



# **TECHNISCH REGLEMENT 6 HEURES MOTO 2019**

In geval van betwisting tussen de Franse en Nederlandse teksten is enkel de werkgroep "6 Heures Moto" bevoegd.

# Inhoudstafel

1 Klassen .....	3
2 Algemene specificaties .....	3
2.1 Brandstof, olie en koelmiddel .....	3
2.1.1 Benzine verpakking .....	3
2.2 Koelmiddel .....	3
3 Uitrusting en beschermende kleding .....	3
3.1 Dragen van de helm .....	3
3.1.1 Verplichting rijder .....	4
4 Machinekeuring .....	4
5 Specificaties endurance .....	5
5.1 Algemene regels .....	5
5.2 Banden .....	6
5.3 Uitlaatsysteem .....	6
5.4 Onderdelen die verplicht dienen verwijderd te worden .....	6
5.5 Schema van de toegelaten modificaties .....	6
5.5.1 Rijwielgedeelte & motorblok .....	6
5.5.2 Voetsteunen .....	6
5.5.3 Remmen .....	6
5.5.4 Koelsysteem .....	6
5.5.5 Achterste Steun .....	7
5.5.6 Benzinetank .....	7
5.5.7 Opvangbak .....	7
5.5.8 Wielen .....	7
5.5.9 Kettingsbeschermer .....	7
5.6 Nummerplaat en cijfers .....	7
6 BIJLAGE 1 .....	9

# Technisch reglement

## 1 KLASSEN

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

De Triumph 675 en de MV agusta F3 zijn toegelaten in de 600 klasse. De Ducati Panigale zal in de klasse 1000 rijden.

## 2 ALGEMENE SPECIFICATIES

De volgende specificaties zijn van toepassing op alle motoren van de vermelde klassen.

### 2.1 BRANDSTOF, OLIE EN KOELMIDDEL

Alle motoren moeten gebruik maken van loodvrije benzine.

#### 2.1.1 BENZINE VERPAKKING

Benzine mag alleen in metalen vaten worden bewaard.

Een maximum van 100 liter brandstof (50 liters per team) in een afgesloten vat mag in de pitbox worden geplaatst.

In de pitbox dient verplicht een brandblusapparaat van 9 kg aanwezig te zijn per team.

### 2.2 KOELMIDDEL

De vloeistoffen die toegelaten zijn, andere dan olie voor de smering, zijn water en water vermengd met ethylalcohol.

## 3 UITRUSTING EN BESCHERMENDE KLEDING

- § 1. Elke Rijder moet een compleet, niet (ook niet middels een rits) deelbaar, geheel lederen pak dragen.
- § 2. Op de volgende plaatsen moet een dubbele laag leer, of andere kunststof, zijn aangebracht: schouders, ellebogen, beide zijden van het lichaam ter hoogte van de heupen, het rugpand en knieën.
- § 3. Elke rijder moet onderkleding dragen als een pak niet is gevoerd. Synthetisch materiaal dat kan smelten en bij een val schadelijk kan zijn voor de huid is niet als voering of als onderkleding toegestaan.
- § 4. Elke Rijder moet lederen laarzen en handschoenen dragen.
- § 5. Laarzen en handschoenen moeten het leren pak geheel overlappen.
- § 6. Het gebruik van een rugbeschermer is verplicht, al dan niet zoals in de nieuwe generatiepakken met een reeds ingebouwde rugbeschermer.  
Kneesliders dienen verplicht uit teflon of leer te zijn vervaardigd. Elk type sparkling kneeslider is ten strengste verboden.

### 3.1 DRAGEN VAN DE HELM

Gedurende training en wedstrijd moet de deelnemer zodra hij op zijn motor zit om aan de training of wedstrijd deel te nemen een goed bevestigde, beschermende en in goede staat verkerende full-face helm dragen die is voorzien van een geldige 'Technische keuring' sticker.

De helm moet een goede pasvorm hebben op het hoofd van de deelnemer. De keurmeester zal zich van de pasvorm en bevestiging op het hoofd kunnen overtuigen. Alleen helmen met een kinband als retentiesysteem zijn toegestaan. Elke helm zal bij de eerste deelname gekeurd worden en dient herkeurd te worden na een valpartij.

De helmen moeten van het type integraal zijn en conform met één van de volgende internationaal herkende normen:

- Europe : ECE 22-05, P'
- Japon : JIS T 8133 : 2007 (geldig tot 31.12.2019)  
JIS T 8133 : 2015
- USA : SNELL M2010 (geldig tot 31.12.2019)  
SNELL M 2015

Het vizier moet uit materiaal sécurit® zijn. Wegwerpvizieren zijn toegestaan.

### **3.1.1 VERPLICHTING RIJDER**

Het is de plicht van de rijder, zijn helm bij de aanvang van een nieuw seizoen bij de TC ter inspectie aan te bieden. Het is de plicht van een rijder, zijn helm, nadat hij bij een valpartij is betrokken geweest, terstond bij de TC ter inspectie aan te bieden. De betreffende nummers van de helm worden vastgelegd en de helm kan voor nader onderzoek in bewaring worden gehouden.

## **4 MACHINEKEURING**

De rijder is altijd verantwoordelijk voor de machine.

- § 1. Ten behoeve van de technische keuring zal de organisator een keuringskaart verstrekken. Zonder de keuringskaart kan de motorfiets niet gekeurd worden.
- § 2. De rijder en/of monteur dient zich bij de keuring te melden op het tijdstip zoals aangegeven in het Bijzonder Reglement.
- § 3. Het hoofd van Dienst heeft het recht om alle onderdelen van elke machine op elk tijdstip te controleren.
- § 4. De wedstrijdleader kan ieder team of rijder die niet aan de reglementen voldoet of die een gevaar vormt voor andere rijders of toeschouwers, verbieden deel te nemen aan training(en) of wedstrijd.
- § 5. De technische inspecteur zal iedere machine weigeren die geen juist gemonteerde en gepositioneerde transponderhouder heeft.
- § 6. De rijder of zijn helper(s) dient met een volledig ingevulde keuringskaart de motorfiets schoon ter keuring aan te bieden, tevens dient de motorfiets aan de eisen zoals gesteld in het technisch en bijzonder reglement te voldoen. Voor de keuring dient steeds de onderkuip gedemonteerd te worden, deze dient wel ook gekeurd te worden.
- § 7. De motoren worden gekeurd conform de eisen zoals gesteld in het technisch en bijzonder reglement. Alle goedgekeurde motoren worden voorzien van een keuringssticker. Alle motoren dienen bij elke wedstrijd gekeurd te worden.
- § 8. Een visuele technische controle van alle deelnemende motorfietsen moet voor de trainingen en de wedstrijd plaatsvinden.
- § 9. De Technisch verantwoordelijke heeft te allen tijde gedurende de manifestatie het recht om gelijk welk onderdeel van een moto te controleren.
- § 10. Elke rijder mag met alle gekeurde motoren van het team deelnemen.
- § 11. Alvorens tot de baan te worden toegelaten voor training of wedstrijd dienen de motoren te worden gecontroleerd op de aanwezigheid van de keuringssticker.
- § 12. Alleen goedgekeurde motoren mogen worden gebruikt voor trainingen en wedstrijd.

- § 13. Als de motorfiets bij een ongeval betrokken is, moet de motor op evt. gebreken gecontroleerd worden. Het is de verantwoordelijkheid van de rijder en/of team dat de motorfiets ter keuring en evt. ter herkeuring aangeboden wordt. Ook de helm en de kleding dienen te worden gecontroleerd. Als blijkt dat de helm zodanig beschadigd is dat deze niet veilig gedragen kan worden, dan blijft de helm gedurende het evenement ter beschikking van de Technische Commissie.
- § 14. De rijders moet zijn kleding en helm(en) ter keuring aanbieden. De helm dient te worden voorzien van een goedkeuringssticker.
- § 15. In een Challenge klasse (600 en 1000) kan elke rijder één motor ter keuring aanbieden.
- § 16. In de Trophy en Open klasse kan een team maximaal twee motoren ter keuring aanbieden.
- § 17. De geluidskeuring maakt deel uit van de keuring. Gedurende het gehele evenement kunnen motoren ter keuring aangeboden worden.
- § 18. De transponderhouder dient vast aan de motor bevestigd te zijn (geen velcro).

## 5 SPECIFICATIES ENDURANCE

### 5.1 ALGEMENE REGELS

De motorfiets moet zijn uitgerust met een goed werkende noodstopschakelaar die het uitschakelen van de ontsteking tot gevolg heeft. Deze schakelaar moet gemonteerd zijn op een stuurhelft, zodanig dat deze met de hand aan het handvat bediend kan worden.

Het gashendel moet van het zelfsluitende type zijn. (2 kabels)

Alle aftappluggen moeten met draad worden geborgd. Externe oliefilters en bouten of schroeven die een olieboring afdichten moeten met draad worden geborgd.

Als er ontluchtingsslagen of overlooppijpen zijn gemonteerd moeten deze via bestaande afvoeropeningen werken. Het originele gesloten ontluchtingssysteem moet gehandhaafd blijven. Directe afvoer naar de buitenlucht is niet toegestaan. Alle motoren moeten zijn voorzien van een gesloten ontluchtingssysteem. De ontluchtingsslang moet uitkomen in het luchtfilterhuis.

Alle motordeksels waarachter zich olie bevindt en in contact kunnen komen met de grond tijdens een ongeval, moeten worden voorzien van een bescherming gemaakt van staal, aluminium, of een compositie materiaal zoals b.v. carbon of kevlar.

Deze bescherming moet zo zijn geconstrueerd dat ze schokbestendig is en moet goed worden bevestigd.

#### Veiligheidsachterlicht

Alle moto's moeten voorzien zijn van een rood licht achteraan op de zit geplaatst in staat van werkend, om gebruikt te worden bij "Wet Races" of bij beperkt zicht, volgens de verklaring van de Koersdirectie.

Het veiligheidsachterlicht moet voldoen aan volgende voorwaarden:

- a) De richting van het licht moet parallel zijn met de centerlijn van de moto (rijrichting) en het moet duidelijk zichtbaar zijn langs achter, op ten minste 15 graden links en rechts van de centerlijn van de moto.
- b) Het moet veilig geplaatst worden op het uiteinde dan de zit/achterste gedeelte van de zit (met 20 cm tolerantie) en ongeveer op de centerlijn van de moto. Indien twijfel aangaande de plaatsing of de zichtbaarheid van het veiligheidsachterlicht, is de beslissing van de Technical verantwoordelijke beslissend.
- c) Het vermogen moet een equivalent zijn van ongeveer 10-15W (gloeilamp) of 3-5W (led).
- d) Het licht moet aan en uit kunnen geschakeld worden.

## 5.2 BANDEN

Alle bandenmerken en types zijn toegelaten.

## 5.3 UITLAATSYSTEEM

Uitlaatpijpen en dempers mogen gewijzigd of vervangen worden. Het aantal uitlaatdempers moet blijven zoals gehomologeerd.

De positie, het aanzicht en het profiel van de dempers moet gelijk zijn aan deze van het gehomologeerde model. Om veiligheidsredenen moeten de scherpe randen van het uitlaatsysteem afgerond zijn.

Omwikkelen van de uitlaatsysteem is niet toegestaan, met uitzondering van de onderdelen nabij de voet van de rijder en de onderdelen van de stroomlijn die beschermd moeten worden tegen de warmte.

De geluidslimiet is 102 d/BA. (met een tolerantie van 3 d/BA na de wedstrijd), gemeten aan een gemiddelde zuigersnelheid van 13 m/sec (voor 2-takt motoren) en 11 m/sec (voor 4-takt motoren).

## 5.4 ONDERDELEN DIE VERPLICHT DIENEN VERWIJDERD TE WORDEN

- de centrale- en zijstandaard + claxon
- richtingaanwijzers - nummerplatsteun
- achteruitkijkspiegels
- de passagiersvoetsteunen en de handrail
- koplamp
- lampje van het achterlicht en stoplicht (of het complete achterlicht)

## 5.5 SCHEMA VAN DE TOEGELATEN MODIFICATIES

### 5.5.1 RIJWIELGEDEELTE & MOTORBLOK

Voorvork, stuurdemper, achtervering zijn vrij. De throttle body van de carburateurs of de injectie moeten verplicht standaard blijven.

### 5.5.2 VOETSTEUNEN

Vrij. De voetsteunen moeten een minimum lengte hebben van 65 mm met afgeronde uiteinden (minimum straal 8 mm).

Indien de voetsteunen niet kunnen omhoog plooiën, dient hun uiteinde van teflon, plastic of een gelijkaardige materie vervaardigd te zijn.

### 5.5.3 REMMEN

Alle moto's moeten uitgerust zijn met ten minste 2 doeltreffende remmen (een op elk wiel) die onafhankelijk en concentrisch met het wiel werken.

Het wordt aangeraden om de bevestigingen van de remklauwen, de remklauwen en de borgpennen van de remblokken te borgen.

**De moto's moeten voorzien zijn van een bescherming van de voorremhendel teneinde het per ongeluk activeren van de voorrem bij een aanrijding met een andere machine te verhinderen.**

### 5.5.4 KOELSYSTEEM

De thermostaat en de ventilator mogen verwijderd worden. De vloeistoffen die toegelaten zijn,

andere dan olie voor de smering, zijn water en water vermengd met ethylalcohol.

### 5.5.5 ACHTERTE STEUN

De bevestigingspunten voor de achterste steun dienen uit nylon, teflon, aluminium of een gelijkaardige materie vervaardigd te zijn. De bouten mogen niet uitsteken.

### 5.5.6 BENZINETANK

Voor alle deelnemers in de 600 en 1000 klasse dient deze standaard te zijn. De benzinetankstoppen mogen gewijzigd worden voor het gebruik van een sneltank systeem.

De benzinekraan moet blijven zoals origineel geproduceerd door de fabrikant voor de gehomologeerde moto. Het toevoegen van een ontluchtingsinrichting is toegestaan.

De benzinetanks die voorzien zijn van ontluchtingsslagen moeten voorzien worden van terugslagkleppen die in een opvangrecipiënt met een minimum capaciteit van 250cc en gemaakt uit een passend materiaal moeten uitmonden.

In de Trophy en Open klassen mag men een sneltanksysteem gebruiken en maximaal 24l inhoud hebben.

Alle benzinetanks moeten voorzien zijn een beschermingsysteem tegen brand (anti-explosie mousse, vb. "Explosafe®")

### 5.5.7 OPVANGBAK

Het onderste gedeelte van de kuip van de machines moet ontworpen worden zodat de machine voorzien is van een opvangbak die, in geval van motor problemen, tenminste de helft van de olie en de motorkoelvloeistof kan bevatten. Het onderste gedeelte van de kuip moet ook voorzien zijn van 2 gaten van een diameter van 25mm. De gaten moeten tijdens een "dry" wedstrijd afgesloten worden en geopend als de koersdirecteur de wedstrijd "wet" verklaard.

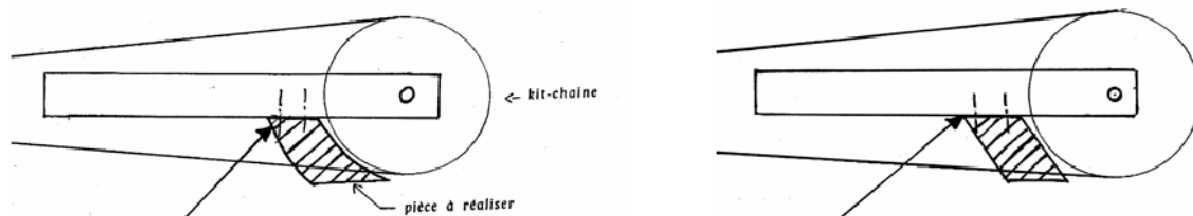
### 5.5.8 WIELEN

Enkel het gebruik van standaard wielen of aluminium wielen zowel in 16,5 " als 17" is toegestaan

### 5.5.9 KETTINGSBESCHERMER

Het is verplicht om een bescherming te monteren ter hoogte van de achterbrug, die verhindert dat de voet of het hand tussen het tandwiel en de ketting kan geraken. Deze bescherming dient uitgevoerd te worden in nylon, teflon of composiet materiaal en moet afgeronde randen hebben.

Enkel de Yamaha R1 vanaf 2009 vormt hier een uitzondering op aangezien de bevestiging van een kettingbeschermer onmogelijk is vanwege de bouw van de achterbrug.



## 5.6 NUMMERPLAAT EN CIJFERS

Classe	Fond	Chiffres
600	Wit (RAL 9010)	Blauw (RAL 5017)
1000	Wit (RAL 9010)	Zwart (RAL 9017)
Trophy	Rood (RAL 3020)	Wit (RAL 9010)

De aan de rijder toegekende nummer (& de plaat) moeten duidelijk zichtbaar op de moto bevestigd worden, als volgt:

- Eén, vooraan (indien geen stroomlijn), of vooraan in het midden van de stroomlijn, of twee vooraan licht hellend naar beide zijden, één vooraan licht hellend naar de kant van de tijdwaarneming;
- Eén, aan elke kant van de moto op de voorzijde van de onderkuip indien de machine voorzien is van een kuip of (indien geen onderkuip) op beide zijden of op de bovenzijde van het achterzit (de bovenkant van de nummer naar de rijder gericht, deze nummers moeten dan dezelfde afmetingen hebben als de nummers vooraan).



De cijfers moeten leesbaar zijn en, zoals de achtergrond, geverfd worden met matte antireflecterende kleuren. De minimale afmetingen van de nummers vooraan zijn :

- Hoogte : 140 mm
- Breedte van elk cijfer : 80 mm
- Breedte van elke lijn : 25 mm
- Ruimte tussen twee cijfers : 15 mm

De minimale afmetingen van de nummers op de zijkant zijn :

- Hoogte : 120 mm
- Breedte van elk cijfer : 80 mm
- Breedte van elke lijn: 25 mm
- Ruimte tussen twee cijfers: 15 mm

Het Engels systeem wordt gebruikt voor de cijfers, het is te zeggen, een simpele lijn voor de "één" en een "zeven" zonder streepje.

De nummers moeten goed leesbaar zijn voor publiek en officials aan beide zijden van de baan.

In geval van onenigheid beslist het hoofd technische dienst.



## 6 BIJLAGE 1

### INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS

### NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

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

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



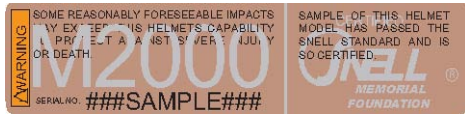
Below the letter **E**, the **approval** number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



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



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



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

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