



Règlement technique

Article 01 - CATEGORIES

L'épreuve dénommée "Les 4 HEURES DE LIEGE Classics 2024" 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 1993.

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 13^{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.

Les équipes peuvent donc disposer d'une seconde moto, appelé "mulet". La lettre "T" doit être apposée sur la plaque numéro avant de cette deuxième moto. Le "mulet" éventuel doit être soumis également aux opérations de vérifications techniques et doit être de la même catégorie que la machine principale. Le "mulet" peut être utilisé pour la course dans le cas d'une casse de la machine principale durant les essais chronos. Le "mulet" ne peut plus être utilisé, pour remplacer la machine principale, à partir du premier passage de la moto de tête sur la ligne d'arrivée après le départ.

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 devra être de 4 pouces au maximum.
- Etriers de frein avant à deux pistons maximums.
- Disques de frein : 320 mm maxi (forme en pétales interdite).
- 1 seul étrier par disque.
- Carburateurs à boisseaux ronds.

L'utilisation des pièces suivantes est interdite :

- Roues de 16,5 et 17 pouces.
- Roues en carbone.
- Silencieux d'échappement en fibre de carbone.
- Tubes de fourche ayant un diamètre supérieur à 42 mm (sauf modèle d'origine).
- Fourche inversée.
- Disques de freins flottants.
- Maître-cylindre radial
- Bi-amortisseurs arrière à bonbonnes séparées, reliées par un tuyau (exception monte ou modèle d'origine sur dossier).
- Système d'acquisition de données.
- Moteur sur alimenté (Turbo).
- Réservoir d'essence de plus de 24 litres.
- Motos de style trail, enduro, monobike ou cross.

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

- **Dans cette catégorie, cadre, bras oscillant, moteur, carburateurs et boîtier de filtre à air doivent rester d'origine**

- 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 (sauf modèle d'origine)
- Etriers de frein avant à quatre pistons maximums
- Un seul étrier de frein par disque.

L'utilisation des pièces suivantes est interdite :

- Moteur sur alimenté (Turbo).
- Motos de style trail, enduro, monobike ou cross.
- Réservoir d'essence de plus de 24 litres.
- Roues en carbone.

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.

Une protection d'entrée de chaîne secondaire est obligatoire. Elle doit être en Téflon, carbone ou métallique d'une épaisseur minimum de 5mm. Cette protection doit être fixée solidement au bras oscillant au moyen de vis ou rivets (pas de colliers "colson" ..), et ce 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-pieds 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 sont interdits.

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

Les couvertures chauffantes, branchées ou débranchées, sont autorisées **exclusivement** à l'intérieur du box.

L'équipement vestimentaire à présenter obligatoirement lors du contrôle technique est le suivant :

- Combinaison cuir d'une seule pièce avec doublure coton, Nomex ou en soie (doublure synthétique déconseillée sauf port d'un sous vêtement à manches longues et jambes longues).
- Casque intégral obligatoire en bon état, aux normes FIM, ECE 22/05 ou 22/06.
- Plaque dorsale de protection homologuée à la norme EN 1621-2.
- *Gants moto en cuir en bon état sans déchirures et à manchettes.
- *Bottes moto en bon état et en cuir renforcé.

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 minimums 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 107 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.