme coureur 1 (bracelet jaune) ou coureur 2 (bracelet rouge)

Chaque équipe participant aux **"4 HEURES DE LIEGE Classics"** devra, lors des contrôles administratifs, obligatoirement déposer une caution globale de **300,00 €** exclusivement en espèces ou via carte de crédit.

Cette caution couvre la mise à disposition et/ou la location de matériel et/ou de locaux durant la durée de la manifestation, tels que : stand, brassards, transpondeurs (éventuel), etc..

Elle est restituée au concurrent par le secrétariat sportif, à l'issue de l'épreuve, jusqu'à 31 H 30 au plus tard le dimanche 31 mai 2015, soit dans sa totalité si l'ensemble du matériel et des locaux sont rendus en parfait état, soit diminuée de la valeur du dommage subi.

04. Le contrôle technique obligatoire des motocycles aura lieu dans le local de contrôle technique du circuit de Mettet, situé dans le premier ancien box du circuit routier :
- **le vendredi 29 mai 2015 de 16 H 00 à 20 H 00 ;**
- **le samedi 30 mai de 07 H 30 à 08 H 45.**

Les coureurs doivent présenter leur motocycle et leur équipement personnel. Ils doivent être munis de leur fiche technique parfaitement complétée. Cette carte dûment estampillée sera exigée à l'entrée du parc fermé avant les essais.

Article 12 - Accès des motocycles à la piste.

Tant pour les essais que pour la course, l'accès des motocycles à la piste s'effectue obligatoirement par le parc fermé de départ. L'entrée en piste directement au départ d'un stand endurance ou de la voie des stands est formellement interdite. La rentrée au paddock s'effectue par la voie des stands.

Tant à la fin des séances d'entraînement qu'à l'issue des courses, tous les coureurs doivent effectuer un tour complet de décélération et emprunter l'entrée de la voie des stands pour rejoindre le parc des coureurs. Il est strictement interdit de s'arrêter sur la piste après avoir franchi la ligne d'arrivée sous le drapeau à damier.

Article 13 – Entraînements - Qualifications.

01. Tous les entraînements sont officiels et chronométrés et, sauf indication contraire, ils auront lieu selon l'horaire repris en annexe 02 du présent règlement particulier.
02. Seuls les motocycles régulièrement engagés peuvent participer aux essais. Tous les coureurs devront avoir piloté un minimum de 3 tours pour pouvoir participer à la course. Un motocycle accidenté après vérification ne pourra être remplacé qu'après accord écrit du Directeur de Course et vérification du Collège Technique.
03. De même qu'ils n'assument aucune responsabilité quant aux accidents qui pourraient se produire pendant l'épreuve, les organisateurs n'assument non plus aucune responsabilité quant aux accidents qui pourraient se produire pendant les essais.
04. Chaque coureur devra, pour se qualifier pour le départ, avoir réalisé, lors d'un des essais qualificatifs, un temps au moins égal à la moyenne des trois meilleurs temps de son groupe majoré de 20 % (coureur 1, coureur 2).

Un coureur qualifié pour le départ, dont le coéquipier n'est pas qualifié, pourra changer d'équipe à condition que dans cette autre équipe un des deux coureurs ne soit pas qualifié ou soit déclaré médicalement inapte suite à une chute.

Ce changement d'équipe doit être notifié par le concurrent qui accepte le coureur dans l'équipe, et enregistré par le secrétariat sportif au plus tard le **samedi 30 mai 2015 à 13 H 00.**

La liste des coureurs qualifiés pour les **"4 HEURES DE LIEGE Classics"** sera communiquée le samedi 30 mai, une demi-heure après la fin de la dernière séance des essais qualificatifs. Une grille de départ provisoire des équipes sera également publiée en fonction de la moyenne des meilleurs temps réalisés sur un tour par les coureurs de chaque équipe au cours d'une des séances qualificatives. En cas d'ex æquo, on tiendra compte de la moyenne des 2^{ème} meilleurs temps et ainsi de suite si l'ex æquo subsiste.

Les machines ne possédant pas de démarreur autonome seront placées en fin de grille suivant une règle identique.

La grille de départ définitive, valable pour les deux courses de 2 heures, sera publiée à **13 H 30** le samedi 30 mai 2015.

05. Les essais en dehors des heures prévues à cet effet, sont formellement interdits. En dehors des périodes d'entraînements officiels, il est donc strictement interdit aux participants de rouler sur le circuit avec des motocycles inscrits dans l'une des compétitions ou d'autres véhicules.

Article 14 - Equipement.

Pendant les essais et les courses, les coureurs devront porter un équipement au moins conforme aux dispositions de l'article 03.03 du règlement Courses sur route 2015 de la F.M.B.

De plus les coureurs sont tenus de porter, tant durant les essais que durant la course, les signes, brassard et bracelets remis par l'organisateur, les identifiant comme 1^{er} ou 2^{ème} coureur.

Article 15 - Carburant.

Le carburant employé par les concurrents sera conforme aux stipulations reprises dans le Code F.I.M.

Pour les moteurs 2 temps, il est permis d'ajouter au carburant, un lubrifiant normal qui n'élève pas le degré d'octane du carburant. Le non-respect de ces stipulations entraînera immédiatement la mise hors course.

Aucune distribution ni vente de carburant n'est prévue à l'intérieur du circuit.

Article 16 - Horaires des courses - Distances.

Les différentes courses se dérouleront suivant l'horaire et sur les distances reprise dans l'annexe 02 du présent règlement particulier.

Tous les coureurs devront **obligatoirement** être présents avec leur motocycle dans le parc fermé, aux heures y indiquées.

Article 17 - Départ.

Un briefing obligatoire pour chaque équipe, aura lieu le samedi 30 mai 2015 à 13 H 00, au 1er étage de la tour de contrôle. Toute équipe, non représentée par les deux coureurs et le chef de l'équipe durant l'intégralité du briefing, se verra pénalisée par une procédure "Stop & Go" par personne totalement ou partiellement absente.

A l'issue du briefing le chef d'équipe devra communiquer le nom du coureur qui prendra le départ des deux courses

Le départ sera donné en épi, par l'abaissement du drapeau national, selon la procédure suivante :

- 01) Environ 45 minutes avant le départ, les coureurs se préparent avec leur machine en dehors de la piste pour entrer sur la piste via le parc fermé après le signal d'un l'officiel.

- 02) 1 tour de reconnaissance obligatoire (Procédure "Stop & Go" si pas effectué) (voir art. 22)

Une pénalité de "Stop & Go" sera infligée aux équipes qui n'effectuent pas le tour de reconnaissance

Environ 30 minutes avant le départ, les coureurs entrent en piste et font immédiatement un tour de reconnaissance avant de prendre place sur la grille, moteur arrêté.

Sur la grille, les motocycles doivent être échelonnés en biais (en épi), selon un angle de 45° sur le côté de la piste derrière la ligne de départ. Ils doivent être distants chacun de 2 mètres. Chaque motocycle sera tenu par un aide.

Le départ pour le tour de reconnaissance sera possible pendant 5 minutes. Ces 5 minutes seront signalées à l'endroit où les coureurs prennent la piste au moyen des panneaux 5', 4', 3', 2' et 1', ainsi que d'un avertissement sonore. Lorsque ces 5 minutes se sont écoulées, l'accès à la piste sera fermé au moyen d'un drapeau rouge.

- 03) Les coureurs étant arrivés après la fermeture, et ceux qui ne veulent pas effectuer le tour de reconnaissance auront la possibilité de se mettre sur la grille dans les 5 minutes suivant l'arrivée des coureurs qui viennent d'accomplir le tour de reconnaissance. Pour ce faire, ils devront suivre les instructions des officiels de la grille de départ

- 04) Dès l'entrée en piste (environ 30 minutes avant le départ), le changement de motocycle et un ravitaillement supplémentaire sont strictement interdits.

- 05) Des changements de pneus et des réparations peuvent être effectués sur la grille de départ jusqu'à ce que le panneau "3 minutes" soit présenté.

Après le tour de reconnaissance, les coureurs peuvent choisir de changer de pneus, sur la grille, afin de les adapter aux conditions régnant sur la piste.

- 06) 2 tours de chauffe obligatoires

Deux pénalités de "Stop & Go" seront infligées aux équipes qui ne les effectuent pas complètement (voir art. 22).

Env. 5 minutes avant les tours de chauffe, on présente les panneaux suivants accompagnés d'un avertissement sonore:

- Panneau "5 minutes" : début du compte à rebours
- Panneau "3 minutes" : toutes les personnes, hormis les coureurs, 1 assistant et une personne avec un parapluie au maximum par coureur, évacueront la grille. A ce moment-là, personne (excepté les officiels accrédités) n'est autorisé à se rendre à nouveau sur la grille. Toute intervention sur les motocycles est interdite.
- Panneau "1 minute" + panneau "casque" : toutes les personnes, hormis les coureurs et l'aide qui tient la machine, évacueront la grille. Les coureurs doivent se trouver en face de leur propre machine de l'autre côté de la piste.
- Panneau "30 secondes".
- Drapeau vert : départ des tours de chauffe. Chaque coureur court vers sa machine, met le moteur en marche et commence les tours de chauffe.

Si, même après l'aide immédiate de l'assistant, un coureur ne parvient pas à faire démarrer son moteur, la moto doit être poussée dans le couloir des stands et le coureur prendra le départ retardé depuis les stands.

- Une voiture de la Direction de Course, suit le groupe des coureurs.
- Le dernier tour de chauffe sera signalé aux coureurs par un panneau portant le chiffre 1.
- Lorsque les coureurs reviendront à la grille de départ à la fin des tours de chauffe, ils arrêteront leur moto, chacune à son emplacement indiqué, et couperont le moteur. Les motocycles doivent être placés dans la même position qu'avant le départ des tours de chauffe.

Seul un aide par machine et les coureurs qui prennent le départ sont autorisés sur la grille.

07) Si un coureur a des difficultés, il doit se rendre immédiatement aux stands. Il est absolument interdit aux coureurs de se rendre sur la grille de départ dans l'intention de retarder celui-ci. Au cas où un coureur arrive en retard à la grille, alors que le panneau "1 minute" a déjà été montré, il devra obligatoirement se diriger vers les stands à vitesse modérée, d'où il prendra le départ retardé.

08) Au milieu de la piste, sur la ligne de départ, un commissaire avec drapeau rouge attend l'arrivée des coureurs sur la grille et il reste sur place jusqu'à ce que le starter lui donne l'ordre de quitter la piste, après que le drapeau vert ait été présenté par le commissaire se trouvant à la fin de la grille.

Un deuxième commissaire avec drapeaux vert et rouge se trouve à la fin de la grille:

- au moyen du drapeau vert, il indique que la grille est en ordre
- au moyen du drapeau rouge, il arrête un coureur qui arrive en retard, après la voiture de Direction de Course, et veille à ce que ce coureur puisse partir d'une position d'arrêt à la fin de la grille et après le départ ou qu'il se rende aux stands.

09) Départ de la course

- Panneau "1 minute", panneau "casque" + avertissement sonore: les coureurs doivent se trouver en face de leur propre machine de l'autre côté de la piste.
- Panneau "30 secondes" + avertissement sonore
- Abaissement du drapeau national : départ. Chaque coureur court vers son motocycle, met le moteur en marche et commence la course. Le moteur sera mis en marche par le coureur seul, en utilisant un moyen mécanique disposé sur la machine. Tout aide extérieure est interdite.

10) Si un coureur ne peut pas mettre son moteur en marche, le Directeur de Course, au moyen du drapeau vert, autorisera l'aide à pousser le motocycle, dès qu'il le jugera possible.

Si, malgré cette intervention, un coureur ne parvient pas à partir, les commissaires de piste pousseront immédiatement la machine vers les stands (à l'entrée ou à la sortie selon la proximité). Le motocycle pourra être ramené à son stand sous la protection d'un commissaire. Le coureur prendra le départ dès que sa machine sera réparée.

11) Après le passage de la totalité du peloton devant la sortie du couloir des stands, un départ retardé avec feux ou au drapeau sera donné aux coureurs qui s'y trouvent.

12) Le coureur qui est en mouvement ou qui ne se trouve pas en face de sa propre machine de l'autre côté de la piste au moment de l'apparition du feu vert ou du baisser du drapeau national sera sanctionné.

Pour toute infraction à la procédure de départ, le coureur concerné sera sanctionné par une procédure "Stop & Go" décrite à l'article 22.

Article 18 - Durée de conduite - Etat de course des motocycles.

01. Un coureur peut être en course au maximum durant les 2/3 de la durée de l'épreuve et devra être relayé après un maximum de **1 heure** de course. Le temps de course commence lorsque le départ est donné ou, pendant la course, au moment où le coureur quitte son stand et prend fin au moment où le coureur rentre à son stand ou franchit la ligne d'arrivée à la fin de la course.

02. En tout état de cause chaque équipe doit s'arrêter à son stand, au minimum deux fois, pour effectuer un changement de coureur.

03. C'est au concurrent qu'est dévolu le soin de prendre le départ avec sa machine en état de course et de la maintenir ainsi pendant l'épreuve. Toute détérioration mécanique modifiant le comportement normal de la machine, devra être réparée avant de repartir, sous peine de mise hors course.

Article 19 - Abandon du Motorcycle.

L'abandon par le coureur d'un motorcycle sur le circuit, ne fut-ce que quelques instants, constitue un cas de mise hors course, sauf si cet abandon résulte, après une chute, du transport du coureur au centre médical du circuit pour examens. Si le médecin responsable estime que le coureur est apte à reprendre part à la course, il sera ramené à son motorcycle à l'aide d'un véhicule de l'organisation par un itinéraire intérieur du circuit, à l'endroit où il avait chuté.

Article 20 - Arrêts aux Stands.

01. L'accès des motorcycles aux stands doit se faire exclusivement par le couloir des stands. Lors des arrêts aux stands, les coureurs devront prendre toutes les dispositions pour placer leur machine aussi près que possible de leur stand, de façon à laisser le plus d'espace libre pour le passage des autres concurrents.
02. L'usage du couloir des stands doit obligatoirement être suivi d'un arrêt du motorcycle à son stand, ou d'un arrêt dans la zone de pénalité "Stop & Go".
03. Si, à la fin du couloir des stands, le moteur d'un motorcycle n'a pas redémarré, celui-ci sera repoussé jusqu'à son stand et ce, en obtempérant aux directives des commissaires de Stand.
04. Lorsqu'un motorcycle s'arrête à son stand, pour quelque cause que ce soit, même un renseignement verbal, le **moteur doit être obligatoirement stoppé**, sous peine de mise hors course.
05. Après un arrêt au stand, le coureur peut reprendre la piste si le feu lumineux placé à l'extrémité de la voie des stands n'est pas au rouge. Lorsque le feu lumineux est "bleu clignotant", l'accès à la piste est autorisé mais les coureurs doivent veiller à ne gêner en aucune manière les coureurs et motorcycles en course ou participant aux entraînements.

Article 21 - Arrêts aux stands, ravitaillement et réparations.

01. La vitesse dans la voie des stands est limitée à 60 km/h.
02. Lors d'un arrêt au stand, le moteur doit obligatoirement être arrêté. Il peut être mis, momentanément, en marche pour un essai ou un réglage.
03. Pour repartir, le coureur étant sur la moto, 2 personnes sont autorisées à pousser la machine ou le coureur peut également utiliser le starter de la machine.

L'utilisation de batteries additionnelles est interdite.

04. Seuls les membres accrédités des équipes porteurs des laissez-passer officiels adéquats sont admis dans la zone de travail devant leur stand immédiatement avant d'intervenir sur la moto. Ils doivent quitter cette zone dès que le travail est achevé. En dehors des interventions, les membres des équipes ne peuvent rester dans la voie des stands.
05. Pendant l'arrêt au stand, devant celui-ci, 4 personnes accréditées peuvent travailler sur la machine, la ravitailler, nettoyer les phares, le pare-brise, etc. Si le coureur participe à l'intervention, il sera compris dans ces 4 personnes. En cas de perte ou de défaillance du transpondeur, un officiel est autorisé à effectuer le changement.
Lorsque les interventions sur la machine sont réalisées à l'intérieur du stand, le nombre de personnes travaillant sur la moto n'est pas limité.
06. Pendant la course ou une manche, le ravitaillement d'essence et d'huile, de même que les réparations et les réglages, ne peuvent s'effectuer qu'au stand assigné à l'équipe. Il est strictement interdit, sous peine de mise hors course, d'apporter une aide quelconque à un motorcycle en dehors de son stand désigné. Exception faite du coureur en course à ce moment et qui ne pourra utiliser que du matériel ou de l'outillage qu'il aura éventuellement sur sa machine.
07. Avant le départ de la course, les systèmes de ravitaillements devront être soumis à l'approbation du Collège Technique
08. Pendant toute la durée de la manifestation (essais & course) un système de ravitaillement en carburant à l'aide de cruche, seau, entonnoir, ...etc., où l'essence s'écoule à l'air libre, est interdit. Le ravitaillement en carburant doit s'effectuer par gravité. Tout système sous pression est interdit. Le ravitaillement en carburant doit s'effectuer obligatoirement dans la voie des stands devant le stand assigné à l'équipe par le système de valve automatique. Le coureur doit descendre de sa machine pendant le ravitaillement.

Les opérations de ravitaillement en carburant et d'autres interventions ne peuvent pas avoir lieu simultanément. Avant de ravitailler une machine, elle doit être béquillée.

Tout ravitaillement (en carburant) doit se dérouler après que toute intervention mécanique sur la machine soit terminée et avant que le coureur ne tente de redémarrer sa machine.

Pendant le ravitaillement en carburant, l'utilisation des couvertures chauffantes n'est pas autorisée et toute personne se tenant à moins d'1 m de la machine doit se protéger les yeux, la tête, et avoir le corps protégé par des vêtements

Après le ravitaillement (en carburant) toute intervention mécanique sur la machine n'est possible qu'à l'intérieur du stand assigné à l'équipe.

09. Une réserve de 100 litres d'essence au maximum est admise au stand.

10. **Il est défendu de fumer dans les stands ainsi que d'y faire du feu.**

11. Chaque équipe devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci devra être équipée d'un extincteur efficace contre les feux de carburant 9 Kg minimum. Cette personne devra obligatoirement être présente, extincteur en main, prêt à fonctionner, lors des opérations de ravitaillement en carburant.
12. Toute infraction à cet article sera sanctionnée par une procédure "Stop & Go".

Article 22 - Procédure "Stop & Go."

Pendant la course, sur injonction du Directeur de course ou de son adjoint, le coureur sera prié de s'arrêter dans la zone de pénalité, et y rester, à l'arrêt, pendant 20 secondes. Il pourra ensuite reprendre la course.

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (60 km/h), depuis le début de la voie des stands, jusqu'à la sortie. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure "Stop & Go" sera répétée; dans le cas d'une seconde infraction de cette limitation de vitesse, le drapeau noir sera présenté au coureur.

Dans le cas d'un nouveau départ, la règle susmentionnée est également d'application.

Dans le cas d'une course interrompue avant que la pénalité ne soit appliquée, et s'il y a une deuxième partie, le coureur pénalisé pour un départ anticipé sera tenu de d'effectuer son "Stop & Go" après le départ de la deuxième partie de la course.

Dans le cas où un coureur n'a pas encore effectué sa pénalité pour départ anticipé, infligée lors de la première partie de la course et qu'il a également anticipé le départ de la deuxième partie de la course, il se verra présenter le drapeau noir.

Une fois que l'équipe a été avertie de la pénalité, un panneau avec le mot "STOP" et le numéro du coureur sera présenté à la ligne de départ. Si le panneau "STOP" a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne s'arrête toujours pas, le drapeau noir lui sera alors présenté à son 6ème passage.

Si plus d'un coureur sont pénalisés, le panneau "STOP" sera présenté à un autre coureur pénalisé lors des tours suivants. L'ordre des arrêts sera basé sur les temps des qualifications, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier.

Si un coureur encourt une pénalité de "Stop & Go", l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour assister son coureur, sous la direction des commissaires, afin de redémarrer sa machine si elle cale. Le mécanicien ne doit pas interférer dans la procédure "Stop & Go", laquelle est sous le contrôle de la direction de course.

Dans le cas où un coureur manque de répondre aux instructions d'effectuer un "Stop & Go", et qu'il y a plus d'un coureur pénalisé, aucun coureur suivant ne sera prié de s'arrêter, jusqu'à ce que le coureur précédent se soit arrêté ou que le drapeau noir lui ait été présenté.

Il est strictement interdit au coureur qui effectue une procédure "Stop & Go" de s'arrêter dans la voie des stands sous peine d'exclusion. Si tel est le cas, et ce pour autant qu'il se soit initialement arrêté avant la cinquième présentation du panneau "STOP", il doit reprendre la piste et effectuer la procédure "Stop & Go" après avoir parcouru un tour du circuit.

Dans le cas où un coureur pénalisé n'a pu effectuer la procédure "Stop & Go" avant la fin de la course, une pénalité de 1 minute sera ajoutée à son temps de course.

Article 23 - Arrêt sur le Circuit .

01. Il est toléré qu'un coureur ramène sa moto, seul, obligatoirement dans la voie des stands, par un autre chemin que le tracé normal du circuit, pour autant qu'il n'abandonne jamais sa machine (cf. article 20) et à condition qu'il suive en permanence le délégué de l'organisation qui l'accompagnera obligatoirement. Des itinéraires sont prévus à partir des courbes 01, 02, 08, 09 & 10 du circuit. Lorsqu'il aura rejoint la voie des stands, il poussera, avec deux aides maximum, son motocycle, moteur stoppé, dans le sens de la course ou à contre sens, jusqu'à son stand où il pourra recevoir une aide extérieure.

De plus, en cas de panne dans la zone comprise entre l'entrée et la sortie de la voie des stands, il pourra, sous la protection d'un commissaire, rentrer aux stands par la sortie de la voie des stands et pousser sa moto, avec deux aides maximum, moteur stoppé, à contre sens, jusqu'à son stand.

02. Le cas du motocycle abandonné par son coureur sur le circuit, quelle qu'en soit la cause, est réglé par l'article 19 ci avant.

Article 24 - Arrêt des Coureurs.

Le Directeur de Course, de sa propre autorité ou sur avis des délégués sportifs ou techniques, ou des commissaires de piste, provoquera l'arrêt du motocycle dont le coureur aurait commis une infraction ou dont la machine ne semblerait plus en état normal. Cette décision sera notifiée au coureur à tous les postes de commissaires au moyen du drapeau noir, ou noir avec cercle orange, accompagné du numéro du motocycle. S'il n'a pas obtenu l'arrêt à l'injonction du Directeur de Course dans le tour qui suivra la notification de cet ordre, cette infraction entraînera la mise hors course. Les mêmes mesures seront prises pendant les essais.

Article 25 - Signification des drapeaux.

Les Commissaires et autres Officiels présentent des drapeaux ou feux pour donner des informations et/ou transmettre des instructions aux coureurs pendant les essais et les courses.

- 25.1. Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

Drapeau national :

Peut être utilisé agité pour donner le départ de la course.

Drapeau vert :

La piste est dégagée.

Ce drapeau doit être présenté agité à chaque poste de commissaires aux drapeaux, pendant le premier tour de chaque séance d'essais et du warm up, pendant le tour de reconnaissance et pendant les tours de chauffe.

Ce drapeau doit être présenté agité au poste de commissaire aux drapeaux situé immédiatement après l'accident ayant nécessité l'utilisation d'un ou de plusieurs drapeaux jaunes.

Ce drapeau doit être agité par le starter pour signaler le départ des tours de chauffe.

Lorsque la sortie de la voie des stands est ouverte, ce drapeau doit être agité à la sortie de la voie des stands.

Feu vert :

Ce feu doit être allumé à la sortie de la voie des stands pour signaler le départ des séances d'essais et du warm up, le départ du tour de reconnaissance et le départ des tours de chauffe.

Drapeau jaune à bandes rouges :

L'adhérence dans cette section de la piste peut être modifiée pour une raison autre que la pluie.

Ce drapeau doit être présenté agité au poste de commissaire aux drapeaux.

Drapeau blanc avec croix diagonale rouge :

Gouttes de pluie sur cette partie du circuit.

Ce drapeau doit être présenté agité au poste de commissaire aux drapeaux.

Drapeau blanc avec croix diagonale rouge + drapeau jaune à bandes rouges :

Pluie sur cette partie du circuit.

Ces drapeaux doivent être présentés ensemble agités au poste de commissaire aux drapeaux.

Drapeau bleu :

Présenté agité au poste de commissaires aux drapeaux, ce drapeau indique à un coureur qu'il est sur le point de se faire dépasser.

Pendant les séances d'essais, le coureur concerné doit garder sa ligne et ralentir progressivement pour permettre au coureur plus rapide de le dépasser.

Pendant la course, le coureur concerné va se faire prendre un tour. Il doit permettre au(x) coureur(s) plus rapide(s) de le dépasser à la première occasion.

En tout temps, ce drapeau doit être agité au coureur quittant la voie des stands si du trafic s'approche sur la piste.

Drapeau à damiers noir/blanc :

Ce drapeau doit être agité à la ligne d'arrivée au niveau de la piste pour indiquer la fin de la course ou de la séance d'essais.

Après avoir reçu le drapeau à damiers, les coureurs doivent rejoindre les stands à vitesse réduite. Ils ne peuvent s'arrêter sur la piste juste après la ligne d'arrivée.

Drapeau à damiers et drapeau bleu :

Ces deux drapeaux, à damiers noir/blanc et bleu, doivent être présentés agités à la ligne d'arrivée au niveau de la piste lorsqu'un(des) coureur(s) précède(nt) de près le coureur de tête, avant la ligne d'arrivée, lors du dernier tour (voir 1.21.2)

25.02. Drapeaux et feux transmettant des informations et des instructions

Drapeau jaune

Un seul drapeau jaune présenté "agité" au poste de commissaire aux drapeaux, ce drapeau indique qu'il y a un danger plus avant.

Deux drapeaux jaunes agités au poste de commissaire aux drapeaux, indique qu'il y a un danger obstruant totalement ou partiellement la piste.

Les coureurs doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser jusqu'à l'endroit où un drapeau vert est présenté.

Si immédiatement après avoir doublé, le coureur réalise qu'il a commis une infraction, il doit lever la main et laisser passer le(s) coureur(s) qu'il vient de doubler. Dans ce cas, aucune sanction ne lui sera infligée.

Lors du tour de l'inspection finale, ce drapeau doit être agité à l'endroit exact où le commissaire de drapeau sera posté pendant les essais et les courses.

Feux bleus clignotants :

Ils doivent être allumés à la sortie de la voie des stands en tout temps pendant les essais et les courses.

Drapeau blanc :

Un véhicule d'intervention est sur la piste.

Agité au poste de commissaire aux drapeaux, ce drapeau indique que le coureur va rencontrer le véhicule dans la section présente de la piste

Le dépassement entre coureurs est interdit pendant la présentation du drapeau blanc.

Le dépassement du véhicule d'intervention est autorisé.

Dès qu'un tel véhicule s'arrête sur la piste, les drapeaux blancs doivent être maintenus et les drapeaux jaunes doivent également être présentés.

Drapeau rouge et feux rouges :

Lorsque la course ou les essais sont interrompus, le drapeau rouge devra être agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux et les feux rouges autour de la piste devraient être allumés. Les coureurs doivent retourner lentement aux stands.

Lorsque la sortie de la voie des stands est fermée, ce drapeau devra être présenté immobile à la sortie de la voie des stands et le feu devra être allumé. Les coureurs ne sont pas autorisés à quitter la voie des stands.

A la fin de chaque séance d'essai ou warm up, les feux rouges seront allumés sur la ligne de départ.

Le drapeau rouge doit être présenté immobile sur la grille à la fin du tour de reconnaissance et à la fin des tours de chauffe.
Le drapeau rouge peut également être utilisé pour fermer la piste.

Drapeau noir :

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur. Le coureur doit s'arrêter aux stands à la fin du tour en cours et ne peut pas repartir.

Ce drapeau devra être présenté seulement après que l'équipe du coureur ait été notifiée.

Drapeau noir avec rond orange (Ø 40 cm) :

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur. Ce drapeau informe le coureur que son motocycle a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres coureurs, et qu'il doit immédiatement quitter la piste.

25.03. Panneaux

Panneau blanc avec lettre SC en noir:

Présenté à chaque poste de commissaire aux drapeaux, signifie que la course est neutralisée.

Les coureurs doivent ralentir et être prêts à rattraper un SAFETY CAR.

Il est interdit à un coureur de dépasser un autre coureur pendant la présentation de ce panneau.

Il est interdit de dépasser le SAFETY CAR. Les coureurs doivent rouler en file indienne derrière lui.

25.04. Sanctions en cas de non respect des signaux :

Si le Directeur de course constate par lui-même ou par un de ses adjoints une infraction au respect de la signalisation, ou s'il est informé d'une telle infraction sur rapport écrit des commissaires de piste il appliquera les sanctions suivantes aux coureurs fautifs :

- Lors de la première infraction commise par un coureur lors d'une manifestation, au cours des essais et/ou de la course : une pénalité correspondant à une rétrogradation de 5 places dans le classement (donc s'il termine la course à la 2ème place, il figurera à la 7ème place du classement, quel que soit le nombre de coureurs classés).
- Lors de la deuxième infraction commise par le même coureur au cours de la même manifestation : exclusion de la manifestation

Article 26 - Arrivée - Classements.

Dès que la durée imposée sera accomplie, le drapeau à damiers sera abaissé au passage du coureur de tête.

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours accomplis et du temps de passage.

Pour être classée, une équipe doit:

- avoir franchi la ligne d'arrivée sous le drapeau à damiers sur la piste (et non dans la voie des stands). Le coureur doit être en contact avec sa machine
- avoir franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur dans le temps limite fixé par le RP;
- avoir couvert au moins 75% de la distance parcourue par l'équipe vainqueur de la classe correspondante.

Dans le cas des courses se déroulant en plusieurs manches, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles, l'équipe ayant le plus grand nombre de tours est classée première. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque manche qui entrera en considération.

Le temps limite pour franchir la ligne d'arrivée après l'arrivée du vainqueur est fixé à 5 minutes.

Article 27 - Vérifications de fin de course.

Toute moto ayant terminé la course sera immédiatement conduite au parc fermé pour subir la vérification prévue, si la Direction de Course le décide.

Article 28 - Réclamations.

Toute réclamation devra être faite par écrit et remise au Directeur de Course, conformément aux règles édictées par la F.M.B. pour la saison 2015.

Article 29 - Neutralisation.

Au cas où pendant la course, un incident (conditions atmosphériques ou toute autre cause) compromettrait la sécurité, rendant impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course pourra décider la neutralisation.

Dans ce cas, deux véhicules spécialement balisés, de couleurs différentes, portant visiblement les mots "Safety Car", ainsi que leur numéro "1" ou "2", munis de gyrophares jaunes sur le toit, emprunteront la piste. Ils circuleront à vitesse identique de façon à toujours conserver le même écart entre eux.

Les deux "SAFETY- CARS" sont situés, le premier à la sortie de la voie des stands et le second dans la courbe 7.

Pendant toute la durée de la neutralisation, un panneau "Safety car" sera placé sur la ligne de départ pour informer les coureurs.

Lorsque ces véhicules entreront en piste, ils allumeront, sur l'ordre du Directeur de Course, leurs gyrophares jaunes et, à partir de ce moment, tous les postes de surveillance présenteront le panneau blanc avec la mention SC en noir. Dès la présentation de ce panneau les coureurs ne peuvent plus se dépasser. Les coureurs rattrapant les "Safety Car" devront se ranger derrière en file indienne sans les dépasser.

Si durant la neutralisation, un des "Safety-cars" à un problème technique qui l'empêche de poursuivre, soit l'organisateur dispose d'un véhicule de réserve, équipé de manière identique, et dans ce cas il prend la place du véhicule défaillant, soit l'organisateur ne dispose pas d'un véhicule de réserve, et dans ce cas le groupe de coureurs qui suit en file indienne le "Safety-car" défaillant poursuit son tour du circuit toujours en file indienne jusqu'à ce que le premier du groupe rejoigne le dernier coureur du groupe qui suit l'autre "Safety-car" et se place derrière lui.

Pendant la neutralisation de la course, les machines peuvent s'arrêter au stand.

Celles-ci ne pourront reprendre la piste que, lorsque le feu vert sera allumé ou le drapeau vert présenté à la sortie du couloir des stands. Il sera allumé pendant une durée de 10 secondes, 10 secondes après qu'un SAFETY CAR soit passé au niveau du feu rouge situé à la sortie du couloir des stands. Ensuite, le couloir des stands sera à nouveau fermé (feu "rouge" ou drapeau rouge). Les coureurs qui n'ont pas quitté le couloir des stands devront attendre le prochain groupe.

Lorsque les "Safety Cars" seront rappelés par le Directeur de Course, ils devront tout d'abord boucler un tour complet du circuit, gyrophares jaunes éteints, mais les dépassements restent toujours interdits jusqu'au moment où les "Safety Cars" quitteront la piste pour revenir à leur poste. Les "Safety Cars" doivent quitter la piste à l'endroit où ils l'ont empruntée.

Les emplacements des "Safety Cars" doivent être signalés en bordure de piste par des panneaux réfléchissants de couleur jaune portant visiblement les mots "Safety Car".

Chaque tour couvert, pendant l'intervention des "Safety Cars" sera comptabilisé comme "tour de course".

Toutes les autres règles de la course restent valables.

Article 30 - Interruption.

Le parc fermé, situé dans le paddock, utilisé en cas d'interruption, est celui employé avant le départ de la course. Il est situé le long de la voie des stands.

Article 31 - Prix.

01. Aucun prix en espèces n'est attribué dans le cadre du **4 HEURES DE LIEGE Classics** 2015.

02. Des récompenses sont offertes aux 3 premières équipes du classement général des "**4 HEURES DE LIEGE Classics**" 2015 (tours - temps)

La remise de ces récompenses s'effectuera au podium situé à côté du parc fermé, le dimanche 31 mai, immédiatement après l'arrivée de la seconde course de deux heures.

Article 32 - Annulation.

En cas de force majeure, cette manifestation pourrait être supprimée par les organisateurs qui ne seraient tenus à aucun dédommagement vis-à-vis des concurrents.

Article 33 - Juridiction.

Tout cas non prévu au présent règlement sera tranché par le Jury de la manifestation composé, pour toutes les épreuves prévues au programme de la manifestation, même les épreuves *Classic*, conformément à l'article 05.13. du règlement Courses sur route 2015.

Article 34 - Officiels.

Commissaire Général de l'organisation: Jean PATINET

Commissaire Général adjoint: Jean-Luc DEQUESNE

F.M.B. : Directeur de course : Philippe VANHOOTEGHEM

Directeur de course adjoint : Gérard VAN DEN SANDE

Adjoints à la direction de Course : R. SCHEDEMAN
J. RYSSCHAERT
Ch. CLAERHOUT

Responsable du collège technique : Stefan ALLOING

Chronométrage : tba

Délégué C.F.C.P. : Daniel ZEPAERS

Article 35 - Approbation.

Ce règlement particulier a été approuvé par la Fédération Motocycliste de Belgique en date du 20 février 2015.

Renseignements généraux :

RAC TROPHY - A.M.C. RAC JUNIOR LIEGE a.s.b.l.

Rue Edouard Wacken, 29 - B 4000 LIEGE

Tél. : 32-(0)4/254.26.69 - FAX. : 32-(0)4/252.19.34

Website : www.racjunior.com - Email : info@racjunior.com

A partir du 29 mai 2015 :

Welcome Center du RAC TROPHY

Rue de Saint Donat, 6 - B 5640 METTET

Tél. : 32-(0)71/71.00.84

Email : info@24heuresdeliege.be

Circuit de METTET

30 & 31 mei 2015

6^{de} uitgave van de

4 UREN VAN LUIK

Classics

In het kader van de 12^{de} uitgave van de RAC TROPHY

BIJZONDER REGLEMENT

A.M.C RAC MEIOR LIEGE



www.racmeior.com

Rue Edouard Wacken, 29

B 4000 LIEGE - Belgique

TEL. : ++32-(0)4/254.26.69

FAX. : ++32-(0)4/252.19.34

4 UREN VAN LUIK *Classics* 2015

Artikel 01 - Bepaling.

De A.M.C. RAC MEIOR LIEGE vzw organiseert in het weekeinde van **30 en 31 mei 2015** de vierde uitgave van de **4 UREN VAN LUIK *Classics***, een Europese uithouding wedstrijd voorbehouden aan de oude motorfietsen die overeenstemmen met de technische reglement in bijlage 01.

Artikel 02 - Jurisdictie.

De wedstrijd staat op de Europese kalender onder nummer **76/101**. De wedstrijd wordt verreden volgens de sportreglementen van de Fédération Internationale Motocycliste (FIM), de Union Européenne Motocycliste (UEM) en de Belgische Motorrijders Bond (B.M.B.). De voorschriften zijn opgenomen in onderhavig reglement, waaraan de deelnemers, door zich in te schrijven, zich aan onderwerpen.

Artikel 03 - Omloop, verloop.

De wedstrijd zal plaatsvinden op zaterdag 30 & zondag 31 mei 2015 op het gesloten circuit van Mettet, dat een lengte heeft van 2,280 km. Het circuit wordt gereden in de tegen richting van de wijzers van de klok. Elke wending die tot gevolg zou hebben het circuit in tegengestelde richting wordt bereden, zal automatisch bestraft worden met uitsluiting van zowel de machine als de rijder.

Artikel 04 - Toegelaten machines.

De wedstrijd staat open aan alle motorfietsen conform het technische reglement in bijlage 01 aan huidig reglement.

Artikel 05 - Toegelaten deelnemers.

De wedstrijd is opengesteld voor iedere rijder met een door de B.M.B. afgeleverde nationale vergunning "*Classic*" 2015 of een voor het jaar 2015 geldige Europese vergunning afgeleverd door één van de federaties die tot de UEM behoren, met daarbij een officiële toelating tot de start.

Het is ook mogelijk, met een dagvergunning deel te nemen

Artikel 06 - Inschrijvingen

01. De aanvragen tot deelneming aan de 4 UREN VAN LUIK *Classics* 2015 mogen uitsluitend opgesteld zijn op het speciale formulier dat bij dit reglement bijgevoegd is, en dat ten laatste op vrijdag 15 mei 2015 op het volgende adres moet toekomen :

"4 UREN VAN LUIK *Classics*" - A.M.C. RAC MEIOR LIEGE a.s.b.l. - Rue Edouard Wacken, 29 - B 4000 LIEGE - BELGIQUE

Fax : +32(0)4/252.19.34 - Email : info@racmeior.com

02. Geen inschrijvingsgeld moet betaald worden door de deelnemers, echter moeten deze bijdragen tot de verhuur van sportieve installatie op basis van een verhuurprijs van 550,00 € BTW I voor de 4 UREN VAN LUIK *Classics* 2015 per ploeg.

Om aanvaardbaar te zijn moet elke deelnemingsformulier samen met het betalingsbewijs van het verhuurprijs per overschrijving van het type "alle kosten ten laste van de opdrachtgever" naar de financiële diensten van de A.M.C. RAC MEIOR LIEGE, als volgt :

A.M.C. RAC MEIOR LIEGE a.s.b.l.

Rue Edouard Wacken, 29

B 4000 LIEGE

BELGIQUE

Banque ARGENTA

Rue Buisseret, 76

B 4000 LIEGE

BELGIQUE

IBAN : BE36 9730 5461 5781

BIC : ARSPBE22

De datum van ontvangst van het verhuur prijs, geldt als datum van ontvangst van de aanvraag tot deelname.

03. 45 motorfietsen mogen deelnemen aan de training, maar het maximum motorfietsen aantal toegelaten aan de start van de **4 UREN VAN LUIK *Classics*** is **40**. De aantal ploegen gekwalificeerd voor de wedstrijd is ook 40.

04. De deelnemers moeten, zo het mogelijk is, de namen van de rijder op hun inschrijvingsformulier meedelen. Indien niet mogelijk zullen deze namen ten laatste op 15 mei 2015 meegedeeld worden. Na deze datum zal de orde van de rijders (R1 – R2) niet meer veranderd worden onder straf van uitsluiting.

Niettegenstaande zal de naam van de rijders, onder voorbehoud van aanvaarding van het Inrichtingscomité, veranderd of toegevoegd mogen worden tot zaterdag 30 mei 2015 ten laatste 1 uur voor het begin van de kwalificatie sessies.

05. De ontvangst van de aanvragen tot deelneming zal op **vrijdag 15 mei 2015** gesloten worden. Zou het minimum aantal ingeschreven ploegen niet genoeg zijn op die datum, dan zullen de organisatoren laattijdige inschrijvingen aanvaarden.
Alle laattijdige ingeschreven ploegen wiens aanvraag tot deelname of betaling van verhuursprijs na **15 mei 2015** zouden toekomen, moeten bij de AMC RAC MEIËR LIEGE een bijkomende verhuur prijs van **70,00 €** BTW I, betalen om hun toelating te krijgen.
06. Elke inschrijving na **27 mei 2015** zal **geweigerd worden**.
07. Het organisatiecomité behoudt zich tevens het recht een selectie te maken en eventuele inschrijvingen te weigeren om redenen die hij zelf gegrond acht.
08. Elke deelnemers die zijn ploeg binnen de vooropgestelde termijn heeft ingeschreven en die binnen de 96 uren na de afsluiting van de inschrijvingen geen bericht van weigering heeft ontvangen, mag zich als aanvaard beschouwen.
09. De door het organisatiecomité genomen en officieel bekendgemaakte beslissingen, kunnen niet worden betwist.
10. De inschrijvingen worden slechts aangenomen op voorwaarde dat de organisatoren en hun rechtstreekse of onrechtstreekse aangestelden niet verantwoordelijk kunnen worden gesteld voor elke schade, aangericht aan een rijder of zijn machine, ongeacht de plaats en het tijdstip van het incident. De organisator kan evenmin verantwoordelijk worden gesteld voor het ontvreemden van motorrijwielen, wisselstukken of toebehoren, ongeacht de plaats en het tijdstip waarop dit zou gebeuren.

Artikel 07 - Verzekeringen.

Overeenkomstig de wet, zal het organisatiecomité een verzekeringscontract afsluiten bij een of meerdere erkende maatschappijen om de schade van de rijders tegen derden te dekken en dit gedurende de wedstrijden en oefeningen die in het officieel programma van deze manifestatie voorzien worden.

Artikel 08 - Toegang tot de installaties- Toegangsdokumenten.

01. De toegang tot de installaties is toegelaten vanaf vrijdag **29 mei 2015 om 14 U 30** uur. Hiervoor dient men in het bezit te zijn van de nodige doorlaatdocumenten.
02. U dient uw doorlaatdocumenten af te halen in het welkomstcentrum, die plaats vindt boven de oude boxen van de oude straat omloop van Mettet (Tel: **32 (0) 71 / 71.00.84) : **- op vrijdag 29 mei 2015 : vanaf 14 U 30 tot 23 U 00.**
- op zaterdag 30 mei 2015 : vanaf 07 U 30 tot 14 U 45.
03. In het welkomstcentrum worden de verschillende toegangsdokumenten uitsluitend afgeleverd aan de aanvaarde deelnemers mits het inschrijvingsgeld en de eventuele bijkomende administratieve kosten werden betaald.
04. Bij hun aankomst moeten bijgevolg alle deelnemers zich eerst aanmelden in het welkomstcentrum (Tel. : ** 32 (0) 71/71.00.84) van de **4 UREN VAN LUIK Classics** waar de voorafgaande administratieve controles geschieden, de toegangsbewijzen worden afgeleverd alsook het deponeren van de globale waarborg van 300,00 € (zie artikel 12) en de plaatsen in de stands worden aangeduid.
05. De renners worden erop gewezen dat het strikt verboden is om tenten, voortenten, of andere materialen vast te maken door middel van ijzeren piketten in de tarmac van de paddock en in de voet van de bermen. Het is eveneens verboden om met behulp van verf tekens aan te brengen. Elke inbreuk wordt bestraft met een schadevergoeding voor het herstellen van de aangebrachte schade.
06. Iedere rechtmatig ingeschreven ploeg in de **4 UREN VAN LUIK Classics**, wordt voorzien van volgende documenten :
 - 9 (negen) toegangskaarten per ingeschreven team;
 - 2 doorlaatbewijzen voor auto's met toegang tot het rennerspark "Jean d'Hollander" voor vrachtwagens en werkplaatsen;
 - 2 doorlaatbewijzen voor de andere auto's van de ploeg die in "Paddock B" moeten parkeren.
 De armbandjes moeten verplicht permanent gedragen worden, de armbandjes aantonend als rijder 1 of 2 worden uitgereikt aan de deelnemers nadat de globale waarborg, waarvan sprake in artikel 11 hieronder, betaald is.
07. De parkeerplaatsen in het rennerspark "Paddock Jean d'Hollander" worden toegewezen door de organisator. Van elke rijder wordt verwacht dat hij niet meer plaats inneemt dan die hem wordt toegewezen.
08. Bij elke vaststelling van vervalsing der toegangsdokumenten die aan een deelnemer werden uitgereikt, krijgt deze een administratieve boete van **750,00 €**. Deze moet onmiddellijk worden betaald. Wanneer dit bedrag niet onmiddellijk wordt betaald, zal het team of de rijder van verdere deelname worden uitgesloten.
09. **Het is strengt verboden aan iedere minderjarige onder 16 jaar in de rennerspark met een of ander motor voertuig te rijden.** In geval van niet respect zal de voertuig in beslag genomen worden en de in verband deelnemer met die minderjarige gestraft worden.

Artikel 09 – Inname stands.

01. De verdeling van de boxen is de exclusieve verantwoordelijkheid van de inrichter. 21 boxen van 6,00 m op 4,00 m zijn beschikbaar. Wanneer er boxen tekort zijn, zullen sommige teams gezamenlijk in een box worden ondergebracht.
02. De niet gekwalificeerde teams voor de race moeten hun boxen ten laatste voor de **zaterdag 30 mei te 14 u 00** schoon en vrij van hun materiaal maken.
03. De toegang tot de stands is mogelijk na betaling van een waarborg, waarvan sprake in artikel 12 hieronder, in het sportsecretariaat.

04. Het plaatsen van elektriciteitskabels of andere zichtbare verbindingen tussen de stands en het platform van de seinwachters is strikt verboden.

Artikel 10. Wedstrijdnummers

01. Iedere machine moet voorzien zijn van 3 nummerplaten met conforme kleuren zoals voorzien aan bijlage 03 van huidig reglement.
02. De startnummers zullen meegedeeld worden aan de deelnemers samen met de bevestiging van hun inschrijving. Ze moeten met witte cijfers op zwarte grond gemaakt.

Artikel 11 - Nazicht.

01. De administratieve controle zal geschieden in het welkomstcentrum, die plaats boven de oude boxen van de oude straat omloop van Mettet vindt volgens het volgende uurrooster:
- op vrijdag 29 mei 2015 : van 14 u 30 tot 23 u 00. - op zaterdag 30 mei 2015 : van 07 u 30 tot 14 u 45.

ALLE deelnemers (concurrenten en piloten) worden verzocht zich hier aan te melden alvorens hun machine door de technische controle te laten keuren.

02. De tijdopname van de **4 UREN VAN LUIK Classics** 2015 geschiedt door een elektronisch systeem met transponders. Alle deelnemers die geen transponder bezitten (AMB TRANX 260) **moeten** er één huren bij het sportsecretariaat ten prijs van € **25,00 €** TVA C. voor die specifieke wedstrijd. Die transponder moet terug naar het sportsecretariaat gebracht worden ten laatste om **18 u 30 op zondag 31 mei 2015**.

03. Beide rijders van elke ploeg van de 4 HEURES DE LIEGE *Classics* moeten aanwezig zijn tijdens de administratieve keuring om hun respectieve armband te plaatsen : renner 1 (geel) renner 2 (rood).

Tijdens de Administratieve Controles van de Endurance, zal een globale waarborg van **300,00 €** onvermijdelijk gevraagd worden in species of cheque.

Deze waarborg wordt gevraagd voor het gebruik van de verschillende materialen en lokalen tijdens dit evenement: box, armbanden en eventueel 1 transponder.

Dit bedrag zal worden teruggegeven na afloop van het evenement, tot 18 u 30 op zondag 30 mei 2015, in geval er geen schade is vastgesteld aan het materiaal, zijnde gedeeltelijk indien er wel schade is vastgesteld.

04. De technische keuring van de machines vindt plaats in het technische keuring lokaal van de omloop van Mettet die plaats vindt in de eerste oude box van de straat omloop :
- vrijdag 29 mei 2015 van 16 u 00 tot 20 u 00 ;
- zaterdag 30 mei 2015 van 07 u 30 tot 8 u 45.

De piloten moeten hun moto en personele uitrusting laten keuren. Ze moeten in bezitting zijn van hun ingevulde technische kaart; deze gekeurde kaart zal terug moeten gegeven worden bij de ingang van het gesloten park voor de eerste oefeningen.

Artikel 12 – Toegang tot de baan.

Zowel voor de trainingen als voor de wedstrijden worden alle deelnemers verplicht om het circuit via de start gesloten park te gaan. Het vanaf een andere plaats het circuit opgaan is ten strengste verboden. Bij terugkomst dient u via de pitstraat naar het rennerskwartier te gaan.

Zowel op het einde van de trainingssessies als na de races moeten al de rijders nog een complete ronde doen en de ingang van de pitlane nemen om terug naar de paddocks te gaan. Het is strengt verboden op de piste te stoppen na het overtreden van de aankomstlijn onder de geblokte vlag.

Artikel 13 - Oefeningen.

01. Behoudens tegengestelde meldingen, worden alle oefeningen gechronometreerd en zullen gehouden zijn volgens de uurrooster die plaats vindt in de bijlage 02 van dit bijzondere reglement.
02. De oefeningen zijn verplicht waarbij slechts die motorfietsen mogen deelnemen, die rechtmatig zijn ingeschreven. Om voor de wedstrijd gekwalificeerd te worden zal iedere renner minstens 3 ronden afgelegd moeten hebben. Een motorfiets die na de keuring een ongeval heeft gehad, mag slechts vervangen worden met schriftelijke goedkeuring van de wedstrijdleader en na controle door de Technische Commissie.
03. De organisatoren kunnen niet verantwoordelijk worden gesteld voor ongevallen die zich tijdens de wedstrijden of tijdens de oefeningen voordoen.
04. Om tot de start toegelaten te worden, moet de door iedere rijder gepresteerde beste oefentijd, in een oefensessie, gelijk zijn aan de gemiddelde tijd van de drie beste tijden in zijn groep + 20% (renner 1, renner 2).

Een gekwalificeerde renner, van wie de co-rijder zich niet kwalificeerde, mag van team veranderen onder voorwaarde dat één van de renners in het andere team zich niet kwalificeerde ofwel medisch ongeschikt werd verklaard ten gevolge van een valpartij. Elke verandering moet ten laatste op **zaterdag 30 mei 2015 om 13 u 00** bij het sport secretariaat meegedeeld worden.

De lijst van de kwalificeerde renners voor de **4 UREN VAN LUIK Classics** zal meegedeeld worden op zaterdag 30 mei, 30 minuten na het einde van de laatste kwalificatie sessie. Een voorlopige startgrid zal dan gepubliceerd zijn rekening houdend met de beste gemiddelde tijden op één ronde door de twee rijders van elke ploeg gedurende een van de kwalificatie sessies. In geval van ex aequo zal het rekening gehouden zijn van de tweede gemiddelde beste tijd daarna de derde, enz... tot het ogenblik dat de ex aequo niet meer bestaat.

De machines die niet van een autonoom startsysteem beschikken zullen aan het einde van de grid geplaatst zijn.

De definitieve startgrid geldig voor de twee reeksen van 2 uren zal gepubliceerd worden om **13 u 30** op zaterdag 30 mei 2015.

06. Oefeningen buiten de hiervoor voorziene uren, zijn formeel verboden. De deelnemers mogen dus **NOOIT** met motorfietsen of met andere voertuigen op de omloop rijden buiten de officiële oefeningen.

Artikel 14 - Uitrusting

Zowel tijdens de oefeningen als tijdens wedstrijden, moeten de deelnemers een uitrusting dragen tenminste gelijk aan de voorschriften van artikel 03.03 van het reglement Baanwedstrijden 2015 van de B.M.B.

De deelnemers moeten ook zowel tijdens de oefeningen als de wedstrijd de officiële tekens, armbanden en armstukken van de organisator dragen die hen als eerste of tweede renner identificeren.

Artikel 15 - Brandstof

De gebruikte brandstof moet conform zijn met de FIM code.

Voor de 2-takt motoren is het toegelaten een normale olie aan de benzine toe te voegen die het octaangehalte niet verhoogt. Het niet naleven van dit artikel zal leiden tot een directe uitsluiting.

Op het circuit is geen brandstof te koop.

Artikel 16 - Uurrooster van de wedstrijden - Afstanden.

De verschillende wedstrijden krijgen hun verloop volgens de uurregeling en afstanden die plaats vinden in de bijlage 02 van dit bijzondere reglement.

Alle deelnemers zijn **verplicht** volgens het hierbij vermeld uurrooster in het gesloten park aanwezig te zijn.

Artikel 17 – Start

Een verplichte briefing voor elke team zal plaats vinden op zaterdag 30 mei 2015 om 13 u 00 op de eerste verdieping van de controle toren. Elk team, dat niet vertegenwoordigd door beide renners en de ploeg overste de hele briefing niet bijwoont, zal met een "Stop & Go" procedure worden gestraft per totaal of gedeeltelijk afwezige persoon.

Op het einde van de briefing zal de ploeg overste de naam van de rijder die start van de twee reeksen zal nemen meedelen.

De type "Le Mans" start zal gegeven worden volgens de volgende procedure :

01) Ongeveer 45 minuten voor het vertrek maken de rijders zich met hun machine klaar buiten de piste om zich op de piste te begeven via het gesloten park na het signaal van een official.

02) Eén verplichte verkenningronde (procedure "Stop & Go" als sanctie in geval van niet gereden opwarmingsronde, zie art.22)

Een sanctie "Stop & Go" zal worden opgelegd aan de ploegen die geen verkenningronde hebben afgelegd.

Ongeveer 30 minuten voor het vertrek komen de rijders op de omloop en maken onmiddellijk een verkenningronde vooraleer plaats te nemen op de startgrid met afgezette motor..

Op de startgrid dienen de motos verdeeld te worden in een schuine strook een hoek van 45 graden vormend t.o.v. de startlijn. De onderlinge afstand bedraagt telkens 2 meter. Elke motor wordt vastgehouden door één helper.

De start voor de verkenningronde is mogelijk gedurende vijf minuten. Deze vijf minuten worden aangeduid op de plaats waar de rijders het parcours oprijden aan de hand van borden met de aanduiding 5' 4' 3' 2' 1'. Via geluid wordt de tijd eveneens aangegeven. Wanneer deze vijf minuten voorbij zijn wordt de uitgang gesloten met een rode vlag..

03) De rijders die toekomen na de sluiting en zij die de verkenningronde niet wensen te doen zullen de gelegenheid krijgen om zich aan het vertrek te plaatsen binnen de vijf minuten volgend op de aankomst van de rijders die hun verkenningronde beëindigen. Om dit uit te voeren dienen de rijders de instructies te volgen van de officiële bij de vertreklijn.

04) Vanaf het betreden van het parcours (ongeveer dertig minuten voor de start), is het verboden te wisselen van motorfiets en een bijkomende bevoorradings uit te voeren..

05) Wisseling van banden en herstellingen mogen uitgevoerd worden op de vertreklijn totdat het bord 3 minuten getoond wordt.

Na de verkenningronde mogen de rijders banden wisselen in functie van de klimatologische omstandigheden op het circuit.

06) Twee verplichte opwarmingsronden.

Twee sancties "Stop & Go" zullen worden opgelegd voor de teams die ze niet volledig uitvoeren (zie art 22).

Ongeveer vijf minuten voor de opwarmingsronden worden de volgende borden getoond, alsmede met geluids aanduiding:

- bord 5 minuten : begin van de aftelling
- bord 3 minuten: alle personen, behalve de rijders, één helper en één persoon met een regenscherm verlaten de startgrid. Vanaf dit ogenblik is het niemand toegestaan de startgrid te betreden (behalve de officiële van dienst). Iedere tussenkomst aan de motorfiets is verboden..
- Bord 1 minuut + bord "Helm": alle personen, behalve de rijders en de helper die de machine vasthoudt, verlaten de startgrid. De rijders dienen zich te bevinden tegenover hun eigen motorfiets aan de overzijde van de piste..
- Bord dertig seconden.
- Groene vlag: vertrek voor de opwarmingsronden. Elke rijder loopt naar zijn machine, start de motor en begint de opwarmingsronde.

Als, zelfs na onmiddellijke hulp van de assistent, een rijder er niet in slaagt zijn motor te starten, dan dient de motorfiets in de pits geduwd en dient de rijder te starten vanuit de pits.

- Een voertuig van de koersdirectie volgt de rijders.
- De laatste opwarmingsronde wordt aangeduid met een bord met cijfer één.
- Als de rijders terugkeren aan de vertreklijn na de opwarmingsronden, leggen ze de motor stil, ieder op zijn aangeduide plaats. De motorfietsen dienen opgesteld in dezelfde opstelling als voor de start van de opwarmingsronden.

Slechts één helper en de rijders die vertrekken worden toegelaten aan het vertrek.

07) Als er een rijder is met moeilijkheden, dan dient hij zich onmiddellijk te begeven naar de pits. Het is absoluut aan de rijders verboden zich aan de startgrid te begeven met de bedoeling de start te vertragen. In het geval dat een rijder te laat aan de startlijn verschijnt d.w.z. als het bord 1 minuut reeds getoond werd, is hij verplicht zich met een vertraagde snelheid naar de pits te begeven..

08) In het midden van de piste, op de vertreklijn, wacht een commissaris met rode vlag de renners op. Hij blijft er plaatse totdat de starter hem de opdracht geeft om de piste te verlaten, nadat de groene vlag getoond werd door de commissaris die zich bevindt op het einde van de vertreklijn.

Een tweede commissaris bevindt zich met een rode en een groene vlag op het einde van de vertreklijn :

- met behulp van de groene vlag geeft hij aan dat de opstelling klaar is.
- met behulp van de rode vlag stopt hij een rijder die te laat aankomt, na de wagen van de koersdirectie en maakt hij duidelijk aan deze rijder dat hij dient te vertrekken op het einde van de startopstelling en na het vertrek of dat hij zich naar de pits dient te begeven.

09) Vertrek van de wedstrijd:

- bord "1 minuut", bord met helm en verwittiging met geluidssignaal: de rijders dienen zich te bevinden tegenover hun eigen machine aan de andere kant van de piste.
- bord "30 seconden" met geluidssignaal
- groen licht of nationale vlag (te bepalen in het Bijzonder Reglement) : vertrek. Elke rijder loopt naar zijn machine, start de motor en begint de wedstrijd. De motor wordt door de rijder alleen gestart gebruik makend van de mechaniek beschikbaar op de machine. Elke hulp van buitenaf is verboden.

10) Als een rijder zijn motor niet kan starten, dan geeft de koersdirecteur met behulp van de groene vlag toelating aan de helper om de machine te duwen, vanaf het ogenblik dat hij het mogelijk acht..

Als niettegenstaande deze tussenkomst een rijder er niet in slaagt te vertrekken, dan duwen de pistecommissarissen de machine onmiddellijk naar de pits (volgens de kortste weg). De machine kan teruggebracht worden naar zijn plaats in de pits onder de bescherming van een pistecommissaris. De rijder start nadat zijn machine hersteld is..

11) Na de doortocht van de totaliteit van het peloton voor de uitgang van de pitsstraat, wordt er door middel van lichten of vlag een starttoelating gegeven aan de rijders die zich hier bevinden.

12) De rijder die in beweging is of zich niet bevindt tegenover zijn eigen machine aan de andere kant van de piste op het ogenblik dat het groene licht verschijnt of bij het zakken van de nationale vlag zal gesanctioneerd worden.

Voor elke inbreuk op de startprocedure zal de betrokken rijder worden gesanctioneerd door een procedure "Stop & Go", zoals vermeld in artikel 22.

Artikel 18 - Rijdingsduur - Wedstrijdtoestand van de motorfietsen.

01. Een rijder zal max. 2/3 van de duur van de wedstrijd mogen afleggen en moet afgelost worden na max. 1 uur wedstrijd. De wedstrijdtijd vangt aan wanneer de start werd gegeven of, tijdens de wedstrijd, op het ogenblik dat de rijder de stand verlaat en neemt een einde wanneer de rijder de stand binnenrijdt of de aankomstlijn overschrijdt op het einde van de wedstrijd.

02. In ieder geval moet iedere ploeg ten minste twee keer aan haar box stoppen voor een wisseling van renner.

03. Elke deelnemer is verplicht om met een deugdelijke en veilige machine aan het evenement deel te nemen. Op straffe van uitsluiting zal ieder mechanisch defect, dat de normale werking van de machine beïnvloedt, eerst verholpen moeten worden alvorens de coureur weer mag deelnemen.

Artikel 19 –Achterlaten van de motorfiets.

Het feit dat een renner zijn motorfiets langs de omloop achterlaat, ook maar voor een ogenblik, betekent dat hij van de sessie wordt uitgesloten. Dit met uitzondering als hij de machine heeft achtergelaten ten gevolge van een valpartij waarbij hij naar het medische centrum van de omloop voor medische verzorging moet worden overgebracht. Als de verantwoordelijke arts van mening is dat de rijder weer geschikt is om aan de wedstrijd deel te nemen, zal hij in een voertuig van de organisatie worden teruggebracht, dit via de binnenwegen van de omloop.

Artikel 20 - Stoppen aan de stands.

01. Motorfietsen mogen uitsluitend in pitstraat bij de stands tot stilstand worden gebracht. Bij deze halte moeten de deelnemers hun machines zo dicht mogelijk aan de zijkant van de stand te plaatsen, dit om voldoende ruimte te geven aan andere voorbijkomende deelnemers.
02. Het benutten van de pitstraat heeft noodgedwongen het stoppen voor zijn stand of in Endurance in de strafzone "Stop & Go" tot gevolg.
03. Wanneer de motor aan het einde van de pitlane niet wil starten, moet de machine tot aan de stand worden teruggeduwd, rekening houdend met de aanwijzingen van de standcommissaris(sen).
04. Als een coureur om wat voor een reden dan ook, aan zijn stand moet stoppen, moet de motor volledig tot stilstand worden gebracht en het mechaniek worden uitgezet, dit op straffe van uitsluiting van de wedstrijd.
05. Na een stop bij zijn stand kan de deelnemer weer de baan oprijden, op voorwaarde dat het licht op het einde van de pitstraat niet rood is. Het weer terug het circuit oprijden is slechts toegelaten wanneer het blauwe knipperlicht brandt, de deelnemers moeten er in ieder geval voor zorgen dat, de op het circuit rijdende motorfietsen op geen enkele wijze worden gehinderd.

Artikel 21 - Stoppen aan de stands - Vulling met brandstof onderhoud en herstelling - ENDURANCE.

01. De snelheid in de pitlane wordt beperkt tot 60 km/u.
02. Bij het binnenkomen in de pits dient de motor verplicht stil gelegd te worden. Hij mag terug gestart worden voor een afstelling of regeling (tijdelijk).
03. Om terug te vertrekken mag de rijder gezeten op de machine door twee personen aangeduwd worden. De rijder mag eveneens de starter van de machine gebruiken.

Het gebruik van een bijkomende batterij is verboden.

04. Enkel geaccrediteerde leden van de ploeg in het bezit van de juiste officiële toegangspassen worden toegelaten in de werkzone voor hun stand en dit onmiddellijk vooraleer aan de motor te beginnen werken. Zij moeten de zone verlaten vanaf het ogenblik dat het werk beëindigd is. Buiten de interventies mogen de ploegleden niet in de pitstraat blijven.
05. Gedurende het oponthoud in de pits zijn vier personen geaccrediteerd om aan de machine te werken, de bevoorrading te doen, de lichten te reinigen, het windscherm etc. Als de rijder deelneemt aan de interventie, is hij inbegrepen in deze vier personen. In geval van verlies of panne van de transponder is het een official toegelaten om deze wisseling uit te voeren.

Wanneer de interventies op de machine worden uitgevoerd in de box, wordt het aantal personen die aan de motor werken niet beperkt.

06. Tijdens de wedstrijd of een reeks mag de bevoorrading met brandstof en olie evenals de herstellingen en de afstelling enkel gebeuren in de stand toegewezen aan het team.
07. Voor de start van de wedstrijd zullen de tanksystemen ter goedkeuring moeten worden voorgelegd aan het Technisch College.
08. Een tanksysteem met de hulp van een kruik, emmer, trechter, ... enz. waarbij de brandstof via de openlucht loopt is gedurende de ganse manifestatie (oefeningen en wedstrijden) verboden. Het tanken van brandstof moet via zwaartekracht gebeuren. Het tanken moet gebeuren via de zwaartekracht. Elk systeem met druk is verboden. Het tanken moet verplicht gebeuren in de pitlane voor de box toegekend aan de ploeg via een systeem met automatische valve. De rijder moet van zijn machine stappen tijdens het tanken.

De brandstofbevoorrading en alle andere interventies mogen niet op hetzelfde ogenblik plaatsvinden. Vooraleer een machine te bevoorraden dient ze eerst op de steun geplaatst.

Elke tankbeurt (brandstof) gebeuren nadat elke mechanische tussenkomst op de machine beëindigd is en vooraleer de rijder tracht zijn machine opnieuw te starten.

Tijdens het tanken wordt het gebruik van bandenwarmers niet toegelaten en elke persoon die zich op minstens 1 meter van de machine bevindt moet zijn ogen en hoofd beschermen alsook het volledige lichaam met kledij.

Na het tanken (brandstof) is elke mechanische interventie op de machine alleen maar binnen de box toegekend aan de ploeg.

09. In de pits is een benzinereserve van maximaal 100 liter toegestaan.
10. **Het is strengt verboden in de pits te roken of vuur te maken.**
11. Ieder ploeg dient verplicht een persoon aan te duiden belast met de brandveiligheid. Deze dient uitgerust met een brandblusser efficiënt tegen brand van brandstoffen. Deze persoon dient verplicht aanwezig te zijn tijdens de bevoorradingsoperaties met brandblusser in de hand, klaar om in werking te treden.
12. Elke inbreuk op dit artikel wordt bestraft met de procedure "Stop & Go".

Artikel 22 "Stop & Go" Procedure.

Tijdens de wedstrijd zal de rijder door de koersdirecteur of zijn adjunct verzocht worden te stoppen in de strafzone en er in stilstand blijven gedurende 20 sec. Hij kan vervolgens de wedstrijd hervatten..

De rijder dient de snelheidslimiet (60 km/u) te respecteren, vanaf het begin van de pitlane tot aan de uitgang. Bij inbreuk van deze snelheidslimiet, zal de "Stop & Go"-procedure herhaald worden; bij een tweede inbreuk op deze snelheidslimiet, zal de zwarte vlag getoond worden aan de rijder.

In geval van een nieuwe start, is hierboven vermelde regel eveneens van toepassing.

Indien een wedstrijd onderbroken wordt vooraleer de sanctie wordt toegepast, en er komt een tweede deel, zal de rijder gestraft voor geanticipeerde start verplicht worden een "Stop & Go" uit te voeren na de start van het tweede deel van de wedstrijd..

Als een rijder zijn straf voor geanticipeerde start nog niet heeft uitgevoerd, opgelegd tijdens het eerste deel van de wedstrijd, en als hij tevens een geanticipeerde start heeft gehad bij het tweede deel van de wedstrijd, zal hem de zwarte vlag worden getoond.

Eens de ploeg op de hoogte is gesteld van de straf, zal het bord met vermelding "STOP" en het nummer van de rijder getoond worden aan de start. Indien het bord "STOP" vijf keer getoond werd aan betreffende rijder en deze stop nog steeds niet, zal hem de zwarte vlag getoond worden bij zijn 6de passage.

Indien meerdere rijders gestraft worden, zal het "STOP" bord worden getoond aan een andere gestrafte rijder tijdens de volgende rondes. De orde om te stoppen zal gebaseerd zijn op de tijd van de kwalificaties, de vlugste rijder stopt als eerste.

Indien een rijder een "stop en go" straf oploopt, kan een mecanicien van de ploeg in de strafzone aanwezig zijn om hun rijder bij te staan, onder toezicht van commissarissen, teneinde zijn machine opnieuw te starten indien zij blokkeert. De mecanicien dient niet tussen te komen in de procedure "stop and go", welke onder controle valt van de Koersdirectie

In geval een rijder de instructies om een "Stop & Go" uit te voeren negeert, en er meerdere gestrafte rijders zijn, zal geen enkele volgende rijder gevraagd worden om te stoppen totdat de vorige rijder is gestopt of dat hem de zwarte vlag getoond werd.

Het is strikt verboden voor de rijder die bezig is met een "Stop & Go" procedure om te stoppen in de pitlane van de stand op straffe van uitsluiting. Als dit het geval is, en in zoverre dat hij oorspronkelijk was gestopt voor het voor de vijfde maal tonen van het bord "stop", moet hij weer op de piste en een ronde rijden vooraleer hij met de "Stop & Go" procedure kan beginnen.

In geval er een gestrafte rijder, de procedure "Stop & Go" niet uitgevoerd heeft voor het einde van de reeks, zal er 1 minuut straftijd toegevoegd worden aan zijn tijd.

Artikel 23 –Stoppen op de baan.

01. Het is toegelaten dat een deelnemer alleen tot het einde van de pitsstraat zijn machine terug brengt via een andere weg dan het normale tracé van het circuit onder voorwaarde dat hij nooit zijn machine verlaat (zie art. 20) en de afgevaardigde van de organisatie blijft volgen. Wegen zijn voorzien vanuit bocht 01, 02, 08, 09 en 10. Wanneer hij de vertragsbaan heeft bereikt zal hij, met de hulp van een maximum van twee mensen zijn motorrijwiel met gestopte motor in omgekeerde richting of niet tot naar zijn stand duwen waar hij mag geholpen worden.

Bovendien kan een deelnemer die in de zone tussen de toegang tot en de uitgang van de vertragsbaan moet stoppen, onder bescherming van een commissaris tot naar zijn stand terugkomen via de uitgang en zijn machine terug naar de stand met gestopte motor duwen met de hulp van maximum twee mensen, in omgekeerde richting.

02 Wanneer een motorrijwiel door zijn renner wordt verlaten, wordt onder artikel 19 besproken.

Artikel 24 - Uit wedstrijd nemen van deelnemers.

De wedstrijdleider mag op eigen initiatief of op advies van sport- of technische afgevaardigden, een motor doen stoppen waarvan de renner een inbreuk zou hebben begaan of wanneer de machine niet meer in een normale staat blijkt te zijn. Deze beslissing wordt bekend gemaakt door het tonen van de zwarte vlag, of de zwarte vlag met oranje cirkel, samen met het wedstrijdnummer van de betrokken deelnemer. Indien de rijder in de daaropvolgende ronde niet aan dit teken gehoorzaamt, zal hij uit de wedstrijd worden genomen. Deze beschikkingen zijn eveneens van toepassing tijdens de oefeningen.

Artikel 25 - Betekenis van de vlaggen.

Tijdens de totale duur van de oefeningen en de wedstrijden dienen de renners zich strikt te houden aan de volgende signalen.

25.01. Vlaggen en lichten gebruikt voor het geven van informatie

Nationale vlag :

Mag bewogen worden getoond als vertreksignaal van de wedstrijd

Groene vlag:

De omloop is vrij van alle gevaar.

Deze vlag moet bewogen getoond worden aan elke post tijdens de eerste ronde van elke trainingssessie tijdens de verkenningronde en de opwarmingsronde.

Deze vlag moet bewogen worden getoond aan de post gesitueerd onmiddellijk na het ongeval waarbij het gebruik van een of meerdere gele vlaggen nodig was.

Deze vlag moet door de startgever bewogen worden getoond om de start van de opwarmingsrondes aan te geven.

Wanneer de pitstraat open is moet deze worden bewogen worden getoond aan de uitgang van de pitstraat.

Groen licht :

Dit licht moet worden ontstoken bij het uitrijden van de stands om de start van de oefeningen en van de warm-up, de start van de verkenningronde en de start van opwarmingsronden aan te geven

Gele vlag met rode strepen :

Verminderde grip of adhesie op deze sectie van de piste kan gewijzigd zijn om een andere reden dan regen.

Deze vlag moet bewogen worden getoond op de post van de pistecommissaris met de vlag.

Witte vlag met rood diagonaal kruis :

Regendruppels op dit deel van het circuit.

Deze vlag moet bewogen worden getoond op de posten van de vlagcommissarissen.

Witte vlag met rood diagonaal kruis + Gele vlag met rode strepen :

Regen op dit deel van het circuit. Deze vlaggen moeten gezamenlijk bewogen worden getoond op de posten van de vlagcommissarissen

Blauwe vlag :

Bewogen getoond aan een post duidt deze vlag aan een rijder aan dat hij op het punt staat te worden ingehaald.

Tijdens de oefensessies moet de betrokken rijder zijn lijn houden en progressief vertragen om aan de snelste rijder toe te laten hem in te halen.

Tijdens de wedstrijd zal de betrokken rijder gedubbeld worden. Hij moet aan de snellere rijder(s) toelaten hem bij de eerstvolgende gelegenheid in te halen.

Op elk ogenblik moet deze vlag aan een rijder worden getoond die de pitstraat verlaat indien er motoren op de piste naderen.

Vlag zwart/wit geblokt :

Deze vlag moet bewogen worden getoond op de aankomstlijn ter hoogte van de piste om het einde van de wedstrijd of van de oefensessies aan te geven.

Na de geblokte vlag te zijn voorbijgereden, moeten de rijders aan gematigde snelheid naar de standplaats rijden. Zij mogen niet stoppen op de piste vlak na de aankomstlijn.

Geblokte vlag en blauwe vlag :

Deze zwart/wit geblokte moet bewogen worden getoond samen met blauwe vlag. Deze laatste moet onbewogen worden getoond aan de aankomstlijn ter hoogte van de piste wanneer een pilo(o)t(en) de rijder aan de leiding voorafgaat voor de aankomstlijn tijdens de laatste ronde. ((zie 05.14.01))

Blauwe lichten knipperlichten :

Zij moeten voortdurend worden ontstoken bij het uitrijden van de pitstraat tijdens de oefeningen en de wedstrijden.

25.02. Vlaggen en lichten die informatie en instructies overbrengen

Gele vlag :

Bewogen getoond op elke rij van de startgrid of voor de startgrid, duidt deze vlag aan dat de start wordt vertraagd.

Een enkele gele vlag bewogen' getoond duidt deze vlag een gevaar op deze sectie van de omloop aan.

Twee gele vlaggen bewogen' getoond duidt een gevaar aan waarbij de piste deels of volledig wordt versperd.

De rijders moeten vertragen en klaar zijn te stoppen. Het is verboden in te halen tot op de plaats waar de groene vlag wordt getoond.

Als de rijder onmiddellijk na het inhalen beseft dat hij een overtreding heeft begaan, moet hij de hand opsteken en de rijder(s) laten passeren die hij zonet inhaalde(n). In dat geval zal hem geen sanctie worden opgelegd.

Tijdens de finale inspectie ronde moet de gele vlag bewogen getoond worden op de exacte plaats waar de commissaris verantwoordelijk voor de vlaggen zal staan tijdens de trainingen en de wedstrijd.

Witte vlag :

Er is een traag voertuig, ziekenwagen of gelijkaardig voertuig op de omloop aanwezig. " Bewogen " getoond, duidt deze vlag aan dat de rijder het voertuig zal tegenkomen in die sectie van de omloop.

De rijders mogen de andere rijders niet inhalen tijdens het vertonen van de witte vlag. Ze mogen wel de trage voertuig inhalen.

De verantwoordelijke voor het uitrijden van een dergelijk voertuig moet er zich van verzekeren dat de post op de plaats waar het voertuig op de omloop komt, op de hoogte is van de situatie.

Vanaf het moment dat een dergelijk voertuig op de omloop stopt, moeten de witte vlaggen behouden worden alsook de gele vlaggen getoond.

Rode vlag of rood licht :

Wanneer de wedstrijd of de oefeningen zijn onderbroken, moet de rode vlag aan elke post bewogen worden getoond en de rode lichten aan de rand van de omloop moeten worden ontstoken.. De rijders dienen terug te keren naar de standen (gesloten park).

Wanneer de uitrit van de pitstraat gesloten is moet deze vlag onbewogen worden getoond bij het uitrijden van de pitstraat en het licht moet worden ontstoken. De rijders worden niet toegelaten om de pitstraat te verlaten.

Op het einde van elke oefensessie of warm-up, worden de rode lichten op de startlijn ontstoken.

De rode vlag moet onbewogen worden getoond op de grille op het einde van de verkenningronde en op het einde van de opwarmingsronden.

De rode vlag kan eveneens worden gebruikt om de piste te sluiten.

Zwarte vlag :

Deze vlag wordt gebruikt om instructies over te brengen aan een enkele rijder. Zij wordt bewogen op elke post getoond samen met het nummer van de rijder. De rijder moet stoppen in de standen op het einde van de lopende ronde.

Deze vlag zal enkel mogen worden getoond na de ploeg van de rijder werd ingelicht.

Zwarte vlag met oranje cirkel (Ø 40cm) :

Deze vlag wordt enkel gebruikt om instructies aan een renner over te maken en wordt bewogen getoond aan elke post samen met het nummer van de rijder. Zij deelt de rijder van de motorfiets mee dat zijn motorfiets mechanische problemen heeft, met een mogelijk gevaar voor zichzelf of voor de andere rijders, en dat hij onmiddellijk de omloop moet verlaten.

25.03. Wit bord met de letters SC in het zwart

Getoond, op elke vlaggepost : neutralisatie van de wedstrijd.

De rijders moeten vertragen en klaar zijn om de Safety car te ontmoeten.

De rijders mogen de andere rijders niet inhalen tijdens het tonen van dit bord. Ze mogen de Safety car ook niet inhalen en moeten in file achter de Safety car rijden.

25.04. Sancties in geval van het negeren van de signalisatie

Indien de Koersdirecteur of een van zijn adjuncten een overtreding vaststelt betreft het niet respecteren van de signalisatie, of indien hij hiervan door een schriftelijk verslag van pistecommissarissen op de hoogte wordt gebracht, dan zal hij de volgende sancties bij de rijder in fout toepassen :

- bij de eerste overtreding van een rijder tijdens een manifestatie, tijdens de trainingen en/of de wedstrijd: toevoeging van 5 plaatsen in het klassement (vb de tweede wordt zevende, ongeacht het aantal geklasseerde rijders).
- bij een tweede overtreding van dezelfde rijder tijdens dezelfde manifestatie : uitsluiting van de manifestatie.

Artikel 26 - Aankomst - Rangschikking.

Vanaf het ogenblik dat de afstand of de afgelegde duur bereikt zijn wordt de geblokte vlag getoond aan de leider in de wedstrijd.

Het klassement wordt opgesteld in functie van het aantal voltooide ronden en van de totale tijd.

Om geklasseerd te zijn dient een ploeg:

- de aankomstlijn overschreden zijn onder de geblokte vlag op de piste (en niet in de pits). De rijder moet in contact staan met zijn machine.
- de aankomstlijn na de winnaars overschreden zijn binnen de tijdslimiet zoals aangegeven in het bijzondere reglement;
- minstens 75% van de afstand van de winnaar in de overeenkomstige klasse te hebben afgelegd

In geval van wedstrijden op meerdere reeksen wordt het aantal ronden van alle reeksen opgeteld, de ploeg met het hoger aantal ronden wordt als eerste geklasseerd. In het geval van gelijk aantal ronden wordt de totaal tijd gerealiseerd in beide manches in rekening gebracht.

De maximum tijd om de aankomstlijn te bereiken na het aankomst van de winnaar is 5 minuten.

Artikel 27 - Nazicht na de wedstrijd.

Iedere machine die de wedstrijd beëindigt zal onmiddellijk naar het gesloten park worden verwezen om, indien de wedstrijdleader dit nodig acht de voorziene controle te ondergaan.

Artikel 28 - Klachten.

Iedere klacht moet schriftelijk en persoonlijk overhandigd worden aan de wedstrijdleader en dit volgens de door de B.M.B. voorziene procedure 2015.

Artikel 29 – Neutralisatie.

Indien tijdens de wedstrijd een voorval (atmosferische situaties of andere redenen) de veiligheid in gevaar zou brengen en het normale verloop van de wedstrijd onmogelijk maakt dan kan de koersdirecteur beslissen de wedstrijd te neutraliseren.

In dit geval komen twee speciaal gemarkeerde voertuigen, van verschillende kleuren , zichtbaar dragend de woorden ""Safety Car"" en hun nummer "1" of "2", uitgerust met twee gele waarschuwingslichten op het dak op de piste. Zij rijden rond met gelijke snelheid om op deze manier altijd dezelfde afstand te bewaren.

De twee "Safety Car" worden geplaatst op het einde van de pitlane en de tweede in bocht 7.

Gedurende de hele periode van neutralisatie wordt een bord ""Safety Car"" op de vertreklijn geplaatst om de rijders te informeren.

Als de voertuigen op de piste komen ontsteken zij op verzoek van de koersdirecteur hun gele flikkerlichten en vanaf dit ogenblik tonen de veiligheidsdiensten het witte bord met de letters SC in het zwart. Vanaf het vertoon van dit bord mogen de rijders niet meer inhalen. De rijders die ingehaald worden door de ""Safety Car"" rangschikken zich achter deze wagen zonder ze in te halen achter elkaar.

Indien gedurende de neutralisatie de "Safety-cars" een technisch probleem kennen waardoor deze niet kunnen verder rijden, is volgende procedure van toepassing: ofwel beschikt de organisator over een reserve voertuig, op dezelfde wijze uitgerust, en in dat geval neemt deze

de plaats in van het defecte voertuig ; ofwel beschikt de organisator niet over een reserve voertuig en in dat geval zal de groep van rijders die achter elkaar de defecte "Safety-car" volgt, hun circuit ronde, nog steeds achter elkaar, verderzetten totdat de eerste groep de laatste rijder van de groep die de andere "Safety-car" volgt benadert om zich vervolgens achter hem te plaatsen.

Gedurende de neutralisatie van de wedstrijd mogen de machines stoppen in de pits.

Deze mogen pas terug op de piste als het groene licht van de uitgang van de pits brandt. Dit licht brandt gedurende tien seconden, 10 seconden na de doortocht van een "Safety Car" op het niveau van het rode licht gesitueerd aan de uitgang van de pits. . Vervolgens is de uitgang terug dicht(rood licht of vlag).De rijders die de gang van de pits niet verlaten hebben, dienen de volgende groep op te wachten.

Als de "Safety Cars" teruggeroepen zijn door de koersdirecteur, dienen ze vooreerst een volledige ronde van het circuit te maken, met gedoofde gele waarschuwingslichten. Het inhalen blijft verboden totdat de "Safety Cars" de piste verlaten hebben om terug naar hun post te keren. De "Safety Cars" verlaten het circuit op de plaats waar zij werden opgeëist.

De standplaatsen van de "Safety Cars" dienen aangeduid aan de zijkant van de piste door gele reflecterende borden met goed zichtbaar de woorden "Safety Car"

Elke ronde gereden gedurende de interventie van de "Safety Cars" telt als een ronde in de wedstrijd.

Alle andere regels van de wedstrijd blijven geldig.

Artikel 30 – Onderbreking.

Het gesloten park binnen de paddock dat in geval van onderbreking wordt gebruikt is hetzelfde als dat voor de start van de wedstrijd die plaats vindt langs de pitstraat.

Artikel 31 - Prijzen.

01. Geen prijzen zijn voorzien in het kader van de **4 UREN VAN LUIK Classics** 2015.

02. Beloningen zullen gegeven worden aan de 3 eersten ploegen van het algemene klassement van de **4 UREN VAN LUIK Classics** (ronden - tijd).

De uitreiking van deze beloningen zullen op de podium naast het gesloten park plaats vinden direct na het aankomst van de tweede reeks van 2 uren zondag 31 mei 2015.

Artikel 32 - Afgelasting

In geval van overmacht kan de manifestatie door de organisator worden afgelast zonder dat de deelnemers uierdoor enig recht op vergoeding zouden verwerven.

Artikel 33 - Rechtsbevoegdheid.

Elke betwisting, niet voorzien door onderhavig reglement, zal worden beslecht door een speciaal aangestelde jury. Deze jury wordt voorgezeten door de wedstrijdleader en bestaat verder uit de personen in conformiteit met artikel 05.13 van het reglement Baanwedstrijden 2015 van de B.M.B..

Artikel 34 - Officials

Algemene organisatiecommissaris: Jean PATINET

Adjunct Algemene organisatiecommissaris : Jean-Luc DEQUESNE

B.M.B. : Koersdirecteur : Philippe VANHOOTEGHEM

Verantwoordelijke Techniek : Stefan ALLOING

Adjunct-Koersdirecteur : Gérard VAN DEN SANDE

Tijdopname : R.I.S.

Adjunct-koersdirectie : R. SCHELDENAN

Afgevaardigde F.K.P.K. : Daniel ZEPAERS

J. RUYSCHAERT

Ch. CLAERHOUT

Artikel 35 - Goedkeuring.

Dit bijzondere reglement werd goedgekeurd door de B.M.B. op datum van 20 février 2015.

Algemene inlichtingen :

"RAC TROPHY" - A.M.C. RAC MEIOR LIEGE a.s.b.l.

Rue Edouard Wacken, 29 - B 4000 LIEGE

TEL : 32-(0)4/254.26.69 - FAX. : 32-(0)4/252.19.34

Website : www.racmeior.com - Email : info@racMeior.com

Vanaf 29 mei 2015 :

Welcome Center van de "4 HEURES DE LIEGE Classics "

Rue de Saint Donat, 6 - B 5640 METTET

TEL : 32-(0)71/71.00.84

Email : info@24heuresdeliege.be



Règlement technique

Article 01 - CATEGORIES

L'épreuve dénommée "Les 4 HEURES DE LIEGE Classics 2015" est une manifestation réservée à toute machine de 2 cylindres au minimum (série ou proto) et, d'une cylindrée supérieure à **340** cm3.

Celles-ci doivent avoir été construites **après le 1^{er} janvier 1960 et avant le 31 décembre 1981**.

Il n'y a pas de cylindrée maximum.

Un seul classement scratch incluant toutes les machines est prévu (hors prototypes).

L'organisateur se réserve le droit d'autoriser des machines prototypes (hors classement).

Article 02 - REGLEMENTATION TECHNIQUE

L'esprit de la réglementation technique de la 6^{ème} édition des "4 HEURES DE LIEGE Classics" consiste à accepter toutes machines (voir article 01) dans leurs configurations d'origine, et celles restaurées avec des pièces possédant le même aspect que les pièces originales remplacées.

Chaque équipe ne pourra présenter qu'une seule moto lors des vérifications techniques.

Le critère de conformité par rapport à l'aspect d'origine ainsi que la rareté du modèle présenté seront pris en compte de façon prioritaire par le comité de sélection.

Si des modifications ont été effectuées par rapport à la version originale d'une machine (ex : carénage adaptable, double disques, cadre spécial, moteur ou kit moteur...), celles-ci devront être réalisées avec des pièces correspondantes à celles couramment utilisées à l'époque.

L'utilisation des pièces suivantes est interdite :

- Roues de 16, 16,5 et 17 pouces.
- Silencieux d'échappement en fibre de carbone.
- Tubes de fourche ayant un diamètre supérieur à **42** mm (sauf modèle d'origine).
- Etriers de frein à quatre pistons.
- Amortisseurs à bonbonne séparée.
- Système d'acquisition de données.

Un système de chronométrage embarqué est autorisé à condition qu'il ne comporte pas de liaison de quel que type que ce soit entre la moto et le stand.

En cas de contestation sur l'authenticité d'une machine, il appartiendra à son propriétaire de démontrer la conformité de sa restauration avec le règlement technique des "4 HEURES DE LIEGE Classics".

Les commissaires techniques et le jury de la manifestation resteront seuls juges de la conformité de la machine.

Les machines "répliques" sont autorisées dans la mesure où leur aspect est strictement conforme à celui du modèle d'origine.

Les véhicules 4 temps devront obligatoirement posséder un bac de récupération pouvant recevoir au minimum 50% des liquides contenus dans le moteur (lubrifiant et refroidissement).

Tous les reniflards des réservoirs (essence, eau, huile moteur, boîte de vitesses) devront aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 1/2 litre.

Les bouchons de vidange, de filtre à huile, les vis de raccord des tuyauteries extérieures de lubrification, les filtres à huile de type automobile, les bouchons de remplissage et les niveaux d'huile des carter moteurs, de boîte de vitesses et de pont arrière devront être freinés par un fil métallique tendu dans le sens du serrage afin d'éviter tout desserrage intempestif.

Les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau pure ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

Un coupe circuit fixé au guidon, à portée de main à partir des poignées de guidon est obligatoire et sera contrôlé aux vérifications techniques.

Les leviers de frein, d'embrayage, de décompresseur doivent avoir l'extrémité munie d'une boule (16 mm minimum).

La poignée des gaz doit revenir d'elle-même lorsque le conducteur ne la maintient plus.

Les guidons doivent avoir leurs extrémités bouchées.

La visserie dépassant exagérément vers l'extérieur (tendeurs de chaîne, tringle de frein arrière, etc...) devra être protégée par une durite en caoutchouc.

Une protection couvrant le pignon de sortie de boîte devra être en place (carbone interdit).

Un carter métallique devra recouvrir en totalité la chaîne primaire sur les motos à boîte séparée.

Il est recommandé d'installer un garde chaîne (en matière plastique ou téflon, d'une épaisseur minimale de 5 mm) de manière à réduire le risque qu'une partie du corps du coureur ne se coince entre le brin de chaîne inférieure et la couronne arrière.

Doivent être retirés : les béquilles, les clignotants, les rétroviseurs, plaques minéralogiques et tout autre accessoire non utile ou dangereux pour la compétition.

Les pneumatiques utilisés devront avoir une largeur maximum de 150 mm, la largeur des jantes utilisées devra être de 4 pouces au maximum.

Les pneus pluie et les couvertures chauffantes sont interdits.

Lors des contrôles techniques préliminaires les pilotes présenteront leurs équipements et leurs casques homologués ECE 22/05 ou FIM, leurs protections dorsales, leurs combinaisons et leurs gants.

Les machines doivent porter des plaques numéros de construction solide et de forme rectangulaire avec angles arrondis, mesurant au minimum 285 mm de largeur et 235 mm de hauteur. Les chiffres devront avoir les dimensions minimum suivantes : 140 mm de haut, 25 mm d'épaisseur et 80 mm de large, et espacés de 15 mm. Les plaques, au nombre de trois, doivent être disposées, une frontale à l'avant au centre ou à l'avant droit, les deux autres de chaque côté, obligatoirement à l'arrière de la moto.

La couleur des **plaques** doit être **noir mat** et celle des **numéros** doit être **blanc**. Les numéros devront être si possible en matériau rétro-réfléchissant.

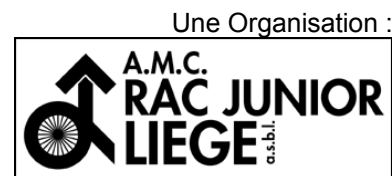
Les plaques doivent être planes, entièrement visibles et leur inclinaison sur la verticale ne doit pas excéder 30°, elles ne doivent pas être éclairées.

L'ensemble des machines pourra subir un contrôle de bruit à tout moment, lors des contrôles préliminaires ou durant les essais et notamment à la fin des essais qualificatifs.

Conformément à la réglementation en vigueur sur le circuit de Mettet, la limite de bruit de chaque moto participante est fixée à 109 dB en mesure dynamique effectuée le long du circuit approximativement au milieu de la ligne droite. En cas de litige ou de contrôle complémentaire rendu nécessaire par les circonstances, un contrôle statique pourra être effectué selon la procédure "FIM", contrôle statique dont la limite maximum est de 98 dB (plus 3db de tolérance après la course).

Article 03 - DEROGATION REGLEMENTATION TECHNIQUE

Des dérogations à certaines prescriptions techniques ci-dessus peuvent être accordées, par le comité d'organisation de l'épreuve, pour des modèles de motos qui étaient, à l'origine et à l'époque de leur production, pourvues d'éléments (roues, tubes de fourches, etc...) dont les caractéristiques diffèrent de celles mentionnées à l'article 2. Ces éventuelles dérogations ne sont accordées par le Comité d'Organisation qu'après réception d'une demande écrite circonstanciée et accompagnée des annexes techniques et photographiques probantes.



Technisch reglement

Artikel 01 - CATEGORIEEN

De "4 HEURES DE LIEGE Classics 2015" is een manifestatie voorbehouden voor alle machines met ten minste 2 cilinders (serie en proto) en met een cilinderinhoud van meer dan dan **340 cc**

Ze moeten gebouwd zijn **na de 1^{ste} januari 1960 en vóór de 31^{ste} december 1981**

Er is geen maximum cilinderinhoud

Eén enkel scratch classement is voorzien alle machines (uitgezonderd prototypes)

De organisator behoud zich het recht om prototype machines toe te laten (buiten classement)

Artikel 02 - TECHNISCHE REGLEMENTATERING

De geest van het technisch reglement van de 6^{de} "4 HEURES DE LIEGE Classics" bestaat uit het toelaten van alle machines (zie artikel 01) in hun originele configuratie, en deze die gerestaureerd zijn met onderdelen die hetzelfde aspect hebben als de origineel vervangen onderdelen.

Elk team mag slechts één enkele moto ter controle aanbieden

Er wordt door het selectiecomité op een prioritaire wijze rekening gehouden voor de conformiteits criterium ten opzichte van het origineel aspect evenals de zeldzaamheid van het aangeboden model.

Indien er aan een machine wijzigingen ten opzichte van de originele versie werden aangebracht (vb: aanpasbare kuip, dubbele schijfrem, speciaal frame, motor of motorkit...), moet deze gerealiseerd worden met onderdelen die overeenstemmen met deze die destijds gewoonlijk werden gebruikt.

Het gebruik van volgende onderdelen is verboden:

- Wielen van 16", 16,5" en 17".
- Uitlaatdempers van carbonvezels.
- Voorvorkbuizen met een diameter van meer dan **42 mm** (behalve origineel model).
- Remklauwen met 4 zuigers.
- Schokdempers met uitwendige reservoirs.
- Systemen voor het opnemen van gegevens.

Een tijdopname systeem op de moto is toegelaten maar zonder enige link tussen de moto en de box.

In geval van betwisting aangaande de authenticiteit van een machine, is het aan de eigenaar om de conformiteit van zijn restauratie met het technisch reglement van "4 HEURES DE LIEGE Classics" aan te tonen.

De technische commissarissen en de jury van de manifestatie zijn de enige rechters aangaande de conformiteit van een machine.

"Replica's" zijn enkel toegestaan indien hun aspect strikt conform is met deze van het originele model.

4 Takt voertuigen moeten verplicht uitgerust zijn met een opvangbak, welke minstens 50% van de vloeistoffen die zich in de motor bevinden (smering en koeling) moeten kunnen opvangen.

Alle ontluchtingen van de reservoirs (benzine, water, motorolie, versnellingsbak) moeten uitmonden in een opvangrecipiënt met een capaciteit van minstens ½ liter.

Alle aflatstoppen, de oliefilter, de vijzen van de koppelingen van de uitwendige olieleidingen, de oliefilters van het type auto, de vulstoppen en oliepeilstoppen van het motorcarter, de versnellingsbak en de achterbrug moeten geborgd zijn door middel van een metalen draad, gespannen in de richting van het vastdraaien om het ongelegen losdraaien te vermijden.

In geval de motor voorzien is van vloeistofkoeling, is enkel zuiver water en water gemengd met ethyl alcohol toegestaan.

Een noodstop bevestigd op het stuur, binnen handbereik vanaf de handvaten is verplicht en zal gecontroleerd worden bij het technisch nazicht.

De rem-, koppeling- en decompressiehendels moeten op het uiteinde voorzien zijn van een bol (16 mm minimum).

De gashendel moet uit zichzelf terugkeren indien de rijder hem niet meer vast houdt.

De uiteinden van het stuur moeten afgedicht zijn.

Alle bouten en vijzen die overdreven naar buiten uitsteken (kettingspanners, bediening achterrem, enz...) moeten beschermd worden door een rubberen slang.

Een bescherming die het uitgangstandwiel van de versnellingsbak afdekt dient geplaatst te worden (carbon verboden).

Een metalen carter moet het geheel van de primaire ketting op de moto's met een gescheiden versnellingsbak bedekken.

Het is aangeraden om een kettingbeschermer te plaatsen (plastic of teflon, met een minimale dikte van 5 mm), om te vermijden dat een onderdeel van het lichaam van de rijder tussen de ketting onderaan en het achtertandwiel kan terecht komen.

Moeten verwijderd worden: de staanders, de richtingaanwijzers, de achteruitkijkspiegels, nummerplaten en alle ander accessoires die niet nodig of gevaarlijk voor de competitie zijn.

De gebruikte banden moeten een maximale breedte hebben van 150mm, de breedte van de gebruikte velgen moet maximaal 4" zijn.

Regenbanden en bandenwarmers zijn verboden.

Bij de voorafgaandelijke technische controles moeten de rijders hun uitrusting, hun gehomologeerde helmen, ECE 22/05 ou FIM, hun rugbescherming, hun lederen pak en hun handschoenen aanbieden.

De machines moeten voorzien zijn van nummerplaten van een stevige constructie en een rechthoekige vorm voorzien van afgeronde hoeken, minimum breedte: 285 mm en minimum hoogte: 235 mm. De cijfers dienen de volgende minimum afmetingen hebben: 140 mm hoog, 25 mm dik en 80 mm breed, en spaties van 15 mm. De platen, drie in totaal moeten bevestigd worden, één frontaal vooraan centraal of vooraan rechts, de twee anderen aan elke zijde, verplicht achteraan op de moto.

De kleur van de **platen** moet **mat zwart** zijn en deze van de **cijfers** moet **wit** zijn. De nummers moeten indien mogelijk van een reflecterend materie zijn.

De platen moeten vlak zijn, volledig zichtbaar en hun inclignatiehoek ten opzichte van de verticale lijn mag niet groter zijn dan 30°, ze mogen niet verlicht zijn.

Het geheel van de machines mag op gelijk welk ogenblik tijdens de inleidende nazichten en van de oefeningen en met name op het einde van de kwalifikatie oefeningen aan een geluidscontrole onderworpen worden.

Conform de reglementering van het omloop Mettet is de geluidslimiet beperkt tot 109dB in dynamisch opname in de streek van de start/finish lijn. In geval van betwisting zal een statisch controle plaats vinden volgens de FIM reglementering met een maximum limiet van 98dB (+ 3dB tolerantie na de wedstrijd).

Artikel 03 - TECHNISCHE REGLEMENTERING

Afwijkingen op sommige technische voorschriften hierboven kunnen toegestaan worden door het organisatie comité van de manifestatie, voor de modellen die destijds origineel bij hun productie voorzien waren van onderdelen (wielen, voorvorkbuizen, enz...) waarvan de karakteristieken verschillen van deze vermeld in artikel 2. Deze eventuele afwijkingen worden slechts toegestaan door het organisatiecomité na ontvangst van een gedetailleerde schriftelijke aanvraag vergezeld van technische bijlagen en de bijhorende foto's



Horaire prévisionnel- Uurrooster- Provisional timing

Version 20 février 2015

Samedi 30 mai 2015 - Zaterdag 30 mei 2015 - Sturday 30th may 2015

- Entraînements - Oefeningen - Training

Objet	Durée	H début	H fin
4 HDL Classics Essais 1 Coureur 1	00:20	09:00	09:20
4 HDL Classics Essais 1 Coureur 2	00:20	09:45	10:05
4 HDL Classics Essais 2 Coureur 1	00:20	11:30	11:50
4 HDL Classics Essais 2 Coureur 2	00:20	12:15	12:35

- Compétition - Wedstrijd - Race

Objet	Heure limite de présence au parc fermé	Heure de départ du tour de reconnaissance	Heure du départ	Durée ou nombre de tours	Distance en km
Procédure de départ des 4 HDL Classics 1 ^{ère} manche	15:10		15:20		
4 HEURES DE LIEGE Classics 1 ^{ère} manche de 2 H 00			15:30	02:00	

Dimanche 31 mai 2013 - Zondag 31 mei 2015 - Sunday 31th may 2013

- Entraînements - Oefeningen - Training

Objet	Durée	H début	H fin
4 HDL Classics warm-up Coureur 1	00:10	09:00	09:10
4 HDL Classics warm-up Coureur 2	00:10	09:15	09:25

- Compétition - Wedstrijd - Race

Objet	Heure limite de présence au parc fermé	Heure de départ du tour de reconnaissance	Heure du départ	Durée ou nombre de tours	Distance en km
Procédure de départ des 4 HDL Classics 2 ^{ème} manche	13:35		13:45		
4 HEURES DE LIEGE Classics 2 ^{ème} manche de 2 H 00			14:00	02:00	



Une Organisation :



Numéros - Nummers - Numbers

