



STRUCTURE

L'Endurance 4Fun est un championnat indépendant d'endurance.
Ce championnat est composé de 2 classes :

- La "Nineties Endurance Cup" (90's Cup).
Elle est divisée en deux sous-classes :
 - Classe -600 (accessible aux motos quatre cylindres jusqu'à 636cc, trois cylindres jusqu'à 675cc, bicylindres ayant 2 soupapes par cylindre jusqu'à 1200cc et bicylindres ayant 4 soupapes par cylindre jusqu'à 749cc.
Dans cette classe sont admises les motos produites jusqu'y compris 2004.
 - Classe +600 (tous les bicylindres ayant 4 soupapes par cylindre de plus de 749cc, les tri-cylindres jusqu'à 960cc et les quatre-cylindres de plus de 636cc)
Dans cette classe sont admises les motos produites jusqu'y compris 2002.

La division en -600 et +600 ne sera pas faite si dans l'une des classes moins de trois motos composent la grille de départ.

- La "Triple/Twin/Single Cup" (TTS-Cup)
Accessible aux motos mono, bi ou tri-cylindre avec un moteur de plus de 500cc qui ont été produites comme "naked bike" à partir de 1990 et qui figurent dans la liste ci-dessous :
 - Yamaha MT07
 - Kawasaki ER600
 - Kawasaki Z650
 - Suzuki Gladius
 - Suzuki SV650
 - Triumph Thruxton
 - Triumph Street Triple
 - BMW nineT
 - KTM 690 Duke
 - Ducati Monster

Les écuries voulant engager une moto ne figurant pas dans la liste peuvent proposer leur moto à l'organisation. Celle-ci statuera si cette moto entre dans le concept de la TTS-Cup.

Chaque écurie est composée de minimum 2 et maximum 3 pilotes. Ces pilotes ne doivent pas être les mêmes à chaque course.

CALENDRIER 2019

07 juin : Zolder (B)
02 juillet : Zandvoort (NL)
27 et 28 juillet : Croix-en-Ternois (F)
20 septembre : Zolder (B)

DROIT D'INSCRIPTION

PRIX

Le prix d'une saison complète est de 1.710 €

Prix par course :

Zandvoort : 550 €
Zolder et Croix : 450 €

INSCRIPTIONS

Les inscriptions doivent se faire via le site www.motorsportschool-racing.com
On peut s'y inscrire pour la saison complète ou course par course.

PAYEMENTS

Les paiements doivent être effectués au minimum 1 mois avant la course.

Si une écurie était empêchée de participer à une course à laquelle elle est inscrite et qu'elle trouve elle-même une écurie remplaçante, cette autre écurie sera inscrite à sa place moyennant un frais administratif de 50€.

Dans aucun cas, l'absence à une course ne donnera lieu à un remboursement des frais d'inscription.

PILOTES

Les pilotes ayant participé les 10 dernières années avec une licence internationale à un des championnats suivants ne seront pas admis au championnat d'Endurance4Fun :

- Un championnat solo international, à l'exception des championnats internationaux Classic
- Le championnat Belge de Vitesse
- Le championnat Hollandais de Vitesse
- La BeneCup

Les pilotes doivent signer un document de "décharge" avant la première course.

Une licence compétition n'est pas obligatoire mais fortement recommandée.

Les pilotes n'ayant pas de licence compétition doivent signer un document de "Déclaration sur l'honneur concernant l'état de santé" avant la première course.

REGLEMENT TECHNIQUE ET SPORTIF

Toutes les écuries peuvent rouler soit avec une seule moto, soit aligner une moto par pilote.

Si une écurie de la 90's Cup présente deux motos de cylindrée différente, c'est dans la classe de la plus grosse cylindrée que l'écurie sera inscrit.

Si une exurie présente trois motos, est sera inscrite dans la classe pour laquelle il y deux motos (exemple : R6 + R1 = +600 ; R6 + CBR600 + R1 = -600).

- Pneus

Toutes les écuries de l'Endurance4Fun" sont obligées de rouler avec des pneus achetés auprès du service pneus de l'Endurance4Fun.

Les écuries ont le choix entre les pneus "Dunlop" ou "Metzeler".

Les couvertures chauffantes sont admises mais l'usage n'est pas obligatoire.

Lors d'une piste humide, les pneus pluie sont admis.

- Motos

- La réglementation au niveau moteurs et suspension est libre.
- Tout système de changement rapide de roues est interdit.
- Aucun outillage pneumatique ou électrique est autorisé pour effectuer le changement de roues.
- Le frein avant et arrière, ainsi que le filtre à huile, le bouchon de vidange d'huile et celui de remplissage d'huile doivent être sécurisés.
- Les durites de frein avant doivent être scindées à hauteur du pontet de fourche inférieur ou au maître-cylindre. Les durites partant d'un étrier à l'autre en passant par-dessus le garde-boue sont formellement interdites.
- Les béquilles centrale et latérale doivent être démontées.
- Les rétroviseurs et les clignotants doivent être démontés.
- Les feux seront démontés de préférence. Si cela est impossible, ils doivent être mis hors service et être sécurisé avec du tape ou un matériel similaire.
- L'utilisation de liquide de refroidissement autre que de l'eau est interdite.
- Les motos doivent être équipées d'un récupérateur d'huile fermé. Avec une capacité minimale égale à la teneur en huile du bloc-moteur. Celui-ci devra comporter deux trous qui doivent être obstrués en condition de piste sèche, autrement qu'avec du tape, et doivent être ouverts uniquement dans des conditions de piste mouillée.
- Toutes les motos doivent pouvoir démarrer en autonomie.
- Les motos doivent être munies d'une plaque porte numéro à l'avant ainsi qu'à l'arrière gauche et droite.
La couleur des numéros est libre, mais elle doit être en contraste avec la couleur de la moto.
Les numéros à l'avant doivent avoir une hauteur de 16 cm minimum.
Spécialement pour la Triumph Thruxton, les numéros seront fournis par l'organisation sur un autocollant qui devra être mis sur le phare de la moto.
- Les trop-pleins d'essence et d'eau doivent se déverser dans un réservoir fermé, préférablement dans des réservoirs séparés.
- Les motos doivent être équipées d'un porte transpondeur fixé solidement sur l'a fourche, entre les deux T de fourche.

Les motos seront présentées au contrôle technique avant les premiers essais de chaque course. Les motos qui ne passent pas ce contrôle technique ne pourront pas participer à l'évènement.

Dans ce cas, aucun remboursement de droits d'inscription sera effectué.

Les motos doivent être représentées au contrôle technique après chaque chute et cela avant de reprendre la piste, aussi bien pendant les essais que la course.

- Normes sonores

Les courses se dérouleront lors de journées réservées aux échappements d'origine.

Les normes sonores sont imposées par l'exploitant du circuit.

Les mesures et constats du respect des normes sonores sont de la compétence de l'exploitant du circuit, tout comme les éventuels sanctions infligées lors d'une infraction. Ce n'est pas parce qu'une moto est d'origine qu'elle ne dépassera pas la norme DB du circuit.

Lors d'une éventuelle exclusion par l'exploitant du circuit, aucun remboursement des droits d'inscription ne sera fait par l'organisateur.

- Equipement

Chaque écurie doit disposer d'un extincteur à poudre classe A-B-C de 9 kilos minimum. Les gens s'occupant du ravitaillement (ainsi que la personne gérant l'extincteur) doivent obligatoirement porter un casque, des gants et une salopette.

Les pilotes doivent obligatoirement porter des gants et des bottes en cuir, une combinaison une ou deux pièces, un casque intégral homologué et une protection dorsale.

- Pitlane et pitbox

Chaque écurie peut être composée de maximum 4 personnes, sans compter les pilotes.

Ces personnes doivent pouvoir s'identifier auprès de l'organisation à tout moment.

Les écuries ayant trop de gens dans la pitlane se verront interpeler par l'organisation.

En cas de récidive, ces écuries pourront être exclues de l'événement.

Les enfants et les animaux sont interdits dans la pitlane.

Il est interdit de fumer dans la pitlane et le box.

La pitlane doit rester complètement libre pour les arrêts au stand. Des chaises et tout autre mobilier y sont interdits.

Il est interdit d'être à l'arrêt dans la « fastlane », que ce soit à pied ou en moto.

Il est interdit de rouler en contresens, tant dans la pitlane que sur la piste.

Dans la pitlane, la vitesse est limitée à 60 km/h.

- Ravitaillements et arrêts au stand

Un système de ravitaillement de type rapide Acerbis peut être utilisé, mais avec maximum un verueur (les réservoirs de type endurance avec double orifice de remplissage ne sont pas autorisés, les systèmes de remplissage sous pression non plus).

Les systèmes de ravitaillement ne peuvent contenir plus de 24 litres. Ils doivent être portables.

Les personnes effectuant le ravitaillement porteront l'équipement de sécurité prévu et auront la visière du casque fermée.

Un changement de pilote en Endurance4Fun se fait comme suit :

Pour une écurie roulant avec une seule moto :

Le pilote s'arrête au box ;
Le moteur est arrêté ;
La moto est mise sur une béquille ;
Le pilote descend de la moto ;
Intervention mécanique éventuelle ;
Ravitaillement ;
Le pilote se met sur la moto ;
Démarrage du moteur ;
Reprise de la piste.

Même si on change uniquement de pilote, le moteur doit être mis à l'arrêt.
Le nombre d'arrêts au stand est libre.

Pour une écurie roulant avec une seule moto :

Le pilote s'arrête au box ;
Le moteur est arrêté ;
La moto est mise sur une béquille ;
Le transpondeur est fixé sur l'autre moto ;
Démarrage du moteur ;
Reprise de la piste.

Cela ne doit pas nécessairement être les pilotes qui mettent la moto sur la béquille ou qui changent le transpondeur. Cela peut être effectué par n'importe quel membre de l'écurie.

L'intervention mécanique dans la pitlane doit se limiter au changement de pneus et de plaquettes de freins. Toute autre intervention doit se faire à l'intérieur du box.

- Nombre d'arrêts au stand et temps minimum en pitlane

Dans ce championnat un nombre minimum d'arrêt aux stands ainsi qu'un temps minimal au stand sera déterminé pour chaque course.

Afin de ne pas pénaliser les écuries du 90's Cup qui roulent avec une seule moto, elles devront faire moins d'arrêts et passeront moins de temps dans le pitlane.

Toute l'information concernant le nombre d'arrêts et le temps en pitlane sera communiqué lors du briefing obligatoire.

- Procédure de départ

La grille de départ sera faite sur base des résultats combinés des essais.

Il n'y a pas de temps maximum pour les qualifications. Même les écuries n'ayant pas produit un chrono pourront participer à la course. Elles doivent toutefois se mettre en fin de grille.

Le départ lancé sera donné après deux tours de chauffe.

Lors de ces tours de chauffe il est interdit de dépasser.

La course commence lors du passage sur la ligne de départ à la fin du deuxième tour de chauffe.

- Code rouge

Lors de l'interruption de la course par un drapeau rouge, toutes les motos rentrent en pitlane

et s'y positionnent en file indienne.

Les motos peuvent être mises sur une béquille, sauf si cela est indiqué autrement par l'organisation.

Un membre de l'écurie peut donner à boire au pilote sur la moto.

Hormis cela toute assistance technique et mentale est interdite.

Les motos qui se trouvaient en pitlane au moment du drapeau rouge doivent se mettre en fin de file.

Si une écurie se trouve en manque d'essence lors d'un drapeau rouge, ils doivent mentionner cela auprès de l'organisation et ils pourront remettre 1 litre d'essence.

- Ré-départ après code rouge.

Le départ après code rouge est fait avec 2 tours de chauffe. La course reprend directement au départ de ces tours de chauffe. Pendant ces 2 tours les dépassements sont interdits.

Ceci veut dire que lors de ces tours de chauffe il est permis de faire un arrêt aux stands.

Après cet arrêt vous pouvez reprendre la piste, si celle-ci est libre.

- Fin de la course

La fin de la course est donnée avec le drapeau à damier. Dès que ce drapeau est agité, la pitlane sera fermée.

- Classement

Des points sont attribués dans chaque classe, selon la répartition d'application en MotoGP Ceci veut dire : 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Si une course est composée de plusieurs manches, les points sont attribués pour chaque manche.

Afin d'être qualifié, la moto doit franchir la ligne d'arrivée et avoir fait un minimum de 75% de la distance parcourue par le vainqueur dans sa classe.

- Podium

Après chaque course il y a un podium avec un trophée pour les trois meilleurs de chaque classe.

Si une course est composée de plusieurs manches, il y a seulement des trophées pour les trois meilleurs au classement général.

PENALITES

Les pénalités dans l'Endurance4Fun sont infligées en forme de "Tours de pénalité".

Ceci signifie qu'un certain nombre de tours sera déduit à une écurie en cas de pénalité.

Infraction	Pénalité
• Dépassement sous drapeau jaune ou rouge	1 tour
• Deuxième dépassement sous drapeau jaune ou rouge	Disqualification
• Dépassement pendant les tours de chauffe	1 tour
• Vitesse excessive en pitlane	1 tour
• S'arrêter dans le fast-lane	1 tour
• Rouler à contresens	2 tours
• Non-respect du temps minimum en pitlane ou nombre d'arrêts	5 tours

Les plaintes doivent être introduites auprès de l'organisation avant la cérémonie protocolaire.

Aucune plainte ne pourra être introduite contre une décision de la direction de course.

REFUS

L'organisation de l'Endurance4Fun se réserve le droit de refuser à certaines personnes et/ou teams la participation à l'épreuve, sans restitution des frais d'inscription.