



Kalender 2012

- ***EYBIS 4 hours of Magny-Cours***
 - 20-21 April 2012 FR
- ***EYBIS 2 hours of Brno***
 - 3 Juni 2012 CZ
- ***EYBIS 3 hours of the Nürburgring***
 - 5 Augustus 2012 DE
- ***EYBIS Assen 250***
 - 8 Augustus 2012 NL
- ***EYBIS 500 km of Portimao***
 - 5-6 Oktober 2012 PT

Richtlijnen – Verkorte versie

- Je kan deelnemen aan 1, 2, 3, 4 of àlle 5 de wedstrijden;
- Open voor:
 - Teams:
 - Bestaande uit 2 of 3 piloten;
 - Met 1, 2 of 3 motoren van minimum 600 cc;
 - Indien:
 - slechts met 1 motor gereden wordt, is de tank(grootte) vrij (een endurance tank van bv. 24 liter ipv de vrij regulier 18 liter is dus toegelaten);
 - er met meer dan 1 motor gereden wordt, dient de tank van elke motor standaard te zijn;
 - Rijders: vanaf 20 jaar, geen licentie nodig;
 - Niet-professionelen;
- Eén wedstrijd, met 2 klassementen: – 850 cc / + 850 cc. Van zodra er 1 motor van het team een + 850 cc is, wordt het team ondergebracht in de + 850 cc klasse, ook al is / zijn de andere motor(en) bv. slechts 600 cc;
- Goed verzekerde endurance wedstrijden type “Club race”;
- Minimaal 50 % van de wedstrijden op Magny-Cours en op Portimao, wordt verreden in 't donker (“Night experience”), mét lichten op circuit en op motor!
- De 4 beste resultaten (van de 5 wedstrijden) van elk(e) team / piloot, tellen voor het eindklassement;
- Prijs per team voor de “EYBIS 4 hours of Magny-Cours” = 990 €
 - Inclusief:
 - Halve pitbox per team;
 - Transponder (tijdwaarnemingssysteem);
 - Verzekering;
 - 640' rijtijd per team;
 - Rondetijden:
 - Rondes, sneller dan 1'49" tijdens de QP (qualifying practice), en 1'50" tijdens de wedstrijd, zijn niet toegelaten (ride-through penalty voor elke ronde die sneller gereden wordt);
 - Geadviseerde minimaal te halen (kwalificatie)rondetijd = 2'05" (tijdens de wedstrijd mag er (iets) trager gereden worden);
- Prijzen en modaliteiten van de andere races, staan verder in dit document;

Guidelines – Complete version

1. Orientatie

- a. Op het ogenblik van schrijven van deze “guidelines” van de powerTrophy, en meer bepaald ook de “EYBIS 4 hours of Magny-Cours” (november 2011), is het precies 7 jaar geleden dat EYBIS opgestart werd;
- b. Na aanvankelijk enkel weekend circuit events georganiseerd te hebben op het Franse, idyllische Mas du Clos (inmiddels spijtig genoeg gesloten), groeiden we al snel door naar de grotere circuits;
- c. Inmiddels is EYBIS uitgegroeid tot een kwaliteitsorganisatie van sfeervolle, veilige circuit events, op vnl. GP circuits, tijdens vnl. weekends;
- d. Het “EYBIS concept” bestaat o.m. uit:
 - i. Toffe, goed verzekerde events op top circuits, op goeie data;
 - ii. Een gepassioneerd, vriendelijk team van medewerkers en coaches (= Team EYBIS);
 - iii. Een (veiligheids)briefing voor de aanvang van elk event - in meerdere talen - tijdens dewelke o.a. respect voor mekaar, en gentlemen riding aangemoedigd worden;
 - iv. Gebruiksvriendelijke, duidelijke rijtijdschema’s, die – qua timing – ook effectief gerespecteerd worden;
 - v. Een erg populaire “family tour” op het circuit, op het einde van de eerste event dag;
 - vi. Een receptie / drink, op het einde van de eerste event dag, nà de “family tour”, tijdens dewelke iedereen een gezellige babbel met iedereen kan hebben, nu en dan uitmondend in echte feestjes ;-)
- e. De EYBIS slogan (“Enjoy Your Bike In **Safety**”) trouw, hebben we – uit veiligheidsoverwegingen – ons steeds zo afzijdig mogelijk opgesteld t.o.v. races;
- f. In 2010 konden we het toch niet laten om 2 sprint races te organiseren tijdens het EYBIS event op het Tsjechische GP circuit van Brno. Ondanks spannende momenten tijdens beide starts (in beide races blokkeerde iemand z’n motor tijdens de start, wat levensgevaarlijk kan zijn...), smaakte dit toch naar meer...
- g. Begin 2011 groeide onze overtuiging, dat we onze deelnemers een bijkomende dimensie zouden kunnen bieden, door enerzijds het bestaande, geliefde EYBIS concept te behouden, en anderzijds op sommige van onze events – bijkomend en vrijblijvend – een race te integreren;
- h. Gedurende het 2011 seizoen werd er gebrainstormd over:
 - i. Welk soort races het meest aangewezen zouden zijn (qua veiligheid (start o.a.), fungehalte, sensatie-beleving, integratie in ’t rijtijdschema zonder het bestaande EYBIS concept aan te tasten, enz.): sprint of endurance?
 - ii. Integratie van de race(s) in de tijdschema’s;
 - iii. Het beste startprocedure compromis w.b. veiligheid en sensatie-beleving;
 - iv. Al dan niet haalbaarheid van – op de circuits die er de nodige infrastructuur voor hebben – een deel van de race (indien

- gekozen zou worden voor endurance) in het donker te laten verrijden (= “*night experience*”);
- v. Structuur waarbinnen de race(s) zouden gaan plaats grijpen: clubraces of races met licentie;
 - vi. Verzekeringsaspecten;
- i. Uiteindelijk kwamen we tot de overtuiging / conclusie, dat een endurance race:
- i. Op een GP circuit;
 - ii. Met:
 - 1. Een zgn. “*Le Mans start*”;
 - 2. “*Night experience*” (= het tweede gedeelte van de race in het donker);
 - 3. Een “*onderlimiet*” qua toegelaten rondetijden;
- is wat er nodig is, om een fantastisch compromis te bereiken tussen:
- iii. *Veiligheid*;
 - iv. *Sensatie-beleving*;
 - v. *Fungehalte*;
- j. Waarom die combinatie:
- i. Endurance: tijdens een uithoudingswedstrijd wordt er – gemiddeld genomen – veiliger en minder agressief gereden dan in een 11 of 12 ronden tellende sprintwedstrijd;
 - ii. GP-circuit: voldoet per definitie aan de allerhoogste F.I.M. veiligheidsnormen, wat bij kleinere, goedkopere circuits niet het geval is;
 - iii. Le Mans start: is een stuk veiliger dan een stilstaande start (levensgevaar indien je motor blokkeert!), maar bevat toch een veel grotere sensatie-beleving dan bv. een “*vliegende*” start;
 - iv. Tweede gedeelte van de race in het donker (“*Night experience*”):
 - 1. Deze sensatie-beleving is normaal gezien quasi uitsluitend voorbehouden aan piloten uit het WK Endurance.
 - 2. Dit aspect van het racen, integreren in bv. onze “*EYBIS 4 hours of Magny-Cours*”, die bedoeld is voor liefhebbers, ipv van voor profs, is **uniek**;
 - v. “Onderlimiet” qua toegelaten rondetijden:
 - 1. De allersnelste toppers laten samen rijden in dezelfde race, met gelegenhedracers of liefhebbers, leidt tot onverantwoord grote snelheidsverschillen.
 - 2. Precies die te grote snelheidsverschillen zijn een enorm potentiëel gevaar, zoniet zelfs het allergrootste gevaar in wedstrijd rijden.
 - 3. Dit kan enkel vermeden worden door ofwel minder snelle liefhebbers niet toe te laten, ofwel de snelste toppers uit te sluiten.
 - 4. Wij gaan – naast veiligheid – vnl. voor het plezier van het racen, en niet voor ronderecords.
 - 5. Vandaar dat tijdens de “*EYBIS 4 hours of Magny-Cours*”:

- a. ¹Niet sneller mag gereden worden dan 1'50" per ronde²:
 - i. Dit is de rondetijd van wat een zeer snelle "amateur" mag genoemd worden;
 - ii. Ter vergelijking: Freddy Foray³ haalt 1'41" per ronde. Rijders van dit niveau willen we ontmoedigen om deel te nemen aan de powerTrophy;
- b. Een rondetijd van 2'05" (bij dag) als "aangeraden minimale te halen rondetijd" (in de "qualifying practice") geadviseerd wordt;

2. Situatie

- a. Als amateur circuitrijder, die wedstrijden wil gaan rijden, kon je je t.e.m. 2011 niet inschrijven voor wedstrijden, die volgende kenmerken verenigen:
 - i. **Veiligheid voorop:**
 1. Veilige GP circuits;
 - a. Geen stratencircuits;
 - b. Geen kleine, goedkope circuits die geen F.I.M. veiligheidshomologaties van 't hoogste niveau kunnen voorleggen;
 2. Beperking van de snelheidsverschillen tss. de deelnemers;
 - a. Onderlimiet qua snelst toegestane rondetijd;
 - i. Amateurs en (semi-)profs rijden nièt samen;
 - b. "Geadviseerde" – haalbare – minimale rondetijd;
 - i. Geen onaangename "dwang", maar sensibilisering van éénieders verantwoordelijkheidsgevoel van nièt deel te nemen indien écht te traag;
 3. Groot "gentleman riding" en "fun on track" gehalte;
 - a. Belangrijker dan ronderecords;
 - ii. **Veel rijtijd:** Endurances ipv sprintwedstrijden;
 1. Geen grote tijds- en financiële investeringen voor andere, te korte wedstrijden;
 2. Geen 8 of 24u wedstrijden – zoals bv. in 't WK Endurance – die de lat op heel wat vlakken dan weer te hoog leggen;
 - iii. **Grote sensatie-belevenis:**
 1. "Le Mans" start, zoals de WK Endurance rijders starten in de:
 - a. 24u op Le Mans;
 - b. Bol d'Or (= 24u op Magny-Cours);
 - c. 8u van Suzuka;
 - d. 8u van Doha / Qatar;

¹ Teneinde niet "ondersteboven" gereden te worden door de professionele toppers, die bij de EYBIS powerTrophy uitgesloten worden van deelname.

² Rondes, sneller dan deze tijd, geven aanleiding tot een zgn. "ride through penalty";

³ Sinds 2008 verbonden aan – en gesponsord door – EYBIS; 3-voudig winnaar van de Bol d'Or (2009-2010-2011) en 2010 wereldkampioen endurance.

- e. 8u van Albacete;
- 2. “Night experience”: helft van de race in 't donker, zodat je zélf ook 's kan ervaren wat de WK Endurance rijders – bv. tijdens de Bol d’Or op Magny-Cours – mee maken;
- b. EYBIS wil deze leemte vanaf 2012 met de “powerTrophy” invullen;

3. Missie

EYBIS wil met de powerTrophy amateur circuitrijders – die graag (zouden) racen – de kans geven om de leukste facetten⁴ van het WK Endurance te beleven op een veilige⁵, haalbare⁶ manier.

4. Uitvoering

- a. Kalender en teamdeelnameprijzen 2012:
 - i. 20-21 April 2012 - “EYBIS 4 hours of **Magny-Cours**” FR – 990 €
 - ii. 3 Juni 2012 – “EYBIS 2 hours of **Brno**” CZ – 390 €
 - iii. 5 Augustus 2012 – “EYBIS 3 hours of **Nürburgring**” DE – 490 €
 - iv. 8 Augustus 2012 – “EYBIS **Assen** 250” NL – 450 €
 - v. 5 – 6 Oktober 2012 – “EYBIS 500 km of **Portimao**” PT – 990 €
- b. Bijkomende trainingsmogelijkheden 2012:
 - i. Standaard is er heel wat free en qualifying practice tijd voorzien in de powerTrophy;
 - ii. Wie dat wenst, kan echter op volgende data (inschrijven via de [EYBIS.com kalender](http://EYBIS.com)) nog bijkomend vrij rijden:
 - 1. Zondag 22 April 2012: Magny-Cours
 - 2. Vrijdag-Zaterdag 1-2 Juni 2012: Brno
 - 3. Dinsdag 7 Augustus 2012: Assen
 - 4. Zondag 7 Oktober 2012: Portimao
- c. Rondetijdvereisten 2012:
 - i. Magny-Cours
 - 1. Niet sneller dan 1’50”
 - 2. Geadviseerd kwalificatie minimum 2’05”
 - ii. Brno
 - 1. Niet sneller dan 2’14”
 - 2. Geadviseerd kwalificatie minimum 2’31”
 - iii. Nürburgring
 - 1. Niet sneller dan 2’10”
 - 2. Geadviseerd kwalificatie minimum 2’27”
 - iv. Assen
 - 1. Niet sneller dan 1’47”
 - 2. Geadviseerd kwalificatie minimum 2’01”
 - v. Portimao
 - 1. Niet sneller dan 1’54”
 - 2. Geadviseerd kwalificatie minimum 2’10”
- d. Wat gebeurt er als je te snel bent?
 - i. Elke te snel gereden ronde heeft een STOP & GO penalty tot gevolg;

⁴ GP circuits – Le Mans start – Night experience.

⁵ Beperking van de snelheidsverschillen tussen de deelnemers – Veilige circuits – Hoog “gentleman riding” en “fun on track” gehalte.

⁶ Geen 24u, maar maximaal 4u of 500 km wedstrijden.

- ii. Het is de bedoeling dat rijders die van zichzelf weten dat ze gewoonweg te snel zijn, zich niet inschrijven voor de powerTrophy 2012;
- e. Waar / hoe kan je die rondetijdvereisten situeren?
 - i. Om hogere rondetijden te bepalen hebben we beroep gedaan op:
 - 1. Onze ervaring qua rondetijden op de verschillende circuits;
 - 2. Een wiskundige berekening, zijnde:
 - a. Als snelst toegestane rondetijd: de snelste rondetijd van de piloot die – op elk betrokken circuit – vijfde geëindigd is in de wedstrijd van het 2011 EK Superstock 600 (= motorisch standaard 600 cc machines), vermeerderd met 5 %;
 - b. Als geadviseerde, minimaal te halen rondetijd tijdens de kwalificatie: de snelst toegelaten rondetijd, vermeerderd met 13 %;
 - ii. Ter vergelijking plaatsen we hieronder de beste tijd uit de superpole van 't WK SBK 2011; én de beste rondetijd - tijdens de race - van de piloot die 5° eindigde in elke resp. race van het EK Superstock 600;
 - 1. Magny-Cours
 - a. Superpole SBK 1'37,490
 - b. 5° in de race ST6 1'45,414
 - 2. Brno
 - a. Superpole SBK 1'58,580
 - b. 5° in de race ST6 2'08,402
 - 3. Nürburgring
 - a. Superpole SBK 1'54,144
 - b. 5° in de race ST6 2'04,204
 - 4. Assen
 - a. Superpole SBK 1'35,292
 - b. 5° in de race ST6 1'41,728
 - 5. Portimao
 - a. Superpole SBK 1'41,712
 - b. 5° in de race ST6 1'48,997
- f. Technisch reglement
 - i. Om toegelaten te worden, dienen de motoren aan volgende voorwaarden te voldoen:
 - 1. Van het sportieve type zijn, met een minimale cilinderhoud van 599 cc;
 - 2. In onberispelijke, perfecte technische staat verkeren;
 - 3. Geen antigel in de koelvloeistof bevatten;
 - 4. Geluid:
 - a. Geen geluidsbeperving op de circuits van:
 - i. Brno;
 - ii. Portimao;
 - b. (Theoretisch) maximaal 102 dB produceren op de circuits van:
 - i. Magny-Cours;
 - ii. Nürburgring;

- c. Effectief maximaal 101 dB(A) produceren op 't circuit van:
 - i. Assen (concreet: standaard uitlaat of vervanguitlaat mét dB-killer en best een luchtfilter die “dempend” is);
 - 5. Verlichting voor- en achteraan hebben (enkel verplicht voor de races op Magny-Cours en Portimao):
 - a. Grootlicht vooraan (“phare(s)”), verbonden met de alternator en met een minimale sterkte gelijk aan de originele sterkte (liefst méér!). Tip: vervang je originele lampen door halogeen lampen;
 - b. Verplicht achterlicht, zonder remlicht, zo veel mogelijk achteraan aan de motor bevestigd;
 - 6. Geen spiegels;
 - 7. Geen – of afgeplakte – richtingaanwijzers;
 - 8. Een duidelijk leesbaar nummer, vooraan en achteraan op de motor (alle motoren van eenzelfde team, dienen hetzelfde nummer te dragen);
 - g. Technische keuring
 - i. Enkel de motorfiets dient – door een teamlid – aangeboden te worden;
 - ii. De onderkuip zal ter plaatse, tijdens de technische keuring, dienen gedemonteerd te worden door het teamlid;
 - iii. De vereiste kledij van elke piloot – ééndelig lederen pak, helm, laarzen, handschoenen, grote rugbeschermer, alles EU gekeurd – zal steekproefsgewijs gechecked worden de dag voor en de dag van de endurance race;
 - h. Teamvereisten
 - i. Elk team dient te bestaan uit:
 - 1. 1 team manager⁷;
 - 2. Minimaal 2 en maximaal 3 piloten van elk minimaal 20 jaar;
 - 3. Tot maximaal 5 crew leden (helpers)⁸;
 - ii. Elke piloot dient tijdens het rijden de volgende uitrusting te dragen, die over de nodige CE keuringen dient te beschikken:
 - 1. 1-delig lederen pak;
 - 2. rugbeschermer, groot model;
 - 3. integraalhelm;
 - 4. motorlaarzen type “circuit”;
 - 5. handschoenen;

⁷ Dit kan ook één van beide piloten zijn.

⁸ “Tot” impliceert dus geen minimum aantal crew leden. De meest minimalistische team structuur kan dus m.a.w. bestaan uit slechts 2 personen – beide piloten – waarvan één van beide piloten tegelijkertijd ook team manager is, en de piloot die de start niet neemt, de “helper” is die de motor vast houdt tijdens de startprocedure. Indien een dergelijk klein team zou kiezen om slechts met 1 motor te rijden (ipv elke piloot met z'n eigen motor), zal er uiteraard wel op voorhand zeer goed moeten nagedacht (en geoefend) worden, over de pilotenwisselprocedure (tijdens dewelke er ook getankt zal moeten worden volgens de in dit document beschreven procedure).

- i. Tijdschema's: te vinden op www.powerTrophy.com (kies je taal, en klik daarna op het logo of de datum van de betreffende wedstrijd);
- j. Wedstrijdverloop
 - i. Verplichte briefing:
 1. De briefing:
 - a. Is verplicht en voorbehouden voor alle:
 - i. Team managers;
 - ii. Piloten;
 - b. Zal doorgaan op een nader te bepalen plaats en moment (zal ten laatste mee gedeeld worden tijdens het volbrengen van de administratieve formaliteiten in de paddock);
 2. Tijdens de rijdersbriefing wordt de nodige toelichting en belangrijke informatie verschaft, aan de team managers en piloten omtrent:
 - a. De Le Mans start procedure;
 - b. De vlaggen;
 - c. Het wedstrijdverloop;
 - d. De beoogde duur van de resp. stints;
 - e. De manier van wisselen van rijder en transponder;
 - f. Tanken van de motor;
 - g. Podiumceremonie;
 - h. Allerlei;
 3. Bij zowel begin als einde van de briefing, zal een nominatieve aanwezigheidslijst dienen ondertekend te worden door elke:
 - a. Team manager;
 - b. Piloot;
 4. Piloten die niet aanwezig waren tijdens de volledige briefing (ondertekende aanwezigheidslijst telt als criterium) zullen de start geweigerd worden, zonder terugbetaald te worden;
 - ii. Le Mans startprocedure:
 1. De snelst geklasseerde van de piloten uit elk team, is degene die de start dient te nemen;
 2. Opstelling in de pitlane:
 - a. 30' voor de start, stelt het team dat de pole positie behaald heeft, de motor van hun snelste rijder op aan het einde van de pitlane, vlak voor het rode licht dat zal branden;
 - b. Vervolgens stellen alle teams hun motor die zal starten op, achter de motor die op pole staat, in volgorde van de kwalificatie (er zal begeleiding zijn door een official);
 - c. Het opstellen van de motoren dient te gebeuren door een crew member van elk team, zonder de motor te starten (duwen dus);
 - d. 22' voor de start:
 - i. Dient de opstelling in de pitlane beëindigd te zijn;

- ii. Zal er:
 - 1. Een geluidsignaal klinken;
 - 2. Met een bord "**Pilots @ Bikes**" door de pitlane – en voor alle pitboxen gepasseerd – worden, waarop alle piloten meteen – met helm op – naar hun motor wandelen, en plaats nemen op hun motor, zonder hun motor reeds te starten;
- e. 20' voor de start:
 - i. Zal er een:
 - 1. Geluidsignaal klinken;
 - 2. Bord "**Engines ON!**" getoond worden;
 - ii. Vervolgens starten alle piloten hun motoren, zonder nodeloos gas te geven;
- 3. Verkenningsronde:
 - a. 19' voor de start, zal het rode licht op het einde van de pitlane op groen springen;
 - b. Vervolgens rijden alle in de pitlane opgestelde piloten – één per één, met een tussenpose van telkens 2" – de pitlane uit, en het circuit op;
 - c. Er wordt 1 verkenningsronde aan een "gemiddeld" tempo gereden, tijdens dewelke:
 - i. Inhalen verboden is;
 - ii. Een tussenafstand van ongeveer 50 m dient aangehouden te worden;
 - d. Teams die hun plaats niet hebben ingenomen voor het vertrek van de verkenningsronde, zullen moeten vertrekken vanuit de pitlane, nadat het volledige deelnemersveld gestart is, en het licht aan het uiteinde van de pitlane op groen gesprongen is;
 - e. Eens de pitlane verlaten werd, mag er niet meer gewisseld worden van motor, en mag er niet meer getankt worden;
 - f. Na de verkenningsronde mogen er – totdat het bord "**3'**" getoond wordt:
 - i. Banden gewisseld worden;
 - ii. Herstellingen uitgevoerd worden;
- 4. Opstelling op de startgrid: na de verkenningsronde stellen de piloten hun machine langzaam, één per één op (zal begeleid worden door officials):
 - a. Langs de pitwall;
 - b. In een hoek van 45° t.o.v. de start-/finishlijn;
 - c. Met een tussenafstand van 2m tussen elke motor;
 - d. En wordt de motor overgenomen en vast gehouden door een crew member van elk team;
- 5. Twee opwarmronden:

- a. 13' voor de start zal een bord " 5' " getoond worden, waarmee de aftelling naar de start van de twee opwarmronden begint;
 - b. 11' voor de start zal een bord " 3' " getoond worden, waarna:
 - i. Enkel:
 1. De piloten die de start nemen;
 2. Één crew member van elk team die de motor zal vasthouden;
 3. Eén umbrella girl;op de startgrid blijven.
 - ii. Alle andere personen de startgrid meteen verlaten;
 - iii. De piloten die de start zullen nemen, zich begeven naar de overkant van de baan;
 - iv. Elke (bv. technische) tussenkomst aan de motorfiets niet meer toegelaten is;
 - c. 8' voor de start zal een bord " 1' " getoond worden, waarna:
 - i. Nu ook de umbrella girl de startgrid verlaat;
 - ii. De enige overgebleven personen op de startgrid – per team – zijn:
 1. De crew member die de motor vast houdt;
 2. De piloot die aan de andere kant van de baan, recht tgo. z'n motor staat;
 - d. 7,5' voor de start zal een bord " 30" " getoond worden;
 - e. 7' voor de start springen de rode lichten boven de startgrid op groen, waarna elke piloot:
 - i. Naar z'n machine loopt;
 - ii. Z'n motor start;
 - iii. Aan de 2 opwarmronden begint;
 - f. Als – zelfs na onmiddellijke hulp van de crew member – een piloot er niet in slaagt zijn motor te starten, dan dient de motor in de pits geduwd te worden, en dient de piloot te starten vanuit de pitlane (nadat het licht aan het einde van de pitlane op groen gesprongen is);
 - g. Tijdens de 2 opwarmronden:
 - i. Volgt een voertuig van de wedstrijddirectie de rijders;
 - ii. Zal bij het passeren van de start-/finishlijn, na de eerste opwarmronde, een bord "1 Lap" getoond worden;
6. Na de tweede opwarmronde:
- a. Worden de piloten opgewacht door een official met rode vlag die t.h.v. de start-/finishlijn staat;
 - b. Stopt elke piloot t.h.v. z'n startplaats;

- c. Legt elke piloot z'n motor stil;
- d. Worden alle motoren terug opgesteld op dezelfde plaats en manier als voor de start van de twee opwarmronden;
- e. Zal aan het eind van de vertreklijn / pitwall, een official staan met een groene en rode vlag:
 - i. De rode vlag wordt gebruikt om een piloot die pas na de volgwagen van de wedstrijddirectie aankomt, te verbieden van zich op te stellen op z'n voorziene plaats, maar te gebieden van zich helemaal achteraan op te stellen;
 - ii. De groene vlag wordt gebruikt om – van zodra iedereen correct opgesteld is (motoren en piloten) – de official die de start zal geven, duidelijk te maken dat de motoren en piloten klaar voor de start zijn;
- f. Zal de official die de start zal geven, na het zien van de groene vlag van de official die achteraan op de startgrid staat, de official die met een rode vlag op de start-/finishlijn staat – per radio – verwittigen dat hij de start-/finishlijn dient te verlaten;
- g. 1' voor de start zal – gecombineerd met een geluidsignaal – een bord “**1'**” getoond worden;
- h. 30" voor de start zal – gecombineerd met een geluidsignaal – een bord “**30"**” getoond worden;
- i. Op het moment van de start, zullen de rode lichten boven de startgrid, op groen springen, waarop elke piloot:
 - i. Naar z'n machine loopt;
 - ii. Z'n motor start en de wedstrijd start (de motor dient gestart te worden, gebruik makend van de techniek van en op de machine, m.a.w. elke hulp van buitenaf is niet toegelaten);
- j. Indien een piloot er niet in slaagt z'n motor te starten, dan geeft de wedstrijddirecteur, van zodra hij het mogelijk en veilig acht – met behulp van de groene vlag – toelating aan de crew member van het team van de piloot, om de machine te duwen;
 - i. Indien dit niet volstaat om te motor te starten, dan duwen de baancommissarissen / officials de machine onmiddellijk, zo snel mogelijk en via de kortste weg, naar de pits;
 - ii. Na de doortocht - voor de uitgang van de pitlane - van alle normaal gestarte piloten, springen de rode lichten aan het einde van de pitlane, op groen, waarna de piloten die wegens één of andere reden (nog) in de pitlane staan, op hun beurt mogen starten;

- iii. Pitstops;
 - 1. Voor teams met 1 motor
 - a. De snelheid in de pitlane is beperkt tot 40 km/u;
 - b. Bij het aankomen aan de pitbox van het team, dient de motor afgezet te worden;
 - c. Indien er aan de motor dient gewerkt te worden – anders dan tanken, remmen of wielen vervangen – dient deze in de pitbox geplaatst te worden;
 - d. Vooraleer een motor bij te tanken, dient deze achteraan opgebokt te worden;
 - e. De piloot mag niet op de motor blijven zitten tijdens het tanken;
 - f. Tanken en andere technische interventies, mogen niet op hetzelfde ogenblik plaats vinden;
 - g. Ieder team dient een crew member te hebben die verantwoordelijk is voor de brandveiligheid. Deze dient in het bezit te zijn van een brandblusser (minimum 9 kg). De brandveiligheidsverantwoordelijke dient:
 - i. Steeds aanwezig te zijn tijdens en bij het tanken, met de brandblusser in de hand, 100 % operationeel (= klaar) om op te treden;
 - ii. Een helm te dragen, alsmede handschoenen en een overall;
 - h. Niet toegelaten tanksystemen:
 - i. Waarbij de benzine in contact komt met open lucht;
 - ii. Met druk;
 - i. Elk team dient te beschikken over een hoeveelheid fijn cement en een bezem, om – indien nodig – benzine en olie in de pitlane voor hun pitbox, op te kuizen;
 - j. Procedure om terug te vertrekken (na het tanken en eventueel pilotenwissel):
 - i. Piloot stapt op de motor;
 - ii. Crew member bokt de motor af;
 - iii. Piloot start motor met de startknop;
 - iv. Piloot vertrekt opnieuw (max. snelheid in pitlane = 40 km/u);
 - v. De motor mag niet geduwd worden om ‘m te starten;
 - 2. Bijkomende regels voor teams met meer dan 1 motor
 - a. Wanneer een motor van het team zich op het circuit bevindt, zal de andere motor / zullen de andere motoren in de pitlane (dus niet in de pitbox) getankt moeten worden;
 - b. Andere interventies dienen in de pitbox uitgevoerd te worden;

- c. Na het tanken dient de motor onmiddellijk weer in de pitbox geplaatst te worden;
- d. Bij elke pitstop waarbij van motor gewisseld wordt, dient een pilotenwissel plaats te hebben;
- e. Bij het wisselen van motor mogen enkel de piloten in actie komen, geen andere crew members;
- f. Procedure voor het wisselen van motor en piloot:
 - i. Piloot die wil afgewisseld worden:
 - 1. Rijdt de pitlane binnen;
 - 2. Stopt in de pitlane t.h.v. de team pitbox;
 - 3. Zet de motor af;
 - ii. Piloot die de volgende stint gaat rijden:
 - 1. Bikt (nadat de motor afstaat) de motor van z'n collega op;
 - iii. Piloot die net gedaan heeft met rijden:
 - 1. Stapt van z'n motor en duwt de motor van z'n collega uit de pitbox;
 - iv. Piloot die de volgende stint gaat rijden:
 - 1. Bikt z'n eigen motor op;
 - 2. Stapt op z'n motor;
 - v. Piloot die net gedaan heeft met rijden:
 - 1. Verplaatst de transponder van z'n eigen motor, naar de motor van z'n collega;
 - 2. Bikt de motor van z'n collega af;
 - vi. Piloot die volgende stint gaat rijden:
 - 1. Start z'n motor en vertrekt (max. snelheid in de pitlane = 40 km/u);
- iv. Procedure i.g.v. crash of technisch probleem
 - 1. Rijders die gecrashed zijn – en de race niet meer kunnen verder zetten (technisch of medisch probleem bv.) – wachten op medische assistentie van de “safety crew” van het circuit.
 - a. Deze brengt de rijder en de transponder binnen;
 - b. Indien de rijder dient te worden afgevoerd voor medische zorgen:
 - i. Zal de transponder worden terugbezorgd aan het team, zodat de teamgenoten de wedstrijd kunnen verder zetten;
 - ii. Mag hij z'n team terug vervoegen na akkoord van de wedstrijddokter;
 - 2. I.g.v. een technisch probleem of pech op 't circuit, dient de rijder zijn machine zodanig op te stellen, dat deze de andere rijders niet hindert;
 - a. Nadat dit gebeurd is, kan hij – eventueel, en enkel met de middelen “aan boord” – proberen het probleem op te lossen, en/of een herstelling uit te voeren;

- b. Indien de rijder het probleem niet kan oplossen, en/of de herstelling niet kan uitvoeren, dient deze te wachten op de assistentie van de “safety crew” van het circuit.
 - i. Deze brengt de piloot en de transponder binnen;
 - ii. De teamgenoten kunnen de wedstrijd verder zetten;
 - iii. Er worden geen motoren gerepatriëerd tijdens de wedstrijd;
- v. Procedure i.g.v. stopzetting van de wedstrijd, met een erop volgende nieuwe start
 - 1. Indien het normale verloop van de wedstrijd onmogelijk gemaakt wordt, en de veiligheid van de rijders in gevaar zou kunnen komen, kan de wedstrijddirecteur beslissen om de wedstrijd stop te zetten d.m.v. de rode vlag / rode lichten;
 - 2. Hierop dienen de rijders onmiddellijk te vertragen, en de pitlane in te rijden;
 - 3. De eerste rijder die de pitlane inrijdt, dient zich aan het einde van de pitlane aan één zijde (zal aangetoond worden door een “official”) op te stellen. De andere rijders volgen één voor één, en stellen zich resp. telkens één plaatse minder ver in de pitlane op;
 - 4. Van zodra een official daartoe teken geeft, mogen de – per motor maximaal 2 – crew members:
 - a. De motor opbokken;
 - b. De bandenwarmers opleggen;
 - i. Zonder generator of electriciteitsaansluiting;
 - ii. Enkel bedoeld om de banden minder snel te laten afkoelen;
 - c. Hun rijder wat te drinken geven;
 - 5. Het is niet toegelaten:
 - a. Bij de pitbox te stoppen;
 - b. Meer dan 2 crew members tot bij de motor te laten komen;
 - 6. Tijdens deze procedure blijft de tijd gewoon doorlopen, en blijven alle regels van de wedstrijd geldig;
 - 7. Herstart
 - a. Deze gebeurt met een vliegende start;
 - b. Op het einde van de pitlane, zal aan alle rijders een bord getoond worden met het aantal opwarmronden (1 of 2);
 - c. Van zodra het rode licht op het einde van de pitlane, vervangen wordt door het groene licht, rijden de rijders – één voor één – de pitlane uit, in de volgorde dat ze binnenreden en opgesteld stonden. Dit zal begeleid worden door (een) official(s);

- d. Het tempo wordt bepaald door de rijder die als eerste de pitlane is binnen gereden (en dus nadien ook is buiten gereden);
 - e. Het is verboden om tijdens deze opwarmronden in te halen;
 - f. Bij het naderen van het laatste gedeelte van het circuit voor de start-/finishlijn, zal de eerste rijder het tempo laten zakken, om de groep bij elkaar te laten komen;
 - g. Op dit gedeelte van het circuit worden gele vlaggen gezwaaid en worden rijders aldus aangemaand om extra voorzichtig te zijn, en te vertragen;
 - h. Vanaf het moment dat de lichten aan de start / finish terug op groen springen, is de herstart gegeven;
- vi. “Stop & Go” procedure
- 1. Tijdens de wedstrijd zal de rijder – die een “Stop & Go” opgelegd krijgt – d.m.v. het vertonen – langs het rechte stuk van de start / finish – van een bord “STOP & GO”, samen met zijn rijnummer, verwittigd worden dat hij de pitlane dient binnen te rijden, om vervolgens in de “strafzone” 15 seconden stil te blijven staan. Nadien kan hij de wedstrijd terug hervatten;
 - 2. Eens het team van de betreffende rijder op de hoogte is gesteld van de straf, zal het bord “STOP & GO” en het rijnummer van de rijder getoond worden t.h.v. de start-/finishlijn;
 - 3. Indien dit bord 5 keer getoond werd aan de rijders, en deze stopt nog steeds niet, zal hem de zwarte vlag getoond worden, en is de wedstrijd voor het betreffende team voorbij;
 - 4. Het is niet toegelaten om – tijdens het uitvoeren van een “Stop & Go” sanctie, eveneens te stoppen t.h.v. de pitbox(en);
- vii. Vlaggen en lichten
- 1. De belangrijkste (= vlaggen en lichten die enerzijds informatie, maar anderzijds ook – en vooral – instructies (= “bevelen”) overbrengen)
 - a. Gele vlag
 - i. Onbewogen getoond: “hindernis” naast het circuit;
 - ii. Bewogen getoond: “hindernis” op het circuit;
 - iii. Snelheid minderen, en verboden om in te halen;
 - b. Witte vlag
 - i. Er is een traag voertuig, ziekenwagen of gelijkaardig voertuig op het circuit aanwezig.
 - ii. Indien bewogen getoond, duidt dit aan dat de rijder het voertuig zal tegenkomen in die sectie van het circuit;

- iii. Inhalen van het voertuig is toegelaten;
 - iv. Inhalen van andere rijders is niet toegelaten;
 - v. Vanaf het ogenblik dat een dergelijk voertuig op het circuit stopt, dienen de witte vlaggen behouden te worden, én dienen de gele vlaggen getoond te worden;
 - c. Rode vlag of rood licht
 - i. Kan getoond worden op het einde van de pitlane, of op het circuit;
 - ii. Indien getoond op het circuit:
 - 1. Vertragen;
 - 2. Inhalen niet meer toegelaten;
 - 3. Pitlane ASAP vervoegen;
 - iii. Indien getoond op het einde van de pitlane: pitlane uitrijden niet toegelaten;
 - iv. Op het einde van de verkenningsronde, én op het einde van de opwarmingsronden, dient deze vlag onbewogen getoond te worden op de startgrid;
 - d. Zwarte vlag
 - i. Deze vlag:
 - 1. Wordt gebruikt om instructies over te brengen aan één bepaalde rijder;
 - 2. Dient onbewogen getoond te worden, in combinatie met het rijnummer van de betrokken rijder;
 - 3. In wedstrijdverband dient het team van de rijder onmiddellijk – ideaal = vooraf – ingelicht te worden;
2. De informatieve
- a. Groene vlag
 - i. De omloop is vrij van alle gevaar.
 - ii. Deze vlag zal onbewogen getoond worden aan:
 - 1. Elke post, tijdens de:
 - a. Eerste ronde van elke trainingssessie;
 - b. Verkenningsronde;
 - c. Eerste ronde van de opwarmingsronde;
 - 2. De post t.h.v. dewelke de gele vlag getoond is, onmiddellijk nadat de situatie die tot de gele vlag geleid heeft, voorbij is;
 - iii. Deze vlag kan bewogen getoond worden:
 - 1. Door de startgever, om de start van de opwarmingsrondes aan te geven (kan vervangen worden door groene lichten);

2. Wanneer de pitlane open is, aan het einde / de uitgang van de pitlane (kan vervangen worden door groene lichten);
- b. Groen(e) licht(en): indien structureel aanwezig (indien niet: vervangen door groene vlag) dient dit / dienen deze te worden ontstoken om de start aan te geven van de:
 - i. Trainingssessie(s);
 - ii. Warm-up sessie(s);
 - iii. Verkenningronde;
 - iv. Opwarmingsronden;
- c. Gele vlag met rode strepen
 - i. Veranderde (lees: verminderde) grip of adhesie – op dit gedeelte van het circuit – wegens een andere reden dan regen;
 - ii. Deze vlag dient onbewogen getoond te worden;
- d. Witte vlag met rood diagonaal kruis
 - i. Regendruppels op dit gedeelte van het circuit;
 - ii. Deze vlag dient onbewogen getoond te worden;
- e. Blauwe vlag
 - i. Deze vlag:
 1. Dient bewogen getoond te worden;
 2. Duidt aan een rijder aan, dat hij op het punt staat van ingehaald te worden;
 - ii. De betrokken rijder dient:
 1. Zijn lijn te houden
 2. Progressief te vertragen om aan de snellere, inhalende rijder de kans te geven hem in te halen;
- f. Zwart / wit geblokte vlag: dient bewogen getoond te worden, t.h.v. de start- / finishlijn, om het einde van een rijssessie of wedstrijd aan te geven;
- viii. Podium
 1. 15' na het einde van de race;
 2. Voor àlle powerTrophy 2012 races, wordt het officiële podium van elk GP circuit gebruikt (verlicht i.g.v. Magny-Cours en Portimao);
- k. Sancties
 - i. Indien een team een sanctie oploopt, wordt deze ASAP betekend aan de betreffende team manager, die – indien nodig (bv. een “Stop & Go”) – meteen tot uitvoering overgaat;
 - ii. De algemene regel tijdens de powerTrophy is, dat de overtreding van quasi elke regel, tot een “Stop & Go” zal leiden;
 - iii. De wedstrijdleiding is soeverein in zijn oordeel omtrent deze sancties, en kan – als uiterste (dwang)maatregel – een team zelfs uit de wedstrijd halen;

I. Klassementen

- i. Alle eindklassementen zullen opgesteld worden op basis van de 4 beste resultaten van elke piloot / elk team;
- ii. Alle motoren rijden samen, tijdens dezelfde wedstrijd(en);
- iii. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen teams met één of meerdere motoren:
 1. Teams met 1 motor hebben een voordeel doordat ze met een endurance benzinetank mogen rijden (= meer volume), én om het even welk snelvuelsysteem mogen gebruiken, maar hebben daartegenover het nadeel dat ze pas kunnen tanken nadat de piloot die aan het rijden was, binnengekomen is;
 2. Teams met meerdere motoren hebben een voordeel doordat ze hun niet-rijdende motor(en) vooraf al kunnen tanken, zodat er tijdens de pilotenwissel geen tijd meer mee verloren wordt, maar hebben daartegenover het nadeel dat ze met standaard benzinetanks dienen te rijden (= nadeel qua volume), én dat ze een strikt gereguleerde manier van pilotenwissel dienen te respecteren, die eveneens tot tijdverlies leidt;
- iv. Er worden 2 klassementen opgesteld qua wedstrijduitslag(en), podia, en eindrangschikking(en) powerTrophy:
 1. – 850 cc
 - a. 600 cc, 675 cc en 750 cc motoren + de Ducati 848;
 - b. Worden ook onderverdeeld in de – 850 cc categorie: Ducati 916, 955, 996, 998 en 999;
 2. + 850 cc
- v. Puntenverdeling per wedstrijd, gebaseerd op behaalde plaats in elke categorie aan de eindmeet van de wedstrijd:

1	50	11	15	21	5
2	40	12	14	22	4
3	32	13	13	23	3
4	26	14	12	24	2
5	22	15	11	25	1
6	20	16	10		
7	19	17	9		
8	18	18	8		
9	17	19	7		
10	16	20	6		

- vi. Er worden – per wedstrijd – 5 bijkomende punten toegekend (geen onderscheid per categorie) aan de volgende teams:
1. Het team dat van het verst komt:
 - a. De resp. afstanden van de resp. woonplaats van de piloten, tot het circuit waar de wedstrijd gehouden wordt, worden samengeteld, en vervolgens gedeeld door het aantal piloten waaruit het team bestaat;
 - b. De team manager van het team die deze punten wint, dient de respectievelijke woonplaats van de piloten – die tijdens de online inschrijvingen digitaal werd doorgegeven – bij de wedstrijddirectie te bevestigen met een identiteitsdocument waarop deze te zien is;
 2. Het team met het grootste leeftijdsverschil tussen de jongste en de oudste piloot: de team manager van het team die deze punten wint, dient de respectievelijke leeftijd van elk van de piloten – die tijdens de online inschrijvingen digitaal werd doorgegeven – bij de wedstrijddirectie te bevestigen met een identiteitsdocument waarop deze te zien is;
 3. Het team met de grootste gemiddelde pilotenleeftijd;
 4. Elk team met minstens 1 vrouwelijke pilote.
 5. Elk team, waarvan alle “crew members” (teamleden) tijdens het gehele betreffende wedstrijdweekend, uniforme teamkledij dragen (Bv.: T-shirts, sweaters, petjes, enz.), met erop:
 - a. De teamnaam;
 - b. Het eventuele logo van het team;
 - c. Het “powerTrophy 2012”-logo⁹;
 - d. Daarbovenop worden nogmaals 5 bijkomende punten toegekend, indien er door alle teamleden gedurende het hele wedstrijdweekend T-shirts gedragen worden, waarop één van volgende woorden staat:
 - i. Team manager;
 - ii. Pilot;
 - iii. Crew;
 - e. Het is uiteraard de bedoeling dat er slechts 1 iemand per team het “Team manager T-shirt” draagt, en er maximaal 3 mensen per team een “Pilot T-shirt” dragen;
 - f. Ieders respectievelijke voornaam op de T-shirts is een plus, maar levert geen bijkomende punten op;
 6. Elk team dat – tijdens de online inschrijfprocedure – van de optionele mogelijkheid gebruikt maakt van 2 sets (= 2 voorbanden en 2 achterbanden) DUNLOP D 211 GP Racer banden te *bestellen / betalen*. De compound samenstelling is

⁹ Dit logo is down te loaden vanop www.powertrophy.com , in vectorieel (.ai) formaat, wat wil zeggen dat dit – zonder kwaliteitsverlies – zo veel vergroot of verkleind kan worden als gewenst;

- “soft” vooraan, en “endurance” achteraan (er wordt bij deze “optie” tijdens de inschrijfprocedure, geen andere compoundkeuzemogelijkheid geboden).
- vii. Enkel de punten die verdeeld worden op basis van de wedstrijduitslag, worden in rekening gebracht voor het podium van de betreffende wedstrijd. De bijkomende punten tellen enkel voor het eindklassement van de powerTrophy, alsmede – in afwachting van het einde van het wedstrijdseizoen – voor de tussenstand in de powerTrophy, die ten allen tijde up-to-date online zal te vinden zijn op www.powertrophy.com ;
 - viii. Voor de powerTrophy eindklasseringen (zie ook hieronder), worden alle behaalde punten, van / bij elke wedstrijd, vermenigvuldigd met een coëfficiënt;
 - 1. De coëfficiënten zijn de volgende:
 - a. Magny-Cours: 4;
 - b. Brno: 2;
 - c. Nürburgring: 3;
 - d. Assen: 2;
 - e. Portimao: 4;
 - 2. Deze coëfficiënten zijn in verhouding met de duur van elke respectievelijke wedstrijd;
- m. Prijzen
- i. Aan het einde van het “powerTrophy 2012” seizoen, zullen er 3 eindklasseringen opgesteld worden:
 - 1. Eindklassement van de - 850 cc klasse;
 - 2. Eindklassement van de + 850 cc klasse;
 - 3. “Open” eindklassement
 - a. In dit klassement worden de – en + 850 cc klasse samengevoegd;
 - b. De samenvoeging van beide cilinderinhoudklassen, zal gebeuren op basis van de behaalde punten over het gehele seizoen (= som van de behaalde “wedstrijd-“ en “bijkomende” punten) ;
 - c. Deze manier van samenvoegen van beide cilinderinhoudklassen, heeft tot gevolg dat de deelnemers van de – 850 cc klasse, niet benadeeld zijn t.o.v. de deelnemers van de + 850 cc klasse;
 - d. De eindwinnaar van de “open” klasse zal – op deze wijze – ofwel de eindwinnaar van de – 850 cc klasse zijn, ofwel de eindwinnaar van de + 850 cc klasse.
 - e. Het is de meest “dominante” winnaar van één van beide cilinderinhoudklassen, die de “open” klasse zal winnen.
 - f. Voorbeeld: een Yamaha R6 van 2005 (die bv. de – 850 cc klasse gewonnen heeft) – kan bv. steeds achter een Ducati 1198 S van 2011 (die bv. de + 850 cc klasse gewonnen heeft) geëindigd zijn, maar meer punten in zijn (- 850 cc) klasse verzameld hebben, dan dat de (snellere, en duurdere) Ducati in zijn (+

- 850 cc) klasse verzameld heeft. De R6 kan bv. alle wedstrijden – in zijn klasse – gewonnen hebben, terwijl de Duc éénmaal “slechts” 4^o geëindigd is, terwijl hij toch nog de + 850 cc klasse gewonnen heeft. Het kan ook zijn dat de winnaar van de – 850 cc klasse, meer “bijkomende” punten verzameld heeft, dan de winnaar van de + 850 cc klasse, enz.
- ii. Voor de – en + 850 cc klasse, zal er – naast een podium na elke wedstrijd voor de 3 best geëindigde teams in elk van beide klassen – ook een podium voor beide eindklassementen zijn:
 1. – 850 cc klasse: podium voor de eerste 3 teams in hun klasse, met een beker voor elk van de piloten;
 2. + 850 cc klasse: podium voor de eerste 3 teams in hun klasse, met opnieuw een beker voor elk van de piloten;
 - iii. Voor de “open” klasse, zal er enkel op ’t einde van ’t seizoen een podium met prijsuitreiking (i.p.v. bekeruitreiking) voor de eerste 5 geëindigde teams zijn:
 1. To be determined;
 2. T.b.d.
 3. T.b.d.
 4. T.b.d.
 5. T.b.d.
 - iv. Deze “eindklassement-podium-ceremonie”, beker- en prijzen-uitreiking, zal doorgaan onmiddellijk na de “EYBIS 500 km of Portimao”, op Zondag 7 Oktober 2012 in Portimao, op één van de volgende locaties en tijdstippen:
 1. Ofwel ’s middags in de paddock, aan het zwembad;
 2. Ofwel ’s avonds, in de fantastische, sfeervolle beach club “NoSolo Agua” (www.nosoloagua.com), gelegen aan de jachthaven van Portimao, op wandelafstand van hotel Jupiter¹⁰. In het geval voor deze locatie / dit tijdstip (’s avonds) zou gekozen worden, zal dit gepaard gaan met een gezellig walking diner buffet;
 - v. Van de verschillende piloten die in aanmerking komen voor een prijs en/of beker, wordt er verwacht aanwezig te zijn op deze “eindklassement-podium-ceremonie” en beker- en prijzen-uitreiking¹¹. Bij het niet aanwezig zijn van beide piloten van een prijs- en/of beker winnend team:
 1. Zullen – in het geval het over 2 bekera gaat – beide bekera overgedragen worden naar beide piloten van het vlak erna geëindigde team. Indien de piloten van meerdere “beker winnende” teams niet aanwezig zouden zijn, wordt er

¹⁰ Hotel Jupiter (www.hoteljupiter.pt) = het hotel waar het voltallige EYBIS team, en de meeste deelnemers van het EYBIS event @ Portimao, jaarlijks verblijven. Prijs voor een dubbel kamer, inclusief gratis WIFI op de kamer, en ontbijtbuffet voor 2 personen, was – voor EYBIS klanten – in 2011, 44 € per kamer per nacht. Hotel Jupiter is gelegen op de dijk van Portimao (zicht op zee dus).

¹¹ Beide piloten van elk prijzen en/of beker winnend team;

telkens een plaats opgeschoven in het eindklassement, voor de uitreiking van deze bekercup;

2. Zal – indien het over een prijs gaat – de desbetreffende prijs verloot worden tussen de teams waarvan beide piloten aanwezig zijn;

5. Administratie

a. Inschrijvingen:

- i. Online via www.powertrophy.com
- ii. Privé club race
 1. Om deel te nemen aan de powerTrophy endurance races, is het niet nodig een licentie te bezitten;
 2. De powerTrophy endurance races zullen verreden worden binnen het kader van een – goed verzekerd – privé evenement;
 3. Het privé karakter van deze evenementen houdt o.m. in dat:
 - a. Er geen inmenging is van motorsportbonden en/of – federaties;
 - b. Wij volledig zélf ons eigen reglement kunnen bepalen (bv. uitsluiting van te snelle rijders, eigen manier van punten tellen, enz.);
 - c. De toegang tot de paddock dag en nacht zal bewaakt worden;
 - d. Enkel de tijdens de inschrijvingsprocedure opgegeven teamleden een gemerkte en gedateerde polsband zullen krijgen, die nodig is om toegang tot de paddock te krijgen (het zal mogelijk zijn om tot 10 dagen voor het event, online de samenstelling van het team nominatief aan te passen / te actualiseren);
 - e. Elk team zal kort voor het event een lijst kunnen invullen met de namen (onbeperkt) van wie – gelinkt met het team – toegang tot de paddock zal krijgen (die namen zullen op lijsten komen, die aan de ingang van de paddock – bij security – zullen liggen);
 - f. Er geen publiek toegelaten is;
- iii. EYBIS behoudt zich het recht voor om een inschrijving(skandidatuur) te weigeren, zonder deze te moeten motiveren;

b. Verzekering(en)

- i. In het standaard teaminschrijvingsgeld is er een verzekering “burgerlijke aansprakelijkheid mechanische sporten” voorzien voor alle teamleden¹², voor lichamelijk letsel, en materiële en

¹² Men is lid van een team, indien men – ten laatste 10 dagen voor de betreffende wedstrijd, online via www.powertrophy.com – nominatief opgegeven werd als teamlid, op de daarvoor voorziene methode en plaats (ofwel tijdens de inschrijfprocedure, ofwel nadien via de “Mijn pagina” van het betreffende team).

economische verliezen, voor een maximaal, forfaitair bedrag van 3.000.000 € per verlies of letsel¹³.

c. Algemene bepalingen

- i. EYBIS behoudt zich het recht voor om dit document verder te verfijnen en/of aan te passen waar nodig blijkt. De versie van het document zal telkens te vinden zijn helemaal bovenaan met vermelding van welke versie het is, én vermelding van de datum waarop betrokken versie gemaakt werd;
- ii. Het woord "*Trophy*" benadrukt de *gentlemen riding* en *goeie sfeer* die bedoeld is om in dit clubkampioenschap te heersen;
- iii. De maximum toelaten snelheid in de pitlane bedraagt – steeds – 40 km/u;
- iv. Dit document beschrijft de:
 1. Modaliteiten volgens dewelke EYBIS de powerTrophy organiseert;
 2. Voorschriften waaraan alle deelnemers van de powerTrophy zich dienen te houden;
- v. Elke deelnemers is ervoor verantwoordelijk, dat zijn voltallige team (grondige) kennis heeft van de modaliteiten, die beschreven worden in dit document;
- vi. Rechten
 1. EYBIS en z'n partners, behouden zich te recht voor om alle resultaten en eventuele beelden (foto / video), te gebruiken voor publicitaire, commerciële, communicatie en/of marketing-doeleinden;
 2. Elke deelnemer aan de powerTrophy zal:
 - a. Alle aangegane sponsoring en/of partnerships van EYBIS respecteren, en stemt ermee in dat EYBIS en z'n partners gebruik maken van zijn image en resultaten voor publicitaire, commerciële, communicatie en/of marketingdoeleinden;
 - b. Bij z'n inschrijving bevestigen vrij te zijn van elke dusdanige afspraak en/of verplichting t.o.v. derden, opdat hij/zij de modaliteiten in dit document kan naleven;
 3. Zonder toestemming van EYBIS, mag geen enkel merk, bedrijf, organisatie en/of vereniging – die geen partner is van de powerTrophy – het logo van en/of de resultaten in de powerTrophy gebruiken voor publicitaire, commerciële, communicatie en/of marketingdoeleinden.
- vii. Om in de "*- 850 cc klasse*" ondergebracht te worden, dienen alle motoren van het team tot deze klasse te behoren. Van zodra één van de motoren tot de "*+ 850 cc klasse*" behoort, zal het volledige team in de "*+ 850 cc klasse*" ondergebracht worden;
- viii. Maximum aantal toegelaten teams
 1. "*EYBIS 4 hours of Magny-Cours*" - 57

¹³ Voor alles wat verzekeringsmaterie aangaat, is enkel de originele polis tekst rechtsgeldig.

2. “EYBIS 2 hours of **Brno**” - 60
 3. “EYBIS 3 hours of **Nürburgring**” - 60
 4. “EYBIS **Assen** 250” - 40
 5. “EYBIS 500 km of **Portimao**” - 50
- ix. Annulatie(s)
1. EYBIS oordeelt – na kennisname van de annulatiereiden(en) – *in eer en geweten*, of de annulatie als “redelijk” en “gerechtvaardigd” kan beschouwd worden;
 2. Indien een annulatie als redelijk en gerechtvaardigd beschouwd wordt, zal:
 - a. Er een annulatie- en administratieve kost van 70 € per team (of m.a.w. maximaal 35 € per piloot (indien slechts 2 piloten)) aangerekend worden;
 - b. EYBIS in de “Mijn pagina” van het betreffende team, 4 vouchers – ten bedrage van het betaalde inschrijvingsgeld, verminderd met de annulatie- en administratieve kost – creëren. Deze vouchers zullen geldig zijn t.e.m. het einde van het daaropvolgende seizoen. Het EYBIS inschrijfsysteem aanvaardt voor:
 - i. Individuele inschrijvingen voor alle EYBIS “vrij rijden” events, 1 voucher per inschrijving;
 - ii. Teaminschrijvingen voor de powerTrophy, maximaal 2 vouchers per inschrijving;
- x. Alle niet in dit document beschreven mogelijke toestanden en/of situaties, zullen door EYBIS opgelost worden volgens het principe van “menselijkheid” en “gezond verstand”. Tegen deze “oplossingsbeslissingen” is er geen verhaal mogelijk;

6. Logistiek

a. “EYBIS 4 hours of Magny-Cours”

- i. Pitbox
 1. Voor de “EYBIS 4 hours of Magny-Cours”, krijg je per 2 teams een halve pitbox ter beschikking, vanaf donderdagavond 19 April 2012, vanaf 19u;
 2. Elke pitbox wordt in de lengte in 2 pitboxen verdeeld;
 3. Tijdens de online inschrijvingsprocedure zal elke team – indien gewenst – kunnen vermelden welk€ ander(e) team(s) zij hun pitbox wensen. Indien beide respectievelijke teams mekaar vermelden zal daar voorrang aan gegeven worden;
 4. Een borg van 100 € zal – ter plaatse – gevraagd worden. Deze wordt terug gegeven na achterlaten van een onbeschadigde, lege, gereinigde halve pitbox;
- ii. Benzine
 1. In de paddock van Magny-Cours is er een benzinepomp waar je met credit card kan betalen. Deze benzinepomp is gedurende het hele powerTrophy event beschikbaar.
- iii. Catering

1. Vlak achter de pitboxen zal er een snack bar met o.a. hamburgers, frieten, spaghetti, en verschillende soorten dranken, tot 23u30 geopend zijn;
- iv. Last minute inkopen
 1. Wie tijdens 't event nog inkopen wil doen kan dit in het grootwarenhuis in Magny-Cours;
- b. Andere: wordt vervolgd in volgende versies van dit document;

7. Vragen, constructieve opmerkingen of suggesties?

Aarzel niet om te:

- i. Mailen naar frank@eybis.com;
- ii. Telefoneren naar + 32 476 691 091;