



Règlement sportif & technique

2012

Edition : 18 janvier 2012

Organisation générale : ASBL Jumpy – Rue de la Résistance, 7 – B4910 Theux

Tel +32 (0) 87 53 90 04 – Fax +32 (0) 87 53 90 01 – info@bikersclassics.be – <http://www.bikersclassics.be>

Table des matières

1. Conditions générales	4
2. Règlement particulier	4
3. Circuit.....	4
4. Engagements	4
4.1. Coureurs	4
4.2. Procédure d'inscription	5
4.3. Droit d'engagement.....	5
4.3.1. Nombre de coureurs.....	5
4.3.2. Date de clôture	6
4.3.3. Désistement.....	6
4.3.4. Force majeure.....	6
4.4. Classes	6
4.5. Numéros et couleurs des disques	6
5. Licence	6
6. Trophées.....	6
7. Règlement sportif	6
7.1. Essais – Qualifications.....	6
7.2. Modification des équipages	7
7.3. Grille de départ.....	7
7.4. Briefing	7
7.5. Procédure de départ.....	7
7.6. Arrêt aux stands.....	8
7.7. « Stop & Go ».....	8
7.8. Ravitaillements	8
7.9. Arrêt en piste.....	9
7.10. Conduite après une chute	9

7.11.	Conduite en course.....	9
7.12.	Sanctions pendant la course.....	9
7.13.	Arrêt ou neutralisation de la course.....	9
7.14.	Arrivée	10
7.15.	Classement	10
7.16.	Chronométrage.....	10
7.17.	Abandon	10
7.18.	Réclamations	11
7.19.	Application du règlement	11
7.20.	Abandon de recours	11
7.21.	Annulation de l'épreuve	11
7.22.	Responsabilités	11
7.23.	Drapeaux et feux	11
7.23.1.	Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations.....	11
7.23.2.	Drapeaux et feux transmettant des informations et des instructions	12
8.	Règlement technique	14
8.1.	Généralités	14
8.2.	Motocyclette de réserve	14
8.3.	Eclairage.....	14
8.4.	Pièces interdites	15
8.5.	Eléments obligatoirement enlevés.....	15
8.6.	Pneus	15
8.7.	Normes de bruit.....	15
8.8.	Equipement du pilote	16
8.9.	Litige	16

1. Conditions générales

La sixième édition des « 4 Hours of Spa Classic » est une épreuve internationale réservée aux motos anciennes. L'épreuve se déroulera en une manche et les équipages seront composés de deux pilotes.

Le présent règlement a pour objet de définir les modalités selon lesquelles l'ASBL Jumpy organise cette compétition qui se déroulera sur le circuit de Spa-Francorchamps les 29, 30 juin et le 01 juillet 2012.

Cette épreuve est établie conformément au présent règlement auquel tous les concurrents se soumettent du seul fait de leur engagement.

L'ASBL Jumpy et les partenaires des « 4 Hours of Spa Classic » se réservent le droit d'exploiter tous les résultats à des fins publicitaires. Le coureur s'engage de son côté à respecter tous les accords publicitaires conclus dans le cadre de l'épreuve et autorise l'ASBL Jumpy et les partenaires de l'épreuve à exploiter ses résultats et son image à des fins publicitaires.

Lors de l'inscription, chaque coureur reconnaîtra être libre de tout engagement ou obligation avec des tiers lui permettant de respecter totalement les termes du présent règlement.

Aucune marque, société ou association (non-partenaire de l'épreuve) ne peut utiliser le logo ou les résultats à des fins publicitaires ou commerciales sans l'accord des organisateurs.

2. Règlement particulier

Le règlement particulier (RP) comprendra toutes les informations complémentaires, ainsi que les détails relatifs à la manifestation en question :

- les classes participantes à l'épreuve ;
- le nombre de coureurs acceptés pour chaque essai et course ;
- le timing (contrôle administratif & technique, entraînements et courses) ;
- les spécificités concernant l'accès au paddock et au circuit ;
- l'adresse et le téléphone du secrétariat et du circuit ;
- les officiels.

Le RP sera envoyé au team manager trois semaines avant l'épreuve. Celui devra s'assurer que chaque pilote ou membre du team ait pris connaissance du RP.

3. Circuit

La longueur du circuit est de 6,976 km.

4. Engagements

Chaque pilote doit au préalable soumettre une demande d'engagement au secrétariat des « 4 Hours of Spa Classic ».

4.1. Coureurs

Les épreuves sont ouvertes aux coureurs âgés de plus de 18 ans et de toute nationalité.

Les critères de sélection des équipages admis aux « 4 Hours of Spa Classic » sont stricts. Afin de conserver l'esprit amateur de la manifestation, chaque équipage ne pourra compter qu'un pilote de renom. En bref ne pourront courir ensemble :

- les pilotes ayant marqué des points dans un championnat, une coupe ou un trophée depuis 1995 inclus ;
- les pilotes ayant marqué des points dans un championnat d'Europe depuis 1995 inclus ;
- les pilotes ayant marqué des points dans un championnat du monde depuis 1995 inclus.

Ne sont pas concernés par les règles de formation des équipages : les pilotes de rallye, de motocross, de 50cc ou ayant participé à des compétitions de motos anciennes.

Il est entendu que l'organisateur de l'épreuve se réserve le droit de refuser toute candidature présentant un caractère particulier même si ce dernier répond aux critères de sélection afin de préserver l'esprit des « 4 Hours of Spa Classic », sans devoir motiver sa décision.

Lors de son engagement, chaque coureur devra s'engager à respecter le présent règlement.

En cas de non-respect des règles précitées, le ou les pilotes concernés seront exclus de l'épreuve sans remboursement des droits d'inscription.

4.2. Procédure d'inscription

Tout concurrent souhaitant participer aux « 4 Hours of Spa Classic » devra compléter le formulaire d'inscription officiel disponible via notre site www.bikersclassics.be ou à l'adresse suivante :

Jumpy ASBL
Rue de la Résistance, 7
B-4910 Theux
Tél. : +32 (0)87.53.90.04
Fax : +32 (0)87.53.90.01
E-mail : info@bikersclassics.be

Chaque demande d'engagement devra être accompagnée d'une photo de la machine ainsi qu'une description technique.

4.3. Droit d'engagement

Un droit d'engagement non remboursable de **1.190 €** est dû pour que l'inscription soit effective. La location du box est comprise dans le prix.

Une demande ne sera considérée comme retenue qu'après confirmation de l'organisateur. Par ailleurs, ce dernier se réserve le droit de refuser une demande d'engagement même si elle a été introduite dans les délais.

Une caution de 100 € devra être jointe à la demande d'engagement ou devra être versée lors de l'enlèvement du transpondeur. Elle devra être déposée en argent liquide. Celle-ci couvrira l'ensemble des cautions concernant les extincteurs, brassards, transpondeurs, etc. Si le matériel est restitué en bon état, cette caution sera intégralement remboursée, sauf si l'équipage a écopé d'une amende durant l'épreuve.

Tout équipage engagé, ne prenant pas part aux essais sans raison valable, ne sera pas remboursé et ne récupérera pas sa caution.

Le droit d'inscription devra être viré sur le compte bancaire mentionné sur le bulletin d'inscription pour l'épreuve et cela, pour le 1^{er} mai au plus tard. Passé cette date, les droits d'engagement seront majorés de 100 €.

La date de clôture des engagements est le 01 juin 2012. Après cette date, le comité organisateur sélectionnera, au besoin, les 80 équipages admis à prendre part aux essais. Les décisions de l'organisation seront sans appel ;

Une inscription ne sera validée qu'après réception du paiement.

4.3.1. Nombre de coureurs

Les inscriptions seront clôturées lorsque le nombre maximum pour les entraînements sera atteint.

- Le nombre maximum d'équipages admis aux essais est de 80 équipages.
- Le nombre maximum d'équipages admis en course est de 70 équipages.

4.3.2. Date de clôture

Date de clôture des engagements : 01 juin 2012.

4.3.3. Désistement

En cas de désistement, le team doit informer l'organisateur par écrit 2 semaines avant l'épreuve. Le droit d'inscription ne sera remboursé que dans ce cas. Une charge de 50 € de frais administratifs sera retenue.

4.3.4. Force majeure

En cas de désistement dans les deux semaines avant l'épreuve, le droit d'inscription ne sera remboursé qu'en cas de force majeure. Le team devra également informer l'organisateur par écrit. Une charge de 100 € de frais administratifs sera retenue. L'organisateur décidera s'il y a lieu de rembourser le team ou de reporter l'engagement sur une autre épreuve.

4.4. Classes

Les « 4 Hours of Spa Classic » sont réservées à toutes les motos, d'une cylindrée supérieure à **340** cm³ pourvue de deux cylindres au minimum.

Ces motos doivent avoir été construites après le **1^{er} janvier 1960** et avant le **31 décembre 1981**. Il n'y a pas de limitation de cylindrée. Les prototypes sont autorisés sous réserve d'acceptation par l'organisateur et concourront hors classement.

4.5. Numéros et couleurs des disques

Les motos devront être équipées de plaques à numéro solides, rectangulaires et dont les angles auront été arrondis. Les dimensions de ces plaques doivent au minimum mesurer 285 mm de large et 235 mm de haut. Les dimensions des chiffres seront de 140 mm de hauteur, 80 mm de large et de 25 mm d'épaisseur. Pour les numéros à deux chiffres, ils devront être espacés de 15 mm. Trois plaques sont obligatoires et devront être disposées de la manière suivante : une à l'avant de la motocyclette et les deux autres de chaque côté à l'arrière de la moto.

Les plaques seront noir mat et les chiffres blancs. L'adhésif utilisé pour les numéros doit être rétro-réfléchissant. Les plaques à numéros ne doivent pas être éclairées. Elles ne peuvent être inclinées de plus de 30 ° par rapport à la verticale.

5. Licence

Les pilotes doivent être titulaire d'une licence de pilote FMB ou de leur fédération nationale. Les licences étrangères doivent être de type « internationales » ou accompagnées d'une autorisation de sortie de leur Fédération.

Il sera possible de prendre une licence « un événement » au prix de 45 € pour les pilotes de nationalité belge et de 60 € pour les pilotes d'autre nationalité.

6. Trophées

Les trois premiers teams du classement général recevront une coupe lors du podium.

Tous les concurrents qui auront terminé l'épreuve se verront remettre une coupe souvenir.

7. Règlement sportif

7.1. Essais – Qualifications

Chaque pilote devra obligatoirement participer aux séances d'essais dans la série correspondant à son groupe. Pour obtenir le droit de prendre part à la course, chaque pilote devra décrocher un temps minimum de qualification dans au moins une séance de sa série. Ce temps minimum équivaut à **130 % de la moyenne des trois meilleurs temps de la série**. Trois tours minimum devront être accomplis durant les essais de jour et trois tours minimum devront être accomplis durant les essais de nuit.

La participation au warm-up n'est pas obligatoire.

Commentaire [R1]: Dans le règlement particulier, il sera ajouté que, « par temps de pluie et sur décision de la direction de course, le temps minimum pourra être porté à 150% de la moyenne des trois meilleurs temps de la série ».

7.2. Modification des équipages

Les modifications d'équipage sont autorisées jusqu'à une heure après la fin de la dernière séance d'essais chronométrés. Passé ce délai, plus aucune modification ne sera acceptée. Toute infraction à cette règle sera passible d'une amende.

7.3. Grille de départ

Au terme de la dernière séance d'essais qualificatifs, une réunion du jury permettra d'établir la grille de départ. Celle-ci comprendra les 70 premiers équipages retenus pour la course sur base de la moyenne du meilleur temps réalisé sur un tour par chaque pilote de l'équipe au cours d'une des séances qualificatives.

Les machines ne disposant pas d'un démarreur autonome seront placées en fin de grille.

7.4. Briefing

Les pilotes devront obligatoirement assister au briefing.

Le lieu et l'horaire de ce briefing doivent être mentionnés dans le RP et doit se tenir au plus tard 2 heures avant le départ de la course.

Un contrôle et un relevé de présence seront faits à l'entrée du briefing. Le résultat de ce contrôle est remis au directeur d'épreuve immédiatement après la sortie de tous les coureurs. A la fin du briefing, chaque équipe devra communiquer à la direction de course l'identité du coureur qui prendra le départ de la course.

Chaque coureur absent en partie ou en totalité au briefing se verra infliger un « Stop & Go » et une amende de 75 €.

7.5. Procédure de départ

La procédure de départ applicable est du type dit « Le Mans » ou en épi. La procédure de départ est la suivante :

7.5.1. les pilotes doivent quitter les stands 20 minutes avant l'heure prévue du départ. Ils ont trois minutes pour quitter la voie des stands, après quoi celle-ci est fermée. Si un pilote n'est pas sorti de la voie des stands à temps, il prendra le départ de la course depuis celle-ci sans autres pénalités ;

7.5.2. les pilotes vont se placer « en épis » sur la ligne de départ endurance. Sur la grille, les motos doivent être échelonnées en biais selon un angle de 45 ° sur le côté de la piste, derrière la ligne de départ. Elles doivent être distantes de 2 mètres.

Chaque moto sera tenue par un mécanicien. Les motos ne disposant pas de démarreur autonome (démarrage « à la poussette ») se placeront à la fin de la grille.

15 minutes avant le départ de la course, le panneau « 5 minutes » sera montré sur la ligne de départ, les pilotes devront se placer de l'autre côté de la piste, face à leur machine.

13 minutes avant le départ, le panneau « 3 minutes » sera montré. A partir de cet instant, toute intervention mécanique sur les machines est interdite. Seules deux personnes par coureur peuvent rester sur la grille.

11 minutes avant le départ, seuls les mécaniciens chargés de tenir la motocyclette pourront rester sur la grille.

10 minutes avant le départ de la course, les pilotes s'élancent pour deux tours de chauffe, après quoi les pilotes placeront à nouveau et selon les mêmes modalités leur machine sur l'emplacement qui leur a été attribué sur la grille ;

7.5.3. au centre de la ligne de départ, un commissaire avec drapeau rouge attend l'arrivée des coureurs sur la grille ; il reste en place jusqu'à ce que le starter lui donne l'ordre de quitter la piste, après que le drapeau vert a été présenté par le commissaire se trouvant en fin de grille.

Un deuxième commissaire avec drapeaux vert et rouge se trouve à la fin de 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 ou, après le départ, qu'il se rende aux stands ;

7.5.4. 5 minutes avant l'heure du départ, les pilotes devront se placer de l'autre côté de la piste en face de leur moto. La piste sera alors complètement évacuée à l'exception des pilotes, des officiels et d'un mécanicien par machine.

A l'heure prévue pour le départ, le drapeau national sera abaissé par le directeur de course placé sur la grille ;

7.5.5. Les pilotes n'ayant pas pu faire démarrer leur machine pourront se faire aider par leur mécanicien après le départ de tous les autres concurrents, lors de la présentation du panneau « push ».

7.6. Arrêt aux stands

Toutes les interventions mécaniques ainsi que les changements de pilote doivent obligatoirement se dérouler devant le stand respectif de chaque équipage. A tout arrêt au stand, pour quelque raison que ce soit, le moteur doit être arrêté.

La vitesse dans la piste de décélération est **strictement limitée à 60 km/h**. Des contrôles seront effectués et des pénalités seront infligées à ceux qui ne respecteraient pas cette vitesse.

Si, lors d'un arrêt, un pilote dépasse la hauteur de son stand, et cela jusqu'à hauteur du dernier stand, il pourra y revenir, à contre sens, **moteur arrêté**.

Durant les essais, les excès de vitesse dans la piste de décélération seront sanctionnés d'une amende de 150 €. Durant la course, tout excès sera sanctionné par un « Stop & Go » de 30 secondes.

7.7. « Stop & Go »

Durant la course, la procédure à respecter pour les « Stop & Go » sera la suivante : une fois que l'équipe concernée par la pénalité sera avertie, un panneau STOP marqué du numéro de l'équipage sera montré au pilote en piste à ce moment. Si, après 5 passages, ce dernier ne repasse pas par la voie des stands pour y purger sa pénalité, le drapeau noir lui sera montré et il sera définitivement exclu de la course.

Le pilote pénalisé qui respecte les injonctions des officiels devra repasser par les stands, arrêter sa motocyclette à l'emplacement réservé aux « Stop & Go ». Après trente secondes d'immobilité, il pourra reprendre la piste. Aucune intervention mécanique n'est autorisée durant la procédure.

Lors d'un arrêt pour purger une pénalité, le pilote ne pourra ensuite s'arrêter à son stand, mais sera obligé d'effectuer un tour complet avant de pouvoir repasser par celui-ci.

7.8. Ravitaillements

L'utilisation de jerricans, entonnoirs ou tout autre système utilisant des contenants ouverts est formellement interdite pour les ravitaillements en carburant.

Le nombre d'intervenants sur la motocyclette est libre. Certaines règles de sécurité seront toutefois d'application :

- le pilote est dans l'obligation de descendre de sa machine avant le ravitaillement ;
- la motocyclette devra impérativement être béquillée et son moteur coupé durant la totalité de l'intervention ;
- durant le ravitaillement en carburant, aucune autre intervention ne pourra être effectuée sur la moto ;
- le ravitaillement en carburant doit être la dernière intervention pratiquée lors de l'arrêt au stand. Si une autre opération devait survenir après le plein d'essence, la machine devra obligatoirement être rentrée dans le stand ;
- dans tous les cas, une personne par équipage sera affectée à la sécurité incendie c'est-à-dire

qu'elle devra être munie d'un extincteur efficace contre les feux de carburant. Aucun ravitaillement ne pourra s'effectuer sans la présence de cette personne.

Les personnes affectées au ravitaillement de carburant, y compris celle chargée de la sécurité incendie, et toute personne se trouvant à moins d'un mètre de la motocyclette devront obligatoirement porter des vêtements résistants au feu, un casque intégral dont la visière sera fermée durant le ravitaillement (qu'il s'effectue durant les essais ou durant la course) ou une cagoule en coton et une paire de lunettes de protection.

Le commissaire de stand doit impérativement être présent lors du ravitaillement en carburant. Il appartient à chaque équipe de requérir la présence du commissaire de stand avant d'effectuer le ravitaillement.

Les derricks de ravitaillement devront obligatoirement être couverts et le trou d'évent dirigé vers le bas. Pour le remplissage, seule la gravité est autorisée pour acheminer le carburant vers le réservoir de la moto. Lorsque la personne chargée du ravitaillement lâche la poignée d'ouverture du derrick, l'écoulement d'essence doit cesser automatiquement.

Pour remplir les derricks, les préposés devront également porter leur équipement de sécurité. Le stockage de carburant dans le stand est interdit. Il est formellement interdit de fumer dans, devant ou derrière les stands.

7.9. Arrêt en piste

En cas d'arrêt sur la piste, un pilote ne peut en aucun cas s'éloigner de sa machine sous peine de mise hors course. En cas de panne il est formellement interdit au pilote de pousser sa motocyclette à contre sens de la course.

Aucune intervention extérieure ne pourra être acceptée, le pilote en panne devra se débrouiller avec les moyens du bord.

Les itinéraires à emprunter en cas de panne seront définis lors du briefing. En empruntant ces itinéraires, un pilote ne pourra en aucun cas bénéficier d'une aide extérieure et devra se conformer aux instructions des commissaires. Si, pour une raison quelconque, un pilote choisit d'emprunter un autre itinéraire que ceux définis lors du briefing, il sera mis hors course.

En cas de panne devant les stands, le pilote pourra, sous la protection d'un commissaire, emprunter la voie des stands à contre-sens en poussant sa machine, moteur arrêté, jusqu'à son stand. Dès l'entrée dans la zone des stands, deux mécaniciens pourront prendre la motocyclette en charge, le pilote devant rester à leurs côtés.

7.10. Conduite après une chute

En cas de ou suite à une chute, si un coureur doit être évacué vers le centre médical, il pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel.

7.11. Conduite en course

Les pilotes ne peuvent pas rester en piste plus des 2/3 du temps de course.

Chaque pilote devra se conformer strictement aux injonctions de la direction de course. Si celle-ci montre le drapeau noir, le pilote devra immédiatement rentrer dans la voie des stands. En cas de drapeau noir avec un rond orange, ce sera l'arrêt immédiat. Si un pilote ne se plie pas de suite aux ordres de la direction de course, il sera passible de sanctions.

7.12. Sanctions pendant la course

Si des sanctions sont infligées à un coureur pendant la course, elles seront communiquées rapidement au responsable de l'équipe en question.

7.13. Arrêt ou neutralisation de la course

En cas d'intempéries exceptionnelles (pluie, brouillard...) la direction de course peut à tout moment neutraliser la course en faisant monter en piste les SAFETY CARS. Pour rappel, il est strictement interdit de dépasser un SAFETY CAR.

En cas d'arrêt de la course au moyen du drapeau rouge, l'ensemble des machines devra prendre place en parc fermé. L'emplacement de celui-ci sera défini lors du briefing.

Si la décision de donner un nouveau départ devait être prise, le directeur de course annoncera le plus rapidement possible la nouvelle heure de départ. Il sera loisible à la direction de course de relancer la course derrière SAFETY CAR ou en appliquant une nouvelle procédure de départ (tour de reconnaissance, tour de chauffe, placement en grille, etc...).

Si la course est arrêtée moins de trois tours après son lancement, toutes les équipes pourront repartir, y compris les machines accidentées, après approbation d'un contrôleur technique. Cependant, la course ne sera pas maintenue dans sa durée initiale ; dans tous les cas de figure, la fin de l'épreuve restera celle prévue par le timing de la manifestation.

Si la course est arrêtée après plus de trois tours mais moins de deux tiers du temps, toutes les machines ayant pris le départ et n'ayant pas abandonné seront autorisées à repartir. Après un placement en parc fermé (sauf pour les machines dont l'état ne permet pas un tel déplacement), la direction de course tiendra les concurrents informés de la procédure à appliquer par la suite. S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération.

Si les deux tiers de la durée initiale de la course ont été disputés, la course sera considérée comme une course complète.

7.14. Arrivée

Lorsque le coureur de tête arrive au terme du temps prévu pour la course, on lui présentera le drapeau à damier à la ligne d'arrivée, au niveau de la piste. Le drapeau à damier continuera à être présenté aux coureurs suivants.

Dès que le drapeau à damiers est présenté, aucun coureur ne pourra quitter la voie des stands pour emprunter la piste. A cet effet, le feu rouge sera allumé à la sortie de la voie des stands ou un commissaire présentera également un drapeau rouge.

Si un(des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, l'officiel du départ/arrivée présentera simultanément, au(x) coureur(s) ainsi qu'au coureur de tête, le drapeau à damiers et le drapeau bleu. Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que le(s) coureur(s) qui précède(nt) de près le coureur de tête doit(vent) terminer le dernier tour et recevoir le drapeau à damiers.

7.15. Classement

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.

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'art. 7.13.

7.16. Chronométrage

Le Chronométrage s'effectue à l'aide d'un système électronique d'enregistrement des passages des coureurs basé sur l'utilisation de « transpondeurs ».

Il est de la responsabilité du coureur d'entrer en piste tant lors des essais que pour la course avec une motocyclette équipée d'un « transpondeur » loué sur place auprès du collègue de chronométrage.

L'échange ou le prêt de « transpondeurs » entre coureurs sont interdits.

7.17. Abandon

Chaque concurrent qui décide d'abandonner est tenu de le signaler le plus rapidement possible à la direction de course.

7.18. Réclamations

Toute réclamation doit être adressée par écrit à la direction de course accompagnée d'une caution de 150 €. Si la réclamation implique un démontage de la machine, elle sera assortie d'une caution de 300 € pour les moteurs 2 temps et de 600 € pour les moteurs quatre temps.

7.19. Application du règlement

Chaque équipage est censé connaître le présent règlement et s'engage à l'appliquer tout au long de la durée de la manifestation. En cas de litige ou de points absents de ce règlement, seul le jury sera apte à trancher.

7.20. Abandon de recours

Les pilotes et les équipages, par le fait de leur engagement à cette épreuve, renoncent à tout droit de recours contre l'organisateur et ses collaborateurs pour tout dommage auquel ils pourraient être exposés, pour tout acte ou omission de l'organisateur et ses préposés.

7.21. Annulation de l'épreuve

Si les « 4 Hours of Spa Classic » devaient être annulées pour quelques raisons que ce soit, les organisateurs ne pourront en être tenus responsables et, de ce fait, les concurrents ne pourront réclamer aucune indemnité. Sauf cas de force majeure, les concurrents seront avertis préalablement de la suppression de la course et les droits d'inscription seront remboursés.

7.22. Responsabilités

L'organisateur décline toute responsabilité en cas de dommages qui surviendraient à une motocyclette, à ses accessoires et à tout matériel que ce soit par accident, incendie, vol ou tout autre cause.

7.23. Drapeaux et feux

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.

7.23.1. Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

7.23.1.1. **Drapeau national**

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

7.23.1.2. **Drapeau vert**

Signification : la piste est dégagée.

- Ce drapeau doit être présenté immobile 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 immobile 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.

7.23.1.3. **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.

7.23.1.4. **Drapeau jaune à bandes rouges**

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

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

7.23.1.5. **Drapeau blanc avec croix diagonale rouge**

Signification : gouttes de pluie sur cette partie du circuit.

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

7.23.1.6. **Drapeau blanc avec croix diagonale rouge + drapeau jaune à bandes rouges**

Signification : pluie sur cette partie du circuit.

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

7.23.1.7. **Drapeau bleu**

Signification : présenté agité au poste de commissaires aux drapeaux, ce drapeau indique à un coureur qu'il est sur le point de se faire dépasser. Le coureur concerné doit garder sa ligne et ralentir progressivement pour permettre au coureur plus rapide de le dépasser.

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

7.23.1.8. **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.

7.23.1.9. **Drapeau à damiers et drapeau bleu**

Ce drapeau à damiers noir/blanc doit être agité avec le drapeau bleu présenté, lui, immobile 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 7.14 – Arrivée).

7.23.2. Drapeaux et feux transmettant des informations et des instructions

7.23.2.1. **Drapeau jaune**

Signification : présenté, agité, au poste de commissaire aux drapeaux, ce drapeau indique qu'il y a un danger plus avant.

- 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.

7.23.2.2. **Drapeau blanc**

Signification : 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.

7.23.2.3. **Drapeau rouge et feux rouges**

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

Lorsque la sortie de la voie des stands est fermée, ce drapeau doit être présenté immobile à la sortie de la voie des stands et le feu doit 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.

7.23.2.4. **Drapeau noir**

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté immobile 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 a été notifiée.

7.23.2.5. **Drapeau noir avec rond orange (Ø 40 cm)**

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté immobile à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur.

Ce drapeau informe le coureur que sa moto 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.

7.23.2.6. **Drapeau rouge avec croix blanche diagonale**

Signification : présenté immobile, à chaque poste de commissaire aux drapeaux, 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 drapeau.

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

8. Règlement technique

8.1. Généralités

Les machines prenant part aux « 4 Hours of Spa classic » seront dans leur configuration d'origine. Si certaines pièces ont dû être remplacées, ces dernières devront être semblables à celles d'origine.

Si d'autres modifications ont été apportées à la machine par rapport à sa configuration d'origine, comme par exemple : disque de freins, cadre, kit moteur, ..., celles-ci devront avoir été réalisées avec des pièces correspondant à celles utilisées à l'époque.

Les machines à moteur 4 temps devront obligatoirement être pourvues d'un bac récupérateur pouvant accueillir au moins la moitié des liquides de lubrification et de refroidissement contenus dans le moteur.

Les réservoirs d'essence, d'eau, d'huile moteur et de boîte de vitesse devront être pourvus d'un reniflard qui doit obligatoirement aboutir dans un récipient d'une capacité minimale d'un demi-litre.

Tous les bouchons de vidange, les filtres à huile, les banjos des tuyauteries extérieures de lubrification, les bouchons de remplissage et les niveaux d'huile des carters moteurs et de boîte de vitesses devront être freinés par un fil métallique tendu dans le sens du serrage afin d'éviter tout desserrage intempestif.

Pour les machines à moteur deux temps à refroidissement liquide, 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.

Les leviers de frein, d'embrayage et éventuellement de décompresseur doivent être munis d'une boule à l'extrémité (minimum 16mm). La poignée de gaz doit reprendre seule sa position initiale si le pilote la lâche.

Les extrémités des guidons doivent être bouchées.

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

Le pignon de sortie de boîte devra être couvert par une protection métallique.

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

Il est recommandé d'installer un garde-chaîne d'une épaisseur minimale de 5mm.

8.2. Motocyclette de réserve

Les équipages peuvent disposer d'un second véhicule, aussi appelé « mulet ». Cette deuxième motocyclette devra avoir la lettre « T » apposée à côté des numéros du véhicule. Les deux motocyclettes devront passer au contrôle technique.

Lors des essais et du warm-up, les équipes ont le droit d'utiliser les deux véhicules sans restriction (mais ils ne peuvent pas rouler en même temps). Au maximum une heure avant la première manche, le responsable du team doit signifier au secrétariat de course quelle motocyclette prendra part à l'épreuve, cette dernière étant la seule à pouvoir rouler durant la course.

Lors de l'épreuve, la motocyclette qui ne concourt pas doit se trouver à l'**extérieur** du box. Si cette dernière est utilisée en course, le team sera immédiatement disqualifié.

8.3. Eclairage

Chaque motocyclette devra être équipée d'un éclairage complet, en ordre de marche et comprenant :

- un phare avant pouvant être recouvert pour la course de jour. Les phares lenticulaires et les kits d'ampoule au Xénon, montés dans des optiques non prévus à l'origine pour ce type d'éclairage,

sont interdits. Les phares additionnels au Xénon, prévu à l'origine pour cet équipement, sont autorisés ;

- un feu arrière composé de deux ampoules indépendantes, d'une puissance minimale de 5w, placées sur des circuits électriques distincts. L'alimentation sera assurée par l'énergie du moteur ou par des batteries additionnelles. Les diodes LED ne seront autorisées que si elles sont fixées dans les feux d'origine ou ayant l'aspect des feux d'époque ;
- un dispositif rétro réfléchissant de 60cm² sera fixé à l'arrière de la moto.

Le dispositif d'éclairage peut être retiré pour l'épreuve de jour.

Durant l'épreuve de nuit, les feux devront obligatoirement être allumés en permanence. En cas de panne, le pilote devra obligatoirement rejoindre son stand dans les plus brefs délais pour effectuer la réparation.

8.4. Pièces interdites

- Roues de 16, 16,5 et 17 pouces (seules les motos en monte d'origine 16 pouces pourront participer aux « 4 Hours of Spa Classic » en 16 pouces).
- Silencieux d'échappement en fibre de carbone.
- Canons de fourche d'un diamètre supérieur à **42** mm.
- Disques de freins flottants. Les disques semi-flottants sont autorisés.
- Etriers de frein à 4 pistons ou plus.
- Système d'acquisition de données.
- Alimentation moteur par injection.
- Alimentation suralimentée.

8.5. Éléments obligatoirement enlevés

Les éléments suivants doivent être retirés :

- les béquilles ;
- les clignotants ;
- les rétroviseurs ;
- les plaques minéralogiques ;
- tout autre accessoire dangereux pour la compétition.

8.6. Pneus

Les pneumatiques devront avoir une largeur maximum de 150mm et montés sur des jantes d'une largeur maximale de 4 pouces.

Les pneus pluie et les couvertures chauffantes sont interdits.

8.7. Normes de bruit

Même après les différents contrôles techniques, toutes les motos pourront subir à tout moment un contrôle de bruit. Le niveau maximum sonore admis ne pourra excéder 101 dB/A avec une tolérance de 3 dB/A après la course.

8.8. Équipement du pilote

Le port d'un casque homologué par la FIM (type intégral) est obligatoire, de même qu'un équipement en cuir complet, comprenant combinaison d'une seule pièce sans séparation ni ouverture horizontale possible, gants et bottes. La protection dorsale de type « coquille », sous et/ou intégrée à la combinaison, est obligatoire.

Chaque pilote devra obligatoirement porter son casque et son équipement lors des contrôles techniques.

Le casque devra arborer, à l'arrière et de chaque côté, des adhésifs rétro réfléchissants blancs d'une dimension minimum de 40X20mm.

8.9. Litige

En cas de litige, il appartiendra au propriétaire de la machine de démontrer la conformité de son véhicule. Les commissaires techniques et l'organisateur seront les seuls juges de la conformité de la motocyclette.