



Règlement technique

Article 01 - CATEGORIES

L'épreuve dénommée "Les 4 HEURES DE LIEGE Classics 2019" 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 commercialisées pour :

- la Catégorie "Classic : après le 1^{er} janvier 1960 et avant le 31 décembre 1983.
- la Catégorie "Post-Classic : après le 1^{er} janvier 1984 et avant le 31 décembre 1991.

Il n'y a pas de cylindrée maximum.

Des classements par catégories "Classic" et "Post-Classic" sont prévus (hors prototypes).

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

Article 02 - REGLEMENTATION TECHNIQUE

01. L'esprit de la réglementation technique de la 10^{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 que maximum deux motos 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.

02. Les motos roulant en Classic doivent obligatoirement répondre aux critères suivants :

- Roues de 16 ou 18 pouces
- Pneus arrière de 150 mm de largeur maximum.
- La largeur des jantes utilisées deva être de 4 pouces au maximum.
- Etriers de frein avant à deux pistons maximum.

L'utilisation des pièces suivantes est interdite :

- Roues de 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.
- Disques de freins flottants interdits.

03. Les motos roulant en Post-Classic doivent obligatoirement répondre aux critères suivants :

- Roues de 16,17 ou 18 pouces
- Diamètre des disques de freins avant 320 mm maximum
- Pneus arrière de 180 mm de largeur maximum.
- Tubes de fourche de 43 mm de diamètre maximum
- Etriers de frein avant à quatre pistons maximum.

04. 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 carters 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 du guidon est obligatoire et sera contrôlé aux vérifications techniques. Il sera de couleur rouge, visible et accessible aux commissaires.

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.

La longueur minimum des repose-pied doit être de 65mm.

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

Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon d'un diamètre de 16mm.

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

Les pneus pluie et les couvertures chauffantes sont interdits.

Seuls les pneus muni d'un numéro "DOT" sont admis tant en "Classic" qu'en "Post-Classic".

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.

Pour les "Classic" la couleur des **plaques** doit être **noir** et celle des **numéros** doit être **blanc**. Pour les "Post Classic" la couleur des **plaques** doit être **blanc** et celle des **numéros** doit être **noir**.

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 108 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.