



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

**ROAD RACING FIM SUPERBIKE
& SUPERSPORT WORLD CHAMPIONSHIPS
& FIM SUPERSTOCK CUP REGULATIONS**

2013

*RÈGLEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE FIM
SUPERBIKE & SUPERSPORT
ET DE LA COUPE FIM SUPERSTOCK
DE COURSES SUR ROUTE*

SBK™ SUPERBIKE
FIM WORLD CHAMPIONSHIP

SUPERSPORT™
FIM WORLD CHAMPIONSHIP

SUPERSTOCK1000™
FIM CUP

ROAD RACING FIM SUPERBIKE & SUPERSPORT WORLD CHAMPIONSHIPS AND FIM SUPERSTOCK CUP REGULATIONS

RÈGLEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE FIM SUPERBIKE & SUPERSPORT ET DE LA COUPE FIM SUPERSTOCK DE COURSES SUR ROUTE

This book (hereinafter collectively referred to as the “Regulations”) has been printed on 31.01.13. Successive editions can be printed for supplementing and/or amending. The new editions will be numbered (2nd edition, 3rd edition, etc.), dated and issued to all relevant Bodies. / *Ce livre (ci-après désigné collectivement sous la dénomination “Règlements”) a été imprimé le 31.01.13. Des éditions successives peuvent être imprimées pour complément et/ou amendement. Les nouvelles éditions seront numérotées (2ème édition, 3ème édition, etc.), datées et transmises aux organismes appropriés.*

**THIS BOOK PREVAILS OVER ALL OTHER FIM RULE BOOKS EXCEPT
THOSE REFERRED TO AS AN APPENDIX
CETTE BROCHURE PREVAUT SUR TOUS LES AUTRES REGLEMENTS FIM,
A L'EXCEPTION DE CEUX QUI SONT RENVOYES A UNE ANNEXE.**

2013

1st edition / 1^{ère} édition

FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM)

11, route Suisse

CH - 1295 MIES

Tel: +41-22-950 950 0

Fax: +41-22-950 950 1

www.fim-live.com

paul.duparc@fim.ch

INFRONT MOTOR SPORTS (IMS)

Via di Tor Pagnotta, 94

I - 00143 Rome

Tel: +39 06 50 966 1

Fax: +39 06 50 966 350

www.worldsbk.com

CONTENTS / SOMMAIRE

GENERAL UNDERTAKINGS AND CONDITIONS	4
OBLIGATIONS ET CONDITIONS GENERALES	4
1. SPORTING REGULATIONS	5-47
REGLEMENTS SPORTIFS	5-47
2. TECHNICAL REGULATIONS	48-150
REGLEMENTS TECHNIQUES	15-150
3. DISCIPLINARY AND ARBITRATION CODE	151-163
CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE	151-163
4. CIRCUIT STANDARDS	164
NORMES POUR LES CIRCUITS	164
5. MEDICAL CODE	165-180
CODE MEDICAL	165-180
6. CODE ANTIDOPAGE	181
ANTI-DOPING CODE	181
7. ENVIRONMENTAL CODE	182
CODE DE L'ENVIRONNEMENT	182
HOMOLOGATION RULES	183-189
REGLES D'HOMOLOGATIONS	183-189

TABLE DES MATIÈRES

OBLIGATIONS ET CONDITIONS GENERALES	4
1. REGLEMENTS SPORTIFS.....	5
1.1 INTRODUCTION	5
1.2 MANIFESTATIONS.....	5
1.3 PARC DES COUREURS	7
1.4 OFFICIELS	8
1.5 JURY INTERNATIONAL	11
1.6 DIRECTION DE COURSE.....	12
1.7 LES COMMISSAIRES FIM.....	13
1.8 LE CALENDRIER	13
1.9 CLASSES	14
1.10 COUREURS ADMISSIBLES	14
1.11 ENGAGEMENTS.....	15
1.12 NUMEROS DE DEPART	17
1.13 HORAIRE	17
1.14 CONTRÔLE TECHNIQUE, CONTRÔLE MÉDICAL - CONTRÔLE DU DOPAGE.....	19
1.15 ESSAIS.....	19
1.16 SUPERPOLE POUR SUPERBIKE.....	22
1.17 POSITIONS SUR LA GRILLE.....	24
1.18 COURSES	24
1.19 PROCEDURE DE DEPART.....	25
1.20 PROCEDURE DE PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS	30
1.21 COURSES SUR PISTES MOUILLEES ET SECHES.....	31
1.22 COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE.....	32
1.23 ARRETS AU STAND	35
1.24 DRAPEAUX ET FEUX.....	36
1.25 VEHICULES MEDICAUX	40
1.26 FIN D'UNE COURSE ET RESULTATS.....	41
1.27 INTERRUPTION D'UNE COURSE	42
1.28 NOUVEAU DEPART D'UNE COURSE QUI A ETE INTERROMPUE	43
1.29 ZONE DE CONTROLE.....	44
1.30 POINTS POUR LES CHAMPIONNATS ET CLASSEMENT.....	44
1.31 INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS.....	46
1.32 CAUTION SUPPLEMENTAIRE EN CAS DE CONTRÔLE DE MACHINE SUITE A UNE RECLAMATION	46
1.33 CAUTION SUPPLEMENTAIRE POUR LE CONTRÔLE DU CARBURANT SUITE A UNE RECLAMATION	46
1.34 NON PARTICIPATION A UNE MANIFESTATION.....	47

2.	REGLEMENTS TECHNIQUES	48
2.1	INTRODUCTION	48
2.2	CLASSES	48
2.3	GENERALITES.....	48
2.4	SPECIFICATIONS TECHNIQUES - SUPERBIKE.....	52
2.5	SPECIFICATIONS TECHNIQUES - SUPERSPORT.....	81
2.6	SPECIFICATIONS TECHNIQUES - SUPERSTOCK.....	105
2.7	CARBURANT, HUILE ET LUBRIFIANTS	126
2.8	VETEMENTS DE PROTECTION ET CASQUES	131
2.9	PROCEDURES POUR LE CONTROLE TECHNIQUE	132
2.10	DIRECTIVES A L'ATTENTION DES COMMISSAIRES TECHNIQUES POUR LES VERIFICATIONS.....	135
2.11	CONTROLES DU BRUIT	140
2.12	DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMETRES	142
	ANNEXES.....	143
	PROCEDURE D'HOMOLOGATION FIM POUR SUPERBIKE, SUPERSPORT ET SUPERSTOCK	144
3.	CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE	151
3.1	PRINCIPES	151
3.2	SANCTIONS.....	151
3.3	LES ORGANES DISCIPLINAIRES ET D'ARBITRAGE.....	152
3.4	RECLAMATIONS ET APPELS	156
3.5	PROCEDURE DEVANT TOUS LES ORGANES DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE	159
3.6	FRAIS DE LA PROCEDURE.....	162
3.7	RECIPROCITE DES SANCTIONS.....	162
3.8	DROIT DE CLEMENCE.....	163
3.9	CLAUSE ARBITRALE.....	163
4.	NORMES POUR LES CIRCUITS.....	164
5.	CODE MEDICAL	165
5.1	INTRODUCTION	165
5.2	CONTROLE MEDICAL SPECIAL.....	165
5.3	SOINS MEDICAUX AUX MANIFESTATIONS	165
5.4	ASSURANCE DE RESPONSABILITE PROFESSIONNELLE MEDICALE	179
6	CODE ANTIDOPAGE.....	181
7	CODE DE L'ENVIRONNEMENT.....	182
	REGLES D'HOMOLOGATIONS.....	183

**MODIFICATIONS AUX REGLEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE
FIM SUPERBIKE & SUPERSPORT ET DE LA COUPE FIM SUPERSTOCK
(DENOMMES COLLECTIVEMENT CI-APRES «REGLEMENTS»**

La FIM, par l'intermédiaire de la Commission Superbike et du Bureau Permanent Superbike, peut à tout instant modifier une ou plusieurs dispositions de ces Règlements.

Obligations et Conditions Générales

Tous les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, promoteurs/organisateurs ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions participant au Championnat du Monde FIM de Courses sur Route Superbike & Supersport et à la Coupe FIM Superstock (dénommés collectivement ci-après «Championnat») s'engagent, en leur propre nom et au nom de leurs représentants et employés, à respecter toutes les dispositions des :

1. *RÈGLEMENTS SPORTIFS*
2. *RÈGLEMENTS TECHNIQUES*
3. *CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE*
4. *NORMES POUR LES CIRCUITS*
5. *CODE MÉDICAL*
6. *CODE ANTIDOPAGE*
7. *CODE DE L'ENVIRONNEMENT*

tels que complétés et modifiés périodiquement (ci-après désignés collectivement sous la dénomination «Règlements»).

Toutes les personnes ci-dessus mentionnées peuvent être sanctionnées conformément aux dispositions des Règlements.

Bien que ces Règlements puissent être traduits dans d'autres langues, c'est le texte officiel anglais qui prévaudra en cas de conflit concernant son interprétation.

Il incombe à l'équipe la responsabilité de s'assurer que toutes les personnes concernées par son engagement respectent toutes les conditions des Règlements. La responsabilité du coureur, ou de toute autre personne s'occupant d'une machine inscrite pendant la Manifestation, en ce qui concerne le respect des Règlements, est conjointement et solidairement engagée avec celle de l'équipe.

Toutes les personnes concernées de quelque manière que ce soit par une machine inscrite, ou présentes à quelque titre que ce soit dans le Parc des Coureurs, Stands, Couloir des Stands ou Piste, doivent en tout temps au cours de la Manifestation porter un laissez-passer approprié.

CODE ANTIDOPAGE

Toutes les personnes concernées doivent à tout instant se conformer aux Code Antidopage FIM sont susceptibles d'être sanctionnées conformément à ses dispositions.

1. RÈGLEMENTS SPORTIFS

1.1 INTRODUCTION

- 1.1.1** *Une série de courses motocyclistes sera organisée comptant pour le Championnat pour les coureurs et les constructeurs.*

1.2 MANIFESTATIONS

- 1.2.1** *La manifestation commencera à l'heure prévu pour les Contrôles Technique et Sportif et se terminera après toutes les courses et à l'expiration du délai pour l'introduction d'une réclamation, et au moment où les vérifications techniques ou sportives sont terminées, c'est-à-dire ce qui se termine le plus tard.*

La tour de contrôle doit rester opérationnelle avec tout l'équipement en place jusqu'à la fin de la période prévue pour introduire une réclamation et, pendant cette période, tous les officiels et commissaires doivent rester au circuit à la disposition de la Direction de Course et des Commissaires FIM.

- 1.2.2** *Les manifestations doivent être organisées sur des circuits ayant été approuvés par la FIM pour le Championnat.*

- 1.2.3** *Les manifestations ne peuvent pas comprendre d'autres courses, à l'exception des courses annexes, approuvées par la FIM et IMS, qui ne modifient pas l'heure de la manifestation (1.13).*

- 1.2.4** *Toute activité comprenant, pendant la manifestation, l'utilisation de la piste par des véhicules de course à 4 roues, y compris des «démonstrations», expositions ou autres choses de ce genre, doit faire l'objet d'une autorisation préalable par la FIM et IMS.*

- 1.2.5** *Les organisateurs seront désignés par la FIM et IMS.*

- 1.2.6** *L'organisateur est responsable de la mise à disposition des installations et du personnel pour assurer un déroulement efficace de la manifestation.*

- 1.2.7** *IMS doit conclure ou se faire confirmer par chaque organisateur une couverture de responsabilité civile pour toute manifestation couvrant la responsabilité de IMS et celle de tous les participants, constructeurs, coureurs, sponsors, Equipes, compagnies prestataires de service et officiels en cas d'accident survenant à des tiers au cours de la manifestation ou pendant les essais.*

La police d'assurance doit également couvrir toute responsabilité éventuelle de la FIM et de l'organisateur à l'égard des tiers. Une copie de la police rédigée en anglais ou français doit être présentée à l'organisateur, à IMS et au Secrétariat Exécutif de la FIM au plus tard 20 jours avant l'épreuve.

La couverture fournie pour chaque manifestation devra être de 10 millions de dollars, à l'exception des Etats-Unis et du Canada, où la couverture sera différente.

La validité de l'assurance doit débiter à 08h00, le mardi avant la course (le lundi pour les courses se déroulant le samedi) et se terminer à 24h00 le lundi après la course (le dimanche pour les courses se déroulant le samedi).

Au cas où l'organisateur souscrit sa propre police d'assurance en responsabilité civile, en tout points conforme avec les dispositions de l'article 1.2.7, il peut adresser à IMS et au Secrétariat Exécutif de la FIM, le certificat d'assurance dûment rempli, signé et tamponné par un représentant de la compagnie d'assurance. Cette déclaration originale (formulaire fourni par IMS) sera adressée à IMS par courrier au moins 20 jours avant l'épreuve.

1.2.8

Au moins 90 jours avant la manifestation, les organisateurs de la manifestation doivent soumettre les informations suivantes à la FIM et IMS :

- a - Confirmation du nom et de l'adresse des Promoteurs/ Organisateurs, avec les numéros de téléphone, de fax pour la correspondance ainsi que les adresses courriel.*
- b - La date et le lieu de la manifestation.*
- c - Un plan détaillé du circuit, sa direction, sens ou sens contraire des aiguilles d'une montre, et sa longueur.*
- d - Le lieu du centre d'information des coureurs sur le circuit ainsi que le tableau avec les informations officielles.*
- e - Le nom et l'adresse de la compagnie d'assurance responsabilité civile ainsi que le numéro de la police.*
- f - Nom et adresse de la FMNR.*
- g - Le nom du Directeur de Course (avec licence FIM de Directeur de Course).*

- h - Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du Chef du Service Médical.*
- i - Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des hôpitaux désignés pour l'épreuve.*

N.B. L'organisateur n'est pas obligé d'établir ou de publier un Règlement Particulier de la manifestation.

- 1.2.9** *60 jours au moins avant la manifestation, IMS doit publier les informations ci-dessus et les envoyer pour distribution à toutes les équipes engagées à la manifestation.*

1.3 PARC DES COUREURS

- 1.3.1** *Le parc des coureurs, les stands ainsi que toutes les autres installations doivent être à la disposition des équipes au moins le mardi précédant une course se déroulant le dimanche et rester à la disposition des concurrents jusqu'à un et, si possible, deux jours après la manifestation.*
- 1.3.2** *Il doit être accessible aux équipes qui arrivent pour s'installer entre 08h00 et 20h30.*
- 1.3.3** *Lorsque le parc des coureurs est occupé, il faut qu'il y ait un service de 24 heures sur 24 aux entrées qui permettent l'accès des véhicules au circuit et au parc.*
- 1.3.4** *Lorsque le parc des coureurs est occupé, il doit y avoir un service médical et un service de lutte contre les incendies approprié à la disposition des tous les coureurs, équipes, constructeurs, sponsors, sociétés de service, officiels, FIM, IMS, etc. Au minimum ces services doivent être opérationnels de 08.00 à 18.00 h, les 2 jours précédant le "jour d'installation des équipes", puis sur une base 24 heures sur 24 jusqu'à la fin de l'épreuve, qui se termine à minuit le jour suivant la course.*
- 1.3.5** *Il faut une sécurité totale dans la zone du parc au moins dès minuit le mardi précédant les courses du dimanche jusqu'à minuit le lundi suivant les courses.*

1.4

Officiels

Tous les Officiels suivants doivent être présents et disponibles au moment voulu afin d'assurer un bon déroulement de la manifestation :

1.4.1

Officiels Permanent

Tous les officiels permanent seront nommés pour le Championnat par le Bureau Permanent.

Les officiels suivants seront nommés pour assurer des rôles exécutifs et de surveillance. Les officiels doivent être présents à chaque manifestation, sauf en cas de maladie ou de force majeure.

Directeur de l'Epreuve *Il doit faire en sorte que les Règlements soient respectés et est responsable du bon déroulement des essais et des courses.*

Le Directeur de l'Epreuve n'a aucune compétence pour l'application des sanctions.

Le Directeur de Course doit travailler en consultation permanente avec le Directeur de l'Epreuve. Le Directeur de l'Epreuve aura l'autorité suprême pour les cas suivants et le Directeur de Course pourra donner des ordres s'y référant uniquement avec le consentement formel du Directeur de l'Epreuve :

- a) *Le suivi des essais et de la course, la conformité à l'horaire et, s'il l'estime nécessaire, toutes propositions à la Direction de course pour modifier l'horaire en accord avec les Règlements Sportifs.*
- b) *L'arrêt des essais ou des courses en accord avec les Règlements Sportifs, s'il estime que c'est trop dangereux pour continuer et s'assurer que la bonne procédure de nouveau départ soit appliquée.*
- c) *La procédure de départ.*
- d) *L'utilisation des véhicules médicaux/voitures d'intervention rapide.*

Directeur Technique *Il doit s'assurer que les règlements techniques sont respectés et surveiller le contrôle technique ainsi que les réclamations d'ordre technique.*

Directeur Médical *Il/elle est responsable de la liaison avec le Chef du Service Médical nommé par les organisateurs pour s'assurer que le Code Médical est respecté.*

Officiel de Sécurité FIM Il est chargé de superviser tous les aspects liés à la sécurité.

Starter Il est responsable pour donner le départ de la course.

1.4.2 Officiels Individuels de l'Epreuve

Tous les Officiels individuels de l'Epreuve seront nommés pour chaque Epreuve.

Il s'agit des :

A) Officiels nommés par la FIM :

- 1) Le Président et deux membres du Jury International**
(avec licence FIM de Commissaire Sportif). Ils sont chargés de s'assurer que l'épreuve se déroule en conformité avec les Règlements.

B) Officiels nommés par la FMNR/organisateur :

2) Directeur de Course

Ses responsabilités sont les suivantes :

- a - S'assurer que le circuit est convenablement préparé et maintenu en bon état durant la manifestation et que toutes les exigences légales applicables au déroulement de la manifestation soient remplies.
- b - S'assurer que tous les officiels et services sont en place.

Placement de tout le personnel de piste et de l'équipement (c.à.d. les commissaires, médecins, ambulances, drapeaux, etc.) le long du circuit au plus tard 30 minutes avant le début de toutes les séances d'essais et des tours de chauffe.

Le Directeur de l'Epreuve, l'Officiel de Sécurité FIM, le Directeur de Course et le Directeur Médical effectueront, 30 minutes avant le début de toutes les séances d'essais et tours de chauffe, l'inspection finale du circuit afin de s'assurer que cette règle est respectée.

Lors du tour de l'inspection finale, le drapeau jaune doit être agité à chaque poste de commissaires aux drapeaux avec la présentation d'autres drapeaux et équipements demandés par l'Officiel de Sécurité FIM.

- c - Prendre des décisions en vue d'un bon déroulement régulier de la manifestation.*
- d - S'assurer que la manifestation se déroule conformément aux Règlements.*
- e - Notifier les réclamations à la Direction de Course.*
- f - Approuver et signer immédiatement les résultats provisoires en ajoutant l'heure (essais, Superpoles, warm-ups, grilles de départ et courses) et présenter les rapports au Jury International.*

3) Secrétaires

Sont responsables :

- a - des communications entre les divers officiels pendant la manifestation.*
- b - du secrétariat du Jury International, de la Direction de Course et des Commissaires FIM.*

4) Autres Officiels *Commissaires, Inspecteurs Techniques, Personnel chargé de la sécurité, Personnel médical, etc. nécessaires au bon déroulement de la manifestation.*

Toutes les communications entre les Officiels individuels de l'Epreuve doivent se faire par l'intermédiaire des Officiels Permanents appropriés.

1.4.3 La Direction de Course

La Direction de Course sera désignée pour le Championnat par le Bureau Permanent.

1.4.4 Les Commissaires FIM

Les Commissaires FIM seront désignés pour chaque Epreuve par la FIM.

1.5 JURY INTERNATIONAL

1.5.1 *La direction de la manifestation sera assurée par le Jury International comprenant les délégués suivants :*

Le Président du Jury, nommé par la FIM - qui présidera les séances

2 Membres du Jury, nommé par la FIM

Le Délégué nommé par IMS

Le Directeur de l'Epreuve

Le Directeur Technique

Le Directeur Médical

Le Directeur de Course

L'Officiel de Sécurité FIM

1.5.2 *A tout moment, les tâches des membres du Jury International de la Manifestation sont :*

a - S'assurer que la manifestation se déroule de manière efficace et régulière.

b - Faire des recommandations à la Direction de Course concernant toute affaire qui est en contradiction avec les Règlements.

c - Annoncer à la Direction de Course toute infraction aux Règlements.

1.5.3 *Le Jury International se réunira chaque fois que cela s'avère nécessaire au cours de la manifestation mais, au minimum :*

a - Avant la première séance d'essais.

b - A la fin de chaque journée d'essais.

c - A la fin de la manifestation.

1.5.4 *Le quorum pour une séance du Jury International est de trois personnes.*

1.5.5 *Tous les membres ont une voix. Les décisions sont prises à la majorité simple. En cas d'égalité, le Président a une voix prépondérante.*

1.5.6 Les observateurs FIM Technique et Médical, ainsi que le Commissaire de l'Environnement peuvent assister aux séances du Jury International. Le Président du Jury International peut également inviter des Officiels ou autres personnes à assister aux séances. Cependant, les observateurs FIM, le Commissaire de l'Environnement et les Officiels ou autres personnes invités n'auront pas le droit de vote.

1.5.7 Les tâches du Jury International sont :

- a - Recevoir les rapports des divers Officiels concernant le contrôle technique, les essais et les courses.
- b - Faire des recommandations à l'organisateur pour que la manifestation se déroule de manière efficace et régulière.

1.6 LA DIRECTION DE COURSE

1.6.1 La Direction de Course sera composée des personnes suivantes :

- Le Représentant FIM - qui présidera les séances
- Le Représentant de IMS
- Le Représentant des équipes

1.6.2 Le quorum pour une réunion de la Direction de Course est de deux personnes.

1.6.3 Chaque membre dispose d'un vote. Les décisions sont prises à la majorité simple.

1.6.4 La Direction de Course se réunira à chaque fois que cela sera nécessaire pendant l'épreuve.

1.6.5 Les tâches de la Direction de Course sont :

- a - De prendre des décisions en application des Règlements.
- b - Imposer une sanction pour infraction aux Règlements.
- c - Imposer une sanction à un organisateur pour incapacité à assurer un déroulement efficace et régulier de la manifestation ou pour infraction grave aux Règlements.
- d - Se prononcer sur toute réclamation relative aux infractions aux Règlements.

1.7 LES COMMISSAIRES FIM

- 1.7.1** *Il y aura un collège de trois Commissaires FIM (titulaire d'une licence FIM de Commissaire Sportif) supervisé par le Chef des Commissaires qui présidera les séances.*
- 1.7.2** *Le Chef des Commissaires et les autres Commissaires sont responsables de l'application des Règlements du Championnat du Monde Superbike & Supersport de Courses sur Route. Tous les Commissaires officiant à plus de quatre épreuves chaque année doivent être approuvés par le Bureau Permanent.*
- 1.7.3** *Le quorum pour une séance des Commissaires FIM est de deux personnes.*
- 1.7.4** *Si le Chef des Commissaires est indisponible pendant la manifestation, le deuxième Commissaire FIM le remplacera.*
- 1.7.5** *Chaque membre dispose d'une voix. Les décisions sont prises à la majorité simple. En cas d'ex aequo, le Président a une voix prépondérante.*
- 1.7.6** *Les Commissaires FIM n'ont aucun rôle exécutif dans le déroulement des manifestations.*
- 1.7.7** *Les Commissaires FIM se réuniront à tout moment, lorsqu'il leur sera demandé, pendant la manifestation.*
- 1.7.8** *Les responsabilités des Commissaires FIM sont :*
- a - S'assurer que la manifestation se déroule conformément aux Règlements du Championnat du Monde Superbike & Supersport de Courses sur Route et rapporter à la Direction de Course toute infraction commise.*
 - b - Se prononcer sur tout appel contre les décisions de la Direction de Course*
- 1.7.9** *Toutes les décisions des Commissaires FIM doivent être communiquées par écrit à la Direction de Course et à toutes les parties concernées.*

1.8 CALENDRIER

- 1.8.1** *Le calendrier des courses comptant pour les Championnats sera, en principe, publié au plus tard le 31 octobre de l'année précédente.*

1.9 CLASSES

1.9.1 Les classes sont prévues pour les catégories suivantes :

<i>Superbike</i>	<i>4 temps</i>	<i>2, 3 ou 4 cylindres</i>
<i>Supersport</i>	<i>4 temps</i>	<i>2, 3 ou 4 cylindres</i>
<i>Superstock</i>	<i>4 temps</i>	<i>2, 3 ou 4 cylindres</i>

1.9.2 Les règlements techniques régissant les trois classes figurent dans le chapitre 2 de ces Règlements.

1.10 COUREURS ADMISSIBLES

Le coureur doit être titulaire d'une Licence FIM adéquate (Superbike, Supersport ou Superstock) émise par une FMN. Les licences sont établies aux coureurs désignés par la FIM et IMS et, peuvent, dans certaines circonstances, être valables pour une seule manifestation. Afin d'obtenir une licence, le coureur doit posséder une licence nationale d'une FMN émise sans supplément de prix pour le coureur.

Les licences des coureurs Superbike et Supersport ne sont délivrées qu'aux personnes ayant atteint les âges minimaux suivants :

- Supersport : 16 ans*
- Superbike : 18 ans*

La limite d'âge minimum débute à la date de l'anniversaire du coureur.

La limite d'âge maximum se termine à la fin de l'année au cours de laquelle le coureur atteint ses 50 ans.

*Les licences des coureurs Superstock ne sont délivrées qu'aux personnes nées entre le **1 janvier 1987 et le 29 mars 1997**.*

Les équipes doivent être en possession de la licence "FIM Equipe".

Les constructeurs doivent être en possession de la licence "FIM de Constructeur".

1.11

ENGAGEMENTS

1.11.1

Chaque équipe doit soumettre au Secrétariat de IMS, jusqu'au 1^{er} février de l'année en question, une demande d'engagement pour son équipe qui, sauf lorsqu'une dispense spéciale est accordée, sera valable pour toutes les courses des Championnats du Monde FIM Superbike, Supersport ou de la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route. Par la même occasion, l'équipe doit indiquer les coureurs choisis et la classe dans laquelle ils participeront ainsi que les Circuits d'Essai désignés par l'Équipe avec un (1) Circuit d'Essai pour le Superbike et le Supersport et trois (3) Circuits d'Essai pour le Superstock. (e.g. 1.15.1.A.d.).

1.11.2

Chaque engagement doit spécifier, pour chaque coureur, la compagnie d'assurance fournissant la couverture minimale spécifiée par la FIM, le numéro de la police et la date de péremption de la police.

1.11.3

Chaque engagement oblige l'équipe à désigner un coureur pour participer à toutes les manifestations des Championnats du Monde FIM Superbike & Supersport et de la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route dans la classe choisie. Seules les exceptions suivantes peuvent être acceptées :

- i) Une équipe peut retirer un coureur d'une manifestation qui a déjà commencé, suite à une blessure du coureur, dégâts irréparables au(x) motorcycle(s) ou cas de force majeure. Un retrait pour raisons médicales doit être appuyé par une lettre du Chef du Service Médical de la manifestation ou du Directeur Médical.*
- ii) Une équipe peut retirer un coureur des manifestations des Championnats du Monde FIM Superbike ou Supersport ou de la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route uniquement pour des raisons médicales ou autre raison de force majeure. Des retraits pour raisons médicales doivent être appuyés par une lettre d'un médecin qualifié.*

Afin de remplir leurs obligations d'engagement, les équipes feront tout leur possible pour mettre à disposition un coureur de remplacement qualifié approuvé par la FIM et IMS. Toutefois, aucune substitution ou remplacement d'un coureur engagé ne peut avoir lieu après 14h00 la veille de la première séance d'essai de la manifestation, sauf en Superbike où la limite est fixée à 8h00 et en Supersport où la limite est fixée à midi, la veille de la course.

- iii) *Pour des raisons autres que médicales ou de force majeure, et à la condition que l'équipe obtienne l'approbation de la FIM et de IMS (aucun des deux ne sera obligé de donner de raisons à un refus d'accorder son approbation), une équipe peut remplacer un coureur que cette équipe avait engagé dans les Championnats du Monde FIM Superbike ou Supersport ou de la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route par un autre coureur («coureur de remplacement») pour les manches restantes des Championnats du Monde FIM Superbike ou Supersport ou de la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route.
Un seul remplacement par coureur sera autorisé par saison. Les circonstances exceptionnelles seront examinées la FIM et IMS.*

1.11.4 *Si une équipe ne peut pas trouver un coureur de substitution, la FIM et IMS peuvent décider d'autoriser une autre équipe à engager un coureur, sur une base manifestation par manifestation, pour obtenir le nombre d'engagés requis. L' Art. 1.10 s'appliquera à tous les coureurs de remplacement et de substitution.*

1.11.5 *Chaque Fédération accueillant une épreuve (FMNR) peut nommer 4 coureurs «wild card» pour les classe Superbike et Supersport ainsi que 2 coureurs «wild card» pour la classe Superstock, pour le déroulement de leur propre épreuve, uniquement. Dès que ces wild cards ont été nommés par la FMNR, IMS peut nommer des coureurs «une manifestation». Les coureurs «wild card» et «une manifestation doivent être titulaires d'une licence FIM «une Manifestation Superbike, Supersport ou Superstock de Courses sur Route» émise par une FMN. Les engagements des coureurs «wild card» doivent être soumis, sur le bulletin d'engagement officiel émis par la FIM, par la FMNR à la FIM, au moins 30 jours avant la manifestation. Des exceptions peuvent être accordées par la FIM et IMS.*

Tous ces engagements seront soumis à l'approbation de la Commission Superbike.

Les coureurs titulaires d'une «wild card» sont soumis aux exigences en matière d'assurance figurant sous l'article 1.11.2. C'est la FMNR (Fédération organisatrice) qui est responsable de l'assurance des coureurs titulaires d'une «wild card».

1.11.6 *Les coureurs et/ou les équipes doivent obligatoirement assister aux briefings organisés par le Directeur de l'Epreuve et par la Direction de course.*

Les coureurs seront préalablement informés par écrit, via leur équipe, du lieu, de la date et de l'heure du briefing.

Ne pas assister intégralement à cette réunion engendrera la disqualification aux essais suivants ou à la course.

Une dispense peut être accordée par la Direction de Course.

- 1.11.7** *Un briefing obligatoire sera organisé pour tous les coureurs participant pour la première fois au Championnat du Monde de l'année en cours à 17h00, la veille des premières séances d'essais.*

Tout coureur qui n'assiste pas à ce briefing en entier sera disqualifié de la manifestation

Une dispense peut être accordée à un coureur par la Direction de Course.

- 1.11.8** *Un coureur est considéré comme ayant pris part à l'épreuve lorsqu'il pénètre sur la piste lors d'une séance d'essais, au moins.*

- 1.11.9** *Un coureur est considéré comme ayant commencé la course s'il a participé, au premier tour de la course, au moins.*

1.12 NUMÉROS DE DÉPART

- 1.12.1** *Chaque coureur accepté pour les Championnats du Monde FIM Superbike ou Supersport ou pour la Coupe FIM Superstock se verra attribuer un numéro de départ spécifique qui sera valable pour tout les Championnats. En général, les numéros de départ seront basés sur les résultats des coureurs de l'équipe dans le Championnat de l'année précédente.*

1.13 HORAIRE

- 1.13.1** *L'horaire de la manifestation sera le suivant :*

Du mardi au jeudi : Arrivée et installation des équipes

Jeudi

17.30 – 19.00	90'	SUPERSPORT	CONTROLES TECHNIQUES ET SPORTIFS
17.00		COUREURS WILD CARDS	BRIEFING

Vendredi

08.45 – 10.15	90'	SUPERBIKE & SUPERSTOCK 1000	CONTRÔLES TECHNIQUES ET SPORTIFS
10.00 – 10.45	45'	SUPERSPORT	ESSAIS LIBRES
11.00 - 11.30	30'	SUPERSTOCK 1000	ESSAIS LIBRES
11.45 – 12.30	45'	SUPERBIKE	ESSAIS LIBRES
13.45 – 14.30	45'	SUPERSPORT	ESSAIS QUALIFICATIFS
14.45 – 15.15	30'	SUPERSTOCK 1000	ESSAIS QUALIFICATIFS
15.30– 16.15	45'	SUPERBIKE	ESSAIS QUALIFICATIFS

Samedi

09.00 - 09.30	30'	SUPERSTOCK 1000	ESSAIS LIBRES
09.45 – 10.30	45'	SUPERBIKE	ESSAIS QUALIFICATIFS
10.45 – 11.30	45'	SUPERSPORT	ESSAIS LIBRES
12.30 – 13.15	45'	SUPERBIKE	ESSAIS LIBRES
14.15 - 14.45	30'	PIT WALK	PIT WALK
15.00 – 15.14	14'	SUPERBIKE	SUPERPOLE (1)
15.21 – 15.33	12'	SUPERBIKE	SUPERPOLE (2)
15.40 – 15.50	10'	SUPERBIKE	SUPERPOLE (3)

OR

15.00 – 15.20	20	SUPERBIKE	SUPERPOLE WET (1)
15.30 – 15.50	20	SUPERBIKE	SUPERPOLE WET (2)

16.05 – 16.50	45'	SUPERSPORT	ESSAIS QUALIFICATIFS
17.05 - 17.35	30'	SUPERSTOCK 1000	ESSAIS QUALIFICATIFS

Dimanche

09.00 – 09.10	10'	SUPERSTOCK 1000	WARM UP
09.20 – 09.35	15'	SUPERBIKE	WARM UP
09.45 – 10.00	15'	SUPERSPORT	WARM UP
10.30		SUPERSTOCK 1000	RACE
11.05 – 11.30	25'	PIT WALK	PIT WALK
12.00		SUPERBIKE	COURSE 1
13.30		SUPERSPORT	COURSE
15.30		SUPERBIKE	COURSE 2

1.13.2 Les horaires susmentionnés peuvent uniquement être modifiés comme suit :

- i) Avant la manifestation par la FIM et IMS;
- ii) Pendant la manifestation, par la Direction de Course.

1.14 **CONTROLE TECHNIQUE, CONTROLE MEDICAL - CONTROLE DU DOPAGE**

1.14.1 Tous les motocycles doivent être vérifiés au niveau de la sécurité par les Inspecteurs Techniques avant la première participation aux essais, selon l'horaire publié.

Les équipes peuvent présenter un maximum de un (1) motocycle par coureur pour les classes Superbike, Supersport et Superstock lors du contrôle technique. Ce motocycle sera spécialement identifié par les Inspecteurs Techniques.

A moins qu'une dispense adéquate soit accordée par la Direction de Course, les équipes qui ne respectent pas l'horaire des contrôles technique ou médical ne seront pas autorisées à participer à la manifestation.

1.14.2 La procédure pour le Contrôle Technique est décrite dans les Règlements Techniques, articles 2.12 et 2.13. La procédure pour le Contrôle Médical est décrite dans le Code Médical.

1.14.3 Tout coureur devant subir le contrôle anti-dopage doit se présenter à la salle de contrôle du dopage dans le centre médical, avec les documents utiles dans l'heure suivant la notification.
Un accompagnant peut assister le coureur.

1.15 **ESSAIS**

1.15.1 **Restrictions des essais**

A) Les essais par des coureurs ou les équipes engagés à courir dans le Championnat FIM de Superbike sont interdits du 1^{er} décembre au 15 janvier.

B) Des essais par des coureurs engagés à courir dans le Championnat sont interdits sur chaque circuit figurant au calendrier, après la première manifestation sauf pour les exceptions suivantes :

- a. *Dans les 6 jours précédant le jour des courses, des essais privés sur la même piste pour les coureurs participant à la manifestation peuvent être organisés. Ils doivent être ouverts à tous les coureurs inscrits et si des frais sont exigés, ils ne doivent pas être supérieurs à 60 €uros par coureur pour la journée. Les informations concernant ces essais supplémentaires doivent être envoyée à tous les coureurs inscrits ainsi qu'à la FIM et à IMS.*
- b. *Des essais libres et qualificatifs de la manifestation.*
- c. *Des essais sur un circuit après la manifestation ayant eu lieu sur ce circuit.*
- d. *Des essais sur le Circuit d'Essais (voir art. 1.11.1) désignés par chaque équipe qui peuvent avoir lieu jusqu'à 6 jours avant la course prévue sur ce circuit.*
- e. *Des séances d'essais organisées par IMS avec l'accord de la FIM.*
- f. *Participation à toute autre épreuve d'un Championnat du Monde ou Prix FIM.*
- g. *Coureurs "wild cards" et "une manifestation".*
- h. *Toute activité autorisée par la Direction de Course.*

C) *Des exceptions à cette règle peuvent être accordées pour des raisons de force majeure avec l'approbation de la FIM. Par exemple, lorsqu'une équipe recrute un coureur qualifié pour remplacer un coureur blessé, le coureur qualifié peut éventuellement avoir fait des essais involontairement sur un circuit inclus dans les Championnats.*

D) *Les scooters sont les seuls véhicules 2 roues motorisés avec lesquels les coureurs engagés dans la manifestation sont autorisés à circuler sur la piste. Cette autorisation n'est valable que du jeudi de 16h00 à 18h00. Des exceptions peuvent être accordées après approbation de la Direction de Course.*

1.15.2 Séances d'essais (Superpole et warm-up inclus)

- i) *Les coureurs commencent les essais depuis la voie des stands lorsque le feu vert est allumé à la sortie de la voie des stands.*

- ii) *La durée des essais commence dès l'illumination du feu vert. Un panneau visible ou un compte à rebours sera placé dans la voie des stands pour indiquer les minutes d'essais restantes.*
- iii) *La fin des essais est indiquée par la présentation d'un drapeau à damiers et, au même moment, la sortie des stands sera fermée. Les temps d'un coureur seront enregistrés jusqu'à ce qu'il franchisse la ligne d'arrivée après que le temps alloué soit écoulé. Après le drapeau à damiers, les coureurs peuvent faire un tour supplémentaire avant de rentrer aux stands.*
- iv) *Si, suite à un incident ou autre raison, les essais sont interrompus, un drapeau rouge sera présenté sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires. Tous les coureurs doivent retourner lentement dans la voie des stands. Lorsque les essais recommencent, le temps restant sera celui indiqué sur le panneau «compte à rebours» dans la voie des stands et sur les écrans des chronomètres officiels au moment où les drapeaux rouges ont été présentés.*
- v) *Une fois que les essais ont commencé, l'état de la surface de course du circuit ne pourra être modifié, sauf sur instructions du Directeur de l'Epreuve et de l'Officiel de Sécurité FIM, pour l'adapter à un changement de conditions localisé.*

1.15.3 *Motocycles*

Un coureur ne peut utiliser qu'un seul motocycle, tel qu'accepté lors du contrôle technique selon les modalités définies par les articles 2.410, 2.5.10 et 2.6.10 des Règles Techniques.

1.15.4 *Temps au tour*

Tous les tours des coureurs sont chronométrés.

1.15.5 *Résultats des essais qualificatifs*

*Les résultats seront basés sur les meilleurs temps réalisés par les coureurs au cours des essais qualificatifs.
Dans le cas où toutes les séances de qualification ont été annulées, les résultats seront établis sur la base du meilleur temps enregistré réalisé par chaque coureur dans toutes les séances d'essais libres.*

En cas d'ex æquo, on tiendra compte du second puis des meilleurs temps suivants.

1.15.6 Qualification pour la course

Afin d'être qualifié pour la course, un coureur doit avoir obtenu un temps au moins égal à 107% du temps enregistré par le coureur le plus rapide de sa classe dans, au moins, une séance d'essais qualificatifs.

Tout coureur qui ne peut pas réaliser un temps de qualification sera autorisé à prendre le départ de la course pourvu qu'il/elle ait obtenu, lors d'une séance d'essais libres, un temps au moins égal à 107% du temps enregistré par le coureur le plus rapide, dans cette même séance. Ces coureurs prendront le départ de la course depuis le fond de la grille dans l'ordre des temps réalisés lors des essais libres.

Il incombe à la Direction de Course d'apporter des exceptions à cette règle.

1.16 SUPERPOLE POUR SUPERBIKE

Au plus tard 10 minutes avant le départ de la Superpole, le Directeur de l'épreuve décidera si la Superpole se déroulera selon la procédure « Superpole sèche » (Art. 1.16.1) ou selon la procédure « Superpole wet » (piste mouillée) (Art. 1.16.2).

Si la Superpole se déroule selon la procédure « Superpole wet », un panneau « Superpole wet » sera déployé dans la voie des stands et cette information apparaîtra sur les écrans TV dans les stands. Si aucun panneau n'est présenté, la Superpole sera automatiquement déclarée « sèche ».

1.16.1 Participants - « Superpole sèche » constante

- *Les 15 premiers coureurs des résultats des essais qualificatifs prendront part à la « Superpole sèche » 1 (14 minutes).*
- *Les 12 premiers coureurs des résultats de la « Superpole sèche » 1 prendront part à la « Superpole sèche » 2 (12 minutes).*
- *Les 9 premiers coureurs des résultats de la « Superpole sèche » 2 prendront part à la Superpole 3 (10 minutes).*

Dans chaque « Superpole sèche », en cas d'ex æquo, on tiendra compte des résultats des essais qualificatifs.

1.16.2 Participants - « Superpole wet » constante

- Les **15** premiers coureurs des résultats des essais qualificatifs prendront part à la « Superpole wet » 1 pour 20 minutes.
- Les **9** premiers coureurs des résultats de la « Superpole wet » 1 prendront part à la « Superpole wet » 2.

Dans chaque « Superpole wet », en cas d'ex æquo, on tiendra compte des résultats des essais qualificatifs.

1.16.3 Conditions atmosphériques particulières durant les Superpoles

En raison de conditions atmosphériques particulières, les programmes de Superpoles énoncés ci-dessus, peuvent être modifiés par la Direction de Course selon les exemples suivants :

1) Pluie après la fin de la Superpole 1

- Pause de 10 minutes
- Les **12** coureurs qualifiés après la « Superpole sèche » 1 (20 minutes) participeront à la « Superpole wet » 1 (20 minutes).
- Les **9** premiers coureurs des résultats de la « Superpole wet » 1 prendront part à la « Superpole wet » 2 (20 minutes).

2) Pluie après la fin de la Superpole 2

- Pause de 10 minutes
- Les **9** coureurs qualifiés après la « Superpole sèche » 2 prendront part à une « Superpole wet » (20 minutes).

3) « Superpole sèche » 1 interrompue par la pluie (drapeau rouge)

- Pause de 10 minutes
- Les **15** coureurs de la « Superpole sèche » interrompue participeront à la « Superpole wet » 1 (20 minutes).
- Les **9** premiers coureurs des résultats de la « Superpole wet » 1 prendront part à la « Superpole wet » 2 (20 minutes).

4) « Superpole sèche » 2 interrompue par la pluie (drapeau rouge)

- Pause de 10 minutes
- Les **12** coureurs de la « Superpole sèche » 2 interrompue participeront à la « Superpole wet » finale (20 minutes).

5) «Superpole sèche» 3 interrompue par la pluie (drapeau rouge)

- **Pause de 10 minutes**
- **Les 9 coureurs de la «Superpole sèche» 3 interrompue participeront à la «Superpole wet» finale (20 minutes).**

1.16.4 Grille de départ – après l'exercice des Superpoles

- **Pour les 15 participants aux exercices Superpole : la grille sera basée sur les résultats des Superpoles accomplies (dans l'ordre décroissant des Superpoles)**
- **Pour les autres coureurs : basée sur les résultats des essais qualificatifs.**

1.17 POSITIONS SUR LA GRILLE

1.17.1 La pole position, attribuée au coureur le plus rapide, sera déterminée lors de l'homologation du circuit.

1.17.2 La grille sera comme suit : **3-3-3-3** en échelon.
Chaque ligne sera décalée.
Il y aura une distance de 9 mètres entre chaque rang.

1.17.3 Les positions sur la grille seront basées :
1) pour le Superbike, sur les résultats Superpole et les résultats des essais qualificatifs.
Dans le cas où la Superpole a été annulée, les positions sur la grille seront établies en se basant sur les résultats des d'essais qualificatifs.
2) Pour le Supersport et pour le Superstock, sur les résultats des essais qualificatifs.

1.17.4 La grille définitive sera publiée au plus tard une heure avant le début de chaque course.

1.18 COURSES

1.18.1 La longueur des courses doit être établie en fonction des paramètres suivants :

Superbike :	minimum 90 km	maximum 110 km
Supersport :	minimum 85 km	maximum 110 km
Superstock :	minimum 40 km	maximum 70 km

et elle sera déterminée par la FIM et IMS après la publication du calendrier.

- 1.18.2** *La longueur d'une course peut uniquement être modifiée par la Direction de Course.*
- 1.18.3** *Un panneau visible sera présenté au niveau de la ligne d'arrivée pour indiquer le nombre de tours restants.*
- 1.18.4** *Si les salles de chronométrage sont alimentées par du courant normal (électricité), elles doivent être connectées, en permanence, à un U.P.S. (système d'énergie continue) et à un générateur.*

1.19 **PROCÉDURE DE DÉPART**

- 1) *Seuls les coureurs ayant accompli au moins un tour de reconnaissance seront autorisés à prendre le départ à leur position sur la dernière grille publiée. En aucun cas, ils ne peuvent pousser leur machine directement sur la grille de départ depuis la voie des stands.*
- 2) *Approximativement 20 minutes (10 minutes dans le cas d'un nouveau départ ou d'un nouveau programme de la course) avant le départ de la course Superbike - Ouverture de la sortie de la voie des stands pour le tour de reconnaissance. Approximativement 15 minutes (10 minutes dans le cas d'un nouveau départ ou d'un nouveau programme de la course) avant le départ de la course Supersport ou Superstock - Ouverture de la sortie de la voie des stands pour le tour de reconnaissance.*

Feux verts et drapeaux verts agités à la sortie de la voie des stands.

Les panneaux 5, 4, 3, 2 et 1 minutes sont présentés à la sortie des stands.

Les coureurs peuvent effectuer plus d'un tour de reconnaissance en repassant par la voie des stands où ils peuvent apporter des réglages au motorcycle ou ravitailler.

- 3) *Approximativement 15 minutes (5 minutes dans le cas d'un nouveau départ ou d'un nouveau programme de la course) avant le départ de la course Superbike - Fermeture de la sortie de la voie des stands. Approximativement 10 minutes (5 minutes dans le cas d'un nouveau départ ou d'un nouveau programme de la course) avant le départ de la course Supersport ou Superstock - Fermeture de la sortie de la voie des stands.*

Feux rouges et drapeaux rouges présentés à la sortie de la voie des stands.

- 4) Les coureurs qui ne vont pas sur la grille peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands selon les instructions du commissaire placé à la sortie de la voie des stands.

Les coureurs qui démarrent le tour de chauffe depuis la voie des stands devront prendre le départ de la course depuis le fond de la grille.

- 5) Lorsque les coureurs reviennent sur la grille après le tour de reconnaissance, ils prennent place à leur position et peuvent être assistés par cinq personnes, parmi lesquelles une peut tenir un parapluie. Tous les assistants sur la grille doivent porter un laissez-passer «Grille». Après avoir pris place à leur position, les coureurs doivent enlever leurs casques, sauf dans le cas d'un nouveau départ de la course ou d'une course déclarée «wet».

Des officiels présenteront des panneaux, sur le côté de la piste, indiquant le rang de la grille, pour aider les coureurs à trouver leur position sur la grille.

- 6) Le Directeur d'Epreuve peut, à ce moment-là, choisir de déclarer la course comme étant «wet», soit se déroulant sur piste mouillée, ou «dry» (sur piste sèche) et l'indiquera par un panneau aux coureurs sur la grille et à ceux qui sont encore dans la voie des stands. Si aucun panneau n'est présenté, la course sera automatiquement déclarée «dry», soit sur piste sèche.

- 7) Les coureurs sur la grille peuvent, à ce moment-là, procéder à des réglages sur le motorcycle ou changer de pneus pour les adapter aux conditions de la piste.

Les chariots tels que ceux présentés dans le manuel «SBK Organisation Rules» publié par by IMS, sont autorisés sur la grille.

Deux ventilateurs tels que ceux présentés dans le manuel «SBK Organisation Rules» publié par by IMS, sont autorisés sur la grille.

Les couvertures chauffantes pour les pneus peuvent être utilisés sur la grille.

Les coureurs peuvent utiliser les ventilateurs et un générateur pour alimenter les couvertures chauffantes sur la grille.

Un seul générateur par machine peut être utilisé. Le générateur doit être portable et doit avoir une puissance de deux kilowatts maximum. La limite de bruit du générateur est de 65 dB (décibels).

Des démarreurs additionnels peuvent être également utilisés sur la grille.

Les générateurs et démarreurs additionnels doivent se trouver à l'arrière des motocycles.

Tous les réglages doivent être terminés lorsque le panneau «3 minutes» est présenté. Après la présentation de ce panneau, les coureurs qui désirent encore faire des réglages doivent pousser leur motocycle vers la voie des stands.

Avant que le panneau «1 minute» soit présenté, ces coureurs et leurs motocycles doivent avoir quitté la grille de départ et rejoint la voie des stands d'où ils peuvent continuer à faire des réglages sur leur motocycle.

Ces coureurs prendront le départ du tour de chauffe depuis la voie des stands et prendront le départ de la course depuis le fond de la grille.

Travailler sur une machine sur la grille après que le panneau 3 minutes ait été présenté sera sanctionné par un passage par la voie des stands.

- 8) *Il est interdit de ravitailler ou de changer de réservoir sur la grille.*
- 9) *5 Minutes avant le départ du tour de chauffe - Présentation du panneau 5 minutes sur la grille.*
- 10) *3 Minutes avant le départ du tour de chauffe - Présentation du panneau 3 minutes sur la grille.*

Les générateurs doivent être débranchés et retirés de la grille le plus rapidement possible.

Les chariots et ventilateurs doivent être retirés de la grille le plus rapidement possible.

Retrait immédiat des dispositifs pour chauffer les pneus des machines sur la grille.

Dès cet instant, toutes les personnes, à l'exception de deux mécaniciens maximum par motocycle, la personne avec le parapluie, l'équipe de télévision de la chaîne TV hôte et les Officiels indispensables, doivent quitter la grille.

Les coureurs doivent mettre leur casque.

Dès cet instant, nul (exceptés les officiels indispensables) n'est autorisé à se rendre à nouveau sur la grille.

- 11) 1 Minute avant le départ du tour de chauffe - Présentation du panneau 1 minute sur la grille.

Dès cet instant, tout le personnel de l'équipe, sauf les mécaniciens, quitteront la grille. Les mécaniciens aideront aussi vite que possible le coureur à faire démarrer le motocycle et évacueront ensuite la grille.

- 12) 30 Secondes avant le départ du tour de chauffe - Présentation du panneau 30 secondes sur la grille.

Tous les coureurs doivent être en position sur la grille avec le moteur en marche. Toute assistance d'un mécanicien est interdite. Tout coureur qui ne peut pas faire démarrer son motocycle doit l'enlever vers la voie des stands, sous le contrôle des commissaires de grille, où il peut essayer de faire démarrer son motocycle. Ces coureurs peuvent prendre le départ du tour de chauffe depuis la voie des stands et prendront le départ de la course depuis le fond de la grille.

- 13) 2 Minutes avant le départ de la course – Drapeau vert agité pour le départ du tour de chauffe.

Pour des raisons de sécurité, si le motocycle d'un coureur cale, celui-ci peut être aidé pour la redémarrer. Si après un temps raisonnable, le moteur ne redémarre pas, le coureur sera alors poussé dans la voie des stands où ses mécaniciens pourront lui prodiguer une assistance.

Les coureurs effectueront un tour, à vitesse non restreinte, suivis par un safety car. Le safety car dépassera les coureurs lents.

Dès que les coureurs ont passé la sortie de la voie des stands, le feu de la sortie de la voie des stands passera au vert et les éventuels coureurs qui attendent là seront autorisés à rejoindre le tour de chauffe. 30 secondes plus tard, le feu passera au rouge et un commissaire présentera un drapeau rouge fermant ainsi la sortie de la voie des stands.

A leur retour sur la grille, les coureurs doivent reprendre leur position avec la roue avant de leur motocycle jusqu'à la ligne de fond ou derrière celle-ci et entre les lignes de côté définissant la position sur la grille et laisser le moteur en marche. Si deux coureurs ou plus doivent prendre le départ depuis la fin de la grille, ils prendront position dans l'ordre dans lequel ils se sont qualifiés pour la course.

Un Officiel se tiendra devant la grille avec un drapeau rouge. Tout coureur qui rejoint la grille après que le safety car se soit positionné en fond de grille devra s'arrêter à côté du Safety Car et prendre le départ de la course depuis cet endroit en suivant les indications d'un commissaire.

Tout coureur qui rencontre un problème avec son motocycle lors du tour de chauffe peut retourner dans la voie des stands et procéder à des réparations sur sa machine.

Tout coureur dont le moteur cale sur la grille ou qui a d'autres difficultés doit rester sur son motocycle et lever le bras. Il est n'est pas permis d'essayer de retarder le départ par d'autres moyens.

Dès que chaque rang de la grille est complet, les Officiels abaisseront les panneaux indiquant que leur rang est complet. Les panneaux ne seront pas abaissés lorsqu'un coureur du rang en question a indiqué qu'il a calé sa moto ou a d'autres difficultés. Lorsque tous les panneaux ont été abaissés et que le safety car a pris sa position, un Officiel à l'arrière de la grille agitera un drapeau vert.

Le Starter donnera ensuite l'ordre à l'Officiel se trouvant devant la grille, avec le drapeau rouge, de se diriger sur le côté de la piste.

- 14) *Le feu rouge sera allumé durant 2 à 5 secondes. Le feu rouge s'éteindra, donnant le départ de la course.*

Un safety car doit suivre les machines durant tout le premier tour.

Le safety car doit dépasser les coureurs lents.

Si l'installation des feux rouges est alimentée par du courant normal (électricité), elle doit également être connectée à un jeu de batteries de voiture ou à un U.P.S. (système d'énergie continue), afin d'alimenter l'installation des feux de départ s'il y a une panne de courant au moment du départ.

Tout coureur qui anticipe le départ sera prié de respecter une procédure de passage par la voie des stands décrite à l'article 1.20.

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle alors que les feux rouges sont allumés. C'est la Direction de Course qui décidera si une pénalité sera infligée et qui doit faire en sorte que l'Equipe soit avertie d'une telle pénalité avant la fin du quatrième tour.

- 15) *Si, après le départ de la course, le motorcycle d'un coureur cale, celui-ci peut être aidé en étant poussé le long de la piste jusqu'à ce que le moteur démarre. Si après un temps raisonnable, le moteur ne redémarre pas, le coureur sera poussé dans la voie des stands où ses mécaniciens pourront lui prodiguer une assistance.*
- 16) *Après que les coureurs aient passé la sortie des stands, l'Officiel placé à cette sortie allumera un feu vert pour donner le départ aux coureurs encore dans la voie des stands.*
- 17) *Si un problème se présente pouvant nuire à la sécurité, le starter actionnera un feu jaune clignotant et présentera un panneau «Start Delayed (Départ Retardé)» et un Commissaire agitera alors un drapeau jaune à chaque rang de la grille de départ depuis la plateforme de signalisation. La procédure de départ recommencera au panneau 1 minute; les coureurs effectueront un tour de chauffe supplémentaire et la distance de la course sera réduite d'un tour.
Toute personne qui, par son comportement sur la grille est responsable d'un Départ Retardé, peut être sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende - procédure de passage par la voie des stands – disqualification – retrait de points au Championnat.*

1.20

PROCÉDURE DE PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS

*Pendant la course, le coureur sera prié de passer par la voie des stands. Il ne pourra pas s'arrêter.
Il pourra ensuite reprendre la course.*

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands (article 1.22.13). En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure de passage par la voie des stands» sera répétée; dans le cas d'une seconde infraction de cette limitation de vitesse, le drapeau noir sera présenté au coureur.

Dans le cas d'un nouveau départ, la règle susmentionnée est également applicable.

Dans le cas d'une course interrompue avant que la pénalité ne soit appliquée, et s'il y a une deuxième partie, le coureur pénalisé pour un départ anticipé sera tenu de passer par la voie des stands après le départ de la deuxième partie de la course.

Dans le cas où un coureur n'a pas encore effectué sa pénalité pour départ anticipé, infligée lors de la première partie de la course, et qu'il a également anticipé le départ de la deuxième partie d'une course interrompue, il se verra présenter le drapeau noir.

Un panneau jaune (100cm horizontal X 80 cm vertical) portant le numéro du coureur (de couleur noire) sera présenté à la ligne d'arrivée et l'information sera également indiquée sur les écrans de chronométrage.

Si le panneau a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne passe toujours pas par la voie des stands, le drapeau noir lui sera alors présenté.

Dans le cas où l'organisation n'a pas été en mesure d'effectuer la procédure de passage par la voie des stands avant la fin de la course, le coureur concerné se verra infliger une sanction de temps de 20 secondes.

1.21

COURSES SUR PISTES MOUILLÉES ET SÈCHES «WET» ET «DRY»

Toutes les courses seront définies comme étant «wet» ou «dry». Un panneau peut être présenté sur la grille pour indiquer le statut de la course. Si aucun panneau n'est présenté, la course est automatiquement sur piste sèche. Le but de cette classification est d'indiquer aux coureurs les conséquences de conditions climatiques changeantes pendant une course.

1.21.1 Courses Supersport et Superstock

1.21.1.1 Courses «dry» - Une course déclarée «dry» sera interrompue par le Directeur de l'Epreuve, s'il considère que les conditions climatiques modifient le revêtement de la piste et que les coureurs souhaiteront probablement changer de pneus.

1.21.1.2 Courses «wet» - Une course déclarée «wet», généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, ne sera pas interrompue pour des raisons climatiques et les coureurs qui souhaitent changer de pneus ou effectuer des réglages doivent entrer dans les stands et le faire pendant le déroulement de la course.

1.21.1.3 Dans tous les cas où la première course est arrêtée pour des raisons climatiques, le nouveau départ sera automatiquement déclaré course «wet».

1.21.2 Courses Superbike

Une course ne sera pas interrompue pour des raisons climatiques sauf pour des événements exceptionnels et les coureurs qui souhaitent changer de pneus ou effectuer des réglages doivent entrer dans les stands et le faire pendant le déroulement de la course.

1.22 COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE

- 1) Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux, les lumières, et les panneaux qui transmettent les instructions.
Toute infraction à cette règle sera sanctionnée conformément aux dispositions de l'article 1.24.
- 2) Les coureurs doivent conduire d'une manière responsable qui ne représente aucun danger pour les autres compétiteurs ou participants, soit sur la piste ou dans la voie des stands.
Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende – recul de place(s) - passage par la voie des stands – pénalité de temps – recul d'un certain nombre de place(s) sur la grille de départ de la prochaine course - disqualification retrait de points au Championnat – suspension.

- 3) Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et la voie des stands. Toutefois, si un coureur quitte la piste accidentellement, il peut ensuite la rejoindre à l'endroit indiqué par les officiels ou à un endroit qui ne lui procure pas un avantage. Toute infraction à cette règle pendant les essais ou warm up sera sanctionnée par la suppression du temps du tour en question, et pendant la course, par un recul de place(s) décidé par la Direction de Course.
- Un panneau sera présenté au coureur sur la ligne d'arrivée pendant 5 tours au maximum. Si le coureur ne s'est pas repositionné après que le panneau lui ait été présenté 5 fois, il sera pénalisé par un passage par la voie des stands.**

Des pénalités supplémentaires telles que : amende - passage par la voie des stands - disqualification – retrait de points au Championnat peuvent également être infligées.

- 4) *Toute réparation ou réglage le long de la piste doit être fait par le coureur qui travaille seul avec absolument aucune aide extérieure. Les commissaires peuvent assister le coureur dans le but de soulever son motocycle et de la tenir pendant que la réparation ou le réglage est effectué. Le commissaire peut ensuite l'aider à faire redémarrer son motocycle.*
- 5) *Si le coureur a l'intention d'abandonner, il doit donc mettre sa moto dans une zone sûre comme indiqué par les commissaires.*
- 6) *Si un coureur rencontre un problème avec son motocycle, ce qui aura comme conséquence son retrait des essais ou de la course, il ne doit pas essayer de retourner à vitesse réduite jusqu'aux stands, mais sortir de la piste et mettre son motocycle à un endroit sûr comme indiqué par les commissaires.*
- 7) *Les coureurs qui retournent lentement aux stands pour des réparations doivent s'assurer qu'ils roulent aussi loin que possible de la ligne de course idéale.*
- 8) *Les coureurs qui arrêtent leur moteur dans les stands peuvent être assistés par les mécaniciens pour faire redémarrer leur moto.*
- 9) *Les coureurs ne peuvent transporter une autre personne sur leur machine ou être transportés par une autre personne sur son motocycle (exception : Un autre coureur ou par un autre coureur après le drapeau à damiers ou le drapeau rouge).*

- 10) Les coureurs ne doivent pas conduire ou pousser leur moto dans la direction opposée du circuit, soit sur la piste ou dans la voie des stands, à moins que cela se fasse sous la direction d'un Officiel.
- 11) Aucun signal quelconque entre un motocycle en marche et toute autre personne ayant un rapport avec le concurrent, le coureur ou le motocycle de l'équipe ne peut avoir lieu, sauf les signaux provenant de l'émetteur de chronométrage, d'un calculateur automatique de tours, d'un GPS, ou de message lisible sur le panneau présenté depuis le stand ou des mouvements du corps par le coureur.
Les signaux de caméras TV sont autorisés, mais uniquement quand ces signaux sont pour les besoins et sont gérés par le promoteur du Championnat.
- 12) Il est demandé aux coureurs Superbike (à l'exception des coureurs wild card ou « une manifestation ») de transporter deux caméras embarquées sur leur motocycle.

Les caméras et l'équipement en question, doivent être transportés lors de toutes les séances d'essais et la course.

Lorsqu'il n'est pas pratique de fournir des caméras et l'équipement en question pour tous les motocycles utilisés par le coureur lors des essais et la course, la société fournissant l'équipement devra fournir de l'équipement factice, d'un poids et d'une taille équivalents et le monter à l'endroit exact où l'équipement réel sera monté.

Les caméras et autre équipement, réels ou factices, seront fournis aux équipes désignées à 14h00, au plus tard, le jour précédant le premier jour des essais d'une manifestation.

Les équipes doivent donner un accès et une assistance raisonnables à la société désignée pour fournir l'équipement caméra afin de faciliter le montage de l'équipement.

- 13) Une limitation de vitesse à 60 km/h sera imposée dans la voie des stands à tout moment pendant la manifestation. Les coureurs doivent respecter la limitation de vitesse depuis le lieu où le signe 60 km/h est placé jusqu'au lieu où le signe 60 km/h barré est placé.
Tout coureur dépassant la limitation pendant les essais se verra infliger une amende de 150€.

Tout coureur qui dépasse la vitesse limite dans la voie des stands pendant la course sera pénalisé d'un passage par la voie des stands».

La Direction de Course doit communiquer l'infraction au stand du coureur après avoir reçu l'information de l'Officiel concerné.

- 14) Il est interdit de s'arrêter sur la piste pendant les essais et la course.*
- 15) Pendant les séances d'essais, superpoles et «warm ups», les tests de départ sont autorisés, lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire, à la sortie de la voie des stands avant de rejoindre la piste et après avoir passé le drapeau à damiers, à la fin des séances d'essais et des warm ups lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire, en dehors de la trajectoire*
- 16) Si le vainqueur désire afficher un drapeau, il doit se rendre sur le côté de la surface de course afin de prendre le drapeau et ensuite, lorsqu'il n'y a pas de danger, il peut rejoindre la piste.*
- 17) Après le drapeau à damiers, les coureurs roulant sur la piste ne doivent pas quitter leur casque tant qu'ils ne sont pas arrêtés dans la voie de sécurité / parc fermé.*
- 18) Il n'est pas permis de conduire une machine de course à l'intérieur du circuit ailleurs que dans la voie des stands ou sur la piste.*
- 19) Tout coureur dont le motorcycle a répandu de l'huile sur la piste ayant causé une interruption des essais, warm up ou de la course deux fois pendant l'épreuve sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende – disqualification – retrait de points au Championnat – suspension.*

1.23

ARRETS AU STAND

Les coureurs peuvent entrer dans les stands pendant la course. Le ravitaillement est strictement interdit. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par une disqualification.

La procédure suivante s'appliquera pour la classe Superbike uniquement :

- **Les coureurs qui souhaitent changer de pneus ou effectuer des réglages dans la voie de sécurité doivent s'arrêter devant leur stand, éteindre leur moteur et descendre de leur machine. Seuls 3 mécaniciens clairement identifiés par un brassard officiel sont autorisés à toucher la machine et à travailler dessus durant l'arrêt au stand. Ces 3 mécaniciens ne peuvent recevoir d'aide extérieure dans la voie de sécurité (telle que réceptionner des outils depuis le stand, etc.). Le coureur peut cependant les aider s'il souhaite le faire. Un commissaire surveillera l'opération et reportera toute infraction à cette règle qui sera sanctionnée par la Direction de Course par une pénalité de passage par la voie des stands.**
- **L'usage d'outils mécanisés (électriques ou pneumatiques) est autorisée à concurrence de 2 outils utilisés simultanément.**
- **Les béquilles ou élévateurs doivent être utilisés de façon manuelle (et ne peuvent être mécanisés).**
- **L'usage d'un démarreur auxiliaire et/ou d'un démarreur externe est autorisé pour redémarrer la machine.**

1.24 DRAPEAUX ET FEUX

Les Commissaires et autres Officiels présentent des drapeaux ou feux pour donner des informations et/ou transmettre des instructions aux coureurs.

1.24.1 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

- **Drapeau vert**

La piste est dégagée.

Ce drapeau doit être présenté immobile à chaque poste de commissaires aux drapeaux, pendant le premier tour de chaque séance d'essais et du warm up, pendant le tour de reconnaissance et pendant le tour de chauffe.

Ce drapeau doit être présenté immobile au poste de commissaire aux drapeaux situé immédiatement après l'accident ayant nécessité l'utilisation d'un ou de plusieurs drapeaux jaunes.

Lorsque la sortie de la voie des stands est ouverte, ce drapeau doit être agité à la sortie de la voie des stands.

- **Drapeau jaune à bandes rouges**

L'adhérence dans cette section de la piste peut être modifiée pour une raison autre que la pluie.

Ce drapeau doit être présenté immobile au poste de commissaire aux drapeaux.

- **Drapeau blanc avec croix diagonale rouge**

Gouttes de pluie sur cette partie du circuit.

Ce drapeau doit être présenté immobile au poste de commissaire aux drapeaux.

- **Drapeau blanc avec croix diagonale rouge + drapeau jaune à bandes rouges**

Pluie sur cette partie du circuit.

Ces drapeaux doivent être présentés ensemble immobiles au poste de commissaire aux drapeaux.

- **Drapeau blanc**

Agité à tous les postes de commissaire aux drapeaux pendant la course, ce drapeau indique qu'il pleut à certains endroits du circuit.

Seule la Direction de Course peut prendre cette décision.

- **Drapeau bleu**

Présenté agité au poste de commissaires aux drapeaux, ce drapeau indique à un coureur qu'il est sur le point de se faire dépasser.

Pendant les séances d'essai, le coureur concerné doit garder sa ligne et ralentir graduellement pour permettre au coureur plus rapide du dépasser.

Pendant la course, le coureur concerné va se faire prendre un tour. Il doit permettre au(x) coureur(s) plus rapide(s) du dépasser à la première occasion.

Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende - disqualification – retrait de points au Championnat.

En tout temps, ce drapeau devra être présenté agité au coureur quittant la voie des stands si du trafic s'approche sur la piste.

- **Drapeau à damiers noir/blanc**

Ce drapeau doit être agité à la ligne d'arrivée au niveau de la piste pour indiquer la fin de la course ou de la séance d'essais.

- **Drapeau à damiers et drapeau bleu**

Ce drapeau à damiers noir/blanc doit être agité avec le drapeau bleu présenté, lui, immobile à la ligne d'arrivée au niveau de la piste lorsqu'un(des) coureur(s) précède(nt) de près le coureur de tête, avant la ligne d'arrivée, lors du dernier tour (voir 1.26.1).

- **Feu vert**

Ce feu doit être allumé à la sortie de la voie des stands pour signaler le départ des séances d'essais et du warm up, le départ du tour de reconnaissance et le départ du tour de chauffe.

- **Feux bleus clignotants**

Ils doivent être allumés à la sortie de la voie des stands en tout temps pendant les essais et les courses.

1.24.2

Drapeaux transmettant des informations et des instructions

- **Drapeau jaune**

Présenté «agité» à chaque rang de la grille de départ, ce drapeau indique que le départ de la course est retardé.

Présenté «agité» au poste de commissaire aux drapeaux, ce drapeau indique qu'il y a un danger plus avant. Les coureurs doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser jusqu'à l'endroit où un drapeau vert est présenté.

Toute infraction à cette règle lors d'une séance d'essai entraînera l'annulation du temps réalisé dans le tour où l'infraction a été commise.

En cas d'infraction à cette règle pendant la course, le coureur doit reculer du nombre de place(s) décidée(s) par la Direction de Course. La sanction sera d'abord communiquée à l'équipe et ensuite un panneau sera présenté au coureur sur la ligne d'arrivée pendant 5 tours au maximum. Si le coureur ne s'est pas repositionné après que le panneau lui ait été présenté 5 fois, il sera pénalisé par un passage par la voie des stands.

Dans les deux cas, une pénalité supplémentaire (telle qu'amende, suspension) peut être infligée.

Si immédiatement après avoir doublé, le coureur réalise qu'il a commis une infraction, il doit lever la main et laisser passer le(s) coureur(s) qu'il vient de doubler. Dans ce cas, aucune sanction ne lui sera infligée.

Lors du tour de l'inspection finale, ce drapeau doit être agité à l'endroit exact où le commissaire de drapeau sera posté pendant les essais, les tours de chauffe et les courses.

- **Drapeau rouge et feux rouges**

Lorsque la course ou les essais sont interrompus, le drapeau rouge devra être agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux et les feux rouges autour de la piste devront être allumés. Les coureurs doivent retourner lentement aux stands.

Lorsque la sortie de la voie des stands est fermée, ce drapeau devra être présenté immobile à la sortie de la voie des stands et le feu devra être allumé. Les coureurs ne sont pas autorisés à quitter la voie des stands.

Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende - disqualification – retrait de points au Championnat – suspension.

Le drapeau rouge devra être présenté immobile sur la grille à la fin du tour de chauffe.

Le drapeau rouge peut également être utilisé pour fermer la piste.

Les feux rouges seront allumés sur la ligne de départ entre 2 et 5 secondes pour le départ de chaque course.

- **Drapeau noir**

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté immobile à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur. Le coureur doit s'arrêter aux stands à la fin du tour en cours et ne peut pas repartir.

Ce drapeau devra être présenté seulement après que l'Equipe du coureur ait été notifiée.

Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende - retrait de points au Championnat – suspension.

- **Drapeau noir avec rond orange (Ø 40 cm) :**

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté immobile à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur. Ce drapeau informe le coureur que son motocycle a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres coureurs, et qu'il doit immédiatement quitter la piste.

Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende - retrait de points au Championnat – suspension.

1.24.3

Dimension des drapeaux

Les drapeaux doivent avoir une dimension de 80 cm en vertical et de 100 cm en horizontal.

La dimension des drapeaux sera vérifiée la veille de la première séance d'essais.

1.24.4 Couleur des drapeaux

Les références «Pantone» pour les couleurs sont :

<i>Orange :</i>	<i>Pantone 151C</i>
<i>Noir :</i>	<i>Pantone Noir C</i>
<i>Bleu :</i>	<i>Pantone 286C ou 298C</i>
<i>Rouge :</i>	<i>Pantone 186C</i>
<i>Jaune :</i>	<i>Pantone Jaune C</i>
<i>Vert :</i>	<i>Pantone 348C</i>

Les couleurs des drapeaux seront vérifiées la veille de la première séance d'essais.

1.24.5 Panneau avec numéro du coureur

Un panneau noir (70 cm horizontal X 50 cm vertical) permettant d'indiquer le numéro de course d'un coureur. Un jeu de chiffres, de couleur blanche dont l'épaisseur du trait est de 4 cm minimum et la hauteur de 30 cm minimum.

Ce panneau doit être disponible à chaque poste de commissaire aux drapeaux.

1.24.6 Postes des Commissaires aux drapeaux

L'emplacement sera fixé lors de l'homologation du circuit.

1.24.7 Uniformes des commissaires

Il est fortement recommandé que les uniformes des commissaires soient de couleur blanche ou orange (Ref. Pantone : 151C) et que la tenue de pluie soit transparente.

1.25 VÉHICULES MEDICAUX

Les véhicules médicaux devront être équipés de gyrophares de couleur jaune. La mention «MEDICAL» devra être indiquée de manière très visible à l'arrière et sur les côtés du véhicule.

1.26 FIN D'UNE COURSE ET RÉSULTATS

- 1.26.1** *Lorsque le coureur en tête a accompli le nombre de tours prévu pour la course, on lui présentera le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée, au niveau de la piste. Le drapeau à damiers continuera à être présenté aux coureurs suivants.*

Lorsque le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, aucun autre coureur ne sera autorisé à rejoindre la piste depuis la sortie de la voie des stands.

Dès que le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, le feu rouge à la sortie de la voie des stands sera allumé et un commissaire présentera un drapeau rouge.

Si un(des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, l'officiel présentera de façon simultanée, au(x) coureur(s) ainsi qu'au coureur de tête, le Drapeau à Damiers et le Drapeau Bleu. Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête, tandis que le(s) coureur(s) qui précède(nt) de près le coureur de tête doit(vent) terminer le dernier tour et recevoir le drapeau à damiers.

- 1.26.2** *Dans le cas d'une «photo-finish» entre deux, ou plusieurs coureurs, la décision sera prise en faveur du concurrent dont la partie la plus avancée de la roue avant franchit la ligne d'arrivée en premier. En cas d'ex-aequo, les coureurs concernés seront classés selon l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course.*

- 1.26.3** *Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne et le nombre de tours accomplis.*

- 1.26.4** *Afin d'être considéré comme ayant terminé la course et pour figurer dans les résultats, un coureur doit :*

- a - Effectuer le 75% de la distance de la course.*
- b - Franchir la ligne d'arrivée sur la piste (et non pas dans la voie des stands) dans les cinq minutes après le vainqueur de la course. Le coureur doit être en contact avec son motocycle.*

- 1.26.5** *Les coureurs classés aux trois premières places dans la course seront escortés par des Officiels, aussi rapidement que possible, vers le podium pour la cérémonie de remise des prix. La participation des trois premiers coureurs à la cérémonie du podium est obligatoire.*

- 1.26.6 *Un nouveau record du tour d'un circuit ne peut être établi que par un coureur pendant une course.*
- 1.26.7 *Pour les essais et la course, le temps d'un tour est la soustraction de temps entre deux passages consécutifs de la ligne d'arrivée peinte sur la piste.*

1.27 INTERRUPTION D'UNE COURSE

- 1.27.1 *Si le Directeur de l'Épreuve décide d'interrompre une course **ou si la course est interrompue après le drapeau à damiers**, des drapeaux rouges seront présentés à la ligne d'arrivée et à tous les postes de commissaires et il allumera les feux rouges le long du circuit. Les coureurs doivent immédiatement ralentir et retourner dans la voie des stands.*

Les résultats seront établis de la façon suivante :

- 1) ***Pour tous les coureurs qui ont franchi la ligne matérialisant l'arrivée et pour tous les coureurs à qui le drapeau à damier a été présenté avant l'interruption de la course par la présentation du drapeau rouge, un classement partiel sera établi à la fin du tour de course précédant.***
 - 2) ***Pour les autres coureurs, un classement partiel sera établi à la fin de l'avant dernier tour de course.***
 - 3) ***Le classement complet sera établi en combinant les 2 classements partiels obtenus ci-dessus selon la procédure tours/temps.***
- 1.27.2 *Si les résultats calculés montrent que moins de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue et il y aura une nouvelle course. S'il s'avère impossible de redonner le départ de la course, elle sera annulée et elle ne comptera pas pour le Championnat.*
- 1.27.3 *Si trois tours ou plus ont été accomplis par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, mais moins des deux tiers de la distance originale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur, un nouveau départ sera donné conformément à l'article 1.28.4. S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération et seule la moitié des points sera attribuée pour les Championnats.*

- 1.27.4** *Si le calcul des résultats montrent que les deux tiers de la distance de la course **en cours**, arrondis au nombre entier de tours inférieur ont été effectués par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme une course complète et la totalité des points sera attribuée pour le Championnat.*
- 1.28** **NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE QUI A ÉTÉ INTERROMPUE**
- 1.28.1** *Si un nouveau départ de la course doit être donné, il le sera le plus rapidement possible, si les conditions de la piste le permettent. Dès que les coureurs seront retournés aux stands, le Directeur de Course annoncera une heure de départ de la nouvelle procédure de départ qui, si les conditions le permettent, ne doit pas dépasser les 20 minutes qui suivent la présentation initiale du drapeau rouge.*
- 1.28.2** *Les résultats de la première course doivent être à la disposition des équipes, avant que le départ de la deuxième partie d'une course puisse être donné.*
- 1.28.3** *La procédure de départ sera identique à un départ normal avec tours de reconnaissance, tour de chauffe, etc.*
- 1.28.4** *Les conditions pour un nouveau départ d'une course sont les suivantes :*
- i) Dans le cas de la situation décrite sous 1.27.2 (moins de trois tours accomplis) :*
 - a. Tous les coureurs peuvent repartir.*
 - b. Les motocycles peuvent être réparés.
Le ravitaillement est autorisé.*
 - c. - Pour le Superstock, le nombre de tours sera égal aux deux tiers du nombre de tours de la course initiale arrondi au nombre entier inférieur.
- Pour le Superbike et le Supersport, le nombre de tours sera le même que pour la distance initiale de la course.*
 - d. Les positions sur la grille seront celles de la course initiale.*

- ii) *Dans le cas de la situation décrite sous 1.27.3 (trois tours ou plus et moins des deux tiers accomplis) :*
- a. *Seuls les coureurs classés dans la première course peuvent prendre le nouveau départ.*
 - b. *Les motocycles peuvent être réparés.
Le ravitaillement est autorisé.*
 - c. *- Pour le Superstock, le nombre de tours de la deuxième course sera celui requis pour obtenir les deux tiers du nombre de tours de la course initiale arrondi au nombre entier inférieur, avec un minimum de 5 tours.
- Pour le Superbike et le Supersport, le nombre de tours de la deuxième course sera celui requis pour obtenir la distance initiale de la course, avec un minimum de 5 tours.*
 - d. *Les positions sur la grille seront basées sur l'ordre d'arrivée de la première course.*
 - e. *Le classement final de la course sera établi selon la position et le nombre de tours réalisé par chaque coureur au moment où il a franchi la ligne d'arrivée à la fin de la dernière partie de la course. Les dispositions de l'art. 1.26.4 s'appliqueront.*

1.29 ZONE DE CONTRÔLE

A la fin de la course, ou de la partie finale d'une course qui a été interrompue, tous les motocycles classés doivent être placés dans une zone de contrôle, dans l'attente de l'inspection par les Inspecteurs Techniques ou de réclamations potentielles. Les machines seront normalement libérées de la zone de contrôle 30 minutes après la fin des courses.

1.30 POINTS POUR LES CHAMPIONNATS ET CLASSEMENT

- 1.30.1** *Les coureurs et les constructeurs participeront au Championnat du Monde FIM Superbike ou Supersport ou à la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route.*
- 1.30.2** *Pour les coureurs, les points seront ceux obtenus dans chaque course.*

1.30.3 *Pour les constructeurs, seule la moto la mieux placée d'un constructeur obtiendra des points selon la position dans la course.*

1.30.4 *Pour chaque course de Championnat, les points sont attribués selon l'échelle suivante :*

1er	25 points
2ème	20 points
3ème	16 points
4ème	13 points
5ème	11 points
6ème	10 points
7ème	9 points
8ème	8 points
9ème	7 points
10ème	6 points
11ème	5 points
12ème	4 points
13ème	3 points
14ème	2 points
15ème	1 point

1.30.5 *Toutes les courses compteront pour le classement des Championnats du Monde FIM Superbike ou Supersport ou pour la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route.*

1.30.6 *En cas d'ex aequo dans le nombre de points, les positions finales seront décidées sur la base du nombre des meilleurs résultats dans les courses (nombre de premières places, nombre de deuxième places, etc.). Dans le cas où l'ex aequo subsiste, c'est la date des Championnats à laquelle la meilleure place a été obtenue qui sera prise en considération, la priorité allant au résultat ayant été obtenu le plus tard.*

1.30.7 *Au cas où un coureur participe avec des machines différentes, c'est la marque avec laquelle il aura obtenu le plus grand nombre de points qui apparaîtra en regard de son nom dans le classement final, sans pour autant que le calcul du classement constructeurs ne soit modifié.*

1.30.8 *Les Champions du Monde dans chaque catégorie et le vainqueur de la Coupe Superstock sont obligés d'assister à la cérémonie officielle FIM de remise des prix.*

1.31 INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

1.31.1 Des instructions peuvent être données par le Directeur de l'Epreuve et/ou le Directeur de Course aux Equipes et/ou Coureurs par des circulaires spéciales conformément aux Règlements. Les circulaires doivent être affichées sur le tableau d'informations officielles et distribuées à chaque représentant des équipes. L'affichage sur le tableau d'informations officielles la distribution aux responsables d'équipes sera considéré comme preuve de livraison.

1.31.2 Tous les classements et résultats des essais et de la course, ainsi que toutes les décisions prises par les officiels, doivent être affichés sur le tableau d'informations officielles. L'affichage sur le tableau d'informations officielles sera considéré comme preuve de livraison et de publication officielle.

1.31.3 Toute communication de la Direction de Course, des officiels permanents ou du Directeur de Course à une Equipe ou un coureur doit être communiquée par écrit. De même, toute communication d'une Equipe ou d'un coureur à la Direction de Course, aux officiels permanents ou au Directeur de Course doit également être faite par écrit.

1.32 CAUTION SUPPLÉMENTAIRE EN CAS DE CONTRÔLE DE MACHINE SUITE À UNE RÉCLAMATION

La cautions en cas de démontage et remontage d'une machine pour mesurer la cylindrée, suite à une réclamation, est de 150 € (y compris le matériel)

La caution en cas de démontage partiel ou complet du moteur ou de la boîte de vitesses est de 300 €.

Si la partie qui a présenté une réclamation est la partie perdante, la caution doit être payée à la partie gagnante.

Si la partie qui a présenté une réclamation est la partie gagnante, la caution lui sera remboursée.

1.33 CAUTION SUPPLÉMENTAIRE POUR DES CONTRÔLES DE CARBURANT SUITE À UNE RÉCLAMATION

Toute demande de contrôle de carburant suite à une réclamation ou à un appel doit être accompagnée d'une caution de 600 € déposée auprès de la FIM.

Après le dernier contrôle :

- *la partie gagnante se verra rembourser les cautions qu'elle aura versées;*
- *la partie perdante devra payer les frais de tous les contrôles effectués déduction faite des cautions qu'elle aura déjà versées.*

1.34

NON-PARTICIPATION À UNE MANIFESTATION

Tout coureur engagé dans une manifestation doit informer l'organisateur s'il décide ensuite de ne plus y participer. Le coureur ayant envoyé un bulletin d'engagement et qui ne participe pas à la manifestation fera l'objet d'un rapport du Jury International auprès de la FIM qui infligera les sanctions suivantes :

- *première infraction : amende de 150 €.*
- *récidives au cours de la même saison : suspension de la prochaine manifestation comptant pour le Championnat.*

Dès réception du rapport du Jury International, le Secrétariat Exécutif FIM enverra une lettre à la FMN du coureur en demandant les raisons de la non-participation; la réponse devra parvenir dans un délai maximum de 15 jours et une décision sera prise quant à l'application de la sanction.

Une suspension sera également prononcée à l'encontre d'un coureur qui, le même jour, participe à une autre manifestation.

2. REGLEMENTS TECHNIQUES

Des modifications aux Règlements Techniques pourront être faites à tout moment par la Commission Superbike.

Lors des essais : S'il s'avère qu'un motorcycle n'est pas conforme avec les règlements techniques pendant ou après les essais, son coureur sera pénalisé pour la course par un passage par la voie des stands, une suspension et/ou un retrait de points Championnat ou Coupe.

Après une course : S'il s'avère qu'un motorcycle n'est pas conforme avec les règlements techniques après une course, son coureur sera sanctionné d'une pénalité de temps ou disqualifié.

2.1 INTRODUCTION

2.1.1 *Les motorcycles pour les Championnats du Monde de Courses sur Route Superbike et Supersport doivent être des motos ayant une homologation routière valable dans l'une des régions ou pays suivants : Etats-Unis, Union Européenne ou Japon.*

Ces motorcycles doivent être disponibles à la vente au public dans des magasins et concessionnaires représentant le constructeur dans au moins l'une des zones ci-dessus avant la troisième manifestation du Championnat en cours afin de recevoir l'autorisation d'utilisation dans les manifestations restantes du Championnat.

2.2 CLASSES

2.2.1 *Les classes de course basées sur la production seront désignées par la cylindrée*

2.3 GENERALITES

2.3.1 Matériaux

Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes des bras oscillants et des axes de roues. Pour les axes des roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé.

1) *Le titane n'étant pas magnétique, des tests de titane peuvent être effectués sur le circuit au moyen de tests magnétiques.*

- 2) *Le test de l'acide nitrique à 3 % (Le titane ne réagit pas. S'il s'agit d'acier, la goutte laissera une tache noire).*
- 3) *Le poids spécifique en alliage de titane se trouve entre 4,5 et 5 kg/dm³ contre plus de 7,48 kg/dm² d'acier et peut être établi en pesant la pièce et en mesurant son volume dans un verre gradué rempli d'eau (soupape d'admission, culbuteur de soupape, bielle, etc.).*
- 4) *En cas de doute, le contrôle doit être effectué dans un Laboratoire de Contrôle de Matériaux.*

2.3.2 Guidon

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc.

L'angle de braquage minimum du guidon de chaque côté de l'axe ou de la position médiane doit être de 15° pour toutes les motocycles.

Quelle que soit la position du guidon, la roue, le pneu et le garde-boue doivent respecter un espace de 10 mm.

Des butées rigides, (autres que des amortisseurs de direction), doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir, lorsque l'angle de braquage est au maximum, pour éviter que le coureur ne se pince les doigts (voir diagrammes A, B, C

La réparation des guidons en alliage léger par soudure est interdite.

2.3.3 Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère (diamètre de cette sphère : 16 mm au minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

Chaque levier (au pied et à la main) doit être monté sur un pivot indépendant.

Le levier de frein, s'il est articulé sur l'axe du repose-pied, doit fonctionner en toutes circonstances, même si le repose-pied est courbé ou déformé.

2.3.4 Roues et Jantes (voir tableau 1)

1) Toutes modifications à la jante ou aux rayons d'une roue intégrale (coulée, moulée, rivée) tels que ces pièces sont fournies par la fabricant, ou à une jante traditionnelle détachable autre que pour des rayons, clapets ou boulons de sécurité, sont interdites, sauf pour les vis de sécurité utilisées quelquefois pour empêcher un mouvement du pneu par rapport à la jante. Si, dans ce but, la jante est modifiée, des boulons, des vis, etc. doivent être fixés.

2) La largeur de la jante est mesurée entre les rebords intérieurs de la jante en accord avec ETRTO.

2.3.5 Pneus

Les pneus montés sur le motocycle homologué peuvent être remplacés.

Seuls les pneus distribués par le Fournisseur Officiel sont autorisés pendant la manifestation.

Pour une sécurité optimale, la profondeur du profil d'un pneu, lors du contrôle avant la course, doit être d'au moins 2.5 mm sur toute la bande de roulement.

Des pneus qui, lors de la vérification préliminaire, ont une profondeur de profil de moins de 1.5 mm sont considérés comme des pneus non-profilés et les restrictions se rapportant aux pneus «slick» s'appliqueront donc à ces pneus.

La surface d'un pneu «slick» doit avoir trois trous ou plus à un intervalle de 120° ou moins, indiquant le degré d'usure sur la partie centrale et le bord du pneu. Le coureur ne peut pas entrer sur la piste lorsque 2 au moins de ces trous deviennent usés sur différentes parties du pourtour.

2.3.6 L'utilisation de couvertures chauffantes pour pneus est autorisée.

2.3.7 Utilisation des pneus

Pendant la manifestation, les coureurs doivent uniquement utiliser les pneus distribués par le Fournisseur Officiel.

Pour chaque manifestation, tous les pneus doivent être fabriqués avec des composants de même qualité et être strictement identiques.

Tous les pneus qui seront utilisés doivent être facilement identifiables et porter une marque de couleur ou un système numérique qui doit être appliqué par le Fournisseur Officiel au moment de la fabrication.

Le Fournisseur Officiel doit fournir au Directeur Technique FIM Superbike une description du marquage et des caractéristiques générales des différents types de pneus, par écrit.

Le Directeur Technique FIM Superbike peut demander au fournisseur officiel de lui livrer des échantillons officiels la veille du début des essais officiels. Aucune modification au dessin n'est autorisée après le début des essais officiels.

Lors des essais libres, des essais qualificatifs, (de la Superpole pour la classe Superbike), du warm up (et de la course pour la classe Superstock), aucun motorcycle ne peut entrer sur la piste sans que les pneus avant et arrière ne soient marqués (voir articles 2.4.7/ 2.5.7/ 2.6.7).

Le Directeur Technique FIM Superbike, à sa libre appréciation, peut exiger le changement d'un (1) ou de plusieurs pneus des coureurs contre un pneu sous son contrôle. Les pneus échangés restent sous son contrôle et il peut les changer contre ceux d'un autre coureur.

Une identification appropriée sera apposée sur le côté gauche de chaque pneu, par le concurrent.

Aucun pneu marqué pour une manifestation ne peut être utilisé pendant une autre manifestation.

2.3.8 Lest

L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus de la limite de poids minimum. Cet emploi de lest doit être déclaré au Directeur Technique FIM Superbike lors des vérifications préliminaires.

Le lest doit être constitué d'un métal rigide, attaché fermement et de façon sécurisée, soit par un système intermédiaire de fixation, soit directement sur le cadre principal ou sur le moteur avec un minimum de deux écrous en acier (d'un diamètre min. de 8 mm, d'une qualité de 8,8 degrés ou plus). D'autres solutions techniques équivalentes doivent être soumises pour accord au Directeur Technique FIM Superbike.

Le carburant dans le réservoir peut être considéré comme du lest. Cependant, le poids vérifié ne peut jamais être inférieur au poids minimum requis.

2.3.9 Instruments de chronométrage

Toutes les machines doivent avoir une installation correcte du support de transpondeur. Le transpondeur doit être approuvé par le chronométreur officiel et fixé au centre du motorcycle (plutôt proche de l'axe du bras oscillant), du côté droit ou gauche, aussi bas que possible. Il ne doit pas être recouvert par un revêtement en carbone.

Une fixation correcte du support de transpondeur nécessite au minimum un collier Rislán, mais un écrou ou un rivet sont préférables. La goupille de fixation du transpondeur doit également être assurée par un collier en plastique. Un velcro ou un adhésif seul ne sont pas acceptables. **Le transpondeur doit fonctionner en tout temps lors des essais et des courses, même lorsque le moteur est arrêté.**

2.4 SPECIFICATION TECHNIQUES SUPERBIKE

Les Règlements à suivre sont destinés à donner une certaine liberté pour modifier ou remplacer des pièces dans l'intérêt de la sécurité, de la recherche et du développement, et une meilleure compétition entre divers concepts de motocycles.

TOUT CE QUI N'EST PAS AUTORISÉ ET PRÉCISE DANS CE RÈGLEMENT EST STRICTEMENT INTERDIT

Si le changement d'une pièce ou d'un système n'est pas spécifiquement autorisé dans l'un des articles suivants, il est donc interdit.

Les motocycles Superbike nécessitent une homologation de la FIM (voir Annexe Procédure d'Homologation FIM pour motocycles Superstock, Supersport et Superbike). Tous les motocycles doivent être conformes en tous points aux exigences du règlement des courses sur route, telles que définies dans ces Règlements Techniques, à moins qu'elles ne soient équipées comme le modèle homologué.

Les apparences avant, latérales et arrière et le profil des motocycles Superbike doivent (sauf indication contraire) être en principe conformes à la forme homologuée (originellement produite par le constructeur). L'apparence du système d'échappement est exclue de cette règle.

2.4.1 Spécifications des machines

Toutes les pièces et systèmes non spécifiquement citées dans les articles suivants doivent rester telles qu'originellement produites par le fabricant pour le motocycle homologué.

2.4.2 Equilibrer les différentes configurations de motocycles

Afin d'équilibrer les performances de motocycles ayant des configurations de moteur différentes, des changements au poids minimum et au diamètre des brides d'admission d'air sont appliqués selon leurs performances respectives en course.

Ces handicaps sont appliqués uniquement aux machines '1200 cc 2 cylindres'.

Dans un premier temps, le handicap de poids est appliqué suivant les prescriptions correspondantes décrites dans l'art. 2.4.4.2. Le poids minimum est fixé à 165 kg et ne peut pas être réduit. **Le poids minimum peut être augmenté deux fois de 3 kg, pour atteindre le poids de 168 kg et 171 kg respectivement.**

Si cette mesure se révèle insuffisante, la bride d'admission sera appliquée selon les conditions décrites à l'art. 2.4.8.1.3 : la dimension des conduits d'admission sera modifiée au moyen de brides d'admission d'air. Ces changements au diamètre des brides d'admission d'air seront appliqués par palier de 2 mm.

La Commission Superbike peut modifier à tout moment le système de handicap pour assurer une compétition équitable.

2.4.3 Configurations du moteur et cylindrées

Les configurations de moteur suivantes forment la classe Superbike.

Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc	4 temps	3 et 4 cylindres
Au-dessus de 850cc jusqu'à 1200cc	4 temps	2 cylindres

La cylindrée, l'alésage et la course doivent rester ceux de l'homologation.

2.4.4 Poids minimum

2.4.4.1 Le poids minimum sera :

1000cc 3 et 4 cylindres	165 kg
1200cc 2 cylindres	165 kg (**)
(**) Voir règlements du handicap pour informations supplémentaires.	

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total de la machine (y compris le réservoir et son contenu) ne doit pas être inférieur au poids minimum.

Aucune tolérance n'est admise quant au poids minimum du motocycle.

Pendant l'inspection technique finale à la fin de chaque course, les machines sélectionnées seront pesées dans les conditions dans lesquelles elles auront terminé la course, et la limite de poids fixée est celle du motocycle dans ces conditions. Rien ne peut être ajouté au motocycle. Ceci inclut tous les fluides.

Pendant les séances d'essais et de qualifications, les coureurs peuvent être priés de soumettre leur motocycle à un contrôle de poids. Dans tous les cas, le coureur ou l'équipe doit se soumettre à ces contrôles.

L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus de la limite de poids minimum et peut être exigé suite au système de handicap. Cet emploi de lest et de handicap de poids doit être déclaré au Directeur Technique FIM Superbike lors des vérifications préliminaires.

2.4.4.2 Ajustements du poids minimum

Le poids minimum sera augmenté ou réduit par paliers de 3 kg selon la procédure suivante :

1. Après trois manifestations, les meilleurs constructeurs de 1000cc 4 cylindres et de 1200cc bicylindres seront sélectionnés selon la somme des points des deux meilleurs pilotes de chaque constructeur.
2. En prenant en considération les points en course des pilotes des deux 1000cc 4 cylindres et des deux 1200cc 2 cylindres sélectionnées dans chaque course, une moyenne sera calculée après chaque manifestation, la « moyenne par manifestation ».

S'il n'y a qu'un seul pilote de l'un des constructeurs sélectionnés qui termine la course, la « moyenne par manifestation » sera calculée en prenant en compte le premier pilote de chaque configuration dans cette course.

Aucun point de « moyenne par manifestation » ne sera calculé si aucun pilote de l'un des constructeurs sélectionnés ne termine la course. La « moyenne par manifestation » sera alors calculée en se basant sur les résultats de l'autre course de la même manifestation.

S'il n'y a aucun pilote de l'un des constructeurs sélectionnés terminant les deux courses, la manifestation ne sera pas prise en compte.

3. Les courses 'Wet' (sur piste mouillée – déclarées comme telles par le Directeur d'Epreuve) ne sont pas prises en considération pour le calcul d'une "moyenne par manifestation".
4. Après 3 manifestations, la valeur moyenne des "moyennes par manifestation" de chaque constructeur sélectionné sera calculée. Le score des 1000cc 4 cylindres et le score des 1200cc 2 cylindres seront comparés comme suit :

Si la valeur moyenne des "moyennes par manifestation" après 3 manifestations est en faveur des 1200cc 2 cylindres de plus de 5 points, et si un pilote d'une machine de ce constructeur est en tête du classement des pilotes du Championnat du Monde FIM Superbike à ce moment-là, le poids minimum de toutes les 1200cc 2 cylindres sera alors augmenté de 3 kg **pour atteindre un poids de 168 kg et 171 kg respectivement**. La limite supérieure est 171 kg.

Si la valeur moyenne des “moyennes par manifestation” après 3 manifestations est en faveur des 1000cc 3 et 4 cylindres de plus de 5 points, et si un pilote d’une machine de ce constructeur est en tête du classement des pilotes du Championnat du Monde FIM Superbike à ce moment-là, le poids minimum de toutes les 1200cc 2 cylindres restera alors à 165 kg et le handicap de la bride à l’admission sera appliqué selon les procédures décrites à l’Art. 2.4.8.1.3.

Si le poids minimum n’est pas mis à jour, les résultats de trois manifestations supplémentaires seront pris en considération, et les meilleurs constructeurs pour chaque configuration de moteur auront leur position mise à jour en prenant en considération la somme des points des deux meilleurs pilotes de chaque constructeur sélectionné après six manifestations et ainsi de suite, par multiples de trois manifestations.

Une nouvelle valeur moyenne des “moyennes par manifestation” sera calculée après six manifestations et ainsi de suite, par multiples de trois manifestations, jusqu’à ce que la différence de points de la valeur moyenne des « moyennes par manifestation » depuis la dernière mise à jour du poids minimum soit supérieure à 5.

Le Directeur Technique FIM Superbike informera toutes les équipes au sujet des ajustements possibles de poids minimum, dans les 24 heures dès la fin de la dernière manifestation (la dernière réunion du Jury International), où la valeur moyenne des « moyennes par manifestation » a été calculée. Les nouveaux ajustements de poids minimum doivent s’appliquer dès la manifestation qui suit immédiatement.

2.4.5 Couleurs des plaques-numéros

En Superbike, le fond est blanc et les chiffres noirs.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l’avant sont :

Hauteur minimale :	140 mm
Largeur minimum :	80 mm
Largeur minimum du trait :	25 mm
Espace minimum entre les chiffres :	10 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur les côtés sont :

Hauteur minimale :	120 mm
Largeur minimum :	60 mm
Largeur minimum du trait :	25 mm
Espace minimum entre les chiffres :	10 mm

Le numéro attribué (et la plaque) au coureur doit être fixé sur la machine comme suit :

- Une fois, à l'avant, soit au milieu du carénage, soit débordant légèrement sur un côté ; **le numéro doit être centré sur le fonds blanc sans aucune publicité sur 25 mm dans toutes les directions.**
- Une fois, sur chaque côté de la machine. L'endroit préférable pour les numéros de chaque côté de la moto est la partie inférieure arrière du carénage principal le plus près du bas. **Le numéro doit être centré sur le fonds blanc.**

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique FIM Superbike fera foi.

2.4.6 Carburant

Tous les moteurs doivent être alimentés avec du carburant normal sans plomb avec un taux de plomb maximal de 0,005 g/l (sans plomb) et un MON maximum de 90 (voir également art. 2.7 pour les spécifications détaillées).

2.4.7 Pneus

A chaque manifestation, lors des essais libres, des essais qualificatifs, de la Superpole, du warm up et des courses, un maximum de treize (13) pneus arrière et neuf (9) pneus avant pourra être utilisé. Seuls les pilotes prenant part à la Superpole pourront utiliser un pneu avant supplémentaire. Le nombre de pneus n'est pas limité pour la course.

Tous les pneus (slick, intermédiaires et pluie) seront inclus dans le nombre total de pneus comptés.

Si les coureurs reçoivent le drapeau rouge lors de la session Superpole, le Directeur Technique FIM Superbike peut autoriser l'utilisation d'un jeu de pneus supplémentaire.

Au début de la manifestation, le Fournisseur Officiel peut recevoir une demande du Directeur Technique FIM Superbike afin de lui fournir quatre (4) échantillons de chaque type de pneus qui seront utilisés lors de la manifestation.

Les pneus utilisés pendant les essais libres, les essais qualificatifs, la Superpole et le warm-up doivent être marqués avec un autocollant. L'autocollant indiquera un numéro d'identification pour chaque coureur et sera d'une couleur différente selon s'il est placé à l'avant ou à l'arrière du pneu. A chaque course, le Directeur Technique FIM Superbike désignera un numéro de son choix au coureur; les couleurs changeront pour chaque course.

Les autocollants seront remis aux équipes dans une enveloppe cachetée, 13 pour les pneus arrière et 9 pour les pneus avant, le jour précédant la première séance d'essais, selon le programme décidé par IMS et le Directeur Technique FIM Superbike. Le programme sera envoyé aux équipes par IMS au moins une semaine avant la manifestation. Dans des situations exceptionnelles, le Directeur Technique FIM Superbike pourra modifier ce programme.

Après remise des autocollants, les équipes seront responsables de ne pas les égarer et de leur utilisation.

Les autocollants doivent être appliqués sur le coté gauche du pneu. Le personnel désigné par le Directeur Technique FIM Superbike contrôlera que tous les motocycles dans la voie des stands auront des pneus munis de l'autocollant.

L'utilisation des pneus non marquées (par exemple, sans les autocollants officiels) sera immédiatement signalée au Direction de Course qui prendra les mesures appropriées.

Après la deuxième séance d'essais qualificatifs, le Directeur Technique FIM Superbike et le personnel attribueront un autocollant supplémentaire pour le pneu avant et deux pneus arrière de « Superpole » aux pilotes prenant part à la Superpole.

Chaque pneu de Superpole doit être marqué d'une identification personnelle officielle.

L'attribution des pneus individuels s'effectuera sur une base aléatoire sans intervention du représentant du fournisseur de pneus, équipes ou coureurs. Ces pneus seront individuellement identifiés et ne pourront pas être échangés entre les coureurs y compris entre les coéquipiers et ne pourront pas être échangés par le fournisseur de pneus après attribution, sauf avec l'autorisation du Directeur technique.

Le jour de la course après le warm-up et après le contrôle par le Fournisseur Officiel concernant les pneus effectivement utilisés, les autocollants inutilisés seront rendus.

Exceptionnellement, si l'autocollant est abîmé ou appliqué de façon incorrecte, deux autocollants supplémentaires peuvent être fournis à la seule appréciation du Directeur Technique FIM Superbike. Cependant, l'autocollant abîmé doit être rendu au Directeur Technique FIM Superbike et/ou le pneu sur lequel il était appliqué devra être absolument intact.

2.4.8 Moteur

Les spécifications et composants suivants du moteur ne peuvent pas être modifiés par rapport à la machine homologuée sauf indications suivantes :

Le concept du moteur homologué ne peut pas être changé.

Les matériaux homologués et les pièces coulées pour le carter-moteur, le cylindre, les culasses et les carters de boîte de vitesse doivent être utilisés.

Le matériau provenant du carter-moteur, du cylindre, des culasses et des carters de boîte de vitesse peut uniquement être ajouté par soudage, ou enlevé par usinage.

La méthode de distribution des arbres à cames doit rester telle qu'homologuée.

Des composants du système de distribution non originaux ou modifiés sont autorisés; cependant les arbres à cames doivent se trouver dans leur emplacement d'origine et le système doit rester tel qu'homologué.

La méthode des coupelles des ressorts de soupape doit rester telle que le modèle homologué. Aucun dispositif pneumatique des coupelles des ressorts de soupape n'est autorisé, à l'exception de celui monté sur le modèle homologué).

Toutes les parties en mouvement à l'intérieur du moteur, boîte de vitesse et embrayage peuvent être modifiées ou remplacées, y compris les matériaux de celles montées sur le motocycle homologué (sauf si la section individuelle couvrant les parties en question ne le permet pas).

Le polissage et l'allègement des pièces du moteur sont autorisés, à l'exception des instruments de carburation (sauf si la section individuelle couvrant les parties en question ne le permet pas).

La séquence d'allumage des cylindres (p. ex. 1-2-4-3) doit rester telle que conçue à l'origine sur le modèle homologué. L'allumage simultané () de 2 cylindres est également interdit s'il n'est pas adopté sur le modèle homologué.*

** une différence d'allumage jusqu'à 5 degrés entre 2 cylindres est considérée comme « allumage simultané ».*

2.4.8.1 Système d'injection de carburant

2.4.8.1.1 Le système d'injection de carburant désigne les corps d'admission et les cornets d'admission (pavillons venturi) à longueur variable.

- Les corps d'admission homologués d'origine doivent être utilisés.
- L'utilisation d'un corps d'admission homologué en option est interdite.
- Les injecteurs de carburant doivent être d'origine et non modifiés par rapport aux spécifications d'origine et du constructeur.

- Les pavillons venturi contrôlés par électronique, connus comme les systèmes de contrôle électronique d'ouverture des gaz, peuvent être ajoutés ou changés. Cependant, les systèmes de sécurité et procédures doivent être présents et fonctionner complètement.
- Les conduits d'admission variables ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne figurent pas sur la machine homologuée.
- Les colliers isolant des corps d'admission peuvent être modifiés.
- Les pavillons venturi (et leurs points de fixation inclus) peuvent être modifiés ou remplacés.
- Les diaphragmes à dépression peuvent être fixés en position ouverte.
- Les papillons de gaz secondaires et leurs axes peuvent être enlevés ou fixés en position ouverte et les composants électroniques peuvent être déconnectés ou retirés.
- L'air ou le mélange air/carburant ne peuvent aller vers la chambre de combustion qu'au travers des papillons du corps d'admission.

2.4.8.1.2 Brides d'admission d'air pour 1200cc deux cylindres

Application : Seules les 1200 cc 2 cylindres seront équipées de brides d'admission d'air. La dimension initiale de la bride d'admission d'air installée est équivalente à une section circulaire de $\varnothing$ 50 mm ($1963,5 \text{ mm}^2$). La dimension de la bride à l'admission sera ajustée (par paliers équivalents à un changement de 2 mm dans le diamètre ou section circulaire équivalente, augmentée jusqu'à $\varnothing$ 52 mm et ensuite la bride est retirée, réduite à un minimum de $\varnothing$ 46 mm), si besoin est pendant le Championnat, tel que décrit ci-dessous à l'art. 2.4.8.1.4.

Définition : Une bride d'admission d'air est une pièce en métal avec un passage d'une section constante contrôlée et qui est placée dans le conduit d'admission entre les corps d'admission et la culasse. La longueur de la section contrôlée doit être d'au moins 3 mm. Aucun mélange d'air et/ou air-carburant vers le moteur ne doit contourner la bride. Aucune pièce du système d'injection de carburation (injecteur, aiguille, boisseau, etc) ne peut passer à travers la bride.

Le constructeur doit fournir à la FIM **10** unités de jauges afin de contrôler le diamètre de la bride d'admission d'air lorsqu'une bride de l'une des dimensions prescrites est utilisée ($\varnothing$ 52, $\varnothing$ 50, $\varnothing$ 48, $\varnothing$ 46 mm).

Un constructeur peut avoir une bride à l'admission non-circulaire, pourvu que la section de cette bride soit équivalente à la section d'une bride circulaire nominale. Dans ce cas, le constructeur doit fournir à la FIM **10** unités de jauges afin de mesurer la bride pendant les vérifications techniques.

La FIM peut aussi demander au constructeur de fournir une section coupée de la (des) bride(s) dans chacune des dimensions prescrites.

2.4.8.1.3 Ajustement de la bride d'admission d'air

La dimension minimum de la bride d'admission d'air est augmentée ou réduite par paliers de 2 mm de diamètre de section circulaire équivalente, selon la procédure suivante :

- 1. Si La différence entre la valeur moyenne des « moyennes par manifestation », calculée comme décrite à l'art. 2.4.4.2 est supérieure de plus de 5 points en faveur du constructeur de 1000cc 4 cylindres, et**

Si le pilote d'un motocycle 1000cc 4 cylindres est en tête du classement du Championnat du Monde FIM Superbike à ce moment-là :

Alors la dimension initiale de la bride d'air de tous les motocycles 1200cc bicylindre sera augmentée d'une taille, au diamètre de 52 mm (ou la surface équivalente de 2123,7 mm²), ou en dernier ressort, la bride d'air sera retirée.

- 2. Si le poids minimum des motocycles 1200cc bicylindre atteint la limite supérieure de 171 kg, et**

si la différence résultant de la valeur moyenne des « moyennes par manifestation », calculée telle que décrite à l'art. 2.4.4.2, est supérieure à 5 points en faveur des motocycles 1200cc bicylindres, et

si un pilote d'un motocycle 1200cc bicylindre est en tête du classement du Championnat du Monde FIM Superbike à ce moment-là :

alors, la dimension initiale de la bride d'air des motocycles 1200cc bicylindres sera réduite d'une dimension, à un diamètre de 48 mm (ou la surface équivalente à 1809,6 mm²), ou en dernier ressort, à un diamètre minimum de 46 mm (ou la surface équivalente à 1661,9 mm²).

Si la dimension de la bride d'air n'est pas mise à jour, alors les résultats de trois manifestations supplémentaires seront pris en considération et les meilleurs constructeurs pour chaque configuration de moteur seront mis à jour en prenant en compte la somme des points des deux meilleurs pilotes de chaque constructeur sélectionné sur six manifestations et ainsi de suite, par multiples de trois manifestations. Une nouvelle valeur moyenne des « moyennes par manifestation » sera calculée sur six manifestation et ainsi de suite, par multiples de trois manifestations, jusqu'à ce que la différence de points de la valeur moyenne des « moyennes par manifestation » depuis la dernière mise à jour du poids minimum soit supérieure à 5.

Le Directeur Technique FIM Superbike informera toutes les équipes sur de possibles ajustements de la dimension de la bride d'admission d'air, dans les 24 heures dès la fin de la dernière manifestation (la dernière réunion du Jury International), où la valeur moyenne des « moyennes par manifestation » a été calculée. Les nouveaux ajustements de la dimension de la bride d'admission d'air doivent s'appliquer dès la manifestation qui suit immédiatement.

2.4.8.2 Culasse

La culasse peut être modifiée comme suit :

Les matériaux homologués et les pièces coulées pour les culasses doivent être utilisés. Le matériau pour ces pièces peut être ajouté uniquement par soudage, ou enlevé par usinage.

Le couvercle de culasse peut être modifié.

*Les systèmes d'admission et d'échappement, y compris le nombre de soupapes et/ou de lumières (admission et échappement) doivent être tels qu'homologués. Le fraisage et le polissage de la culasse, normalement associés au réglage individuel, tels que les conduits d'admission et d'échappement de la culasse, y compris la chambre de combustion, sont autorisés. **L'époxy peut être utilisé pour former les conduits.***

Le taux de compression est libre.

La chambre de combustion peut être modifiée.

Des soupapes, des ressorts, des poussoirs, des coupelles, des sièges et guides de soupapes et d'autres composants du système de commande des soupapes non originaux ou modifiés sont autorisés. Le nombre original de soupapes doit être maintenu.

- a. Le diamètre des soupapes, y compris la tige de la soupape, doit rester tel qu'homologué.*

- b. *Les soupapes doivent être fabriquées dans le même matériau de base que les soupapes homologuées.*
- c. *Les soupapes doivent rester à la même place et avec le même angle que les soupapes homologuées excepté pour l'entretien habituel des soupapes.*
- d. *Les culbuteurs (s'il y en a) doivent rester tels qu'homologués (matériau, emplacement et dimensions).*

2.4.8.3 Arbre à cames

L'arbre à cames peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée (voir aussi l'art. 2.4.8).

Un décalage de l'arbre à cames n'est pas autorisé. L'arbre à cames doit rester dans son emplacement de l'homologation.

2.4.8.4 Pignons des arbres à cames

Les pignons des arbres à cames ou les pignons de la cascade peuvent être modifiés ou remplacés afin de permettre un décalage de la distribution (voir aussi l'art. 2.4.8).

2.4.8.5 Cylindres

Les matériaux homologués et les pièces coulées pour les carters et cylindres doivent être utilisés. Le matériau pour les carters peut uniquement être ajoutée par soudage et/ou enlevée par usinage. Le matériau de réalésage ou de remplacement de chemises des cylindres peut être changé et la finition de la surface est libre. La dimension d'origine de l'alésage doit être maintenue.

2.4.8.6 Pistons

- **Pour 1000cc 3 & 4 cylindres**

Les pistons peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

- **Pour 1200cc 2 cylindres**

Des pistons standard ou le kit () de pistons doivent être utilisés.*

() Le kit piston doit avoir le même prix que celui de série et doit figurer sur la liste des pièces actuelles de course du constructeur, et être en vente pour les particuliers. Dans les 90 jours suivant la commande, l'acheteur doit recevoir son kit piston.*

2.4.8.7 Segments

Les segments peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

2.4.8.8 Axes de pistons et clips

Les axes de pistons et les clips peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

2.4.8.9 Bielles

- **Pour 1000cc 3 & 4 cylindres**

Les bielles peuvent être modifiées ou remplacées par rapport à celles montées sur la machine homologuée. Les matériaux en composite de carbone ou en fibres de carbone ne sont pas autorisés s'ils ne sont pas utilisés sur la machine homologuée.

- **Pour 1200cc 2 cylindres**

Les bielles doivent rester telles qu'homologuées. Le polissage et l'allègement ne sont pas autorisés.

2.4.8.10 Vilebrequin

Le vilebrequin homologué peut être modifié uniquement de la manière suivante :

- Les surfaces de roulement peuvent être polies ou un traitement de surface peut être appliqué.*
- L'équilibrage est autorisé. L'addition ou la réduction de poids du vilebrequin afin d'obtenir un équilibrage pour la compétition ne peut pas être supérieure à 15% du poids homologué sans la tolérance, el qu'indiqué sur le croquis d'homologation du vilebrequin.*
- La réduction de poids peut être effectuée par forage ou par usinage des contrepoids du vilebrequin.*
- Le polissage du vilebrequin n'est pas autorisé.*
- L'adjonction de composants d'allumage ou de senseurs non originaux est autorisée.*
- L'arbre d'équilibrage peut être changé, enlevé ou modifié.*

2.4.8.11 Carter moteur / Carter de boîte de vitesses

Les matériaux homologués et les pièces coulées pour le carter moteur et le carter de boîtes de vitesses doivent être utilisés. Le matériau pour le carter moteur et le carter de boîte de vitesses peut uniquement être ajouté par soudage ou enlevé par usinage.

Le carter d'huile peut être changé ou modifié.

L'ajout d'une pompe à dépression dans le carter n'est pas autorisé si celle-ci n'est pas installée sur le motocycle homologué.

2.4.8.11.1 Protections et couvercles latéraux

Les couvercles latéraux peuvent être modifiés ou remplacés. S'ils sont modifiés, le couvercle doit avoir au moins la même résistance à l'impact que l'original. S'ils sont remplacés, la protection doit être fabriquée en matériau de même poids, ou supérieur à la protection substituée et le poids total de la protection ne doit pas être inférieur à celle de l'original.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter **en matériau métallique tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane.**

Des plaques et/ou des barres **de protection contre les chutes** en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, **frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.**

Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

Ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre **par des vis des couvercles qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.**

Le Directeur Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

2.4.8.12 Transmission / Boîte de vitesses

Tous les rapports de la boîte de vitesses, arbres, tambours et fourches de sélection sont libres.

Les transmissions primaires sont libres.

La position des arbres de la transmission doit rester la même que sur le motocycle homologué et seul le matériau et les rapports peuvent être changés.

La position et le fonctionnement du barillet de sélecteur de vitesse doivent être les mêmes que sur le motocycle homologué.

Les fourchettes de sélection peuvent être changées : cependant les fourchettes doivent s'enclencher avec les mêmes vitesses et fonctionner de la même manière que sur le motocycle homologué.

Le nombre de vitesses doit rester telle que homologué.

Des adjonctions à la boîte de vitesses ou au mécanisme sélecteur, tels que des systèmes de changement de vitesses rapide, sont autorisées.

Le pignon de sortie de boîte, la couronne de la roue arrière, le pas de la chaîne et ses dimensions peuvent être modifiés.

Aucune source de puissance (hydraulique ou électrique) ne peut être utilisée pour la sélection de vitesse si elle n'est pas installée sur le modèle homologué en usage routier.

L'action humaine et le système dénommé « quick shift » ne sont pas interdits.

2.4.8.13 Embrayage

Des embrayages non-originaux ou modifiés sont autorisés.

Un système de glissement limité sur la transmission est autorisé.

Aucune source de puissance (hydraulique ou électrique) ne peut être utilisée pour les opérations d'embrayage si elle n'est pas installée sur le modèle homologué en usage routier. L'action humaine n'est pas interdite.

Le système d'embrayage (en bain d'huile ou à sec) et sa commande (câble/hydraulique) doivent demeurer tels qu'homologués.

2.4.8.14 Pompes à huile et durites d'huile

Les pompes à huile peuvent être modifiées ou remplacées par rapport à celles montées sur le motorcycle homologué.

Les durites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées, doivent être construites en métal renforcé et avoir des embouts matricés ou filetés.

2.4.8.15 Radiateur / Radiateur d'huile

Le radiateur ou le radiateur d'huile d'origine peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée.

Des radiateurs ou radiateurs d'huile supplémentaires peuvent être ajoutés.

Le ventilateur du radiateur et les fils d'alimentation peuvent être changés, modifiés ou retirés.

Le radiateur d'huile ne doit pas être monté sur ou au-dessus du garde-boue arrière.

L'apparence de l'avant et de l'arrière ainsi que le profil de la machine doivent en principe être conformes à la forme homologuée après l'adjonction de radiateurs ou radiateurs d'huile supplémentaires.

2.4.8.16 Boîte à air

La règle suivante sur la boîte à air ne s'applique qu'aux motocycles homologués avant le 31 décembre 2009 :

- *La boîte à air peut être modifiée ou remplacée par rapport à celle montée sur la machine homologuée (un concept spécial pour course est autorisé). Si les injecteurs de carburant sont fixés au couvercle de la boîte à air, leur position par rapport aux corps d'admission doit rester comme d'origine.*
- *L'élément du filtre à air peut être enlevé.*
- *La boîte à air doit être complètement fermée autour du pavillon venturi (cornet d'admission) et tous les reniflards. Le système d'injection de carburant peut être entièrement à l'intérieur de la boîte à air.*
- *Les tuyaux de drainage ou de reniflards doivent être fermés (obstrués).*
- *Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Tous les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.*
- *Le système d'aération (boîte du filtre à air plus n'importe quelle boîte d'aération du carter à huile) doit pouvoir, en cas de blocage du tuyau de drainage, retenir un minimum de 1'000 cc de liquide déversé.*

Pour les motocycles homologués après le 1er janvier 2010 :

- *La boîte à air doit demeurer identique à celle produite par le constructeur sur la machine homologuée.*
- *Si la boîte à air homologuée est utilisée pour monter des injecteurs de carburant situés au-dessus des pièces ou pour les conduits d'admission variables, la boîte à air et les systèmes adjoints doivent rester tels qu'homologués et fonctionner de la même manière.*
- *Des filtres à air, les valves à l'intérieur de type 'clapet', les capteurs et les raccords de type 'vacuum' peuvent être supprimés, modifiés ou remplacés par des autres pièces de rechange.*
- *Tout orifice dans la boîte à air permettant l'accès à l'atmosphère extérieure grâce au retrait d'un composant doit être complètement étanche à l'air entrant.*

- Les conduits d'admission courant du carénage à la boîte à air peuvent être modifiés, remplacés ou supprimés. Si des conduits sont utilisés, ils doivent être fixés aux entrées d'air originales, non modifiées.
- Toutes les machines doivent avoir un système d'aération étanche. Toutes les lignes d'aération de l'huile doivent être connectées et se décharger dans la boîte à air.

2.4.8.17 Alimentation du carburant

L'unité de contrôle du moteur (ECU) peut être modifiée ou changée.

La pompe à essence et le régulateur de pression doivent rester les mêmes que ceux installés sur la machine homologuée.

La pression de carburant doit être celle de l'homologation.

La tolérance de pression lors de la présentation au contrôle technique est de + 0.5 bar par rapport à la pression maximale du moteur homologué.

Tous les motocycles doivent avoir un dispositif spécial sur le conduit d'essence permettant le contrôle de la pression d'essence selon les spécifications FIM.

Les conduits d'essence du réservoir jusqu'à l'arrivée aux injecteurs (conduits d'essence, conduits de pression, joints, colliers, brides, canister d'essence), peuvent être remplacés.

Les conduits d'essence reliant le réservoir au système d'injection de carburant doivent être placés de manière à être protégés contre d'éventuels dommages découlant d'une chute.

Les conduites de mise à l'air libre peuvent être remplacées.

Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

Le robinet d'essence peut être modifié, remplacé ou retiré par rapport à celui monté sur la machine homologuée.

2.4.8.18 Système d'échappement

Les tubes, les catalyseurs et les silencieux peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur le motocycle homologué. Les catalyseurs peuvent être retirés.

Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester tel qu'homologué. Le(les) silencieux doivent être du (des) même(s) côté(s) que celui(ceux) monté(s) sur le modèle homologué.

Pour des raisons de sécurité, les bords de la (des) sortie(s) de l'échappement doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

Protéger le système d'échappement n'est pas autorisé, à l'exception des parties proches du pied du coureur et des parties du carénage qui doivent être protégées de la chaleur.

La limite de bruit pour les Superbikes sera de 107 dB/A (avec une tolérance de + 3dB/A après la course).

2.4.9 Dispositifs électriques et électroniques

Les dispositifs électroniques, câbles électriques, connecteurs, batterie et interrupteurs sont libres.

2.4.9.1 Allumage / Boîtier de contrôle (ECU)

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) peut être modifié ou changé.

Les bougies d'allumage, les connecteurs des bougies et les fils d'alimentation peuvent être remplacés.

2.4.9.2 Générateur, alternateur, démarreur électrique

Le générateur ou l'alternateur peut être modifiée, changée ou retiré.

Le démarreur électrique peut être modifié, changé ou retiré.

Les motocycles doivent démarrer sur la grille de départ au point mort. Le démarrage à la poussette n'est pas autorisé, l'emploi d'une batterie «booster» est autorisé.

2.4.9.3 Equipement supplémentaire

Un équipement électronique supplémentaire ne se trouvant pas sur le motocycle d'origine homologué peut être ajouté (cette permission concerne : l'acquisition de données et capteurs, ordinateurs, équipements d'enregistrement, contrôle de traction).

L'ajout d'un système de transmission d'un signal par infrarouge entre le coureur et son équipe, pour les besoins exclusifs de chronométrage est autorisé.

L'ajout d'un système GPS pour les calculs de temps et de tours est autorisé.

La télémétrie n'est pas autorisée.

2.4.10 Cadre principal et cadre de rechange pré-assemblé

Pendant toute la durée de la manifestation, chaque pilote peut utiliser uniquement un (1) motocycle complet, tel que présenté au Contrôle Technique, avec le cadre clairement identifié par un sceau. Au cas où le cadre devrait être remplacé, le pilote ou l'équipe **peuvent** faire la demande pour utiliser un cadre de rechange au Directeur Technique FIM Superbike.

Le cadre de rechange pré-assemblé doit être présenté au Directeur Technique FIM Superbike afin de recevoir la permission de reconstruire le motocycle. **Le pré-assemblage du cadre doit être strictement limité à**

- **Cadre principal**
- **Roulements (tube de direction, bras oscillant, etc.)**
- **Bras oscillant**
- **Biellettes de suspension arrière et amortisseur**
- **Tés de fourche inférieur et supérieur**
- **Faisceau électrique**

La **partie-cycle de rechange** ne pourra pas se trouver à l'intérieur du stand avant que le pilote ou l'équipe n'ait reçu l'autorisation du Directeur Technique FIM Superbike.

Le motocycle, une fois reconstruit, doit être inspecté avant son utilisation, par les commissaires techniques pour contrôle de sécurité et un nouveau sceau sera apposé sur le cadre.

EXPLICATION DES PROCEDURES

Un (1) seul motocycle complet peut être présenté aux contrôles techniques préliminaires et ce sera le seul motocycle autorisé à entrer sur le circuit et dans les stands pendant les essais, les qualifications, **la Superpole** et les courses.

Le cadre de ce motocycle sera officiellement scellé par le Directeur Technique FIM Superbike ou son personnel attitré. Le sceau portera un numéro de série qui sera enregistré. Toute tentative de retirer le sceau l'endommagera de manière irréparable.

A tout moment pendant la manifestation, les commissaires techniques, sous la direction du Directeur Technique FIM Superbike, peuvent contrôler le sceau et vérifier qu'il correspond au motocycle et au pilote auxquels il a été assigné. Pour confirmer les références, chaque cadre doit avoir un seul numéro gravé, de préférence sur le tube de direction.

Si le motorcycle est endommagé lors une chute ou tout autre incident, il est autorisé d'utiliser la partie-cycle de rechange pour reconstruire le motorcycle.

*La partie-cycle de rechange peut être préassemblée avec les pièces suivantes : assemblage du cadre, bras oscillant, **bielles de suspension arrière, amortisseur, tube et roulements de direction**, tés de fourche supérieur et inférieur, faisceau électrique.*

Lorsqu'une équipe décide qu'un motorcycle accidenté ou endommagé nécessite un changement de cadre, il doit en informer par écrit le Directeur Technique FIM Superbike. A ce moment-là seulement, la partie-cycle de rechange peut être amené dans le stand.

Une fois que l'assemblage du motorcycle de remplacement est terminé, celui-ci passera donc aux contrôles techniques et de sécurité et sera officiellement scellé. Le sceau du motorcycle endommagé sera détruit par le personnel technique et le cadre de ce motorcycle ne doit plus être utilisé pour le restant de la manifestation. Le nouveau numéro de série sera enregistré par le Directeur Technique FIM Superbike.

Le motorcycle de remplacement peut être utilisé sur le circuit uniquement après la fin des séances d'essais libres et chronométrés ou de la course durant laquelle le dommage s'est produit. Le motorcycle endommagé doit être retiré des stands dès que possible et stocké hors des stands.

*Après que la **partie-cycle de rechange** ait été utilisée, s'il se révèle nécessaire de remplacer à nouveau le cadre à cause d'un autre accident ou dommage, le travail d'assemblage doit être effectué sur un cadre nu sans aucun composant. Le Directeur Technique FIM Superbike doit inspecter le cadre nu et donner son accord avant que le travail ne commence.*

Toute action contraire à ces procédures impliquera des sanctions telles que décrites dans les Règlements Techniques.

Des informations de contact pour le Directeur Technique FIM Superbike et son personnel compétent sera transmis aux équipes Superbike lors des contrôles techniques préliminaires.

2.4.10.1 Cadre principal et partie arrière

Le cadre principal doit être tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologué.

Le cadre principal peut être uniquement modifié avec l'addition de renforts ou tubes. Aucun renfort ou tube ne peut être retiré ; d'autres modifications sont autorisées dans la section à suivre de ces règlements.

Des trous peuvent être percés sur le cadre seulement pour fixer des pièces approuvées (ex supports de carénage, points de fixation d'amortisseur de direction).

Les dimensions et positions de/du

- **Moteur**
- **bras oscillant**
- **amortisseur arrière**
- **timonerie et points de fixation sur le cadre**

doivent demeurer telles qu'homologuées.

*Des modifications de l'angle de direction sont autorisées par l'utilisation d'adaptateurs dans les logements des roulements de la colonne de direction, **Les diamètres des sièges de roulement dans le tube de direction peuvent être augmentés afin d'insérer des bagues spéciales. La nouvelle position avant et après de chaque roulement peut être d'au maximum +/- 6mm par rapport à la position originale du roulement. Aucune partie de ces bagues spéciales ne peut saillir de plus de 3 mm par rapport à l'axe de la colonne de direction d'origine. Le roulement de direction peut être renforcé dans la zone des sièges de roulement. Soudures et usinage sont autorisés pour réaliser ces modifications.***

Des modifications au cadre dans la zone d'articulation du bras oscillant sont autorisés pour donner un maximum de +/- 5 mm d'ajustement vertical et horizontal. Soudures et usinage sont autorisés pour réaliser ces modifications à l'articulation originale du bras oscillant, quel que soit la technologie utilisée et les dimensions du composant ou de la section du cadre (p. ex. alliage, fabrication, etc.).

Tous les motocycles doivent porter un numéro d'identification sur le cadre (numéros de châssis).

La partie arrière du cadre peut être changée ou modifiée, mais le type de matériau doit rester tel qu'originellement homologué ou avec un poids spécifique supérieur.

Les procédés de peinture ne sont pas restreints.

2.4.10.2 Fourches avant

Les fourches avant peuvent être entièrement ou en partie changées mais elles doivent être du même type que celles homologuées (à balanciers, télescopique, etc.).

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé.

Une suspension contrôlée par électronique ne peut être utilisée que si elle équipe le modèle de production du motocycle homologué.

Les clapets électroniques doivent rester tels qu'homologués. Les rondelles, entretoises et ressorts de fourche non reliés à ces clapets peuvent être changés.

L'ECU pour la suspension électronique doit rester tel qu'homologué et ne peut pas avoir de capacité d'un GPS.

L'interface électronique entre le pilote et la suspension doit rester tel que sur le motocycle homologué. Le retrait ou le débranchement de cette interface pour le pilote est autorisé.

Le système de suspension d'origine doit travailler en toute sécurité dans le cas d'une défaillance électronique.

Les systèmes de fluides électro-magnétiques qui modifient la viscosité du(es) fluide(s) de la suspension en opération ne sont pas autorisés.

Les tés de fourche, platine(s) supérieure(s) et inférieure(s), ainsi que tout pontet de liaison peuvent être changés ou modifiés.

L'amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur générique.

L'amortisseur de direction ne peut pas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage.

Un amortisseur de direction contrôlé par électronique ne peut pas être utilisé s'il n'est pas installé sur le modèle homologué pour usage routier. Il doit, de toute façon être complètement standard (tout élément mécanique ou électronique doit demeurer tel qu'homologué).

2.4.10.3 Bras de suspension arrière (bras oscillant)

*Le bras de suspension arrière peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée. **Cependant, le type, unique ou double (de chaque côté) doit rester tel qu'homologué.** L'utilisation de matériaux en fibre de carbone ou Kevlar® n'est pas autorisée, si elle n'a pas été homologuée sur le motocycle d'origine. Un garde-chaîne doit être fixé de manière à réduire le risque qu'une partie du corps du coureur ne se coince entre la course de la chaîne inférieure et la couronne arrière de la roue arrière.*

Les emplacements des supports de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés à la fourche arrière par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir les bords arrondis (d'un large rayon). Les vis de fixation doivent être encastrées.

2.4.10.4 Amortisseur(s) arrière(s)

Le ou les amortisseur(s) arrière peut ou peuvent être remplacé(s), mais un système identique doit être utilisé (double ou simple).

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé.

Une suspension contrôlée par électronique ne peut être utilisée que si elle se trouve déjà sur le modèle de production du motocycle homologué.

Les clapets à contrôle électronique doivent rester tels qu'homologués. Les rondelles, entretoises et ressorts d'amortisseurs non connectés à ces clapets peuvent être changés.

L'ECU pour la suspension électronique doit rester tel qu'homologué et ne peut pas avoir de capacité d'un GPS.

L'interface électronique entre le pilote et la suspension doit rester tel que sur le motocycle homologué. Le retrait ou le débranchement de cette interface pour le pilote est autorisé.

Le système électronique d'origine doit fonctionner en toute sécurité en cas de défaillance électronique.

Les systèmes de fluides électromagnétique qui modifient la viscosité du(es) fluide(s) de la suspension en opération ne sont pas autorisés.

La timonerie de l'amortisseur arrière peut être modifiée ou remplacée.

Les points de fixation originaux sur le cadre (s'ils existent) doivent être utilisés pour fixer l'amortisseur, la timonerie, la tige et tous points de fixation (points pivotants).

2.4.10.5 Roues

*Les roues peuvent être remplacées (voir art. 2.3.4) et les pièces associées peuvent être modifiées ou remplacées par rapport à celles montées sur la machine homologuée. **Seules les roues en alliage d'aluminium sont autorisées. L'emploi de matériaux d'alliages suivants pour les roues n'est pas autorisé : Beryllium ($\geq 5\%$), Scandium ($\geq 2\%$), Lithium ($\geq 1\%$). Chaque modèle de roue de course spécifique doit être approuvé et certifié selon le JASO (Japanese Automotive Standards Organisation) T 203-85 où W (charge maximum indiquée) de l'Art. 11.1.3 est 195 kg pour la roue avant et 195 kg pour la roue arrière, K = 1,5 pour les roues avant et arrière. Le rayon statique du pneu : avant 0,301 m, arrière 0,331 m.***

Les fabricants de roues doivent fournir une copie des certificats pour leur(s) roue(s) comme preuve de conformité pour le Directeur Technique sur demande.

Sur les motos équipées d'un bras oscillant des deux côtés (fourche arrière), l'écrou arrière doit rester en place sur la roue lorsque celle-ci est retirée.

Des roulements, des joints et des axes peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée. Pour les axes de roues, l'emploi de titane et d'alliages légers est interdit.

Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.

On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) et tout type de valve.

Les roues doivent être faites en alliage d'aluminium.

Diamètre des jantes (avant et arrière) :	17 pouces
Largeur maximale de la jante de la roue avant :	3.50 pouces.
Largeur maximale de la jante de la roue arrière :	6.00 pouces.

2.4.10.6 Freins

Le maître-cylindre de frein avant peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée.

Les étriers de freins avant peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

Le maître-cylindre de frein arrière peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée.

Les étriers de frein arrière peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

Les plaquettes de freins ou sabots peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

Les flexibles de freins et les coupleurs rapides de freins peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée. La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du té de la fourche inférieure (triple bride inférieure).

Les disques de frein peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée. Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. L'utilisation de matériaux d'alliage «exotique» (aluminium-bérylium, etc.) pour les étriers des freins n'est pas autorisée.

Le système ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué pour usage routier. Il doit, de toute façon, être complètement standard (tout élément mécanique ou électronique doit demeurer tel qu'homologué, à l'exception des disques de frein et leviers du maître-cylindre), et seul le logiciel du système ABS peut être modifié.

Le système ABS peut être débranché et son ECU peut être démonté. Le rotor de l'ABS peut être supprimé, modifié ou remplacé.

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine.

2.4.10.7 Guidons et commandes manuelles

Les guidons, commandes manuelles et câbles peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

L'interrupteur d'arrêt du moteur doit être placé sur les guidons.

2.4.10.8 Repose-pieds/commandes au pied

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés mais les points de fixation originaux doivent être utilisés.

Les repose-pieds métalliques peuvent être montés fixes ou de façon rabattable, et dans ce cas, inclure un dispositif les ramenant à la position normale.

L'extrémité de chaque repose-pied doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8 mm (voir diagrammes A & C).

Les repose-pieds non rabattables doivent se terminer par un embout (bouchon) en aluminium, plastique, Téflon ou autre matériau équivalent, fixé en permanence et d'un rayon minimal de 8 mm. La surface de cet embout doit être conçue pour couvrir toute la largeur du repose-pied. Le Directeur Technique FIM Superbike a le droit de refuser toute plaque qui ne satisferait pas en matière de sécurité.

2.4.10.9 Réservoir d'essence

Le réservoir de carburant doit conserver son apparence homologuée et son emplacement ; cependant sa forme de base peut être légèrement modifiée selon les préférences du pilote. Le réservoir peut être modifié sous la ligne supérieure du cadre et sous la selle.

Le matériau de construction du réservoir de carburant peut être modifié par rapport à celui du réservoir monté sur le motocycle homologué.

Tous les réservoirs d'essence doivent contenir un système de protection contre le feu ou être munis d'une vessie à essence.

Les réservoirs d'essence en matériaux composites (fibre de carbone, fibre d'aramide, fibre de verre, etc.) avoir satisfait aux tests FIM pour les réservoirs en matériaux composites définis par les normes FIM d'homologation des réservoirs d'essence ou être munis d'une vessie à essence.

Les réservoirs en matériaux composites ainsi que les réservoirs sans vessie à essence doivent porter un autocollant certifiant leur conformité avec les Normes FIM d'homologation des réservoirs d'essence.

Cet autocollant doit indiquer le nom du fabricant du réservoir d'essence, la date de fabrication et le nom du laboratoire de test.

Chaque fabricant est tenu d'informer le secrétariat de la FIM- CCR de son modèle de réservoir d'essence qui satisfait aux Normes FIM d'homologation des réservoirs d'essence avec une copie de l'autocollant de conformité. Les détails complets de la procédure et des Normes FIM d'homologation des réservoirs d'essence sont disponibles auprès de la FIM (voir ci-dessous, les Normes FIM d'homologation).

Les vessies à essence doivent satisfaire ou excéder les spécifications FIM/FCB-2005. Le détail complet de ces normes est disponible auprès de la FIM.

Le réservoir d'essence doit être fixé sur le cadre, par l'avant et l'arrière, par un système résistant en cas de chute. L'assemblage par des raccords, style 'baïonnette', ne peut pas être utilisé et le réservoir ne peut être fixé à aucun élément du carénage ou à une pièce en plastique. Le Directeur Technique FIM Superbike a le droit de refuser un motocycle s'il est d'avis que la fixation du réservoir d'essence peut présenter un danger.

Le réservoir d'origine peut être modifié pour atteindre la capacité maximale de 24 litres pour autant que le profil original soit tel qu'homologué.

Un tuyau de raccordement entre chaque côté du réservoir est autorisé (diamètre intérieur maximum 10 mm).

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent être munis de clapets anti-retour qui aboutissent dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc, fabriqué dans un matériau approprié.

Les bouchons des réservoirs d'essence peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée. Le(s) bouchon(s) de réservoir d'essence, lorsqu'ils sont fermés, doivent rester étanches. De plus, ils doivent être munis d'une fermeture de sécurité pour éviter toute ouverture accidentelle.

La taille du réservoir d'essence utilisée pendant les essais doit aussi être utilisée pendant toute la manifestation.

Homologation du réservoir d'essence

- 1. Tout réservoir d'essence, fabriqué en matériau non-ferreux (à l'exception de l'aluminium) doit être contrôlé selon la procédure de contrôle indiquée par la FIM.*
- 2. Chaque fabricant est responsable du contrôle de son(ses) propre(s) modèle(s) de réservoir d'essence et certifiera que le réservoir d'essence satisfait aux normes de contrôle FIM, si ce dernier a satisfait aux procédures de contrôle FIM pour les réservoirs d'essence.*
- 3. Chaque fabricant doit apposer un label de qualité et de contrôle sur chaque type de réservoir d'essence produit pour la compétition. Ce label de qualité et de contrôle prouvera que le modèle de réservoir d'essence a satisfait aux procédures de contrôle FIM.*
- 4. Tous les réservoirs d'essence de mêmes conception, dimensions, nombre des couches de fibre, qualité de fibre, pourcentage de résine, etc. doivent être identifiés par le même label de qualité et de contrôle.*
- 5. Sur le label de qualité et de contrôle apposé sur chaque réservoir d'essence figureront les informations suivantes : nom du fabricant du réservoir d'essence, date de fabrication, code ou numéro de la pièce, nom du laboratoire de contrôle, capacité du réservoir.*
- 6. Chaque fabricant est prié d'informer le Secrétariat FIM/CCR de leur(s) modèle(s) de réservoir d'essence ayant satisfait aux procédures de contrôle FIM, avec copie du label de qualité et de contrôle selon le point 5 ci-dessus.*
- 7. Seuls les réservoirs d'essence ayant satisfait aux procédures de contrôle FIM seront acceptés.*

2.4.10.10 Carénage / profil

- a) *Le carénage et les garde-boue doivent être conformes en principe à la forme homologuée telle qu'originellement produite par le constructeur.*
- b) *La bulle peut être remplacée.*
- c) *Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.*
- d) *Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (5 litres minimum). La partie inférieure des ouvertures dans le carénage doit être située au moins à 50 mm au-dessus de la partie inférieure du carénage.*
- e) *Un trou de 25 mm doit être prévu dans la partie basse de l'avant du carénage inférieur. Ce trou doit rester obstrué en condition de piste sèche et doivent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée, selon les déclarations du Directeur de Course.*
- f) *De modifications mineures du carénage et l'adaptation sur le cadre ou sur le moteur de petits cônes plastique pour permettre l'utilisation de béquilles destinées aux changements de roues sont autorisées.*
- g) *Des trous peuvent être percés ou coupés dans le carénage pour permettre davantage d'aération du système de refroidissement de l'huile. Les trous supérieurs à 10 mm de diamètre doivent être couverts d'une grille métallique ou d'un filet. Le tissu doit être peint pour se confondre avec le matériau qui l'entoure. Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation du lettrage/logo du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforée. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètres doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.*
- h) *Le garde-boue avant doit être conforme en principe avec la forme homologuée, originellement produite par le constructeur.*
- i) *Des trous peuvent être percés dans le garde-boue avant pour permettre davantage de refroidissement. Les trous supérieurs à 10 mm doivent être couverts d'une grille métallique ou d'une maille de filet. Le tissu doit être peint pour se confondre avec le matériau qui l'entoure.*
- j) *Le garde-boue arrière peut être ajouté ou enlevé.*

- k) *Les matériaux de construction des garde boue avant et arrière ainsi que du carénage peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés par le constructeur sur la machine homologuée.*
- l) ***L'apparence, la forme, la taille et la localisation exactes des phares avant de la machine homologuée doivent être respectées, et doivent être obtenues en appliquant un film plastique ou métallique sur l'avant de la moto.***

2.4.10.11 Selle

La selle peut être modifiée ou remplacée par rapport à celle montée par le constructeur sur la machine homologuée.

La partie supérieure arrière de la selle peut être modifiée pour en faire une selle monoplace. La selle monoplace doit alors inclure les plaques-numéros arrière. L'apparence de l'avant à l'arrière, ainsi que le profil doivent être au plus près conformes à la forme homologuée.

La modification de la selle et de sa partie arrière ne doit pas gêner le positionnement et la taille des plaques-numéros.

Des trous peuvent être percés dans la selle ou sa partie arrière pour permettre davantage de refroidissement. Les trous supérieurs à 10mm doivent être couverts d'une mousseline métallique ou d'un tissu fin. Le tissu doit être peint pour se confondre avec le matériau qui l'entoure.

Les matériaux de construction des selles peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

2.4.10.12 Feu arrière de sécurité

Tous les motocycles doivent être équipés d'un feu rouge en état de fonctionnement monté à l'arrière de la selle, pour être utilisé lors de courses «WET» (sur piste mouillée) ou dans les conditions de faible visibilité, suite à une déclaration du Directeur d'Epreuve.

Le feu arrière de sécurité doit respecter les règles suivantes :

- a) ***La direction de la lumière doit être parallèle à la ligne centrale de la moto (sens de marche) et doit être clairement visible de l'arrière, au moins à 15 degrés sur les côtés droite et gauche de la ligne centrale de la machine.***

- b) *Il doit être fixé de manière sûre tout à l'arrière de la selle ou du carénage arrière et approximativement sur la ligne centrale de la moto. En cas de dispute sur la position de montage ou la visibilité du feu arrière de sécurité, la décision du Directeur Technique Superbike sera définitive.*
- c) *La puissance/luminosité doit être équivalente à approximativement 10-15W (incandescent) ou 3-5W (led).*
- d) *La lumière doit pouvoir être allumée/éteinte.*

2.4.11 Les éléments suivants PEUVENT ETRE modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur le motocycle homologué.

- *Tout type de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension peuvent être utilisés.*
- *Joints d'étanchéité et leurs matériaux.*
- *Des roulements (à billes, rouleaux, coniques, etc.) de tous genres ou marques peuvent être utilisés.*
- *Eléments de fixation (écrous, boulons, vis, etc.)*
- *Finitions de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.*
- *Il est recommandé que les machines soient équipées d'une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'allumer en cas de chute de la pression d'huile*

2.4.12 Les éléments suivants PEUVENT ETRE enlevés

- *Instruments et supports d'instrument et câbles associés.*
- *Compte-tours.*
- *Compteur de vitesse et colliers d'écartement associés.*
- *Garde-chaîne.*

2.4.13 Les éléments suivants DOIVENT ETRE enlevés

- *Phares avant, feux arrière et indicateurs de direction (lorsqu'ils ne sont pas intégrés dans le carénage). Les ouvertures dans le carénage doivent être recouvertes d'un matériau adéquat.*
- *Rétroviseurs.*
- *Avertisseur.*

- Support de plaque d'immatriculation.
- Boîte à outils.
- Crochets pour le casque et bagage.
- Repose-pieds du passager.
- Poignée(s) pour le passager.
- Les barres de protection, les supports de béquilles centrale et latérale soudés au cadre principal peuvent être enlevées

2.4.14 Les éléments suivants DOIVENT ETRE modifiés

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe-contact en état de marche se trouvant au moins d'un côté du guidon ou demi-guidon ou bracelet (à portée de main) et pouvant arrêter le moteur en marche.

Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus (ne tient plus la poignée des gaz).

Tous les bouchons de vidange doivent être freinés avec du fil à freiner. Les vis et boulons du (des) filtre(s) à huile(s) externe(s) qui font partie du circuit de lubrification d'huile doivent être munis d'un fil de sécurité (ex. sur carters).

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

Lorsqu'une machine est munie de tubes reniflards ou de trop plein, ces derniers doivent fonctionner par les sorties existantes. Le système de recyclage fermé d'origine doit être maintenu, aucun échappement atmosphérique direct n'est autorisé.

2.5 SPECIFICATIONS TECHNIQUES SUPERSPORT

Les Règlements suivants sont destinés à autoriser des modifications au motocycle homologué dans l'intérêt de la sécurité et à améliorer la compétitivité entre les différents concepts de motocycle.

TOUT CE QUI N'EST PAS AUTORISE ET PRECISE DANS CE REGLEMENT EST STRICTEMENT INTERDIT

Si un changement à une pièce ou un système n'est pas spécifiquement autorisé dans l'un des articles suivants, cela signifie qu'il est interdit.

Les motocycles Supersport nécessitent une homologation de la FIM (voir Annexe Procédure d'Homologation FIM pour motocycles Superstock, Supersport et Superbike). Tous les motocycles doivent être conformes en tous points aux exigences des courses sur route telles que définies dans ces Règlements Techniques, à moins qu'elles soient équipées comme le modèle homologué.

Les apparences avant, latérales et arrière et le profil des motocycles Supersport doivent (sauf indication contraire) être conformes à la forme homologuée (originellement produite par le constructeur). L'aspect du système d'échappement est exonéré de cette règle.

2.5.1 Spécifications des machines

Toutes les pièces et systèmes non spécifiquement citées dans les articles suivants doivent rester telles qu'originellement produites par le fabricant pour la machine homologuée.

2.5.2 Equilibrer les différentes configurations de motocycles

Afin d'équilibrer les performances de motocycles ayant des configurations de moteur différentes, des changements au poids minimum peuvent être appliqués selon leurs performances respectives en course. La décision d'appliquer un handicap sera prise par la Commission Superbike à tout moment où assurer une compétition équitable se révèle nécessaire.

L'application du handicap sera basé sur le système indiqué à l'article 2.4.4.2 des Règlements Superbike mais adaptés à la classe Supersport.

2.5.3 Configurations du moteur et cylindrées

Les configurations de moteur suivantes font partie de la classe Supersport.

Au-dessus de 400cc jusqu'à 600cc	4 temps	4 cylindres
Au-dessus de 500cc jusqu'à 675cc	4 temps	3 cylindres
Au-dessus de 600cc jusqu'à 750cc	4 temps	2 cylindres

La cylindrée, l'alésage et la course doivent rester ceux de l'homologation. Modifier l'alésage et la course pour atteindre la limite de la cylindrée de la classe n'est pas autorisé.

2.5.4.1 Poids minimum

Les poids minimum seront :	600cc	quatre cylindres	161 kg
	675cc	trois cylindres	161 kg
	750cc	deux cylindres	161 kg

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total de la machine (y compris le réservoir et son contenu) ne doit pas être inférieur au poids minimum.

Aucune tolérance ne sera appliquée concernant le poids minimum du motocycle.

Lors de l'inspection technique finale à la fin de la course, les machines sélectionnées seront pesées telles qu'elles auront terminé la course. La limite de poids fixée doit être celle du motocycle dans cette condition. Rien ne peut être ajouté au motocycle. Ceci inclut tous les liquides.

Pendant les séances d'essais et de qualifications, les coureurs peuvent être priés de soumettre leur motocycle à un contrôle de poids. Dans tous les cas, le coureur ou l'équipe doit se soumettre à ces contrôles.

L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus de la limite de poids minimum et peut être exigé suite au système de handicap. Cet emploi de lest et de handicap de poids doit être déclaré au Directeur Technique FIM Superbike lors des vérifications préliminaires.

2.5.5 Couleurs des plaques-numéros

En Supersport, le fond est blanc et les chiffres bleus.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale :	160 mm
Largeur minimum :	80 mm
Largeur minimum du trait :	25 mm
Espace minimum entre les chiffres :	10 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur les côtés sont :

Hauteur minimale :	120 mm
Largeur minimum :	60 mm
Largeur minimum du trait :	25 mm
Espace minimum entre les chiffres :	10 mm

Le numéro (et la plaque) attribué au coureur doit être fixé sur la machine comme suit :

- Une fois, à l'avant, soit au milieu du carénage, soit débordant légèrement sur un côté ; **le numéro doit être centré sur le fonds blanc sans aucune publicité sur 25 mm dans toutes les directions**
- Une fois, sur chaque côté de la machine. L'endroit préférable pour les numéros de chaque côté de la moto est la partie inférieure arrière du carénage principal le plus près du bas. **Le numéro doit être centré sur le fonds.**

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique FIM Superbike fera foi.

2.5.6 Carburant

Tous les moteurs doivent être alimentés avec du carburant normal sans plomb avec un taux de plomb maximal de 0.005 g/l (sans plomb) et un MON maximum de 90 (voir également art. 2.7 pour les spécifications détaillées).

2.5.7 Pneus

Les pneus doivent être de type entièrement moulé avec toutes les indications de dimensions sur le flanc du pneu pour vente commerciale au public. La profondeur du profil doit être d'au moins 2,5 mm sur toute la largeur de la bande de roulement du pneu lors d'un contrôle avant la course. Les pneus doivent avoir un taux d'entaillage de 96% positif et d'au moins 4% négatif (relation entre surface et sculpture). La distance maximum du bord externe du pneu jusqu'à 50% du profil est de 35 mm.

Une (1) dimension pour l'avant et deux (2) pour l'arrière sont autorisées. Chaque pneu, avant et arrière, doit être disponible dans la même taille et avec la même bande de roulement pour tous les pilotes. Les fabricants peuvent soumettre un seul dessin avant et un seul arrière pour approbation. Le dessin de pneu approuvé auparavant sera valable jusqu'à un an après l'introduction du nouveau dessin de pneu approuvé.

Tous les pneus qui seront utilisés doivent être facilement identifiables par un marquage de couleur ou un système de numéros appliqué par le Fournisseur Officiel au moment de la fabrication.

Le coureur a le choix d'utiliser des pneus intermédiaires ou PLUIE. Les pneus PLUIE doivent être entièrement moulés. Les sculptures faites à la main ne sont pas autorisées. Les pneus PLUIE doivent porter l'indication « Not for Highway Use » ou « NHS ».

A chaque manifestation, pendant les essais libres, les essais qualificatifs et le warm up, un maximum de dix (10) pneus arrière et huit (8) pneus avant peuvent être utilisés. Le nombre de pneus n'est pas limité pour la course.

Tous les pneus (entièrement moulés, intermédiaire et «pluie») seront pris en compte dans la quantité totale.

Au début de la manifestation, le Directeur Technique FIM Superbike peut demander au Fournisseur Officiel de lui fournir quatre (4) échantillons de chaque type de pneus qui seront utilisés lors de la manifestation.

Les pneus utilisés pendant les essais libres, les essais qualificatifs, le warm-up doivent être marqués avec un autocollant. L'autocollant indiquera un numéro d'identification pour chaque coureur et sera d'une couleur différente selon s'il est placé à l'avant ou à l'arrière du pneu. A chaque course, le Directeur Technique FIM Superbike désignera un numéro de son choix au coureur; les couleurs changeront pour chaque course.

Les autocollants seront remis aux équipes dans une enveloppe cachetée, 10 pour les pneus arrière et 8 pour les pneus avant, le jour avant la première séance d'essais selon le programme décidé par IMS et le Directeur Technique FIM Superbike. Le programme sera envoyé aux équipes par IMS au moins une semaine avant la manifestation. Dans des situations extraordinaires, le Directeur Technique FIM Superbike pourra modifier ce programme.

Après remise des autocollants, les équipes seront responsables de ne pas les égarer et de leur utilisation.

Les autocollants doivent être appliqués sur le côté gauche du pneu. Le personnel désigné par le Directeur Technique FIM Superbike contrôlera que tous les motocycles dans la voie des stands auront des pneus munis de l'autocollant.

L'utilisation des machines avec des pneus non marqués (par exemple, sans ces autocollants officiels) sera immédiatement rapportée à la Direction de Course qui prendra les mesures qui s'imposent.

L'attribution des pneus individuels s'effectuera sur une base aléatoire sans intervention du représentant du fournisseur de pneus, équipes ou coureurs. Ces pneus seront individuellement identifiés et ne pourront pas être échangés entre les coureurs y compris entre les coéquipiers et ne pourront pas être échangés par le fournisseur de pneus après attribution, sauf avec l'autorisation du Directeur technique.

Le jour de la course, après le warm-up et après le contrôle par le Fournisseur Officiel concernant les pneus effectivement utilisés, les autocollants inutilisés seront retournés.

Exceptionnellement, si l'autocollant est abîmé ou appliqué incorrectement, deux autocollants supplémentaires peuvent être fournis à la seule appréciation du Directeur Technique FIM Superbike. Cependant, l'autocollant abîmé doit être retourné au Directeur Technique FIM Superbike et/ou le pneu sur lequel il était appliqué devra être absolument intact.

Toute modification ou traitement (entaillage, sculpture) est interdit.

2.5.8 Moteur

Le nombre total de moteurs pouvant être utilisés par chaque équipe pendant tout le Championnat est limité à huit (8) par coureur permanent. Si un coureur permanent est remplacé ou substitué pendant le Championnat, l'attribution totale de moteurs à l'équipe ne changera pas. Le nombre de moteurs pouvant être utilisé lors de chaque manifestation n'est pas limité.

Chaque moteur sera officiellement plombé par le Directeur Technique FIM Superbike ou son personnel attitré avant de pouvoir être utilisé lors d'une manifestation. Le plomb portera un numéro de série qui sera enregistré. Toute tentative de retirer le plomb l'endommagera de manière irréparable.

Un plomb cassé ou endommagé aura pour conséquence que le moteur sera considéré comme ayant été utilisé et il sera donc compté comme faisant partie du nombre attribué au pilote pour le Championnat.

Le carter, le bloc cylindres et la culasse seront plombés afin de contrôler l'usage du moteur.

Une équipe qui a besoin d'utiliser plus de moteurs que le nombre attribué de huit pendant le Championnat se verra infliger une sanction. Cette sanction infligée au pilote de l'équipe qui utilise un moteur supplémentaire consiste en une obligation de prendre le départ de la course depuis la dernière position de la grille de départ lorsque le moteur supplémentaire est utilisé, ainsi que lors de la course suivante (deux courses dans la même saison de compétition).

Les pilotes wild-card pourront utiliser deux moteurs plombés lors de la manifestation à laquelle ils prennent part.

2.5.8.1 Système d'injection de carburant

2.5.8.1.1 Les systèmes d'injection de carburant désignent les corps d'admission, les injecteurs de carburant, les conduits d'admission à longueur variable, la pompe à carburant et le régulateur de pression de carburant.

- Le système d'injection de carburant original homologué doit être utilisé sans aucune modification.
- Les injecteurs de carburant doivent être de série et sans aucune modification par rapport aux spécifications et fabrication originales.
- Les colliers isolants des corps d'admission peuvent être modifiés.
- Les pavillons venturi (et leurs points de fixation inclus) peuvent être modifiés ou remplacés.

- Les papillons des gaz ne peuvent être ni changés, ni modifiés.
- Les conduits d'admission variables ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne figurent pas sur la machine homologuée. Ils doivent rester identiques et fonctionner de la même manière que le système homologué. Toutes les pièces du conduit d'admission variable doivent rester exactement comme homologuées.
- Les diaphragmes à dépression peuvent être fixés en position ouverte.
- Les papillons de gaz secondaires et leurs axes peuvent être enlevés ou fixés en position ouverte et les composants électroniques peuvent être déconnectés ou retirés.
- L'air ou le mélange air/carburant ne peuvent aller vers la chambre de combustion qu'au travers des papillons du corps d'admission.
- Les pavillons venturi contrôlés par électronique, connus comme « ride-by-wire », peuvent être utilisés seulement si le modèle homologué est équipé de ce même système. Le logiciel peut être modifié mais tous, les systèmes de sécurité et procédures conçus par le constructeur original doivent être maintenus.

2.5.8.2 Culasse

La culasse doit être telle qu'homologuée. Les modifications suivantes sont autorisées :

- Le polissage de la culasse du côté du joint de culasse
- Modifications des conduits d'admission et d'échappement en ajoutant ou en retirant de la matière (soudures interdites); **l'époxy peut être utilisé pour former les conduits.**
- Les guides de soupapes originaux homologués peuvent être coupés ou modifiés mais uniquement du côté de l'admission ou de l'échappement
- Polissage de la chambre de combustion;
- Les sièges d'origine des soupapes doivent être utilisés, mais leur forme peut être modifiée
- Le taux de compression est libre, mais la chambre de combustion ne peut être modifiée qu'en retirant de la matière.

Il est interdit d'ajouter une matière quelconque à la culasse en dehors de ce qui est décrit ci-dessus.

Les culbuteurs (s'il y en a) doivent rester tels qu'homologués (matériau et dimensions).

Les soupapes peuvent être modifiées ou remplacées et le matériau peut être changé, mais les diamètres maximum et poids minimum doivent rester tels qu'homologués. L'emploi de soupapes en titane est autorisé uniquement sur les motocycles dont le modèle est homologué d'origine avec ce type de soupape.

Les ressorts de soupapes peuvent être changés.

Les coupelles de ressorts de soupape peuvent être remplacées ou modifiées, mais leur poids doit être le même ou plus élevé que l'original.

2.5.8.3 Arbre à cames

Le système de distribution doit rester tel qu'homologué.

*Les temps d'ouverture sont libres, mais la levée **maximum** doit rester telle qu'homologuée.*

Le dispositif pour le réglage de la tension de la chaîne ou de la courroie dentée de l'arbre à cames est libre.

Lors des contrôles techniques : pour des systèmes de commande de soupapes directs, la poussée de la came est mesurée; pour les autres systèmes (p. ex. culbuteur), la levée de la soupape est mesurée.

2.5.8.4 Pignons des arbres à cames

Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés afin de permettre un décalage de la distribution.

2.5.8.5 Cylindres

Les cylindres doivent rester tels qu'homologués.

Le plan côté joint de culasse peut être usiné pour permettre l'obtention du taux de compression désiré, ou dans le but d'un surfaçage de remise en état.

Les matériaux homologués et les pièces coulées pour les cylindres doivent être utilisés. La finition de surface de l'alésage du cylindre doit rester telle qu'homologuée.

2.5.8.6 Pistons

Les pistons doivent rester tels qu'homologués. Aucun polissage ni allègement n'est autorisé.

2.5.8.7 Segments

Les segments doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée.

2.5.8.8 Axes de pistons et clips

Les axes de pistons et les clips doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée.

2.5.8.9 Bielles

Les bielles doivent rester telles qu'homologuées.

Aucun polissage et allègement n'est autorisé.

2.5.8.10 Vilebrequin

Le vilebrequin doit rester tel qu'homologué, sans aucune modification.

Le polissage et l'allègement ne sont pas autorisés.

Les modifications du ou des volant(s) moteur n'est pas autorisée.

2.5.8.11 Carters moteur / boîte de vitesses

Les carters moteur doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée (y compris la peinture, le polissage et l'allègement).

L'ajout d'une pompe destinée à créer une dépression dans le carter n'est pas autorisée. Si une pompe à dépression est installée sur le motorcycle homologué, alors elle peut être utilisée uniquement telle qu'homologuée.

Les autres carters doivent être fabriqués avec le matériau tel qu'homologué, sauf les couvercles latéraux.

2.5.8.11.1 Protections et couvercles latéraux

Les couvercles latéraux peuvent être modifiés ou remplacés. S'ils sont remplacés, la protection doit être fabriquée en matériau de même poids, ou supérieur à la protection substituée et le poids total de la protection ne doit pas être inférieur à celle de l'original.

*Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter **en matériau métallique tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable ou acier ou titane.***

*Des plaques et/ou des barres **de protection contre les chutes** en aluminium ou acier sont également autorisées **en plus de ces couvercles**. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, **frottements abrasifs** et **dégâts dus à une chute**.*

Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

***Ces couvercles** doivent être fixés correctement et de façon sûre **par des vis des couvercles qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters**.*

Le Directeur Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

2.5.8.12 Transmission/boîte de vitesses

Tous les rapports de la boîte de vitesses sont libres.

Le nombre de vitesses doit rester telle que homologué.

Les transmissions primaires doivent rester telles qu'homologuées.

Les systèmes de changement de vitesses rapides sont autorisés.

La position des arbres de la transmission doit rester la même que sur le motorcycle homologué et seul le matériau et les rapports peuvent être changés.

La position et le fonctionnement du barillet de sélecteur de vitesse doivent être les mêmes que sur le motorcycle homologué.

Les fourchettes de sélection peuvent être changées. Cependant les fourchettes doivent s'enclencher avec les mêmes vitesses et fonctionner de la même manière que sur le motorcycle homologué.

Le pignon de sortie de boîte, la couronne de la roue arrière, le pas de la chaîne et ses dimensions peuvent être modifiés.

Le garde-chaîne pour autant qu'il ne soit pas incorporé dans le garde-boue peut être enlevé.

2.5.8.13 Embrayage

Le système d'embrayage (de type en bain d'huile ou à sec) et sa méthode de commande (par câble ou hydraulique) doivent rester tels qu'homologués.

Les disques d'embrayage peuvent être remplacés.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

La cloche d'embrayage peut être renforcée.

Des embrayages d'origine peuvent être modifiés ou remplacés par des embrayages non originaux, y compris avec système de glissement limité sur la transmission (type «anti-patinage»).

Aucune source de puissance (hydraulique ou électrique) ne peut être utilisée pour les opérations d'embrayage si elle n'est pas installée sur le modèle homologué en usage routier. L'action humaine n'est pas interdite.

2.5.8.14 Pompes à huile, pompes à eau et durites d'huile

Des modifications sont autorisées, mais les pièces du corps, les points de fixation et les entrées/sorties de l'huile doivent rester tels que d'origine.

Les durites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées, doivent être construites en métal renforcé et avoir des embouts matricés ou filetés.

Les parties internes de la pompe à eau peuvent être changées ou modifiées. Le rapport d'entraînement peut être changé. L'apparence extérieure doit rester telle qu'homologuée.

2.5.8.15 Radiateur et radiateurs d'huile

Le radiateur peut être changé par un radiateur non original s'il peut être fixé à l'endroit standard et qu'il n'exige aucune modification au cadre principal ou à l'apparence extérieure des carénages.

Des modifications au radiateur d'huile homologué sont autorisées uniquement si elles n'exigent aucune modification au cadre principal ou à l'apparence extérieure des carénages. Un échangeur de chaleur (huile/eau) peut être remplacé par un radiateur d'huile.

Des radiateurs d'huile supplémentaires ne sont pas autorisés.

Ventilateur du radiateur et fils d'alimentation peuvent être changés, modifiés ou changés.

Le radiateur d'huile ne doit pas être monté sur ou au-dessus du garde-boue arrière

2.5.8.16 Boîte à air

La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur le motocycle homologué.

L'élément du filtre à air peut être enlevé ou remplacé.

Les tuyaux de drainage ou de reniflards doivent être fermés (obstrués).

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

Les conduits d'admission courant du carénage à la boîte à air peuvent être modifiés, remplacés ou supprimés. Si des conduits sont utilisés, ils doivent être fixés aux entrées d'air originales, non modifiées.

2.5.8.17 Alimentation du carburant

La pompe à essence et le régulateur de pression doivent rester les mêmes que ceux installés sur la machine homologuée.

La pression de carburant doit être celle de l'homologation.

Les conduits d'essence du réservoir jusqu'à l'arrivée aux injecteurs (conduits d'essence, conduits de pression, joints, colliers, brides, canister d'essence), peuvent être remplacés.

Les conduits d'essence reliant le réservoir au système d'injection de carburant doivent être placés de manière à être protégés contre d'éventuels dommages découlant d'une chute.

Des raccords rapides «quick connectors» ou des coupleurs rapides de frein peuvent être utilisés. Les conduites de mise à l'air libre peuvent être remplacées. Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

2.5.8.18 Système d'échappement

Les tubes et les silencieux montés sur le motocycle homologué peuvent être modifiés ou remplacés. Les catalyseurs peuvent être retirés.

Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester tel qu'homologué. Le(les) silencieux doivent être du (des) même(s) côté(s) que celui(ceux) monté(s) sur le modèle homologué.

Pour des raisons de sécurité, les bords de la (des) sortie(s) de l'échappement doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

Protéger le système d'échappement n'est pas autorisé, à l'exception des parties proches du pied du coureur et des parties du carénage qui doivent être protégées de la chaleur.

La limite de bruit pour les Supersport sera de 107 dB/A (avec une tolérance de + 3dB/A après la course).

2.5.9 Dispositifs électriques et électroniques

Les câbles électriques, les connecteurs, la batterie et les interrupteurs sont libres.

2.5.9.1 Allumage / Boîtier de contrôle (ECU)

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) peut être modifié ou changé.

Les bougies d'allumage, capuchons et leurs fils d'alimentation peuvent être remplacés.

2.5.9.2 Générateur, alternateur, démarreur électrique

Le générateur peut être modifié, enlevé ou remplacé.

Le démarreur électrique doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation.

2.5.9.3 Equipement supplémentaire

Un équipement électronique supplémentaire ne se trouvant pas sur le motocycle d'origine homologué peut être ajouté (cette autorisation est pour : l'acquisition de données et capteurs, ordinateurs, équipements d'enregistrement).

L'ajout d'un système de transmission d'un signal par infrarouge entre le coureur et son équipe, pour les besoins exclusifs de chronométrage est autorisé.

*L'ajout d'un système GPS pour les calculs de temps et de tours est autorisé.
La télémétrie n'est pas autorisée.*

2.5.10 Cadre principal et cadre de rechange pré-assemblé

Pendant toute la durée de la manifestation, chaque coureur peut seulement utiliser une (1) machine complète, comme présentée aux Vérifications Techniques, avec le cadre clairement identifié par un scellé. Si le cadre doit être remplacé, le pilote ou l'équipe peuvent demander au Directeur Technique Superbike d'utiliser un cadre de réserve.

Le cadre de réserve, pré-assemblé, doit être présenté au Directeur technique afin d'obtenir son autorisation pour utiliser et réparer la machine. Le pré-assemblage sera strictement limité :

- *au cadre principal*
- *aux roulements (axe de direction, bras oscillants, etc.)*
- *au bras oscillant*

- à la suspension arrière, la timonerie et l'amortisseur arrière
- Les tés de fourche (supérieur et inférieur)
- Le faisceau électrique

La partie-cycle de rechange ne pourra pas se trouver à l'intérieur du stand avant que le pilote ou l'équipe n'ait reçu l'autorisation du Directeur Technique FIM Superbike.

Le motorcycle, une fois reconstruit, doit être inspecté avant usage par les commissaires techniques pour contrôle de sécurité et un nouveau sceau sera apposé sur le cadre.

EXPLICATION DES PROCEDURES

Un (1) seul motorcycle complet peut être présenté aux contrôles techniques préliminaires et ce sera le seul motorcycle autorisé à entrer sur le circuit et dans les stands pendant les essais, les qualifications, la Superpole et les courses.

Le cadre de ce motorcycle sera officiellement scellé par le Directeur Technique FIM Superbike ou son personnel attitré. Le sceau portera un numéro de série qui sera enregistré. Toute tentative de retirer le sceau l'endommagera de manière irréparable.

A tout moment pendant la manifestation, les commissaires techniques, sous la direction du Directeur Technique FIM Superbike, peuvent contrôler le sceau et vérifier qu'il correspond au motorcycle et au pilote auxquels il a été assigné. Pour confirmer les références, chaque cadre doit avoir un seul numéro gravé, de préférence sur le tube de direction.

Si le motorcycle est endommagé lors une chute ou tout autre incident, il est autorisé d'utiliser la partie-cycle de rechange pour reconstruire le motorcycle.

La partie-cycle de rechange peut être préassemblée avec les pièces suivantes : assemblage du cadre, bras oscillant, biellettes de suspension arrière, amortisseur, roulements de direction, tés de fourches inférieur et supérieur et faisceau électrique.

Lorsqu'une équipe décide qu'un motorcycle accidenté ou endommagé nécessite un changement de cadre, il doit en informer par écrit le Directeur Technique FIM Superbike, utilisant le formulaire idoine. A ce moment-là seulement, la partie-cycle de rechange peut être amené dans le stand.

Des pièces peuvent être transférées du motorcycle endommagé lors de l'assemblage du motorcycle de remplacement.

Une fois que l'assemblage du motorcycle de remplacement est terminé, celui-ci passera donc aux contrôles techniques et de sécurité et sera officiellement plombé. Le sceau du motorcycle endommagé sera détruit par le personnel technique et le cadre de ce motorcycle ne doit plus être utilisé pour le restant de la manifestation. Le nouveau numéro de série sera enregistré par le Directeur Technique FIM Superbike.

Le motorcycle de remplacement peut être utilisé sur le circuit seulement après la fin des séances d'essais libres et chronométrés ou de la course durant laquelle le dommage s'est produit. Le motorcycle endommagé doit être retiré des stands dès que possible et stocké hors des stands.

Après que la partie-cycle de rechange ait été utilisée, s'il se révèle nécessaire de remplacer à nouveau le cadre à cause d'un autre accident ou un dommage, le travail d'assemblage doit être effectué sur un cadre nu sans aucun composant. Le Directeur Technique FIM Superbike doit inspecter le cadre nu et donner son accord avant que le travail ne commence.

Toute action contraire à ces procédures générera des sanctions telles que décrites dans les Règlements Techniques.

Des informations de contact pour le Directeur Technique FIM Superbike et son personnel compétent sera transmis aux équipes Supersport lors des contrôles techniques préliminaires.

2.5.10.1 *Cardre principal et partie arrière*

Le cadre doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Des trous peuvent être percés sur le cadre seulement pour fixer des pièces approuvées (ex supports de carénage, points de fixation d'amortisseur de direction, sondes).

Les côtés du cadre peuvent être protégés par une protection en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du cadre.

Rien d'autre ne peut être ajouté, ni enlevé du cadre.

Tous les motorcycles doivent porter un numéro d'identification constructeur frappé sur le cadre.

Les supports et plaques support moteur doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

La partie arrière du cadre peut être modifiée, mais le type de matériau doit rester tel qu'homologué, ou d'un poids spécifique supérieur.

Des supports de selle supplémentaires peuvent être ajoutés. Les goussets/supports qui ne font pas partie de la structure active peuvent être enlevés s'ils n'affectent pas la sûreté de la construction ou de l'ensemble. Les accessoires boulonnés sur la partie arrière du cadre peuvent être enlevés.

Les procédés de peinture ne sont pas restreints, mais le polissage du cadre ou de la partie arrière du cadre n'est pas autorisé.

2.5.10.2. Fourches avant

Les fourches doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur pour le motocycle homologué.

Les parties internes d'origine des fourches homologuées peuvent être modifiées ou changées.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension soit déjà présente sur le modèle de production du motocycle homologué, et il doit être absolument standard (toute pièce électronique ou mécanique doit demeurer tel qu'homologuée). Le système de suspension d'origine doit fonctionner de manière sûre en cas de défaillance électronique.

Des kits d'amortissement ou clapets peuvent être installés.

Les ressorts de fourche peuvent être modifiés ou remplacés.

Les chapeaux de fourche peuvent être modifiés ou remplacés pour permettre le réglage externe.

Les joints contre la poussière peuvent être modifiés, changés ou retirés si la fourche est entièrement protégée de la poussière.

Les surfaces de finition originales des tubes et fourreaux peuvent être changées. Des traitements supplémentaires de surface sont autorisés.

Les tés de fourche, platine(s) supérieure(s), ainsi que tout pontet de liaison doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

Un amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur accessoire.

L'amortisseur de direction ne peut pas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage.

2.5.10.3 Bras de suspension arrière (Bras oscillant)

Le bras de suspension arrière doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motocycle homologué. Un garde chaîne doit être fixé de manière à réduire le risque qu'une partie du corps du coureur ne se coince entre la course de la chaîne inférieure et la couronne arrière de la roue arrière.

Toute l'articulation du bras de suspension arrière doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur pour le motocycle homologué.

Le système de tension de chaîne peut être modifié ou changé.

Les emplacements des supports de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés à la fourche arrière par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir les bords arrondis (d'un large rayon). Les vis de fixation doivent être renfoncées. Un système de points d'ancrage servant à maintenir en place les étriers des freins arrière peut être ajouté au bras oscillant.

2.5.10.4 Amortisseur(s) arrière(s)

L'unité de la suspension arrière (amortisseur) peut être changée ou modifiée. Les attaches d'origine du cadre et de la fourche arrière doivent rester telles qu'homologuées.

Le ou les ressort(s) de la suspension arrière peuvent être changés.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension soit déjà présente sur le modèle de production du motocycle homologué, et il doit être absolument standard (toute pièce électronique ou mécanique doit demeurer tel qu'homologuée). Le système de suspension d'origine doit fonctionner de manière sûre en cas de défaillance électronique.

La timonerie de la suspension arrière (articulations, biellettes, etc.) doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur pour la machine homologuée.

2.5.10.5 Roues

Les roues doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur pour la machine homologuée.

On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) ou tout type de valves.

Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.

La commande du compteur de vitesses peut être enlevée et remplacée par une entretoise.

Si la roue arrière comportait un système d'amortissement de transmission, ce dernier doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Les axes ou broches avant et arrière doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Le diamètre de la roue et la largeur de la jante doivent rester tels qu'originellement homologués.

2.5.10.6 Freins

Les disques de freins avant et arrière peuvent être remplacés par des disques de frein du marché qui doivent incorporer les étriers et le montage originaux. Cependant, le diamètre extérieur et le système de ventilation doivent rester les mêmes que sur le motorcycle homologué. Les disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés s'ils ne sont pas présents sur le motorcycle homologué.

Les supports (centre) des disques de freins peuvent être changés, mais doivent garder le même décalage et le même type de montage sur les roues que le motorcycle homologué.

Les disques de freins de remplacement doivent être en matériaux ferreux.

Les étriers des freins avant et arrière ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour le motorcycle homologué (voir l'art. 2.5.10.3).

Afin de réduire le transfert de chaleur vers le fluide hydraulique, l'addition de rondelles métalliques sur les étriers est autorisée, entre les plaquettes et les étriers, et/ou pour remplacer les pistons en alliage léger par des pistons en acier faits par le même constructeur de l'étrier.

Le maître-cylindre de frein avant doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué, à l'exception du levier.

Le maître-cylindre de frein arrière doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Les conduites des freins hydrauliques avant et arrière peuvent être changées. Le réservoir de liquide de freins peut être remplacé ou repositionné. Des connecteurs rapides peuvent être utilisés. La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du bord inférieur du té inférieur de la fourche (triple bride inférieure).

Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées pour un type de changement rapide.

Des conduits d'air supplémentaires ne sont pas autorisés.

Le système ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué pour usage routier. Il doit, de toute façon, être complètement standard (tout élément mécanique ou électronique doit demeurer tel qu'homologué, à l'exception des disques de frein et leviers du maître-cylindre), et seul le logiciel du système ABS peut être modifié.

Le système ABS peut être débranché et son ECU peut être démonté. Le rotor de l'ABS peut être supprimé, modifié ou remplacé.

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine.

2.5.10.7 Guidons et commandes manuelles

Les guidons, l'ensemble de la poignée de gaz et les câbles associées, les commandes manuelles et leviers peuvent être modifiées ou remplacés par rapport à ceux équipant le motorcycle homologué (à l'exception du maître-cylindre des freins).

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

La poignée des gaz doit se fermer d'elle-même, lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus (ne tient plus la poignée des gaz).

L'interrupteur (contacteur) du démarreur électrique et l'interrupteur d'arrêt du moteur peuvent être placés sur le guidon.

2.5.10.8 Repose-pieds/commandes au pied

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de fixation d'origine.

Les repose-pieds peuvent être montés fixes ou de façon rabattable, et dans ce cas, inclure un dispositif les ramenant automatiquement à la position normale.

L'extrémité de chaque repose-pied en acier doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8mm (voir diagrammes A & C).

Les repose-pieds non rabattables doivent se terminer par un embout (bouchon) en aluminium, plastique, Téflon ou autre matériau équivalent, fixé en permanence et d'un rayon minimal de 8 mm. La surface de cet embout doit être conçue pour couvrir toute la largeur du repose-pied. Le Directeur Technique FIM Superbike a le droit de refuser toute plaque qui ne satisferait pas en matière de sécurité.

2.5.10.9 Réservoir d'essence

Le réservoir d'essence doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Tous les réservoirs d'essence doivent contenir un système de protection contre le feu (mousse antidéflagrante, p. ex. «Explosafe®»).

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent être munis de clapets anti-retour qui aboutissent dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250cc, fabriqué dans un matériau approprié.

Le(s) bouchon(s) de réservoir d'essence peuvent être changés. Le(s) bouchon(s) de réservoir d'essence, lorsqu'ils sont fermés, doivent être étanches. De plus, ils doivent être munis d'une fermeture de sécurité pour éviter toute ouverture accidentelle.

2.5.10.10 Carénage / Profil

- a) Le carénage, la selle et les garde-boue avant doivent être tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.*
- b) Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux pièces d'origine. Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou Kevlar® n'est pas autorisée pour le carénage, le couvercle de réservoir, la selle, la base de la selle et les pièces de construction associées.*
- c) La taille et les dimensions doivent être les mêmes que celles du carénage d'origine, sans aucune adjonction ou suppression d'éléments d'origine.*
- d) La bulle peut être remplacée uniquement par un matériau transparent.*
- e) L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peuvent être remplacées. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiées ou remplacées.*
- f) Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés.*

- g) *Les conduits d'air originaux entrant dans la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation du lettrage/logo du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforée. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètres doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.*
- h) *Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres). La partie inférieure des ouvertures dans le carénage doit être située au moins à 50 mm au-dessus de la partie inférieure du carénage.*
- i) *Un trou de 25 mm doit être prévu dans la partie basse de l'avant du carénage inférieur. Ce trou doit rester obstrué en condition de piste sèche et doivent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée, selon les déclarations du Directeur de Course.*
- j) *De petites modifications du carénage et l'adaptation sur le cadre ou sur le moteur de petits cônes plastique pour permettre l'utilisation de béquilles destinées aux changements de roues sont autorisées.*
- k) *Le garde-boue avant doit être tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée.*
- l) *Le garde-boue avant peut être remplacé par des contretypes accessoires aux pièces originales. L'utilisation de composites en carbone ou Kevlar est autorisée.*
- m) *Le garde-boue avant peut être déplacé vers le haut pour augmenter l'espace libre du pneu.*
- n) *Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être remplacé par des contretypes accessoires aux pièces originales. L'utilisation de composites en carbone ou kevlar est autorisée.*
- o) *Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant qui incorpore le garde-chaîne peut être modifié pour laisser de la place aux couronnes arrière de plus grand diamètre.*
- p) *Le garde-boue arrière existant sous la selle peut être enlevé. Un garde-boue peut être fixé directement sur le bras oscillant (il ne peut pas couvrir plus de 120 degrés de la roue).*

2.5.10.11 Selle

La selle (armature et garniture) peuvent être remplacées par des pièces d'apparence similaires à celles originellement produites par le constructeur pour le motorcycle homologuée.

La partie supérieure arrière de la selle peut être modifiée pour en faire une selle monoplace.

Des trous peuvent être percés dans la selle ou la partie arrière pour permettre davantage d'aération. Les trous supérieurs à 10 mm de diamètre doivent être couverts d'une grille métallique ou d'un filet. Le tissu doit être peint pour se confondre avec le matériau qui l'entoure.

L'apparence de l'avant à l'arrière, ainsi que le profil doivent être conformes en principe à la forme homologuée.

La modification de la selle et de sa partie arrière ne doit pas gêner le positionnement et la taille des plaques-numéros.

Tous les bords exposés (vifs) doivent être arrondis.

2.5.10.12 Éléments de fixation (attaches diverses)

Les éléments de fixation standards peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau et type.

Les éléments de fixation en aluminium peuvent être utilisés uniquement sur des emplacements qui ne sont pas sur la structure.

Les éléments de fixation en titane peuvent être utilisés sur des emplacements de la structure, mais la solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent.

Les éléments de fixations spéciaux en acier peuvent être utilisés sur des emplacements de la structure, mais la solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent.

Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide.

2.5.10.13 Feu arrière de sécurité

Tous les motocycles doivent être équipés d'un feu rouge en état de fonctionnement monté à l'arrière de la selle, pour être utilisé lors de courses «WET» (sur piste mouillée) ou dans les conditions de faible visibilité, suite à une déclaration du Directeur d'Epreuve.

Le feu arrière de sécurité doit respecter les règles suivantes :

- a) La direction de la lumière doit être parallèle à la ligne centrale de la moto (sens de marche) et doit être clairement visible de l'arrière, au moins à 15 degrés sur les côtés droite et gauche de la ligne centrale de la machine.**
- b) Il doit être fixé de manière sûre tout à l'arrière de la selle ou du carénage arrière et approximativement sur la ligne centrale de la moto. En cas de dispute sur la position de montage ou la visibilité du feu arrière de sécurité, la décision du Directeur Technique Superbike sera définitive.**
- c) La puissance/luminosité doit être équivalente à approximativement 10-15W (incandescent) ou 3-5W (led).**
- d) La lumière doit pouvoir être allumée/éteinte.**

2.5.11 Les éléments suivants PEUVENT ETRE modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée

- *Tout type de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension.*
- *Instruments, le(s) support(s) d'instrument et câbles associés.*
- *Des roulements (à billes, rouleaux, coniques, etc.) de tous genres ou marques peuvent être utilisés.*
- *Joints et matériaux de joints.*
- *Finitions de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.*
- *Il est recommandé que les motocycles soient équipées d'une lumière*
- *rouge sur le tableau de bord qui s'éclaire en cas de chute de la pression d'huile.*

2.5.12 Les éléments suivants PEUVENT ETRE enlevés

Dispositifs du contrôle d'émission (anti-pollution) à l'intérieur ou autour du moteur et de la boîte à air (capteur O2, dispositifs d'injection d'air).

- *Compte-tours.*
- *Compteur de vitesses et colliers d'écartement respectifs.*
- *Boulons des accessoires de la partie arrière du cadre.*

2.5.13 Les éléments suivants DOIVENT ETRE enlevés

- *Phares avant, feux arrière et indicateurs de direction (lorsqu'ils ne sont pas intégrés dans le carénage). Les ouvertures dans le carénage doivent être recouvertes d'un matériau adéquat.*
- *Rétroviseurs*
- *Avertisseur*
- *Support de plaque d'immatriculation*
- *Boîte à outils*
- *Crochets pour le casque et bagage*
- *Repose-pieds du passager.*
- *Poignée(s) pour le passager.*
- *Les barres de protection, les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées (les supports fixes doivent être maintenus).*

2.5.14 Les éléments suivants DOIVENT ETRE modifiés

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe-contact en état de marche se trouvant au moins d'un côté du guidon ou demi-guidon ou bracelet (à portée de main) et pouvant arrêter le moteur en marche.

Tous les bouchons de vidange doivent être freinés avec du fil à freiner. Les vis et boulons du (des) filtre(s) à huile(s) externe(s) qui font partie du circuit de lubrification d'huile doivent être munis d'un fil de sécurité (ex. sur carters).

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

Lorsqu'une machine est munie de tubes reniflards ou de trop plein, ces derniers doivent fonctionner par les sorties existantes. Le système de recyclage fermé d'origine doit être maintenu, aucun échappement atmosphérique direct n'est autorisé.

2.6 SPECIFICATIONS TECHNIQUES SUPERSTOCK

Les Règlements suivants sont destinés à autoriser des modifications au motorcycle homologué dans l'intérêt de la sécurité et à améliorer la compétitivité entre les différents concepts de motorcycle.

TOUT CE QUI N'EST PAS AUTORISE ET PRECISE DANS CE REGLEMENT EST STRICTEMENT INTERDIT

Si un changement à une pièce ou un système n'est pas spécifiquement autorisé dans l'un des articles suivants, cela signifie qu'il est interdit.

Les motorcycles Superstock exigent une homologation FIM (voir Annexe Procédure d'Homologation FIM pour motorcycles Superstock, Supersport et Superbike). Tous les motorcycles doivent être conformes en tout point aux exigences pour les Courses sur Route telles que spécifiées dans ces Règlements Techniques, à moins qu'ils en soient déjà équipés sur le modèle homologué.

Les apparences avant, latérales et arrière et le profil des motorcycles Superstock doivent (sauf indication contraire) être conformes à la forme homologuée (originellement produite par le constructeur). L'aspect du système d'échappement est exonéré de cette règle.

2.6.1 Spécifications des motorcycles

Toutes les pièces et systèmes non citées spécifiquement dans les articles suivants doivent rester telles qu'originellement produites par le fabricant pour le motorcycle homologué.

2.6.2 Equilibrer les différentes configurations de motorcycles

Afin d'équilibrer les performances de motorcycles ayant des configurations de moteur différentes, des changements au poids minimum peuvent être appliqués selon leurs performances respectives en course.

La décision d'appliquer un handicap sera prise par la Commission Superbike à tout moment si rendue nécessaire pour assurer une compétition équilibrée.

L'application du handicap sera basé sur le système indiqué à l'article 2.4.4.2 des Règlements Superbike mais adaptés à la classe Superstock.

2.6.3 Configurations du moteur et cylindrées

Les configurations de moteur suivantes forment la classe Superstock :

Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc 4 temps 3 et 4 cylindres

Au-dessus de 850cc jusqu'à 1200cc 4 temps 2 cylindres.

La cylindrée – alésage et course - doit rester celle de l'homologation.

2.6.4 Poids minimum

Le poids minimum pour chaque modèle est calculé par la FIM en déterminant le poids à vide du motocycle homologué.

Le poids à 'vide' d'un motocycle homologué est défini comme le poids total du motocycle tel que produit par le constructeur (après avoir ôté le carburant, la plaque-numéro du véhicule, les outils et la béquille principale lorsqu'elle est fixée, mais avec l'huile et le liquide de refroidissement aux niveaux prescrits). Le poids à 'vide' est confirmé lorsque trois (3) motocycles au minimum seront pesés et comparés. Le résultat sera arrondi au chiffre le plus proche.

Le poids minimum pour chaque modèle sera calculé en réduisant le poids à vide du motocycle de 8% et en arrondissant le résultat au nombre entier inférieur.

Dans tous les cas le poids minimum ne peut pas être inférieur à 165 kg.

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total du motocycle (y compris le réservoir et son contenu) ne doit pas être inférieur au poids minimum.

Il n'y a pas de tolérance quant au poids minimum du motocycle.

Lors de l'inspection technique finale à la fin de la course, les motocycles sélectionnés seront pesés tels qu'ils ont terminé la course, et la limite de poids établie doit être atteinte dans ces conditions. Rien ne peut être ajouté au motocycle. Cela inclut tous les liquides.

Lors des séances d'essais libres et qualificatifs, les pilotes peuvent être soumis à un contrôle de poids de leur motocycle. Dans tous les cas, le pilote doit se soumettre à cette requête.

L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus du poids minimum et peut être exigé pour le système de handicap. L'emploi de lest et le handicap de poids doivent être notifiés au Directeur Technique FIM Superbike lors des contrôles préliminaires.

2.6.5 Couleurs des plaques-numéros

En Superstock, le fond est rouge et les chiffres blancs.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale :	160 mm
Largeur minimale :	80 mm
Largeur min. des traits :	25 mm
Espace minimum entre les chiffres :	10 mm

La dimension de tous les chiffres appliqués sur le côté est :

Hauteur minimale :	120 mm
Largeur minimale :	60 mm
Largeur min. des traits :	25 mm
Espace minimum entre les chiffres :	10 mm

Le numéro (& la plaque) attribué au coureur doit être fixé sur la machine comme suit :

- Une fois, à l'avant, soit au milieu du carénage, soit débordant légèrement sur un côté. **Le numéro doit être centré sur le fond blanc sans aucune publicité sur 25mm dans toutes les directions.**
- Une fois, sur chaque côté de la machine. L'endroit préférable pour les numéros de chaque côté du motorcycle est la partie inférieure arrière du carénage principal près du bord. **Le numéro doit être centré sur le fond blanc.**

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique FIM Superbike fera foi.

2.6.6 Carburant

Tous les moteurs doivent être alimentés de carburant normal sans plomb avec un taux de plomb maximal de 0.005 g/l (sans plomb) et un MON maximum de 90 (voir également art. 2.7 pour les spécifications détaillées).

2.6.7 Pneus

Le coureur peut utiliser maximum quatre (4) pneus avant et quatre (4) pneus arrière pour piste SECHE à chaque manifestation.

Le jour de la course, selon les conditions atmosphériques, un pneu intermédiaire avant et un arrière supplémentaires peuvent être distribués par le fournisseur officiel de pneus. Ces pneus peuvent être utilisés à la discrétion du pilote seulement pendant la course et si la course a été déclarée WET par le Directeur de la Manifestation.

Les pneus intermédiaires doivent être clairement identifiés par le fournisseur officiel.

Les pneus PLUIE doivent être fournis par le Fournisseur Officiel, mais leur utilisation sur le circuit n'est pas restreinte.

Les pneus PLUIE ne peuvent être utilisés qu'après que la course ou la séance d'essai a été déclarée « WET » par la Direction de Course.

Toute modification de traitement (entaillage, sculpture) est interdite.

Les pneus utilisés pendant les essais libres, les essais qualificatifs, le warm-up et la course doivent être marqués avec un autocollant.

L'autocollant indiquera un numéro d'identification pour chaque coureur et sera d'une couleur différente selon s'il est placé à l'avant ou à l'arrière du pneu. A chaque course, le Directeur Technique FIM Superbike désignera un numéro de son choix au coureur; les couleurs changeront pour chaque course.

Les autocollants seront remis aux équipes dans une enveloppe cachetée, 4 pour les pneus arrière et 4 pour les pneus avant, le jour précédant le premier jour des essais selon le programme décidé par IMS et le Directeur Technique FIM Superbike. Le programme sera envoyé aux équipes par IMS au moins une semaine avant la manifestation. Dans des situations exceptionnelles, le Directeur Technique FIM Superbike pourra modifier ce programme.

Après remise des autocollants, les équipes seront responsables de ne pas les égarer et de leur utilisation.

Les autocollants doivent être appliqués sur le côté gauche du pneu. Le personnel désigné par le Directeur Technique FIM Superbike contrôlera que tous les motocycles dans la voie des stands auront des pneus munis de l'autocollant.

L'utilisation des machines avec des pneus non marqués (c'est-à-dire sans les autocollants officiels) sera immédiatement rapportée à la Direction de Course qui prendra les mesures qui s'imposent.

Exceptionnellement, si l'autocollant est abîmé ou appliqué de façon incorrecte, un autocollant supplémentaire peut être fourni à la seule appréciation du Directeur Technique FIM Superbike. Cependant, l'autocollant abîmé doit être retourné au Directeur Technique FIM Superbike et/ou le pneu sur lequel il était appliqué devra être absolument intact.

En cas de drapeau rouge, un nouveau pneu peut être fourni si le pneu utilisé est endommagé, sur des motos contrôlées dans la voie des stands. Le dommage réel doit être confirmé par le Fournisseur Officiel.

Pendant les séances d'essais qualificatifs et warm-up, de nouveaux pneus peuvent être fournis pour une moto impliquée dans une chute, seulement si la demande en a été faite auprès du Directeur Technique FIM Superbike alors que le motocycle est encore dans le parc fermé et que le Fournisseur Officiel de pneus certifie que le(s) pneu(s) est/sont endommagé(s) et n'offre(ent) pas une sécurité suffisante.

2.6.8 Moteur

*Le nombre total de moteurs pouvant être utilisés par **une équipe** pendant tout le Championnat est limité à trois (3) **par pilote permanent**. **Si un coureur permanent est remplacé ou substitué pendant le Championnat, l'attribution totale de moteurs à l'équipe ne changera pas.***

Le nombre total de moteurs pouvant être utilisés lors de chaque manifestation n'est pas limité.

Chaque moteur sera officiellement plombé par le Directeur Technique FIM Superbike ou son personnel nommé avant de pouvoir être utilisé lors d'une manifestation.

Le plomb portera un numéro de série qui sera enregistré. Toute tentative de retirer le plomb l'endommagera de manière irréparable.

Un plomb cassé ou endommagé aura pour conséquence que le moteur sera considéré comme ayant été utilisé et il sera donc compté comme faisant partie du nombre attribué au pilote pour le Championnat.

Le carter, le bloc cylindres et la culasse seront plombés afin de contrôler l'usage du moteur.

***Une équipe** qui a besoin d'utiliser plus de moteurs que le nombre attribué de huit pendant le Championnat se verra infliger une sanction. Cette sanction **infligée au pilote de l'équipe qui utilise un moteur supplémentaire** consiste en une obligation de prendre le départ de la course depuis la dernière position de la grille de départ **lorsque le moteur supplémentaire est utilisé**, ainsi que lors de la course suivante (deux courses dans la même saison de compétition).*

Les pilotes wild-card pourront utiliser deux moteurs plombés lors de la manifestation à laquelle ils prennent part.

2.6.8.1 Système d'injection de carburant

2.6.8.1.1 *Les systèmes d'injection de carburant désignent les corps d'admission, les injecteurs de carburant, les conduits d'admission à longueur variable, la pompe à carburant et le régulateur de pression de carburant.*

Le système d'injection de carburant original homologué doit être utilisé sans aucune modification.

Les injecteurs de carburant doivent être de série et sans aucune modification par rapport aux spécifications et fabrication originales.

Les pavillons venturi (cornets d'admission) doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

Les papillons des gaz ne peuvent être ni changés, ni modifiés.

Les conduits d'admission variables ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne figurent pas sur la machine homologuée. Ils doivent rester identiques et fonctionner de la même manière que le système homologué. Toutes les pièces du conduit d'admission variable doivent rester exactement comme homologuées.

L'air ou le mélange air/carburant ne peuvent aller vers la chambre de combustion qu'au travers des papillons du corps d'admission.

Les pavillons venturi contrôlés par électronique, connus comme « ride-by-wire », peuvent être utilisés seulement si le modèle homologué est équipé de ce même système. Le logiciel peut être modifié mais tous les systèmes de sécurité et procédures conçus par le constructeur original doivent être maintenus.

2.6.8.2 Culasse

Aucune modification n'est autorisée.

Aucun matériau ne peut être ajouté ou enlevé de la culasse.

Les joints peuvent être changés.

Les soupapes, sièges de soupapes, guides de soupapes, ressorts de soupapes, poussoirs, anneaux de retenue d'huile, cales de poussoirs, clavette de soupape, siège de ressort de soupapes et coupelles des ressorts doivent être telles qu'originellement produites par le constructeur pour le motorcycle homologué. Seules les interventions d'entretien habituel comme indiquées par le Constructeur dans le manuel de service du motorcycle sont autorisées.

Des rondelles de compensation pour les ressorts de soupape ne sont pas autorisées.

2.6.8.3 Arbre à cames

Aucune modification n'est autorisée.

Lors des contrôles techniques : pour des systèmes de commande de soupapes directs, la poussée de la came est mesurée; pour les autres systèmes (p. ex. culbuteur), la levée de la soupape est mesurée.

Le calage de l'arbre est libre, cependant tout usinage des pignons sur leur arbre est interdit.

2.6.8.4 Pignons des arbres à cames

Aucune modification de dimension n'est autorisée.

2.6.8.5 Cylindres

Aucune modification n'est autorisée.

2.6.8.6 Pistons

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.6.8.7 Segments

Aucune modification n'est autorisée.

2.6.8.8 Axes de pistons et clips

Aucune modification n'est autorisée.

2.6.8.9 Bielles

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.6.8.10 Vilebrequin

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.6.8.11 Carters moteur / boîte de vitesses

Les carters doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée (y compris peinture, polissage et allègement).

L'ajout d'une pompe destinée à créer une dépression dans le carter n'est pas autorisé. Si une pompe à dépression est installée sur le motorcycle homologué, alors elle peut être utilisée uniquement telle qu'homologuée.

2.6.8.11.1 Protection et couvercles latéraux

Les couvercles latéraux peuvent être changés, modifiés ou remplacés. S'ils sont modifiés ou remplacés, le couvercle doit avoir la même résistance aux impacts tels que l'original. Si remplacé, le couvercle doit être fabriqué en matériau de même poids, ou supérieur et le poids total du couvercle ne doit pas être inférieur à celle de l'original.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter **en matériau métallique tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane.**

Des plaques et/ou des barres **de protection contre les chutes** en aluminium ou acier sont également autorisées **en plus de ces couvercles**. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, **frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.**

Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

Ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon **sûre par des vis des couvercles qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.**

Le Directeur Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

2.6.8.12 Transmission/boîte devitesses

Aucune modification n'est autorisée.

Un système de changement de vitesse rapide est autorisé (cablage et potentiomètre inclus).

Le pignon de sortie de boîte, la couronne de la roue arrière, le pas de la chaîne et ses dimensions peuvent être modifiés.

Le couvercle de pignon de sortie de boîte peut être modifié ou retiré.

Le garde-chaîne, s'il n'est pas incorporé au garde-boue arrière, peut être retiré.

2.6.8.13 Embrayage

Aucune modification n'est autorisée.

Seuls les disques d'embrayage peuvent être remplacés, mais leur nombre doit rester tel que le nombre d'origine.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

2.6.8.14 Pompes à huile et durites d'huile

Aucune modification de pompes n'est autorisée.

Les durites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées, doivent être construites en métal renforcé et avoir des embouts matricés ou filetés.

2.6.8.15 Radiateur, système de refroidissement et radiateurs d'huile

Une grille de protection peut être placée devant les radiateurs d'huile et/ou d'eau.

Les tuyaux du circuit du radiateur reliés au moteur peuvent être changés, mais le système doit rester telle quelle. Les réservoirs peuvent être changés mais doivent être fixés d'une manière sûre.

Le ventilateur du radiateur et fils d'alimentation peut être ôté. Les interrupteurs thermiques, les senseurs de température pour l'eau et le thermostat peuvent être ôtés à l'intérieur du système de refroidissement.

Le bouchon de radiateur est libre.

Un radiateur additionnel peut être monté mais le devant, l'arrière et le profil de la silhouette de la moto ne peut pas être changée. Des supports additionnels pour recevoir le radiateur additionnel sont autorisés.

2.6.8.16 Boîte à air

La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur la machine homologuée, mais les tuyaux de drainage ou de reniflards doivent être fermés (obstrués).

L'élément du filtre à air peut être modifié ou remplacé.

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Tous les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

2.6.8.17 Alimentation du carburant

Les conduites d'essence depuis le réservoir jusqu'au conduits d'essence de distribution (ceux-ci exclus) peuvent être remplacées, mais le robinet d'essence doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur.

Des connecteurs «rapides» (quick connectors) ou «break connectors» peuvent être utilisés.

Le régulateur de pression doit rester d'origine.

Les conduites de mise à l'air libre peuvent être remplacées.

Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

2.6.8.18 Système d'échappement

Les tubes d'échappement et les silencieux peuvent être modifiés ou changés. Les catalyseurs doivent être retirés.

Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester tel qu'homologué. Le(les) silencieux doivent être du(des) même(s) côté(s) que celui(ceux) monté(s) sur le modèle homologué.

Pour des raisons de sécurité, les bords de la (des) sortie(s) de l'échappement doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

Envelopper le système d'échappement n'est pas autorisé, à l'exception des parties proches du pied du coureur et des parties du carénage qui doivent être protégées de la chaleur.

La limite de bruit pour les machines Superstock est de 107 d/BA (avec une tolérance de +3 dB/A après la course).

2.6.9. Dispositifs électriques et électroniques

2.6.9.1 Allumage / Boîtier de contrôle (ECU)

Le boîtier d'allumage (ECU) doit être :

- a) Le système original tel qu'homologué et son software interne peut être changé.*
- b) Un modèle de kit (ECU) (produit et/ou approuvé par le constructeur de la moto) peut être utilisé. Un connecteur spécial peut être employé pour brancher le (ECU) et le faisceau électrique original.*
- c) Le prix de détail de tout le système (y compris le logiciel) ne peut pas être plus que 1,5 fois plus élevé que le prix du système d'origine.*
- d) En plus des options a) mentionnées ci-dessus, les modules externes d'allumage et/ou d'injection peuvent être ajoutés à la production standard ECU, mais leur prix total de vente ne peut pas être plus élevé que celui du kit ECU complet.*

L'unité centrale (ECU) peut être déplacée.

On peut utiliser tout type de bougies.

2.6.9.2 Générateur, alternateur, démarreur électrique

Aucune modification n'est autorisée.

Le démarreur électrique doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation.

2.6.9.3 Equipement supplémentaire

Un équipement électronique supplémentaire ne se trouvant pas sur le motorcycle d'origine homologué ne peut pas être ajouté à l'exception des unités d'acquisition de données approuvées par la FIM / IMS.

Les caractéristiques des unités d'acquisition de données doivent être les suivantes :

- ***Le prix maximum au détail de l'unité (hardware e software sauf les capteurs et les câbles) ne put excéder 1000 Euros (sans TVA).***
- ***L'unité doit être disponible à la vente au public et figurer dans le catalogue du fabricant.***
- ***Les sept capteurs suivants sont autorisés : lambda, tours/moteur, position de l'accélérateur, température d'eau, course de suspension avant, course de suspension arrière et pression de freinage.***
- ***L'unité ne doit avoir qu'une fonction. Elle ne peut pas avoir de fonction supplémentaire.***
- ***Le type de capteur est libre***
- ***Le faisceau électrique est libre.***

Le compteur de vitesse et le compte tours originaux peuvent être modifiés ou remplacés (voir aussi 2.6.11).

L'ajout d'un système de transmission d'un signal par infrarouge entre le coureur et son équipe, pour les besoins exclusifs de chronométrage est autorisé.

L'ajout d'un système GPS pour les calculs de temps et de tours est autorisé.

La télémétrie n'est pas autorisée.

2.6.9.4 Faisceau(x) électrique(s)

Le faisceau de câbles d'origine peut être modifié comme indiqué ci-après

Le faisceau électrique peut être remplacé par un faisceau kit, tel que fourni pour le kit ECU, produit ou approuvé par le fabricant du motorcycle.

Le faisceau de câbles et la clé de contact peuvent être déplacés ou remplacés.

La coupure des faisceaux de câbles n'est pas autorisée.

2.6.9.5 Batterie

La batterie peut est remplacée. Si elle est remplacée, sa capacité nominale (C/1) doit être au moins égale ou supérieure à celle du modèle homologué.

2.6.10 Cadre principal et cadre de rechange pré-assemblé

Pendant toute la durée de la manifestation, chaque coureur peut seulement utiliser un (1) motorcycle complet, comme présenté aux Vérifications Techniques, avec le cadre clairement identifié par un scellé. Si le cadre doit être remplacé, le pilote ou l'équipe peut demander au Directeur Technique FIM Superbike d'utiliser un cadre de réserve.

Le cadre de réserve, pré-assemblé, doit être présenté au Directeur Technique FIM Superbike afin d'obtenir son autorisation pour l'utiliser et pour réparer la machine. Le pré-assemblage sera strictement limité :

- au cadre principal*
- aux roulements (d'axe de direction, le bras oscillants, etc.)*
- au bras oscillant*
- à la suspension arrière, la timonerie et l'amortisseur arrière*
- aux tés de fourche (supérieur et inférieur)*
- au faisceau électrique*

La machine, reconstruite, sera inspectée avant d'être utilisée par les Commissaires techniques, plus particulièrement aux points de sécurité. Un nouveau scellé sera mis sur le cadre de la moto.

2.6.10.1 Cadre et partie arrière du cadre

Le cadre doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Des trous peuvent être percés sur le cadre seulement pour fixer des pièces approuvées (ex supports de carénage, points de fixation d'amortisseur de direction, capteurs).

Les côtés du cadre peuvent être recouverts par une protection en matériau composite. Ces protections doivent correspondre à la forme du cadre.

Rien d'autre ne peut être ajouté ou enlevé du cadre.

Tous les motocycles doivent porter un numéro d'identification frappé sur le cadre (numéro de châssis).

Les supports et plaques support moteur doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour le motocycle homologué.

La partie arrière du cadre peut être modifiée ou changée, mais le type de matériau doit rester telle qu'originellement homologué ou avoir un poids spécifique supérieur.

Des supports de selle supplémentaires peuvent être ajoutés. Les goussets/soutiens qui ne font pas partie de la structure active peuvent être enlevés s'ils n'affectent pas la sûreté de la construction ou de l'ensemble. Les accessoires boulonnés sur la partie arrière du cadre peuvent être enlevés.

Les procédés de peinture ne sont pas restreints, mais le polissage du cadre ou de la partie arrière du cadre n'est pas autorisé.

2.6.10.2 Fourches avant

Les fourches (axes, fourreaux, bras, couronne supérieure et inférieure, etc.) doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur pour le motocycle homologué.

Les parties internes d'origine des fourches homologuées peuvent être modifiées ou changées.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension ne soit déjà présente sur le modèle de production du motocycle homologué, et elle doit rester totalement standard (toutes les parties mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). Le système électronique d'origine doit fonctionner convenablement en cas de faille électrique/électronique.

Des kits d'amortissement ou clapets provenant du service après-vente peuvent être installés.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou remplacés pour permettre un ajustement extérieur.

Les cache-poussières peuvent être modifiés, changés ou retirés à condition que la fourche reste entièrement protégée.

La finition de surface originale des tubes de fourches (fourreaux, tubes de fourche) peut être changée. Des traitements de surface additionnels sont autorisés.

Les tés de fourche, platine(s) supérieure(s) et inférieure(s), ainsi que tout pontet de liaison doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

Un amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur accessoire.

L'amortisseur de direction ne peut pas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage.

2.6.10.3 Bras de suspension arrière (bras oscillants)

Le bras de suspension arrière doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la moto homologuée.

Un garde-chaîne doit être placé de manière à réduire la possibilité qu'une partie du corps du pilote ne puisse pas se coincer entre la partie inférieure de la chaîne et la couronne arrière.

L'écrou de pivot du bras de suspension arrière doit rester tel que produit à l'origine par le constructeur pour le motocycle homologué.

Des emplacements de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés à la fourche arrière par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir les bords arrondis (d'un large rayon). Les vis de fixation doivent être renforcées. Un système d'ancrage ou des points de maintien en place de l'étrier de frein arrière original peuvent être ajoutés au bras oscillant arrière.

2.6.10.4 Amortisseur(s) arrière(s)

Le ou les amortisseur(s) arrière peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s) mais les fixations originelles au cadre et au bras de suspension arrière (bras oscillant) doivent être tels qu'homologués.

Le ou les ressort(s) de la suspension arrière peuvent être changés.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension soit déjà présente sur le modèle de production du motocycle homologué, et il doit rester totalement standard (toutes les parties mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). Le système original de suspension doit fonctionner de manière sûre dans le cas d'une défaillance électronique.

La timonerie de la suspension arrière doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué.

2.6.10.5 Roues

Les roues doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur pour le motorcycle homologué.

La commande du compteur de vitesses peut être enlevée et remplacée par une entretoise.

Si la roue arrière comporte un système d'amortissement de transmission, ce dernier doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la moto homologuée.

Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de freins avant n'est autorisée. Les entretoises peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.

On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) ou tout type de valves.

2.6.10.6 Freins

Les disques de frein peuvent être remplacés mais doivent être conformes aux règles suivantes :

Le matériau du disque et du moyeu doit être identique à celui du disque et de son moyeu homologués.

Les diamètres (extérieurs et intérieurs) du disque de frein ne peuvent pas être plus grands que ceux du modèle homologué.

L'épaisseur du disque de frein peut être supérieure mais le disque doit rentrer dans l'étrier de frein homologué sans modification. Le nombre d'entretoises est libre.

Les fixations du moyeu du disque sur la roue doivent rester identiques à celles du disque homologué.

Les étriers des freins avant et arrière ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Afin de réduire le transfert de chaleur au liquide hydraulique, il est permis d'ajouter des rondelles métalliques aux étriers, entre les plaquettes et les étriers, et/ou de remplacer les pistons en alliage léger par des pistons en acier fabriqués par le même constructeur que l'étrier.

Le support d'étrier de frein arrière peut être fixé sur le bras oscillant, mais le support doit être maintenu par les mêmes points de fixation pour l'étrier tel qu'utilisé sur la machine homologuée

Le bras oscillant peut être modifié pour cette raison pour faciliter l'emplacement du support de l'étrier du frein arrière, soit par soudure, par fraisage ou 'emploi d'un ressort hélicoïdal.

Les maîtres-cylindres avant et arrière doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour le motorcycle homologué. Les réservoirs avant et arrière de liquide de frein peuvent être remplacés par des articles du marché.

Les conduites des freins hydrauliques avant et arrière peuvent être changées.

La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du té de la fourche inférieure (triple brides inférieures).

Des connecteurs « rapides » (ou des coupleurs rapides) dans les conduites sont autorisés.

Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées pour un type de changement rapide.

Des écopes ou conduits d'air ne sont pas autorisés.

Le système ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué pour usage routier. Il doit, de toute façon, être complètement standard (tout élément mécaniques ou électronique doit demeurer tel qu'homologué, à l'exception des disques de frein et leviers du maître-cylindre), et seul le logiciel du système ABS peut être modifié.

Le système ABS peut être débranché et son ECU peut être démonté. Le rotor de l'ABS peut être supprimé, modifié ou remplacé.

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine.

2.6.10.7 Guidons et commandes manuelles

Les guidons peuvent être remplacés à l'exception du maître-cylindre des freins).

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus (ne tient plus la poignée des gaz).

L'ensemble de la poignée de gaz et les câbles correspondants peuvent être modifiés ou remplacés mais la connexion au corps d'admission et au contrôle de la poignée de gaz doit rester telle que sur le motorcycle homologué.

Les leviers d'embrayage et de freins peuvent être remplacés par des modèles du marché d'accessoires. Un ajustement sur levier de frein peut être ajouté.

Les interrupteurs peuvent être changés, mais l'interrupteur (contacteur) du démarreur électrique et l'interrupteur d'arrêt du moteur doivent être placés sur le guidon.

2.6.10.8 Repose-pieds/commandes au pied

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de fixation d'origine. Leurs deux points de montage d'origine (sur les commandes aux pieds et sur l'axe de commande de vitesse) doivent être conservés. La timonerie de commandes au pied peut être modifiée. Les points de fixation d'origine doivent être conservés.

Les repose-pieds peuvent être montés fixes ou de façon rabattable, et dans ce cas, inclure un dispositif les ramenant automatiquement à la position normale. L'extrémité de chaque repose-pied en acier doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8 mm (voir diagrammes A & C).

Les repose-pieds non rabattables doivent se terminer par un embout (bouchon) en aluminium, plastique, Téflon ® ou autre matériau équivalent, fixé en permanence et d'un rayon minimal de 8 mm. La surface de cet embout doit être conçue pour couvrir toute la largeur du repose-pied. Le Directeur Technique FIM Superbike a le droit de refuser toute plaque qui ne satisferait pas en matière de sécurité.

2.6.10.9 Réservoir d'essence

Le réservoir d'essence doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Tous les réservoirs d'essence doivent contenir un système de protection contre le feu (mousse antidéflagrante, p. ex. «Explosafe®»).

Le robinet d'essence doit rester tel que celui originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent être munis de clapets anti-retour qui aboutissent dans un récupérateur d'une capacité minimale d 250cc fabriqué dans un matériau approprié.

Les côtés du réservoir peuvent être protégés par un cache fabriqué en matériau composite. Ces caches doivent épouser la forme du réservoir.

Les bouchons d'essence peuvent être changés. Lorsque fermées, ils doivent être étanches. En outre, ils doivent solidement verrouillés pour éviter leur ouverture accidentelle à n'importe quel moment.

2.6.10.10 Carénage / Profil

- a) *Le carénage et le profil peuvent être remplacés par des répliques exactes des pièces d'origine, mais doit apparaître tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué, avec des différences mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar® ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles.*
- b) *La taille et les dimensions générales doivent être les mêmes que celles du carénage d'origine.*
- c) *La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 15 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.*
- d) *Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas originellement équipés de carénage, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur, tel que décrit au point h). Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.*
- e) *L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peuvent être remplacées, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdit. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiées ou remplacées.*
- f) *Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installés à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevés.*

- g) *Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres). La partie inférieure des ouvertures dans le carénage doit être située au moins à 50 mm au-dessus de la partie inférieure du carénage. Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation du lettrage/logo du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforée. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leurs diamètres doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.*
- h) *Une ouverture de Ø 25 mm doit être prévue dans la partie basse de l'avant du carénage inférieur. Cette ouverture doit rester obstruée en condition de piste sèche et doit être ouverte uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée, selon les déclarations du Directeur de Course.*
- i) *Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue cosmétique des pièces originales et peut être espacer vers la hauteur afin de donner de la place pour le pneu.*
- j) *Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé.*
- k) *Les moto peuvent être équipées de conduits internes pour améliorer le flux d'air vers le radiateur mais l'apparence de l'avant, de l'arrière et des côtés de la moto ne peuvent pas être modifiés.*

2.6.10.11 Selle

La selle (armature et garniture) et son profil peuvent être remplacés par des pièces d'apparence similaires à celles originellement produites par le constructeur pour le motocycle homologué. L'apparence de l'avant, l'arrière et du profil doit être conforme à la forme homologuée.

La partie supérieure du profil arrière de la selle peut être modifiée pour en faire une selle monoplace.

La modification de la selle et de sa partie arrière ne doit pas gêner le positionnement et la taille des plaques-numéros.

Le système de serrure de la selle homologue (avec plaques, goupille, joint de caoutchouc, etc.) peut être enlevé.

2.6.10.12 Feu arrière de sécurité

Tous les motocycles doivent être équipés d'un feu rouge en état de fonctionnement monté à l'arrière de la selle, pour être utilisé lors de courses «WET» (sur piste mouillée) ou dans les conditions de faible visibilité, suite à une déclaration du Directeur d'Epreuve.

Le feu arrière de sécurité doit respecter les règles suivantes :

- a) La direction de la lumière doit être parallèle à la ligne centrale de la moto (sens de marche) et doit être clairement visible de l'arrière, au moins à 15 degrés sur les côtés droite et gauche de la ligne centrale de la machine.*
- b) Il doit être fixé de manière sûre tout à l'arrière de la selle ou du carénage arrière et approximativement sur la ligne centrale de la moto. En cas de dispute sur la position de montage ou la visibilité du feu arrière de sécurité, la décision du Directeur Technique Superbike sera définitive.*
- c) La puissance/luminosité doit être équivalente à approximativement 10-15W (incandescent) ou 3-5W (led).*
- d) La lumière doit pouvoir être allumée/éteinte.*

2.6.10.13 Eléments de fixation

Les éléments de fixation standards peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quels matériaux et type mais les éléments de fixation en titane ne peuvent pas être utilisés. La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard.

Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue de réduire le poids ne sont pas autorisées.

Les attaches de carénage / profil peuvent être remplacées par des attaches de type rapide.

Les éléments de fixation en aluminium ne peuvent être utilisés que pour des emplacements qui ne font pas partie de la structure.

2.6.11 Les éléments suivants PEUVENT ETRE modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée

- On peut utiliser tout genre de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension.*
- Joints et matériaux de joints (à l'exception du joint de la base de cylindre).*

- *Les instruments (compteurs), les supports des instruments et câbles associés.*
- *Finitions de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.*
- *Le matériau des attaches maintenant les pièces de remplacement (attaches de carénage, d'échappement, d'instruments, etc.) au cadre (ou au moteur) ne peut pas être en titane ou en fibre de carbone.*
- *Des protections pour le moteur, cadre, la chaîne, les repose-pieds, etc. peuvent être fabriqués dans d'autres matériaux, si ces pièces ne remplacent pas des pièces originales montées sur le modèle homologué.*
- *Il est recommandé que les motocycles soient équipées d'une lumière rouge sur le tableau de bord qui doit s'éclairer en cas de chute de la pression d'huile.*

2.6.12 Les éléments suivants PEUVENT ETRE enlevés

- *Dispositifs du contrôle d'émission (anti-pollution) à l'intérieur ou autour du moteur et de la boîte à air (capteur O2, dispositifs d'injection d'air)*
- *Compte-tours.*
- *Compteur de vitesses*
- *Le garde-chaîne pour autant qu'il ne soit pas incorporé dans le garde-boue.*
- *Boulons des accessoires de la partie arrière du cadre.*

2.6.13 Les éléments suivants DOIVENT ETRE enlevés

- *Phares avant, feux arrière et indicateurs de direction (lorsqu'ils ne sont pas intégrés dans le carénage). Les ouvertures dans le carénage doivent être recouverts d'un matériau adéquat.*
- *Rétroviseurs*
- *Avertisseur*
- *Plaque d'immatriculation*
- *Boîte à outils*
- *Crochets pour le casque et bagage*
- *Repose-pieds du passager.*

- *Poignée(s) pour le passager.*
- *Les barres de protection, les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées (les supports fixes doivent être maintenus).*

2.6.14 Les éléments suivants DOIVENT ETRE modifiés

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe-contact en état de marche se trouvant au moins d'un côté du guidon ou demi-guidon ou bracelet (à portée de main) et pouvant arrêter le moteur en marche.

Tous les bouchons de vidange doivent être freinés avec du fil à freiner. Les vis et boulons du (des) filtre(s) à huile(s) externe(s) qui font partie du circuit de lubrification d'huile doivent être munis d'un fil de sécurité (ex. sur carters).

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

Lorsqu'une machine est munie de tubes reniflards ou de trop plein, ces derniers doivent fonctionner par les sorties existantes. Le système de recyclage fermé d'origine doit être maintenu, aucun échappement atmosphérique direct n'est autorisé.

2.7 CARBURANT, MELANGES CARBURANT/HUILE

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb dans le sens usuel de cette appellation.

2.7.1 Propriétés physiques pour le carburant sans plomb :

2.7.1.1 *Le carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications de la FIM.*

2.7.1.2 *Le carburant sans plomb sera conforme à la spécification de la FIM, si :*

a) *Il respecte les caractéristiques suivantes :*

Propriété	Unités	Min.	Max.	Méthode de Contrôle
RON		95.0	102.0	ISO 5164
MON		85.0	90.0	ISO 5163
Oxygène	% m/m		2.7	ASTM D 5622 ASTM D 4815 (1)
Azote	% m/m		0.2	ASTM D 4629

Benzène	% v/v		1.0	EN 238
RVP (tens. vapeur Reid)	kPa		90.0	EN 12
Plomb	g/l		0.005	EN 237
Densité à 15°C	kg/m ³	720.0	775.0	ASTM D 4052
Stabilité de l'oxydation	minutes	360		ASTM D 525
Gomme existante	mg/100 ml		5.0	EN ISO 6246
Soufre	mg/kg		10.0	ASTM D 5453
Corrosion du cuivre	taux		C1	ISO 2160
Distillation :				
E à 70°C	% v/v	22.0	50.0	ISO 3405
E à 100°C	% v/v	46.0	71.0	ISO 3405
E à 150°C	% v/v	75.0		ISO 3405
Fin d'ébullition	°C		210	ISO 3405
Résidu	% v/v		2.0	ISO 3405
Apparence	Claire et brillante		Inspection visuelle	
Oléfines	% (V/V)		18.0	ASTM D 1319:1998 Chromatographie gazeuse
Aromatiques	% (V/V)		35.0	ASTM D 1319:1998 Chromatographie gazeuse
Total dioléfines	% (m/m)		1.0	GCMS/ HPLC

Remarques :

- (1) Il pourra également être fait appel aux méthodes de couplage GC/MS pour un dépouillement complet du chromatogramme.
- (2) La teneur en composés oxygénés sera prise en compte pour corriger les concentrations en oléfines et aromatiques conformément au paragraphe 13.2 de la norme ASTM D 1319:1998.

- b) La totalité des composants individuels d'hydrocarbure présents dans des concentrations de moins de 5% m/m doivent constituer au moins 30% (m/m) du carburant. La méthode de contrôle s'effectuera par chromatographie gazeuse et ou par GC/MS.
- c) La concentration totale de naphthènes, oléfines et aromatiques pour chaque groupe classé par nombre d'atomes de carbone n'excédera pas les valeurs données dans le tableau suivant :

% (m/m)	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
<i>Naphtènes</i>	0	5	10	10	10	10
<i>Oléfines</i>	5	20	20	15	10	10
<i>Aromatiques</i>	-	-	1.2	35	35	30

La concentration totale en naphènes bicycliques et en oléfines bicycliques ne peut pas être supérieure à 1% (m/m). La méthode de contrôle utilisée sera la chromatographie gazeuse.

- d) *Seuls les composés oxygénés suivants sont autorisés : Méthanol. Ethanol. Alcool iso-propylique. Alcool iso-butylique. Methyl tertio-butyl éther. Ethyl tertio-butyl éther. Tertio-amyl methyl ether. Di-isopropyl éther. Alcool normal-propylique. Alcool tertio-butylique. Alcool normal-butylique. Alcool second-butylique.*
- e) *La concentration en manganèse ne peut pas être supérieure à 0.005 g/l. Actuellement cette tolérance est uniquement destinée à couvrir le risque potentiel d'une contamination mineure par d'autres carburants. Le carburant ne contiendra aucune substance susceptible de réaction exothermique en l'absence d'oxygène extérieur.*

Les essences de substitution aux carburants plombés, bien que fondamentalement exemptes de plomb ne peuvent pas être considérées comme une alternative à l'emploi de carburant sans plomb. Ces essences pourraient en effet contenir des additifs inacceptables, incompatibles avec les Règlements FIM régissant les carburants.

2.7.3 Air

En tant qu'oxydant, seul de l'air ambiant peut être mélangé au carburant.

2.7.4 Premiers Contrôles

2.7.4.1 *La FIM peut demander des contrôles de carburant avant ou au moment de la livraison à une manifestation où de tels carburants sont utilisés.*

2.7.4.2 *La FIM peut demander à toute personne ou organisation, étant un fournisseur potentiel de carburant, de soumettre un échantillon pour contrôler sa conformité avec les spécifications de carburant.*

2.7.5 Echantillonnage et contrôle de carburant

- 1) *Le Directeur Technique FIM Superbike est le seul responsable de l'administration et de la supervision pendant le prélèvement d'échantillons du carburant.*
- 2) *La méthode préférée pour les tests de carburant est la Chromatographie Gazeuse, ou méthode d'empreinte GC.*

La chromatographie gazeuse (GC) est une technique analytique pour séparer des composants basée à l'origine sur leur volatilité et leur polarité. La chromatographie gazeuse fournit à la fois des informations qualitatives et quantitatives concernant les composants individuels présents dans un échantillon. La chromatographie gazeuse est largement utilisée pour l'analyse des carburants.

L'empreinte GC est une comparaison entre la référence donnée et le carburant venant du coureur. Avec la méthode d'empreinte, tout changement dans la composition et la concentration du carburant face à la référence est détectée. La séparation est faite avec une colonne non polaire adaptée à l'analyse des carburants. La détection des composants se fait par détecteur d'ionisation de flamme.

- 3) *Si d'autres méthodes de test sont requises, les échantillons de carburant seront transportés au laboratoire indiqué par courrier officiel, en utilisant des conteneurs appropriés.*
- 4) *Les coureurs sélectionnés pour les contrôles de carburant seront dirigés avec leur motocycle vers la zone d'inspection.*
- 5) *Seules de nouvelles bouteilles seront utilisées lors des contrôles de carburant pour transférer les échantillons du carburant.*
- 6) *Le carburant à tester sera transféré dans 3 bouteilles (3 petits conteneurs d'échantillons), marqués A, B et C et identifiés par référence au motocycle duquel l'échantillon a été extrait. Les bouteilles seront fermées, scellées et identifiées par le Directeur Technique FIM Superbike.*
- 7) *Le Formulaire de Déclaration d'Echantillon du Carburant sera rempli immédiatement, et il indiquera toutes les informations telles que présentées sur la feuille d'échantillon, y compris le nom du coureur et le numéro de course, la date et le lieu du prélèvement des échantillons. Un responsable de l'équipe signera cette déclaration après avoir vérifié que toutes les informations sont correctes.*

- 8) Les échantillons A et B seront remis au personnel du laboratoire agréé présent à la manifestation pour l'analyse. L'échantillon «B» sera conservé par le personnel du laboratoire comme échantillon de réserve en cas de conflit. Tous les échantillons seront accompagnés d'un exemplaire de la Déclaration d'Echantillon du Carburant. Les coûts engendrés par les analyses des échantillons A et B seront pris en charge par la FIM.
- 9) L'échantillon C sera remis à la FIM et conservé en cas de réclamation et/ou demande pour une contre-expertise par le laboratoire agréé par la FIM, accompagné du formulaire de Déclaration d'Echantillon de Carburant. Les coûts engendrés par les analyses de l'échantillon «C» seront pris en charge par l'équipe concernée.
- 10) Dès que possible, après la réception des échantillons et la conclusion des tests, le technicien du laboratoire informera les résultats des analyses des échantillons de carburant au Directeur Technique FIM Superbike, avec copie à l'Administration de la FIM/CCR et CTI (ccr@fim.ch; cti@fim.ch).
- 11) En cas de non-conformité, le Directeur Technique FIM Superbike doit, en informer la FIM, la Direction de Course et les représentants du coureur/de l'équipe concernés. L'échantillon qui ne correspond pas aux spécifications de carburant de la FIM résultera en une disqualification du coureur. Le résultat de l'analyse de carburant du coureur (échantillon A ou B) le plus favorable au coureur sera pris en considération.
- 12) Dans les 48 heures suivant la réception de la notification des résultats des tests de l'échantillon A et/ou B, l'équipe doit notifier la FIM et le Directeur Technique FIM Superbike si une contre-expertise est demandée (ou non demandée), avec l'échantillon C.
- 13) La Direction de Course prendra une décision à la manifestation Superbike & Supersport et Coupe Superstock suivant immédiatement la notification des résultats de l'expertise finale. Tout appel contre la décision de la Direction de Course sera entendu par les Commissaires FIM désignés à la manifestation Superbike & Supersport et Coupe Superstock lors de laquelle la décision de la Direction de Course est prise. Cela aura lieu après que l'échantillon C a été analysé.

2.7.6 Stockage du Carburant

Le carburant ne doit être stocké que dans des fûts métalliques scellés dans le stand du coureur.

L'équipement de lutte contre le feu, les moyens de protection et le personnel doivent respecter les exigences imposées par les autorités locales et arrêtés municipaux.

L'organisateur doit avoir des extincteurs d'une dimension et d'un type approuvés par les lois locales, disponibles pour chaque concurrent dans le parc coureurs.

2.7.7 Agents de refroidissement

Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

2.8 VÊTEMENTS DE PROTECTION ET CASQUES

2.8.1 *Les coureurs doivent porter une combinaison de cuir avec un rembourrage supplémentaire en cuir, ou autre protection, sur les points de contact principaux, genoux, coudes, épaules, hanches, etc.*

2.8.2 *La doublure ou les sous-vêtements ne doivent pas être en matière synthétique qui peut fondre et blesser la peau des coureurs.*

2.8.3 *Les coureurs doivent également porter des gants et des bottes de cuir qui, avec la combinaison, couvrent complètement le coureur depuis le cou jusqu'en bas.*

2.8.4 *Des matières remplaçant le cuir peuvent être utilisées, pour autant qu'elles aient été contrôlées par le Chef Commissaire Technique.*

2.8.5 *L'utilisation d'une protection dorsale est hautement recommandée.*

2.8.6 *Les coureurs doivent porter un casque qui soit en bon état, bien ajusté et fixé correctement.*

2.8.7 *Les casques doivent être de type intégral et conformes à l'une des normes internationales reconnues :*

- Europe ECE 22-05 'P'
- Japon JIS
- USA SNELL M 2010

2.8.8 *Les visières doivent être en matière sécurit®.*

2.8.9 *Des visières jetables sont autorisées.*

2.8.10 *Toute question relative au fait que les vêtements et/ou casque du coureur soient appropriés ou en bon état sera prise par le Directeur Technique FIM Superbike qui peut, s'il le désire, consulter les fabricants du produit avant de prendre une décision définitive.*

2.9 PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE

Un coureur est en tout temps responsable de sa machine.

2.9.1 *A chaque circuit, une zone pour le contrôle technique comprenant le parc fermé et la zone d'inspection doivent être clairement définis :*

a) Parc fermé

Le parc fermé est une zone dont l'accès est restreint fermé avec des barrières ou des dispositifs physiques possédant une ou plusieurs portails. Les portails et la zone sont sous le contrôle des commissaires lorsque le parc fermé est utilisé (ex : après essais/course). La zone du parc fermé doit être suffisamment grande pour contenir tous les motocycles participants à la manifestation.

Les seules personnes autorisées à entrer dans le parc fermé sont :

- *Les Commissaires FIM*
- *Le Directeur Technique FIM Superbike et les Commissaires Techniques*
- *Les Membres de la Direction de Course*
- *Le personnel des fabricants de pneus*
- *Les coureurs et Team managers des machines stationnant dans le parc fermé*
- *Trois mécaniciens par machine*

Aucune autre personne n'a le droit d'entrer et de rester dans le parc fermé à moins qu'elle n'ait été invitée par le Directeur Technique FIM Superbike.

b) Zone d'inspection

La zone d'inspection est une zone sensible où les machines sont démontées et inspectées et où les réunions techniques sont tenues. Par conséquent, la zone d'inspection est hautement restreinte.

Les personnes suivantes sont autorisées à rester dans la zone d'inspection :

- *Le Directeur Technique FIM Superbike et les Commissaires Techniques*
- *Les Membres de la Direction de Course*
- *Les Commissaires FIM*
- *Les coureurs, Team managers ou leurs représentants pour les machines inspectées*
- *Pour les opérations de démontage 3 personnes maximum par machine peuvent être présents.*

Tout autre personne peut entrer ou rester dans la zone d'inspection avec l'autorisation unique du Directeur Technique FIM Superbike. En cas d'une inspection de moteur, le représentant de la machine inspectée a le droit de demander une zone où les autres représentants des autres machines ne peuvent pas s'approcher.

Dans les zones d'inspection, sous le contrôle du Commissaire Technique en chef et la supervision du Directeur Technique FIM Superbike, du matériel adéquat sera installé pour effectuer les divers tests, soit :

- i) Equipement pour mesurer le bruit du motorcycle.*
- ii) Balances avec poids étalons.*
- iii) Instruments pour mesurer la cylindrée du moteur.*
- iv) Règles et disques à degré et jagues pour mesurer les autres dimensions.*

2.9.2 *La procédure du contrôle technique sera effectuée conformément à l'horaire établi dans les Règlements. Les Commissaires Techniques doivent, cependant, être disponibles pendant toute la manifestation pour contrôler les motorcycles et l'équipement sur demande du Directeur Technique FIM Superbike.*

2.9.3 *La présentation d'une machine sera considérée comme déclaration implicite de sa conformité avec les règlements techniques. La présence du coureur lors du contrôle technique n'est pas obligatoire.*

2.9.4 *Le motorcycle sera inspecté sous le nom du pilote.*

2.9.5 *Pour chaque motorcycle, les Commissaires Techniques prépareront une fiche «contrôle technique» sur laquelle seront annotés, parmi d'autres informations, l'équipe présentant le motorcycle et le coureur.*

2.9.6 *Les Commissaires Techniques doivent contrôler le motorcycle pour des oublis évidents concernant la sécurité et le Directeur Technique FIM Superbike peut, s'il le souhaite, choisir de contrôler des motorcycles afin de s'assurer de leur conformité technique avec tous les autres aspects des Règlements.*

2.9.7 *Le Directeur Technique FIM Superbike refusera toute machine qui n'a pas une fixation correcte de transpondeur appropriée. Le transpondeur doit être fixé au motorcycle dans la position et l'orientation spécifiées dans l'information sur le chronométrage donnée aux équipes en avant saison et disponible lors de chaque manifestation. Une attache correcte du support de transpondeur consiste au minimum en un collier Rislan, mais de préférence avec un écrou ou un rivet. Un velcro ou un adhésif seul n'est pas acceptable. La goupille du transpondeur doit également être assurée par un collier Rislan.*

2.9.8 *A la fin de la vérification, les Commissaires Techniques placeront un petit autocollant sur le cadre du motorcycle indiquant qu'il a passé les contrôles de sécurité.*

2.9.9 Le Chef Commissaire Technique préparera un rapport avec les résultats du contrôle technique qui sera soumis au Jury International via le Directeur Technique FIM Superbike.

2.9.10 Les Commissaires Techniques doivent réinspecter toute machine impliquée dans un accident. Ce contrôle est effectué normalement dans le stand du coureur concerné.

2.9.11 Les Commissaires Techniques doivent être prêts, selon les instructions du Directeur Technique FIM Superbike, à ré-inspecter la conformité technique de tout motocycle pendant la manifestation, ou après la course, et superviser l'inspection d'un motocycle à la suite d'une réclamation sur une question technique.

2.9.12 A la fin de la 1ère séance de Superpole, le Chef Commissaire Technique s'assurera que les 4 motocycles soient placés dans le parc fermé pour une période d'au moins 30 minutes.

A la fin de la 2nde séance de Superpole, le Chef Commissaire Technique s'assurera que les 8 motocycles soient placés dans le parc fermé pour une période d'au moins 30 minutes.

A la fin de la 3ème séance de Superpole, le Chef Commissaire Technique s'assurera que tous les motocycles soient placés dans le parc fermé pour une période d'au moins 30 minutes.

A la fin de la course, le Chef Commissaire Technique s'assurera que tous les motocycles classés sont placés dans le parc fermé pour une période d'au moins 30 minutes.

Les motocycles seront contrôlés pour conformité selon les Directives pour les vérifications techniques (art. 2.13), et pour toute autre exigence technique si requis par le Directeur Technique FIM Superbike.

Les concurrents doivent retirer leurs machines dans les 30 minutes environ après que les machines soient entrées au parc fermé, sauf pour les machines choisies pour le démontage. Passé ce délai, les surveillants du parc fermé ne seront plus responsables des machines qui resteront.

2.9.13 Le Directeur Technique FIM Superbike peut exiger qu'une équipe fournisse certaines parties ou échantillons, s'il le juge nécessaire.

2.9.14 Le Directeur Technique FIM Superbike doit contrôler toute machine impliquée dans un accident afin d'assurer qu'aucune défectuosité sérieuse ne s'est produite. Il est cependant de la responsabilité du coureur ou de l'équipe de présenter son motocycle, ainsi que son casque et son équipement, pour ce nouveau contrôle.

Si un casque est visiblement défectueux, le Chef Commissaire Technique doit faire en sorte de conserver ce casque. Le IMS doit envoyer ce casque, avec le rapport de l'accident et le rapport médical (et des photographies et vidéo, si disponible) à la Fédération du coureur, avec une copy pour le CMI et CTI. S'il y a des blessures à la tête qui sont indiquées dans le rapport médical, le casque doit alors être envoyé à un institut neutre pour vérification.

2.9.15 *Le contrôle du bruit pourra se faire après la Superpole ainsi qu'après la course. Le bruit peut être contrôlé à n'importe quel moment pendant la manifestation à la demande du Directeur Technique FIM Superbike. A la demande du coureur, de l'équipe ou du mécanicien, le bruit de leurs propres motocycles peut être contrôlé à n'importe quel moment pendant la manifestation.*

2.9.16 *Le contrôle du poids par tirage au sort pendant les essais se fera avec le moins de désagréments possible aux coureurs. Les balances se trouveront dans la voie des stands, dont l'emplacement sera décidé par le Directeur Technique FIM Superbike.*

En cas de litige, le jugement sur la conformité des parties en question et son acceptation découle de l'autorité du Directeur Technique FIM Superbike.

2.10 DIRECTIVES A L'ATTENTION DES COMMISSAIRES TECHNIQUES POUR LES VERIFICATIONS

2.10.1 Vérification pour les trois classes (SBK, SS, SST)

- *Vérifier que toutes les mesures nécessaires et l'équipement administratif sont en place au moins 1 heure avant que ne commence le contrôle technique (voir la liste séparée).*
- *Décider qui fera quoi et indiquer les décisions. «Efficacité» est le mot clé. Toujours garder la bonne humeur et se rappeler les raisons de la vérification technique : SECURITE ET EQUITE.*
- *Etre bien informé. S'assurer que votre FMN vous a fourni tous les documents techniques mis à jour qui auraient paru après la publication des brochures des Règlements Techniques. Les copies de tous les documents d'homologation doivent être en votre possession.*
- *L'Inspection doit se dérouler dans un endroit couvert suffisamment grand (surface minimale de 100 m2).*
- *Les balances doivent être précises et pratiques. Des poids étalons certifiés et leur certificat doivent être à disposition pour les vérifications.*

- Les Règlements concernant le niveau et la mesure du bruit doivent être respectés.
- Les balances et l'appareil à mesurer le bruit seront mis à la disposition des équipes ou des coureurs dans la zone des vérifications techniques pour le contrôle précédant la course.

En général

Les machines ne seront pas pesées et/ou le bruit pas contrôlé lors de l'inspection technique précédant la course.

Le contrôle du bruit doit être effectué dans un endroit dégagé adjacent à la vérification technique, à 5 mètres au moins de toute obstruction possible pouvant renvoyer le bruit.

Les coureurs et équipes doivent savoir que le poids et le bruit pourront être contrôlés par tirage au sort dans la voie des stands pendant les essais, à la fin de la Superpole et à la fin de chaque course.

Les réclamations sur l'absence de contrôles officiels de bruit et du poids effectués avant la course ne pourront constituer la base d'un appel. Le respect des règlements découle de la responsabilité du coureur et de l'équipe (ou des participants).

Le Directeur Technique FIM Superbike se réserve le droit d'effectuer des contrôles «surprises» du poids et du bruit de toutes les machines dans la voie des stands pendant les essais libres et les essais officiels. Ceci peut se faire en tout temps pendant les essais libres et pendant les premières quarante minutes de toute séance d'essais officielle (chronométrée). Cette opération sera effectuée avec le moins de désagréments possible au coureur ou à l'équipe.

Les machines arrivées après les premiers essais libres devront être contrôlées dans la zone des vérifications techniques.

A la fin des inspections, un petit autocollant ou une marque de couleur indiquant que la machine a passé l'inspection sera apposé sur le cadre.

Le Directeur Technique FIM Superbike/Chef Commissaire Technique devront inspecter à nouveau toute machine impliquée dans un accident.

Les Commissaires Techniques devront être disponibles, selon les instructions du Directeur Technique FIM Superbike ou le Chef Commissaire Technique pendant la manifestation pour inspecter à nouveau n'importe quel motocycle pour sa conformité.

Superpole sec

Chaque machine ayant couru la Superpole peut être contrôlée. Les contrôles minimum sont effectués pour le poids et le bruit. Le Directeur Technique FIM Superbike peut exiger d'autres contrôles.

Superbike Course 1

Les cinq premières machines plus une choisie au hasard de la sixième à la quinzième peuvent être contrôlées pour la conformité des points suivants :

- *Poids : Le poids sera contrôlé à condition que la machine ait terminé la course.*
- *Bruit*
- *Corps d'admission / injection : Points d'homologation*

Le Directeur Technique FIM Superbike peut exiger d'autres contrôles.

Superbike Course 2

Les dix premières machines plus une choisie au hasard de la onzième à la quinzième peuvent être contrôlées pour la conformité des points suivants :

- *Poids : Le poids sera contrôlé à condition que la machine ait terminé la course. Aucun élément ne pourra être ajouté à la machine, ni carburant, huile, eau ou pneus.*
- *Bruit*
- *Corps d'admission / injection : Mesurer et inspecter le conduit d'admission et d'échappement (Points d'homologation)*
- *Moteur : L'intérieur d'un moteur, et jusqu'à un maximum de trois moteurs, choisis au hasard, peut être contrôlé pour la cylindrée et pour la conformité avec les Règlements.*

Le choix du tirage au sort peut être déterminé par les positions à l'arrivée sélectionnées avant la course par le Chef Commissaire Technique. Le Directeur Technique FIM Superbike peut demander le contrôle de tout motocycle supplémentaire à son entière discrétion.

Le Directeur Technique FIM Superbike peut demander à une équipe de fournir des pièces ou échantillons, dont il juge nécessaire de contrôler la conformité de ceux-ci avec les Règlements.

Le Directeur Technique FIM Superbike peut exiger d'autres contrôles.

Course Supersport & Superstock

Les dix premières machines plus une choisie au hasard de la onzième à la quinzième peuvent être contrôlées pour la conformité des points suivants :

- *Poids* : Le poids sera contrôlé à condition que la machine ait terminé la course. Aucun élément ne pourra être ajouté à la machine, ni carburant, huile, eau ou pneus.
- *Moteur* : L'intérieur d'un moteur, et jusqu'à Bruit
- *Carburateur/Injecteur* : Mesurer et inspecter le conduit d'admission et d'échappement.
- *Moteur* : un maximum de trois moteurs, choisis au hasard, peut être contrôlé pour la cylindrée, les cames, dimensions des soupapes, distribution, etc.
- *Pneu, boîte à air et démarreur électrique* – conformité

Le choix du tirage au sort peut être déterminé par les positions à l'arrivée sélectionnées avant la course par le Chef Commissaire Technique. Le Directeur Technique FIM Superbike a entière liberté pour exiger le contrôle d'un motocycle (ou plusieurs motocycles) et pour effectuer d'autres vérifications.

2.10.2 Horaire

Les Commissaires Techniques devront être présents et disponibles pendant toute la période d'ouverture de la zone des vérifications techniques. Le Directeur Technique FIM Superbike et le Chef Commissaire Technique demanderont aux Commissaires Techniques d'effectuer des inspections de motocycles pour la conformité de ceux-ci avec les règles techniques et de sécurité.

Le jour avant les séances d'essais, de 15:00 à 18:00 : Vérification technique

Pour tous les coureurs Superbike : dans leur le stand : 2 personnes

Pour tous les coureurs en Supersport : 2/3 personnes

Tâches : Contrôle de sécurité de la machine, des vêtements et casques
(PAS DE CONTROLE DE BRUIT OU DE POIDS)

Tâches administratives : 1 personne

Les jours des séances d'essais : de 08h30 à 18h00

Technique : essais, séances qualificatives et séances de la Superpole

Tâches : Contrôle de la machine pour la sécurité ;
bruit et poids après la Superpole : 4 personnes

Inspection des machines accidentées
et contrôles techniques 2 personnes

Tâches administratives : 1 personne

Le jour de la course : de 08h00 à 18h00 - Contrôle technique pour la course

Avant la course : contrôles de sécurité sur la grille de départ à la demande du
Directeur Technique FIM Superbike

Après la course : contrôles techniques pour le bruit, poids et instruments de
carburant : 8 personnes

Contrôles de la cylindrée : 2 personnes

Administration : 1 personne

Ceci est le nombre minimum de Commissaires Techniques exigés, mais ce
nombre peut évidemment être plus élevé.

2.10.3 Liste de l'équipement

- Un mètre enrouleur
- Un appareil à mesurer le bruit et un calibre
- Une jauge glissante (pour vérifier la cylindrée, la taille des soupapes et leur
ascension, la taille des canaux, taille du carburateur, etc.)
- Jauge pour mesurer la profondeur
- Un ruban de mesure en acier
- Des scellés
- Balance avec des calibres
- Des outils pour mesurer la cylindrée
- Des outils pour mesurer la levée de soupape
- Une balance pour vérifier le poids de la soupape
- Des couleurs pour marquer les pièces
- Un aimant pour contrôler les matériels
- Un ordinateur pour les homologations sur CD-Rom

2.10.4 Liste des documents

- Règlements de l'année en cours
- Documents d'homologation
- CD-Rom avec homologations
- Formulaires des contrôles techniques
- Matériel pour écrire

2.11 CONTRÔLES DU NIVEAU SONORE

Limites de niveau sonore en vigueur

Le niveau sonore maximal de 107 dB/A, sera mesuré à une vitesse moyenne du piston de 11 m/sec. Le RPM fixe spécifié à l'art. 2.14.6 peut être utilisé.

2.11.1 Avec un microphone placé à 50 cm du tuyau d'échappement, à un angle de 45° mesuré à partir de la ligne médiane de l'extrémité du tuyau et à la hauteur du tuyau d'échappement, mais à 20 cm au minimum au-dessus du sol. Si cela est impossible, le microphone pourra être placé à 45° vers le haut.

2.11.2 Pendant un contrôle du niveau sonore, tout véhicule non muni d'un point mort dans la boîte de vitesses, doit être placé sur un support.

2.11.3 Une marque sera apposée sur les silencieux lorsqu'ils seront contrôlés, et il sera interdit de les changer après vérification sauf pour un silencieux de rechange qui devra également être vérifié et scellé.

2.11.4 Le coureur maintiendra son moteur en marche sans vitesse enclenchée et augmentera les tours du moteur jusqu'à ce qu'il atteigne les RPM (nombre de tours par minute) requis. Les mesures doivent être prises dès que les RPM spécifiés sont atteints.

2.11.5 Les RPM dépendent de la vitesse moyenne du piston correspondant au cycle du moteur.

Les RPM sont exprimés par l'équation suivante :

$$N = \frac{30.000 \times cm}{l}$$

N = RPM exigés pour le moteur

cm = Vitesse moyenne fixée du piston en m/s

l = Course du piston en mm

2.11.6 Contrôle du bruit

Pour cause de similitude de la course du piston dans des configurations différentes du moteur selon la cylindrée, le contrôle de bruit s'effectuera à un RPM fixe. Pour référence uniquement, la vitesse moyenne du piston à laquelle le contrôle est effectué, est calculée à 11 m/sec.

	2 cylinders	3 cylinders	4 cylinders
600cc	5,500 RPM	6,500 RPM	7,000 RPM
750cc	5,500 RPM	6,000 RPM	7,000 RPM
over 750cc	5,000 RPM	5,000 RPM	5,500 RPM

2.11.7 *Le niveau sonore maximum pour les moteurs ayant plus d'un cylindre sera mesuré à chaque extrémité des tuyaux d'échappement.*

2.11.8 *Une machine qui n'est pas conforme aux limites stipulées peut se présenter plusieurs fois au contrôle avant la course.*

2.11.9 *Le niveau sonore environnant ne doit pas dépasser un niveau de 90 dB/A à un rayon de 5 mètres du moteur pendant les contrôles.*

2.11.10 *Les instruments employés pour les contrôles de bruit doivent être conformes aux normes internationales IEC 651, grade 1.*

Le sonomètre doit être équipé d'un étalon pour le contrôle et l'ajustement du sonomètre.

2.11.11 *L'interrupteur d'amortissement des vibrations doit être réglé sur «lent». sonomètre pendant les périodes d'emploi.*

2.11.12 Contrôle du bruit après une compétition

Dans une épreuve qui exige un contrôle final des machines avant que les résultats ne soient annoncés, ce contrôle devra inclure un contrôle du bruit pour au moins les trois premières machines se trouvant dans le classement final. Lors de ce contrôle final, il y aura une tolérance de 3 dB/A.

2.11.13 Contrôle du bruit pendant une compétition

Dans une épreuve qui exige un contrôle du bruit pendant son déroulement, les machines devront être conformes aux limites sans tenir compte de la tolérance mentionnée à l'art. 2.14.13.

2.12 DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMETRES

2.12.1 L'Officiel du Contrôle de Bruit (NCO) doit arriver à temps pour avoir des discussions avec le Directeur Technique FIM Superbike et autres Officiels Techniques, de façon à ce qu'une procédure pour les tests et un emplacement convenable pour les effectuer puissent être convenus.

2.12.2 L'équipement de mesure du niveau sonore doit avoir un étalon compatible, qui doit être immédiatement utilisé avant le début des tests et toujours préalablement à un nouveau test, si une sanction disciplinaire peut être imposée.

Deux jeux d'équipement doivent être disponibles en cas de panne du tachymètre, du sonomètre ou du calibre lors du contrôle technique.

2.12.3 Les tests peuvent s'effectuer en conditions de pluie ou d'humidité excessives. Les motocycles considérés comme excessivement bruyants doivent être testés individuellement si les conditions le permettent.

2.12.4 En cas d'un vent plus que modéré, les motocycles doivent être face à celui-ci. (Les bruits de mécaniques se dirigeront vers l'avant, loin du microphone).

2.12.5 Des instruments de mesure à réponse 'lente' doivent être utilisés.

2.12.6 La position 'A' sera enclenchée sur commande du sonomètre.

2.12.7 Ne pas arrondir la lecture du sonomètre, c'est-à-dire :
Ex : limite du niveau sonore : 110 dB/A après la course
Test : 110.9 dB/A = le résultat et au-dessus de la limite.

2.12.8 Corrections

Instrument du type 1 : déduire 1 dB/A.

2.12.9 Précision de la méthode (tolérances)

Toutes les corrections sont cumulatives. Les décisions seront prises après avoir été préalablement discutées avec le Directeur Technique FIM et/ou Chef Commissaire Technique FIM Superbike.



**CHAMPIONNAT DU MONDE FIM DE COURSES SUR ROUTE
SUPERBIKE & SUPERSPORT
ET COUPE FIM SUPERSTOCK**

*ECHANTILLONS DE CARBURANT PRELEVES LE/...../.....
POUR DES ANALYSES EN LABORATOIRE*

SEANCE D'ENTRAINEMENT OU COURSE N°	Container de l'échantillon «A»	
	N° étiquette du container	N° scellé du container
COUREUR :	Container de l'échantillon «B»	
	N° étiquette du container	N° scellé du container

MARQUE DU MOTOCYCLE : _____

EQUIPE : _____

Les informations mentionnées ci-dessus concernent les échantillons de carburant prélevés du réservoir d'essence du motorcycle spécifié après la course, lorsqu'il se trouvait dans la zone de contrôle pour une période de 60 minutes dans l'attente de toute réclamation.

*L'échantillon «A» sera envoyé au laboratoire agréé par la FIM/ IMS pour analyse.
L'échantillon «B» sera conservé par la FIM en cas d'une contre-expertise.*

*En tant que responsable de l'équipe, nommé sur ce document, je, soussigné,
(caractère d'imprimerie) :* _____

*déclare avoir contrôlé les numéros de série des containers scellés et les
numéros d'étiquettes des containers et certifie que les informations indiquées
sont exactes.*

Heure : _____

(Signature)

Position dans l'équipe : _____

**(PROPRIETAIRE/DIRECTEUR/
MECANICIEN)**

DIAGRAM 1

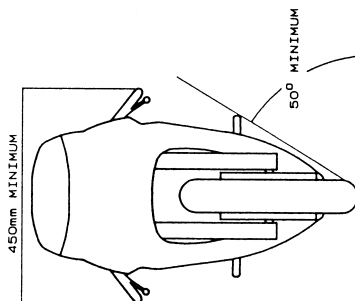


DIAGRAM 2

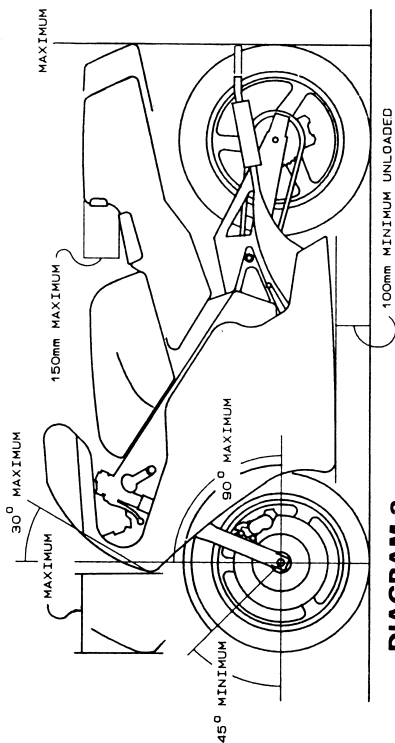
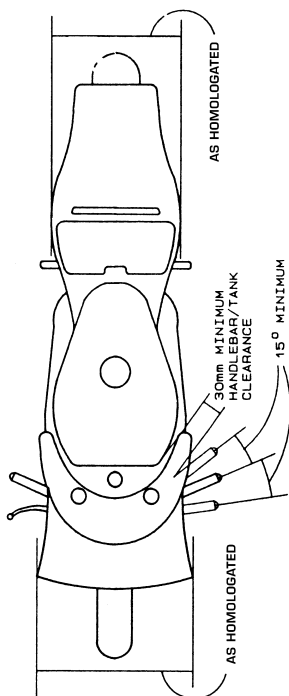
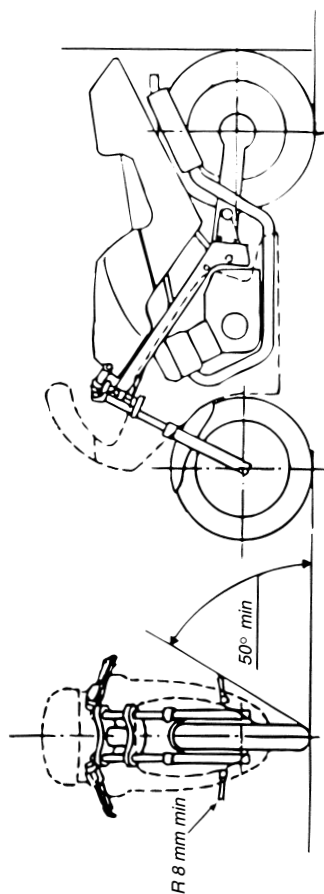
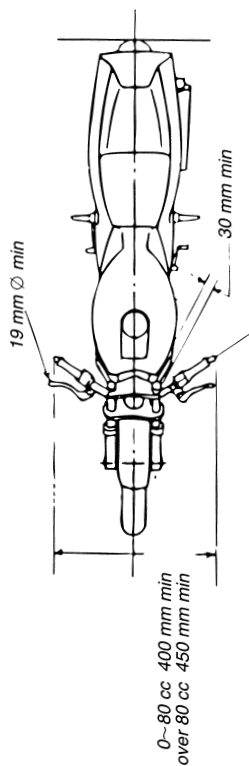
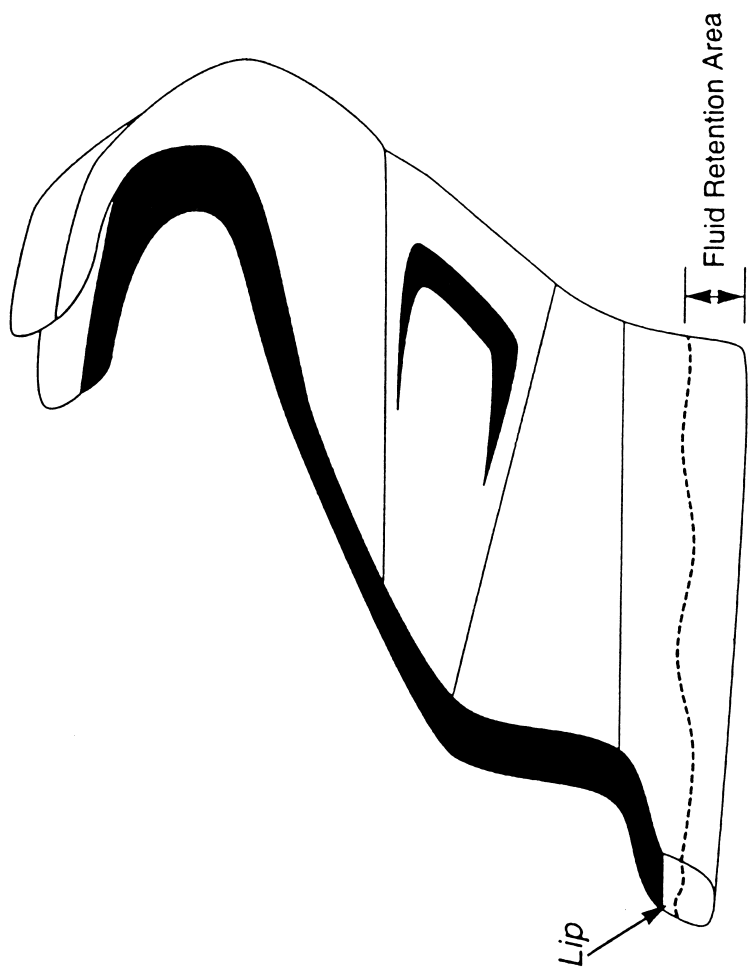
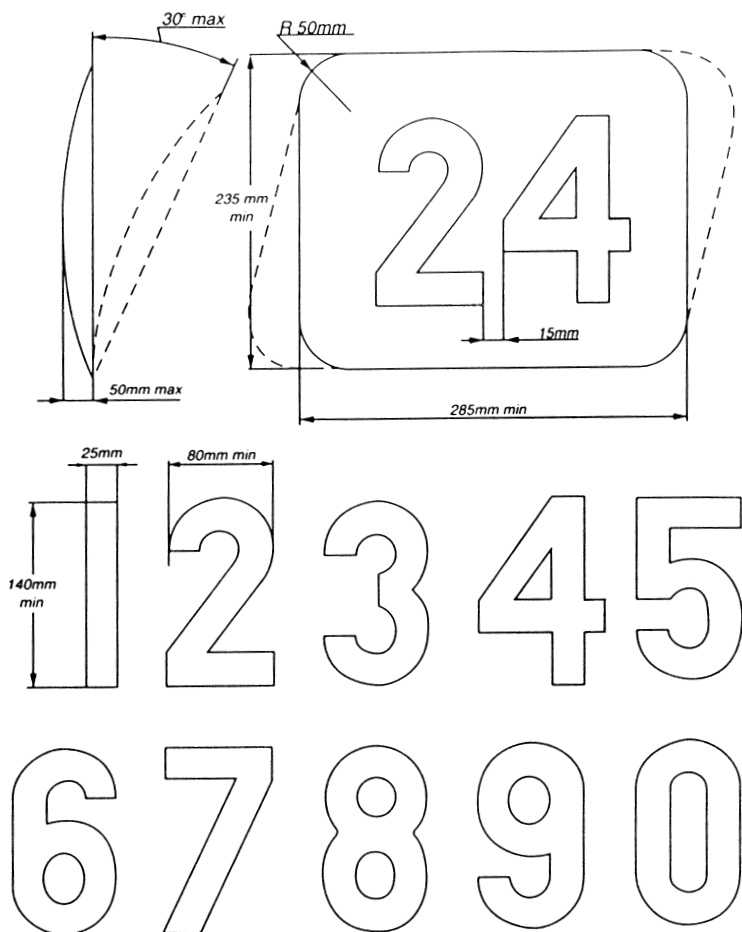


DIAGRAM 3









Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

TEN FITTING TESTS FOR HELMETS **DIX TESTS D'ADAPTATION POUR LES CASQUES**

1. *Obtain correct size by measuring the crown of the head*
Avoir la bonne grandeur en mesurant le sommet de la tête
2. *Check there is no side to side movement*
Vérifier qu'il n'y ait pas de déplacement d'un côté à l'autre
3. *Tighten strap securely*
Serrer solidement la jugulaire
4. *With head forward, attempt to pull up back of helmet to ensure helmet cannot be removed this way*
Tête en avant, essayer de soulever le casque pour s'assurer qu'il ne peut pas être enlevé de cette façon



5. *Check ability to see clearly over shoulder*
Vérifier si vous pouvez voir clairement par-dessus l'épaule
6. *Make sure nothing impedes your breathing in the helmet and never cover your nose or mouth*
S'assurer que rien ne gêne votre respiration dans le casque et ne jamais couvrir le nez ou la bouche
7. *Never wind scarf around neck so that air is stopped from entering the helmet. Never wear scarf under the retention strap*
Ne jamais enrouler une écharpe autour du cou, car cela empêche l'air d'entrer dans le casque. Ne jamais porter d'écharpe sous la jugulaire
8. *Ensure that visor can be opened with one gloved hand*
S'assurer que la visière peut être ouverte avec une main gantée
9. *Satisfy yourself that the back of your helmet is designed to protect your neck*
S'assurer que l'arrière de votre casque a une forme telle qu'il vous protège la nuque
10. *Always buy the best you can afford*
Toujours acheter le meilleur que vous pouvez vous offrir

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 Czech 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).



(JAPAN) JIS



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

3. CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE

3.1 Principes

Les obligations incombant aux participants, officiels et organisateurs sont stipulées dans ces règlements.

La violation ou l'inobservation dûment établie de ces obligations sont passibles des sanctions figurant dans le présent chapitre.

3.2 Sanctions

Les sanctions sont les suivantes :

- avertissements
- amendes
- passage par la voie des stands
- recul de place(s)
- pénalité de temps
- pénalité de position sur la grille de départ
- disqualification
- retrait de points de Championnat
- suspension
- exclusion

3.2.1 Définition et application des sanctions

- | | |
|--|---|
| - avertissements : | <i>peuvent être privés ou publics.</i> |
| - amendes : | <i>en espèces de 500€ à 50'000€</i> |
| - recul de place(s) : | <i>Le coureur doit reculer du nombre de place(s) indiquée(s) par la Direction de Course.</i> |
| - passage par la voie des stands : | <i>cf. Art. 1.20.</i> |
| - pénalités de temps : | <i>imposition de temps affectant le résultat réel du coureur jusqu'à 2 minutes et annulation de temps.</i> |
| - pénalité de position sur la grille de départ : | <i>recul d'un certain nombre de place(s) lors de la prochaine course.</i> |
| - disqualification : | <i>entraîne la disqualification d'une épreuve, des séances d'entraînement (drapeau noir, drapeau noir avec rond orange) d'une course (drapeau noir, drapeau noir avec rond orange) ou du classement de ces dernières.</i> |

- *retrait de points de championnat* : perte des points de courses du Championnat déjà disputées.
- *suspension* : perte des droits à participer aux épreuves du Championnat. Peut être appliquée à une ou plusieurs courses.
- *exclusion* : perte définitive de tous les droits de participer à toutes les activités placées sous le contrôle de la FIM.

3.2.2 Cumul de sanctions

Tout contrevenant peut se voir infliger plusieurs sanctions, selon les circonstances.

3.3. Les Organes Disciplinaires et d'Arbitrage

Les organes disciplinaires et d'arbitrage de la FIM qui sont compétents en matière disciplinaire et d'arbitrage sont :

- *La Direction de Course*
- *Les Commissaires FIM*
- *La Cour Disciplinaire Internationale (CDI)*

3.3.1 La Direction de Course

3.3.1.1 Constitution

La Direction de Course est constituée conformément aux dispositions de l'article 1.6.

3.3.1.2 Autorité et compétence

La Direction de Course a compétence pour sanctionner d'office les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, promoteurs et organisateurs ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions lors d'une épreuve ou dans le Championnat pour :

- *des infractions aux Règlements.*
- *toute action ou acte volontaire ou involontaire, accompli au cours d'une manifestation par une personne ou un groupe de personnes, contraire aux règlements en vigueur ou aux ordres donnés par un officiel de la manifestation.*

- *toute action de corruption ou de fraude ou tout acte portant préjudice aux intérêts des manifestations ou du sport, accompli par une personne ou un groupe de personnes pendant une manifestation.*
- *pour incapacité à assurer un déroulement efficace et régulier de la manifestation ou pour infraction grave aux Règlements.*

La Direction de Course est compétente pour statuer sur toute réclamation concernant les infractions aux Règlements.

3.3.1.3 Sanctions pouvant être prononcées par la Direction de Course

Les sanctions suivantes peuvent être prononcées par la Direction de Course :

- *un avertissement*
- *une amende*
- *recul de place(s)*
- *un passage par la voie des stands*
- *une pénalité de temps*
- *un recul d'un certain nombre de place(s) lors de la prochaine course (pénalité de position)*
- *une disqualification*
- *retrait de points de Championnat*
- *une suspension*

De plus, la Direction de Course peut déférer le cas à la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) pour infliger une sanction plus importante qui dépasse la compétence de la Direction de Course.

3.3.2 Le Collège des Commissaires FIM

3.3.2.1 Constitution

Le Collège des Commissaires FIM est constitué conformément aux dispositions de l'article 1.7.

3.3.2.2 Compétence

Le Collège des Commissaires entendra tous les appels contre les décisions prises par la Direction de Course.

3.3.2.3 Sanctions pouvant être prononcées par le collège des Commissaires FIM, seulement après appel

- un avertissement
- une amende
- une pénalité de temps
- un recul d'un certain nombre de place(s) lors de la prochaine course (pénalité de position)
- une disqualification
- retrait de points de Championnat
- une suspension

De plus, le collège des Commissaires FIM peut déférer le cas à la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) pour infliger une sanction plus importante qui dépasse la compétence du collège des Commissaires FIM.

3.3.3 Le Collège des Juges Internationaux

Le Collège des Juges Internationaux (CJI) est constitué de personnes qualifiées à partir duquel sont nommés les membres de la CDI.

3.3.3.1 Constitution

Le Collège des Juges Internationaux se compose de membres nommés par les FMN. Chaque FMN peut nommer un ou plusieurs membres de la nationalité de la FMN en question. Les nominations sont confirmées par l'Assemblée Générale pour des périodes de 4 ans.

3.3.3.2 Qualifications

Pour pouvoir être nommé et figurer dans le Collège des Juges Internationaux, le candidat doit être à même de fournir des documents attestant qu'il est en possession d'un diplôme universitaire en droit. Il doit pouvoir s'exprimer dans au moins une des langues officielles de la FIM. Toutefois, il ne peut pas être membre élu ou titulaire d'une licence de la FIM.

3.3.4 La Cour Disciplinaire Internationale (CDI)

3.3.4.1 Nomination des membres

Le Président du Collège des Juges Internationaux de la FIM, nommera, à chaque saisine, le Président et les membres qui constitueront la CDI.

3.3.4.2 Procédures

Les noms des membres désignés doivent être notifiés à toutes les parties intéressées qui ont le droit de faire opposition dûment documentée, en totalité ou en partie, à la composition du tribunal, dans les trois jours suivant la réception de la notification. En cas d'objection, si le Bureau Exécutif considère que cette dernière est fondée, il doit alors nommer des remplaçants. Sinon, il rejette les objections et fixe la date de l'audience.

La Cour pourra demander l'avis d'expert ou de tout témoin qu'elle estime utile.

3.3.4.3 Autorité et compétences

La CDI entend tous les appels contre des décisions prises par les Commissaires FIM.

La CDI juge en première instance sur demande de la Direction de Course ou du Collège des Commissaires FIM.

Après le déroulement d'une manifestation, le Président de la FIM, le Bureau Exécutif ou le Conseil de Direction peuvent, dans un délai de cinq jours, déférer à la CDI tout cas de violation ou infraction à la réglementation de la FIM.

3.3.5. La FIM Partie à l'Instance

3.3.5.1 Rôle

Dans toutes les procédures devant la CDI, la FIM a la faculté de faire valoir ses intérêts ou d'exposer sa position sous la forme d'un réquisitoire.

3.3.5.2 Désignation

Le Bureau Exécutif nomme pour chaque cas, la personne qui représentera la FIM.

3.3.5.3 Procédure

L'intervention de la FIM est facultative et laissée à l'appréciation du Bureau Exécutif.

En tant que partie, la FIM jouit des mêmes droits et obligations que les autres parties.

La FIM peut se présenter en personne lors de l'audience ou présenter ses réquisitions sous forme écrite.

3.4. Réclamations et Appels

3.4.1 Droit de présenter une réclamation

Toute personne physique ou morale - coureur, Equipes, sponsor, constructeur, officiel, etc. - se considérant lésé à la suite d'une décision prise sous l'autorité de la FIM, a le droit de présenter une réclamation contre cette décision.

Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision de la Direction de Course qui entraîne (ou non) :

- *un recul de place(s)*
- *un passage par la voie des stands*
- *une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.*
- *Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands*

Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision de la Direction de Course basée sur une «photo-finish».

3.4.2 Droit d'appel

Les dispositions concernant les appels contre des décisions disciplinaires de la FIM sont les suivantes :

1. Auprès des Commissaires FIM, contre une décision de la Direction de Course.

Aucun appel ne peut être interjeté contre décision qui entraîne (ou non) :

- *un recul de place(s)*
- *un passage par la voie des stands*
- *une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.*
- *Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands*

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur une «photo-finish».

Lorsqu'aucun appel ne peut être interjeté, la décision de la Direction de Course est finale.

2. Auprès de la CDI, contre une décision des Commissaires FIM.

La décision de la CDI est finale.

Aucun appel ne peut être interjeté si les Commissaires FIM confirment la décision précédente de la Direction de Course, il pourra être fait appel auprès de la CDI. Dans ce cas, la décision des Commissaires FIM est finale.

3. Auprès du TAS.

Aucun appel ne peut être interjeté contre décision qui entraîne (ou non) :

- *un recul de place(s)*
- *un passage par la voie des stands*
- *une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.*
- *Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands*

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur une «photo-finish».

3.4.3

Procédure et délai de réclamation

*Toute réclamation doit être soumise et signée uniquement par la personne directement concernée. Chaque réclamation ne doit se référer qu'à un seul objet et être présentée 1 heure au plus tard après la publication des résultats. Les réclamations doivent être remises entre les mains d'un officiel responsable (Directeur de Course, Directeur de l'Epreuve ou Secrétaire de la Manifestation) accompagnées d'une caution de **660 €uros** ou sa contrevaletur.*

Les Equipes ou coureurs sous contrat pour participer au Championnat peuvent présenter, une lettre de garantie de IMS, à la place du paiement.

Une réclamation portant sur l'admission d'un coureur, d'une équipe ou d'une machine, doit être introduite avant le début des essais officiels.

3.4.4 Audience d'une réclamation

Après l'audience, la Direction de Course doit statuer sur toute réclamation présentée. La réclamation doit être jugée selon les dispositions prévues dans les Règlements.

3.4.5 Effets de la décision

La décision de la Direction de Course sur la fixation de la sanction est d'application immédiate.

3.4.6 Délais pour l'introduction d'un appel

Le délai pour l'introduction d'un appel est :

- Contre une décision de la Direction de Course - 30 minutes
- Contre une décision des Commissaires FIM - 5 jours
- Interjection d'appel devant le Tribunal Arbitral du Sport (TAS) - 5 jours

Les délais courent à partir de la date et de l'heure de réception de la décision par l'appelant.

3.4.7 Introduction d'un appel

Pour être recevable, la déclaration d'appel doit être remise par lettre (appel devant les Commissaires FIM) ou envoyée par lettre recommandée ou par courrier spécial au Secrétariat Exécutif de la FIM, le cachet de la poste faisant foi (appel devant la CDI).

Le montant exact de la caution pour appel doit être remis au Chef des Commissaires FIM (appel devant les Commissaires FIM) ou versée au Secrétariat Exécutif de la FIM (appel devant la CDI), selon le cas.

Dans les 10 jours suivant la déclaration d'appel, l'appelant transmet au Secrétariat Exécutif de la FIM un mémoire contenant une description des faits.

Si l'appel n'a pas été introduit et/ou si le montant de la caution pour frais d'appel n'a pas été versé dans les délais prévus à l'article 3.4.6, l'appel sera déclaré irrecevable sans audience.

3.4.7.1 Cautions à verser lors de l'introduction d'un appel

*Le montant de la caution d'appel s'élève à **1'320 €**uros.*

Les Equipes et coureurs sous contrat à participer aux Championnats peuvent présenter une lettre de garantie de IMS en lieu de paiement.

3.4.7.2 Cautions à verser à la suite d'un ajournement

Si un ajournement est demandé par une des parties concernées pour convoquer d'autres témoins, cette partie doit fournir une garantie financière supplémentaire dans un délai déterminé qui sera fixée par l'organe disciplinaire. L'audience ne pourra pas être poursuivie avant que la garantie n'ait été versée. Si la caution n'est pas fournie dans le délai fixé, l'organe disciplinaire rend sa décision en se basant sur les preuves testimoniales existantes.

3.4.7.3 Délais à observer pour l'audience d'un appel

Les Commissaires FIM doivent se réunir pour examiner un appel immédiatement après que le mémoire d'appel ait été déposé.

La CDI doit se réunir pour examiner un appel au plus tard dans les 6 semaines suivant la date de dépôt du mémoire d'appel.

Dans tous les cas, les Commissaires FIM et la CDI doivent rendre une décision.

3.4.8 Effet d'un appel

A la requête de l'appelant, les Commissaires FIM peuvent suspendre l'exécution provisoire de la décision prise par la Direction de Course par une décision avant dire droit ou lors du prononcé de sa décision sur le fond.

A la requête de l'appelant, la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) peut suspendre l'exécution provisoire de la décision prise par les Commissaires FIM par une décision avant dire droit ou lors du prononcé de sa décision sur le fond.

3.5. Procédure devant tous les organes Disciplinaire et d'Arbitrage

3.5.1 Droit à une audience

Toute personne ou organisme faisant l'objet d'une sanction selon les Règlements jouit du droit inaliénable de se défendre, en personne ou par procuration.

Toute partie convoquée devant un organe disciplinaire ou d'arbitrage a le droit d'être représentée par un défenseur de son choix et à ses propres frais, pour autant qu'elle ait notifié son intention en temps opportun, afin que cela puisse être également notifié à toutes les autres parties concernées. Un manquement à cette procédure peut faire l'objet de la part de l'organe disciplinaire ou d'arbitrage, d'une objection à cette représentation.

Si l'une des parties dûment convoquées ne se présente pas, le jugement peut être rendu par défaut.

Les organes disciplinaires ou d'arbitrage peuvent décider que l'audience se déroule sous la forme d'une conférence téléphonique, ou par tout autre moyen de communication, téléphonique ou électronique. Une telle audience ne peut se dérouler qu'avec le consentement de toutes les parties concernées.

3.5.2

Audience

L'audience sera publique. Toutefois, l'organe disciplinaire ou d'arbitrage peut en décider autrement, dans des circonstances exceptionnelles.

L'audience se déroulera dans une des langues officielles de la FIM. Au cas où une des parties souhaite utiliser une autre langue, elle mettra les interprètes nécessaires à disposition, à ses propres frais.

La partie interjetant appel devra être présente ou dûment représentée, à défaut, la réclamation sera déclarée irrecevable et les frais resteront à la charge de la partie appelante.

Après avoir ouvert les débats, le Président invitera les parties concernées à exposer leurs cas respectifs sans que les témoins soient présents.

Après les dépositions des parties concernées, l'organe disciplinaire ou d'arbitrage entendra les différents témoins et experts afin de compléter les dépositions. Les parties impliquées auront le droit d'interroger tous les témoins et experts sur leur déposition.

Chaque membre de l'organe disciplinaire ou d'arbitrage peut, à tout moment au cours de l'audience et avec l'autorisation du Président, interroger chacune des parties concernées ainsi que les témoins.

3.5.3

Témoins et experts

Chaque partie est responsable de la convocation et de la présence de ses propres témoins et des frais qui en résultent, à moins que le Tribunal n'en décide autrement.

L'organe disciplinaire ou d'arbitrage n'a aucune autorité pour obliger les témoins à prêter serment; en conséquence, les dépositions seront faites librement. Les témoins ne peuvent affirmer que des faits qu'ils connaissent et ils ne sont pas autorisés à exprimer un avis, à moins que l'organe disciplinaire ou d'arbitrage les considère comme experts sur un point particulier et leur demande de s'exprimer.

Après avoir fait leurs dépositions, les témoins ne peuvent pas quitter la salle d'audience et ne seront pas autorisés à parler avec d'autres témoins qui doivent encore faire leur déposition.

La Cour peut convoquer des experts.

3.5.4

Jugement

Les décisions de tous les organes disciplinaires ou d'arbitrage seront prises à huis clos, à la majorité simple des voix (Exception : cf. Art. 1.6.4 « Direction de Course »). Tous les membres ont le même droit de vote qui doit être exercé lorsqu'une décision est exigée. Les membres ne peuvent pas s'abstenir.

Chaque membre de l'organe disciplinaire ou d'arbitrage est tenu de garder secrètes toutes les délibérations.

3.5.5

Notification des jugements

Les décisions de la Direction de Course ou des Commissaires FIM doivent être notifiées directement sur le lieu de l'épreuve, ou en cas d'impossibilité, par courrier recommandé avec accusé de réception.

Tous les jugements de la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) doivent être notifiés par écrit, par courrier avec accusé de réception, afin d'informer toutes les parties concernées.

3.5.6 Publication des jugements

L'organe disciplinaire ou d'arbitrage infligeant une sanction ou statuant sur une réclamation ou un appel doit faire publier ses conclusions et citer les noms de toutes les parties concernées. Les personnes ou organismes cités dans ces communiqués n'ont aucun droit d'action contre la FIM, ni contre toute personne ayant publié le communiqué.

De plus, les décisions finales seront publiées au centre de presse ainsi que dans le Bulletin/Magazine FIM, à moins que la Cour, elle-même, n'en décide autrement.

3.6. Frais de la procédure

Les frais d'une décision disciplinaire ou d'arbitrage seront fixés par le Secrétariat Exécutif de la FIM et seront attribués à la partie perdante, à moins que la juridiction n'en décide autrement.

3.6.1 Paiement des amendes et des frais

Si la sanction est définitive, toutes les amendes et tous les frais doivent être réglés au Secrétariat Exécutif de la FIM dans les 30 jours suivant la notification du jugement conformément à l'article 3.5.5.

La personne ou l'organisme frappé par la décision sera automatiquement suspendu de toute participation aux activités de la FIM jusqu'au moment où l'intégralité du paiement aura été reçue.

3.7 Réciprocité des sanctions

A la suite de l'accord de réciprocité passé le 30 avril 1949, entre les 4 organisations qui régissent le sport motorisé sur le plan international soit, en plus de la FIM :

- *La Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)*
- *La Fédération Aéronautique Internationale (FAI)*
- *L'Union Internationale Motonautique (UIM)*

des sanctions de suspension ou d'exclusion peuvent aussi être appliquées, sur demande de la FIM, à l'un ou l'autre des sports représentés par les organisations ci-dessus.

3.8 Droit de Clémence

Le Conseil de Direction, après consultation avec le Président du CJI ou de sa propre initiative, peut atténuer ou totalement annuler la sanction d'une personne ou d'un groupe de personnes après qu'aient été épuisées toutes les voies de recours.

3.9 Clause Arbitrale

Les décisions définitives rendues par les organes juridictionnels (à l'exception de l'art 3.4.2.3) ou l'Assemblée Générale de la FIM peuvent être exclusivement soumises par voie d'appel au Tribunal Arbitral du Sport dans le délai prévu à l'article 3.4.6, qui tranchera définitivement le litige, suivant le Code de l'Arbitrage en matière de sport.

4. Normes pour les circuits

Les normes des circuits sont définies par les «Normes FIM pour les Circuits de Courses sur Route» (NCCR).

5. CODE MÉDICAL

5.1 INTRODUCTION

Le nouveau Code Antidopage FIM est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

5.2 CONTROLE MEDICAL SPECIAL

A tout moment, lors du déroulement d'une manifestation, un contrôle médical spécial peut être effectué à la demande du Directeur d'Epreuve ou du Directeur Médical, par un médecin officiel, ou par un autre médecin désigné par le Chef du Service Médical (CSM).

5.2.1 Refus de se soumettre à un contrôle médical spécial

Tout coureur refusant de se soumettre à un contrôle médical spécial sera exclu de la manifestation et son cas signalé à la FIM.

5.2.2 Liste des coureurs médicalement inaptes à courir

Le CSM examinera tous les coureurs mentionnés sur la liste des coureurs médicalement inaptes à courir qui souhaitent prendre le départ afin de confirmer leur aptitude médicale à le faire avant qu'ils utilisent un motocycle sur la piste. La liste devra être soumise par le Directeur Médical.

5.2.3 Coureurs nécessitant des soins médicaux spéciaux

Il incombe aux coureurs sous certaines conditions médicales et pouvant avoir besoin d'un traitement spécial en cas de blessures, ou qui ont été hospitalisés pendant les 12 derniers mois ou qui sont traités pour n'importe quelles raisons médicales d'informer le Directeur Médical / CSM avant la manifestation qu'ils peuvent avoir besoin de ce traitement spécial.

5.3 SOINS MEDICAUX PENDANT LES MANIFESTATIONS

Tout traitement au circuit pendant la manifestation est gratuit pour les coureurs. Les coûts de transfert d'un coureur blessé à l'hôpital désigné par le CSM sont de la responsabilité de l'organisateur ou du promoteur de la manifestation.

Les services médicaux doivent garantir une assistance à tous les coureurs, ainsi qu'à toute autre personne autorisée, blessée ou tombant malade au circuit pendant la manifestation.

Un service médical pour le public, strictement séparé du service ci-dessus, doit être mis à disposition par les organisateurs de la manifestation. Ce service n'est pas décrit dans ce code, mais il doit être conforme aux règlements en vigueur dans le pays concerné et être en fonction du nombre de spectateurs attendu.

Les deux services médicaux doivent être contrôlés par un seul CSM.

Un service médical adéquat doit être assuré de façon continue au plus tard à partir de 08h00 le jour de l'ouverture du parc des coureurs pour les Equipes, jusqu'à 20h00 au plus tôt le jour de la course.

5.3.1 Termes de référence du CSM :

Le CSM :

- *Est détenteur de la licence d'officiel FIM correspondante*
- *Est nommé par la FMNR/Organisateur*
- *Doit être le même pendant toute la manifestation.*
- *Doit figurer dans les documents d'informations de la manifestation.*
- *Doit être inscrit à l'ordre des médecins praticiens autorisé à pratiquer dans le pays ou l'état en question.*
- *Doit être en mesure de communiquer dans l'une des deux langues officielles de la FIM, soit l'anglais, soit le français.*
- *Doit être familier avec le Code Médical et le Code Antidopage FIM.*
- *Doit avoir une assurance adéquate de responsabilité professionnelle du pays concerné ou de l'état dans lequel la manifestation a lieu.*
- *Est responsable de l'emplacement du personnel médical et du personnel paramédical et les véhicules sous son contrôle.*
- *Doit informer le personnel médical avant le début des premières séances d'essais de la manifestation, et le débriefer après la manifestation.*
- *Doit fournir au Directeur Médical un plan du circuit mentionnant l'emplacement du personnel médical et des véhicules.*
- *Doit inspecter tous les services médicaux avec le Directeur Médical et l'Observateur Médical (s'il est présent) au plus tard 30 minutes avant le départ des essais et de la course chaque jour de la manifestation afin de s'assurer que tous les services et personnel sont à la bonne place et prêts à intervenir, le Centre Médical y compris.*
- *Doit informer et tenir au courant le Directeur Médical et le Directeur de l'Epreuve de l'état physique des coureurs blessés qui sont à l'hôpital.*
- *Préparera une liste des coureurs blessés (LISTE D'INAPTITUDE MEDICALE), à remettre au Directeur Médical et à l'Observateur Médical FIM (s'il est présent).*
- *Doit certifier que les coureurs ayant chuté pendant les essais sont médicalement aptes à continuer la compétition. Tout coureur blessé lors d'une épreuve qui se soustrait à l'examen médical doit être mentionné sur la liste d'inaptitude médicale.*

- *Peut recommander au Directeur de l'Epreuve d'interrompre une séance d'essais ou une course :*
 - o *S'il y a danger de mort ou d'aggravation des blessures pour un coureur ou pour des officiels s'occupant de ce coureur lorsque d'autres coureurs continuent à circuler.*
 - o *S'il y a un risque de dommages physiologiques pour les coureurs ou d'incapacité de contrôler leurs machines, en raison de conditions climatiques extrêmes.*
 - o *Si l'Equipe médicale ne peut pas atteindre ou traiter un coureur blessé, quelle qu'en soit la raison.*
- *Doit se trouver à la Tour de Contrôle (si prévu) ou près du Directeur de Course lorsque des motos sont sur la piste.*
- *Doit compléter le QUESTIONNAIRE FIM DE CIRCUIT PAR LE CSM (annexe F) et le renvoyer à la FIM 60 jours au plus tard avant la manifestation.*
- *Doit contacter par écrit, au moins 60 jours avant la manifestation, les hôpitaux situés dans les environs de la manifestation pouvant fournir les services spécialisés suivants :*
 - Réanimation traumatologique
 - Neurochirurgie
 - Chirurgie générale
 - Chirurgie vasculaire
 - Chirurgie traumatologique et orthopédique
 - Chirurgie cardio-thoracique
 - Soins intensifs
 - Brûlures et chirurgie plastique.
- *Doit envoyer au Directeur Médical et à la FIM par FAX ou E-MAIL au plus tard 30 jours avant la manifestation les copies des lettres écrites aux hôpitaux et copies des lettres de confirmation que chaque hôpital utilisé pour des traitements aux personnes blessées sont informés que la manifestation a lieu et, qu'ils sont préparés à accepter et traiter des coureurs blessés sans délai. La lettre de confirmation de chaque hôpital doit indiquer son équipement (Rayons-X, scanner etc..) le nom (et numéros de téléphone) du médecin de garde pour chaque jour ainsi qu'un plan indiquant le chemin le plus rapide du circuit à l'hôpital. Toute modification à ces informations doit être immédiatement adressée au Directeur Médical et à la FIM.*
Un interprète en anglais doit être disponible en permanence au sein de l'hôpital quand un coureur blessé y séjourne.
- *Doit faire tous les efforts pour qu'un coureur puisse quitter l'hôpital lorsqu'il le souhaite en signant le formulaire officiel de décharge pour le coureur.*
- *Doit être présent aux réunions du Comité de Direction de la Manifestation.*

5.3.2 *Directeur Médical*

*Le Directeur Médical sera nommé par le partenaire contractuel.
Ses tâches seront :*

- Recevoir du CSM une copie signée du Rapport Médical FIM du Circuit et s'assurer que les installations sont conformes à ce rapport.*
- Inspecter le circuit avec le CSM la veille de la première séance d'essais. Une nouvelle inspection sera effectuée 30 minutes au plus tard avant les séances d'essais ou la course de chaque journée, pour s'assurer que les installations médicales sont conformes à ce code, et faire un rapport de tout problème au Directeur d'Epreuve et à l'Officiel chargé de la Sécurité.*
- Obtenir du CSM, à la fin de chaque séance d'essais ou de la course, une liste des coureurs ayant chuté, et s'assurer que la liste des coureurs médicalement inaptes à la compétition tenue par le Directeur Médical soit à jour et disponible afin de s'assurer que des coureurs médicalement inaptes ne soient pas autorisés sur le circuit.*
- Etre présent avec le CSM ou son adjoint désigné lors d'incidents graves et fournir toute aide qui peut être nécessaire. Un Véhicule doit être à disposition dans la voie des stands près de la Tour de Contrôle pour permettre cette aide.*
- Examiner avec le CSM la liste de tous les coureurs blessés (la liste des coureurs inaptes) souhaitant courir pour confirmer leur aptitude médicale à le faire.*
- Assister aux séances du Jury International.*

5.3.3 *Observateur Médical FIM*

L'Observateur Médical FIM à une manifestation sera un membre du Collège Médical FIM.

Les tâches de l'Observateur Médical FIM à une manifestation seront :

- Observer et conseiller l'application du Code Médical.*
- Informer le Directeur Médical et si nécessaire la Direction de Course de tout arrangement médical qui enfreint le Code Médical.*

5.3.4 *Autres Médecins*

Tout coureur blessé doit préalablement être examiné et assigné par le personnel médical officiel de la manifestation pour un traitement d'urgence et être déclaré médicalement apte ou inapte à courir. Il peut ensuite consulter n'importe quel médecin de son choix. Si le CSM s'y oppose, le coureur doit signer une déclaration stipulant qu'il souhaite un autre avis et traitement.

Tout coureur, qui, après des soins prodigués par un médecin ne faisant pas partie de l'équipe médicale de la manifestation, souhaite participer, doit en premier lieu obtenir une autorisation à cet effet du CSM ou de son adjoint, qui doit tenir compte de toute recommandation faite par son médecin traitant.

5.3.5 CLINICA MOBILE

Depuis de nombreuses années, la CLINICA MOBILE ou son personnel, sous la direction du Dr. Claudio Costa, a assisté aux épreuves de Superbike & Supersport et a acquis une réputation considérable auprès des coureurs et de leur personnel.

La CLINICA MOBILE possède des installations de rayons X et de traitement et son personnel a une expérience considérable dans le traitement des blessures des coureurs et des maladies. De nombreux coureurs préfèrent le traitement par le personnel de la CLINICA MOBILE à tout autre traitement. Les parties engagées dans le Championnat soutiennent entièrement le personnel de la CLINICA MOBILE qui sera présente aux manifestations et attendent une totale collaboration de la part des organisateurs des manifestations et des CSM.

Le personnel de la CLINICA MOBILE traitera les coureurs qui souhaitent être traités par lui, uniquement après qu'ils aient été vus par le CSM. Le CSM déclarera les coureurs médicalement aptes ou inaptes selon la procédure normale, après quoi ceux-ci peuvent se rendre à la CLINICA MOBILE s'ils le souhaitent. Le personnel de la CLINICA MOBILE remettra un rapport médical au CSM après examen et traitement. Un coureur ayant été déclaré inapte à courir qui, après le traitement du personnel de la CLINICA MOBILE, souhaite courir doit se présenter au CSM pour un nouvel examen.

Un coureur qui préfère être traité par le personnel de la CLINICA MOBILE, contrairement à l'avis du CSM, a le droit d'agir selon son gré, mais il devra signer un formulaire indiquant que sa décision va à l'encontre de l'avis médical local. Si le coureur décide qu'il préfère être traité dans un hôpital de son choix, le CSM, en utilisant les moyens disponibles au circuit (ambulance, hélicoptère, etc.), doit permettre au coureur d'accéder à un tel hôpital : c.à.d. le coureur doit être autorisé à être transporté par l'ambulance ou l'hélicoptère du circuit à l'aéroport le plus proche.

5.3.6 Qualification du Personnel Médical

5.3.6.1 Qualification des Médecins

Tout médecin participant à une manifestation :

- Doit être inscrit à l'ordre des médecins praticiens*
- Autorisé à pratiquer dans le pays ou l'état en question*
- Doit être qualifié et être capable d'effectuer des traitements d'urgence et des réanimations.*

5.3.6.2 Qualifications du personnel paramédical ou équivalent

Tout personnel paramédical ou équivalent participant à une manifestation :

- *Doit être qualifié et inscrit comme l'exige le pays ou l'état en question.*
- *Doit être expérimentés dans les soins d'urgence.*

5.3.6.3 Identification du personnel médical

Tout le personnel médical doit pouvoir être clairement identifié.

Tous les médecins et tout le personnel paramédical doivent porter un vêtement clairement marqué respectivement "DOCTOR" ou "DOCTEUR" et respectivement "MEDICAL", de préférence en rouge sur un fond blanc au dos et devant.

5.3.7 Equipement médical

5.3.7.1 Conditions médicales minimales requises pour les manifestations

Le service médical comprenant du matériel, des véhicules et du personnel en nombre suffisant lors de toute manifestation et pour chaque discipline doit être organisé de façon à assurer à un coureur blessé tous les traitements d'urgence nécessaires dans un délai minimum, ainsi que son transfert rapide dans un centre médical approprié ou dans une unité de soins d'un hôpital ayant l'équipement adéquat pour traiter ses blessures ou maladie, si cela s'avère nécessaire.

Le CSM déterminera donc le nombre, l'emplacement et le type de véhicules, le matériel et le personnel qui seront nécessaires pour atteindre cet objectif lors d'une manifestation spécifique, en prenant en considération la discipline, le circuit, le lieu et le terrain de la manifestation.

Les conditions médicales minimales requises seront sujettes à une confirmation et approbation, suite à une inspection de circuit de l'Observateur Médical FIM et du Directeur Médical.

Un médecin ou des médecins doivent être disponibles pour assurer une intervention médicale initiale directement ou suite à une évaluation initiale et des traitements par une équipe paramédicale.

Dans tous les cas, le transfert d'un coureur blessé vers un centre médical ou un hôpital par ambulance ou par hélicoptère ne doit pas interférer avec la manifestation et le CSM doit prévoir un équipement de remplacement suffisant pour permettre la poursuite de la manifestation

- Les véhicules type A doivent être mobilisés en nombre suffisant et disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans les 2 minutes suivant la chute (immobilisation) du coureur.
- Véhicule(s) type B (nombre selon l'homologation médicale FIM) devant être disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans un délai minimum après la chute (immobilisation) du coureur.
- Véhicule(s) type C (nombre selon l'homologation médicale FIM) devant être disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans un délai minimum après la chute (immobilisation) du coureur.
- Postes de secours sur le terrain
- Postes de secours dans la voie des stands
- Un centre médical
- Hélicoptère

N.B. le seul remplacement autorisé à ces conditions est qu'un véhicule type B peut remplacer un véhicule type C.

5.3.7.2 Véhicules

5.3.7.2.1 Définition des véhicules

Les véhicules sont définis comme suit :

Type A : *Un véhicule pour une intervention rapide sur les lieux d'accident afin d'apporter un secours immédiat aux blessés et d'assurer une réanimation par voies respiratoires et cardio-vasculaire.
Ce véhicule doit porter les mentions «MEDICAL» en clair et grands caractères.*

Type B : *Un véhicule particulièrement bien équipé, faisant office de centre de réanimation mobile.*

Type C : *Un véhicule capable de transporter un blessé sur brancard dans des conditions raisonnables.*

5.3.7.2.2 Equipement pour véhicules type A (Véhicule médical d'intervention rapide)

Personnel :

Type A1 :

- *Un conducteur, expérimenté dans la conduite d'un véhicule Type A et connaissant la piste.*
- *Un médecin expérimenté dans les soins d'urgence.*
- *Un deuxième médecin ou personne du paramédical expérimenté dans les soins d'urgence.*

Type A2 :

- Un conducteur, expérimenté dans la conduite d'un véhicule Type A et connaissant la piste.
- Personnel paramédical ou équivalent expérimentés dans les soins d'urgence.

Equipement médical :

- Système portatif d'alimentation en oxygène
- Système manuel de ventilation
- Matériel pour intubation
- Matériel pour aspiration
- Matériel pour perfusion intraveineuse
- Attelles d'immobilisation pour membres et colonne vertébrale (y compris vertèbres cervicales)
- Pansements stériles
- Moniteur ECG et Défibrillateur
- Médicaments pour réanimations et analgésiques/ Liquides IV
- Sphygmomanomètre et stéthoscope

L'Equipement doit être facilement identifiable et rangé de telle sorte qu'il peut être utilisé au niveau du sol en bord de piste.

Technique :

- Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM
- Signalisation visible et audible
- Matériel pour enlever les combinaisons et les casques

Le nombre minimum de véhicules médicaux d'intervention rapide est de 2.

5.3.7.2.3 Equipement pour véhicules type B (Ambulance)**Personnel :****Type B1 :**

- Un médecin expérimenté dans les soins d'urgence.

Type B2 :

- Deux personnes du paramédical ou équivalent expérimentés dans les soins d'urgence.

Equipement médical :

- Système portatif d'alimentation en oxygène
- Matériel pour ventilation manuelle et automatique
- Matériel pour intubation
- Matériel pour aspiration
- Matériel pour perfusion intraveineuse

- *Attelles d'immobilisation pour membres et colonne vertébrale (y compris vertèbres cervicales)*
- *Pansements stériles*
- *Matériel pour drainage thoracique*
- *Matériel pour trachéotomie*
- *Sphygmomanomètre et stéthoscope*
- *Brancard*
- *Brancard Cuillère (de type scoop)*
- *Scopes pour contrôle ECG et défibrillateur*
- *Oxymètre*
- *Médicaments pour réanimations et analgésiques/ Liquides IV*

Technique :

- *Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM*
- *Signalisation visible et audible*
- *Matériel pour enlever les combinaisons et les casques*
- *L'air conditionné et un réfrigérateur sont recommandés*

Une (1) telle ambulance doit être en «stand by» au centre médical.

5.3.7.2.4 *Equipement pour véhicules type C*

Personnel :

- *Deux brancardiers ou personnes du paramédical dont l'un est le chauffeur et l'autre, la personne capable de prodiguer les premiers soins d'urgence.*

Médical :

- *Brancard*
- *Oxygène*
- *Attelles d'immobilisation pour membres et colonne vertébrale (y compris vertèbres cervicales)*
- *Médicaments et matériels de premiers secours*

Technique :

- *Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM*
- *Signalisation visible et audible*

5.3.7.3 Hélicoptères

Un hélicoptère doit être entièrement équipé avec le matériel adéquat et inclure le personnel nécessaire et avoir une licence appropriée pour le pays en question et être piloté par un pilote expérimenté, connaissant l'évacuation médicale par voie aérienne et les lieux d'atterrissage potentiels. Le personnel médical – médecin et personnel paramédical – doit être qualifié et capable d'effectuer un traitement et une réanimation d'urgence. L'hélicoptère doit être de conception et de dimensions permettant de poursuivre la réanimation d'un coureur pendant le transport. Il doit être stationné près du centre médical, afin qu'un trajet en ambulance entre le centre médical et l'hélicoptère ne soit pas nécessaire ou selon la législation du pays en question et de l'emplacement de la manifestation, il doit être disponible sur demande.

5.3.7.4 Postes de secours sur le terrain

Ils sont situés autour du circuit à des emplacements adéquats et en nombre suffisant pour assurer une intervention et une évacuation rapides du coureur pour l'éloigner de tout danger dans un délai minimum. Le personnel doit être suffisamment entraîné et expérimenté pour agir d'une façon autonome et immédiate en cas d'accident.

Personnel :

- Médecin ou personne du paramédical (ou équivalent) expérimentée dans les soins d'urgence.
- Un nombre suffisant de brancardiers.

Equipement médical :

- Equipement pour commencer la réanimation et traitement d'urgence
- Colliers cervicaux (minerves)
- Brancard de type Scoop

Equipement technique :

- Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM
- Un abri convenable devrait être à la disposition du personnel et du matériel.

5.3.7.4.1 Postes de secours dans la voie des stands

Personnel :

Un médecin et une personne du paramédical (ou équivalent) expérimenté dans les soins d'urgence.

Un ou plusieurs postes de secours dans la voie des stands sont exigés (nombre selon la longueur de la voie des stands).

Equipement médical :

- *Matériel pour la gestion des voies aériennes et pour l'intubation*
- *Médicaments pour réanimations et analgésiques/ Liquides IV*
- *Colliers cervicaux*
- *Système pour la ventilation manuelle*
- *Matériel pour les perfusions intraveineuses*
- *Matériel pour les premiers soins*
- *Brancard*

Equipement technique :

- *Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM*

5.3.7.5 Centres médicaux

Se référer à l'article 029.9.1 des Normes FIM pour les Circuits de Courses sur Route (NCCR).

5.3.7.5.1 Equipement pour les zones de réanimation :

- *Equipement pour intubation endotrachéale, trachéotomies et ventilateur, y compris aspiration, oxygène et agents curarisants.*
- *Equipement pour intraveineuses, y compris canules et liquides, y compris des dérivés de plasma colloïde et des solutions cristalloïdes.*
- *Equipement pour les drainages intercostaux et suffisamment d'instruments chirurgicaux pour effectuer une thoracotomie d'urgence pour contrôler une hémorragie.*
- *Equipement pour contrôle cardiaque et réanimation, y compris la tension artérielle et scopes pour contrôle ECG et un défibrillateur.*
- *Equipement pour immobiliser la colonne vertébrale à tous les niveaux.*
- *Attelles pour les fractures des membres*
- *Médicaments/Liquides IV, y compris des analgésiques, agents sédatifs, anticonvulsivants, agents curarisants, médicaments/Liquides IV de réanimation cardiaque.*
- *Sérums et vaccins antitétaniques et antibiotiques à large spectre sont recommandés.*
- *Un équipement pour diagnostics par ultrasons est recommandé.*
- *Un système permanent ou portable pour les rayons X, utilisé pour détecter les fractures osseuses usuelles en sport motocycliste doit être mis à disposition.*

5.3.7.5.2 Equipement pour la zone des blessures légères :

Cette zone doit disposer de lits, de pansements, d'équipement de sutures et des liquides suffisants pour traiter simultanément jusqu'à 3 coureurs légèrement blessés. Un stock suffisant doit être à disposition pour réapprovisionner la zone pendant la manifestation et il faut qu'il y ait suffisamment de médecins et de personnel paramédical expérimentés dans le traitement des traumatismes.

5.3.7.5.3 *Personnel du Centre Médical*

Les spécialistes suivants doivent être immédiatement à disposition dans le Centre Médical :

- *Spécialiste dans la réanimation des traumatismes (par ex. anesthésiste, spécialistes en accidents et urgences, spécialistes en soins intensifs).*
- *Chirurgien expérimenté dans le traitement des traumatismes*

Des infirmières et du personnel paramédical en nombre suffisant, devraient être expérimentés dans la réanimation, les diagnostics et traitements de patients gravement blessés.

5.3.7.6 *Homologation médicale des circuits / Inspection médicale des épreuves*

Tous les circuits nécessitent une homologation médicale.

Pour tous les circuits qui ont subi des changements importants dans le tracé ou au Centre Médical durant la période d'homologation, il est nécessaire de renouveler l'homologation. L'objectif étant de maintenir un niveau de services pour la sécurité des coureurs le plus élevé possible. Ce code sera utilisé comme référence pour les inspections d'homologation. Tout renouvellement d'homologation devrait être faite par la FMN concernée.

Les exigences spécifiques pour chaque circuit seront décidées par l'Inspecteur Médical FIM en collaboration avec le CSM qui doit être présent au circuit conformément aux exigences des promoteurs des Championnats et conformément au Code Médical.

Après homologation, un certificat d'homologation sera émis pour une période de 3 ans et où il sera mentionné les détails des services médicaux.

Des modèles (plans) de Centre Médicaux sont disponibles auprès du Secrétariat Exécutif de la FIM pour référence.

La FIM informera la FMN et l'Organisateur si le circuit demande un renouvellement d'homologation.

A tout moment, la FIM se réserve le droit de revoir une telle homologation.

5.3.7.7 *Conditions médicales minimales requises pour les manifestations*

- *Les véhicules type A doivent être mobilisés en nombre suffisant et disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans les 2 minutes suivant la chute (immobilisation) du coureur.*
- *Véhicule(s) type B (nombre selon l'homologation médicale FIM) devant être disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans un délai minimum après la chute (immobilisation) du coureur.*

- Véhicule(s) type C (nombre selon l'homologation médicale FIM) devant être disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans un délai minimum après la chute (immobilisation) du coureur.
- Postes de secours sur le terrain
- Postes de secours dans la voie des stands
- Un centre médical
- Hélicoptère

N.B. le seul remplacement autorisé à ces conditions est qu'un véhicule type B peut remplacer un véhicule type C.

5.3.8 Procédure dans le cas d'un coureur blessé

Le traitement d'un coureur blessé demeure sous le contrôle du CSM et se déroule comme suit :

Un coureur ayant chuté doit être rejoint par un médecin ou une personne du paramédical qui peut commencer le traitement dans les 30 secondes suivant l'immobilisation du coureur. Si le coureur est blessé, le CSM doit être informé par radio afin que d'autres procédures puissent commencer. Il est recommandé que le CSM soit en poste à la Direction de Course avec accès à la télévision en circuit fermé pour surveiller la situation. A la demande du CSM, tout véhicule médicalisé peut être déployé sur les lieux de l'accident. Seul le Directeur d'Epreuve peut autoriser leur entrée sur la piste ou apporté une réponse sur la piste. Similairement, l'interruption ou la fin de la course ou des essais peut être autorisée uniquement par le Directeur d'Epreuve. Il est de la responsabilité du CSM et du Directeur Médical d'informer le Directeur d'Epreuve, lorsque l'accès à un coureur ayant chuté implique des conséquences.

Cette intervention doit être codifiée comme suit :

- | | |
|--------|---|
| Code 0 | <i>pas d'intervention médicale nécessaire
Le coureur se relève sans assistance</i> |
| Code 1 | <i>Secours rapide
Le coureur est capable de marcher avec de l'assistance
Le coureur aura évacué la piste en moins d'une minute</i> |
| Code 2 | <i>Secours long
Le coureur a besoin d'un brancard
Le coureur aura évacué la piste en moins de deux minutes</i> |
| Code 3 | <i>Secours prolongé
Le coureur(s) gravement blessé(s)
Le coureur(s) a(ont) besoin d'un brancard
Les secours prendront plus de 3 minutes
Une intervention médicale est nécessaire sur la piste</i> |

Transfert au Centre Médical

Le coureur blessé sera transféré au Centre Médical, lorsque son état le permet. Le CSM décidera du moment et du moyen de transfert. Rarement, sur décision du CSM uniquement, un coureur pourra être transféré à l'hôpital directement depuis la piste.

Le véhicule utilisé pour le transfert du coureur doit être sur le lieu de l'accident dans un délai minimum qui suit l'ordre de s'y rendre.

Centre Médical

Du personnel médical sera disponible au Centre Médical pour traiter le coureur. Le CSM reste responsable du traitement du coureur.

Si le coureur est inconscient, il sera traité par le personnel du Centre Médical sous la responsabilité du CSM. Le médecin personnel du coureur peut assister au traitement et accompagner le coureur à l'hôpital.

Un coureur qui est conscient peut choisir le personnel médical par lequel il souhaite être traité. Un coureur qui ne souhaite pas être traité par le personnel du Centre Médical, à l'encontre de leur avis, doit signer un formulaire «Décharge du coureur».

Transfert à l'hôpital

Le CSM décidera du moment du transfert, du mode de transfert et de la destination du coureur blessé. Après avoir pris la décision, il est de sa responsabilité de s'assurer que l'hôpital recevant le coureur et les spécialistes appropriés soient informés de l'heure d'arrivée prévue et de la nature des blessures. Il est également de la responsabilité de CSM de s'assurer que le coureur est accompagné d'un personnel qualifié et équipé en conséquence. Un médecin de la Clinique Mobile accompagnera le coureur.

5.4 ASSURANCE DE RESPONSABILITE PROFESSIONNELLE MEDICALE

Tous les médecins et autres équipes médicales d'une épreuve doivent être couverts par une assurance de responsabilité professionnelle médicale.

FORMULAIRE DE DECHARGE POUR LE COUREUR
CHAMPIONNAT DU MONDE SUPERBIKE & SUPERSPORT
ET COUPE SUPERTOCK DE COURSES SUR ROUTE

1^{ère} PARTIE : à compléter par le coureur

Je, soussigné, _____ coureur N° _____
dans la classe _____, déclare me dégager des conseils médicaux locaux
et suis conscient des conséquences possibles.

Signature : _____ Date : _____ Heure : _____

2^{ème} PARTIE : à compléter par le Chef du Service Médical (CSM)

Je, soussigné, Dr. _____, CSM au _____
circuit de _____, confirme avoir informé le
coureur des conséquences possibles de sa décharge.

*Au vu des difficultés linguistiques, cette explication a été traduite par un
interprète (information à supprimer le cas échéant).*

Signé : _____ Date : _____ Heure : _____

**5 Copies : CSM, Coureur, Directeur de Course, Directeur Médical, Clinica
Mobile**

6. CODE ANTIDOPAGE

Les règles sont définies par le «CODE ANTIDOPAGE FIM».

7. CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Les règles sont définies par le «CODE DE L'ENVIRONNEMENT FIM».

RÈGLEMENT TECHNIQUE

ANNEXE

RÈGLES D'HOMOLOGATION 2013

1. **PROCÉDURE D'HOMOLOGATION FIM POUR MOTOCYCLES SUPERSTOCK, SUPERSPORT ET SUPERBIKE**

L'homologation est la reconnaissance officielle faite par la FIM pour un modèle particulier de motorcycle dont un nombre suffisant de motorcycles de production en série a été construit et mis en vente au public pour justifier un classement dans la classe de Sport Production adéquate.

1.1 **EXIGENCES POUR UNE HOMOLOGATION FIM**

Application

Tout constructeur de motorcycles produits en grande série peut demander une homologation FIM pour un ou plusieurs de ses modèles afin d'être habilité à courir en Championnats du Monde Superbike & Supersport et en Coupe Superstock pour autant que le modèle appartienne à l'une de ces classes.

Critères d'admission

Les motorcycles doivent avoir une homologation internationale valable pour usage routier ou une homologation nationale pour usage routier obtenue **dans l'un des pays ou régions suivants : les États-Unis, l'Union Européenne ou le Japon**. Les motorcycles doivent être produits en grande série.

- Les motorcycles doivent être de production actuelle.
- Les motorcycles doivent être vendus pour un usage quotidien.
- Au moment de l'inspection de la FIM pour homologation, les motorcycles doivent être entièrement équipés de tous les systèmes requis pour la circulation routière (système d'éclairage complet).
- Le motorcycle doit être présenté pour homologation uniquement par le constructeur d'origine.
- Le constructeur doit être titulaire d'une licence de constructeur FIM.
- Si le motorcycle est présenté avec un moteur d'un autre constructeur que celui qui a fait la demande d'homologation, une autorisation ou un accord commercial doit être présenté au moment de la demande d'homologation.
- Le motorcycle doit avoir un certificat d'origine du constructeur.

1.2 QUANTITÉS DE PRODUCTION MINIMALES ET DISPONIBILITÉ SUR LE MARCHÉ

Les quantités de production minimales requises consistent en unités avec équipement identique destinées à la vente aux clients.

Une preuve des quantités de production doit être fournie à la FIM, certifiée par la firme de vérification des comptes du constructeur et/ou par toute autre institution qui peut fournir une documentation fiable. Ce certificat doit être rédigé en anglais ou en français et le modèle/type doit être spécifié.

La disponibilité sur le marché et la vente au public peuvent être démontrées par les factures, factures de transport et/ou tout autre document d'importation, exportation ou douanes dûment certifié par l'autorité compétente.

1.2.1 Homologations pour Superbike, Supersport et Superstock

Un constructeur qui **demande une homologation pour un motorcycle pour Superbike, Supersport ou Superstock** doit respecter les **règles** suivantes :

- Le constructeur doit avoir produit au moins une quantité de **125** motocycles avant l'inspection pour homologation (**ce nombre peut être augmenté vers le haut en 2013, pour les modèles 2014**). La moto doit être en vente au public à ce moment-là.
- La quantité minimum de **500** unités doit être atteinte à la fin du mois de juin de l'année en cours.
- La quantité minimum de **1000** unités doit être atteinte au 31 décembre de l'année en cours.
- La quantité minimum de **2000** unités doit être atteinte au 31 décembre de l'année suivante.
- Les variantes ABS et non ABS du modèle homologué doivent être fabriqués selon les mêmes spécifications que le moteur, le châssis complet et la totalité des composants électroniques. La seule exception concerne tous les composants liés à l'installation de la version ABS (par ex. : pompe, ECU ABS, lignes hydrauliques et les câblages et capteurs liés à cette installation).
- Toutes les versions ABS et non ABS compteront pour la quantité minimum de production requise pour une homologation FIM.
- La sous-variante homologuée (c'est à dire version ABS ou la version non ABS) sera produite dans une quantité minimale de 250 unités.
- Un seul corps d'admission et une seule boîte à air homologués peuvent être utilisés ou approuvés indépendamment de la sous-variante.
- Des preuves de quantités de production doivent être fournies par des documents certifiés comme mentionné à l'art. 2.9.2.

- *Au plus tard 3 jours avant la date de l'inspection par la FIM, les constructeurs sont tenus d'envoyer à la FIM par courrier électronique la preuve des quantités de production du premier lot de motocycles.*
- *La FIM retirera l'homologation si ces règles ne sont pas respectées.*

1.3 PROCÉDURE D'HOMOLOGATION, CALENDRIER POUR DEMANDES, SOUMISSIONS ET PUBLICATIONS

Une inspection pour homologation est une vérification et un contrôle complet de tous les dessins des parties correspondantes, ainsi que la documentation concernant les quantités minimales nécessaires. Ces contrôles seront effectués par la FIM.

- *Le délai pour recevoir les demandes d'homologation au Secrétariat FIM/CTI est 60 jours avant la date prévue pour l'inspection d'homologation.*
- *Un modèle de motocycle nouvellement homologué peut courir dans les manifestations de Championnats FIM 30 jours après l'inspection pour homologation, sous réserve que l'homologation soit délivrée.*
- *Des motocycles homologués au 31 janvier peuvent être utilisés pour la première course de la saison même si la manifestation se déroule moins de 30 jours suivant l'homologation, sous réserve que l'homologation soit délivrée.*
- *Au moins quatre (4) semaines avant l'inspection pour homologation de la FIM, les constructeurs doivent envoyer par courrier électronique les formulaires d'homologation 1, 2 et 3 dûment complétés et signés ainsi que toute la documentation et dessins y relatifs, au Secrétariat FIM CCR/CTI (à l'exception des manuels d'atelier, qui peuvent être fournis lorsqu'ils sont envoyés aux importateurs). Des documents et/ou des dessins manquants ou incomplets retarderont l'inspection pour homologation jusqu'à ce qu'un jeu complet soit disponible. Les documents et dessins doivent être envoyés sur papier et sous forme électronique (*.pdf, *.jpg, *.doc, *.txt à ccr@fim.ch et cti@fim.ch).*
- *Au moins 3 jours avant la date de l'inspection par la FIM, les constructeurs sont priés d'envoyer à la FIM par courrier électronique une preuve des quantités de production du premier lot de motocycles, suivant l'art. 1.2.1.*
- *Si l'inspection échoue, l'homologation sera retardée jusqu'à ce que les manquements soient résolus, et ce au moins pour un (1) mois.*
- *Les formulaires d'homologation seront étudiés par les Membres techniques et le Secrétariat CTI, pour confirmer qu'ils sont complets et corrects avant de délivrer l'homologation.*
- *Le constructeur sera en tout temps responsable de remplir les documents d'homologation avec les informations correctes. Toutes les dimensions doivent être données suivant le système métrique, sauf les dimensions des roues, et avec les tolérances requises.*

- Le constructeur a le droit peut demander un avis pour savoir si les documents et dessins soumis par lui sont formellement corrects deux (2) semaines avant la date de l'inspection pour homologation.
- Au plus tard quinze (15) jours après avoir passé avec succès l'inspection d'homologation, une liste mise à jour des homologations valides sera publiée incluant les nouvelles homologations.
- Dans les 21 jours suivant l'inspection pour homologation, des exemplaires des formulaires d'homologation 1, 2 et 3 et des dessins seront disponibles sur le site Internet de la FIM.
- **Afin d'être admises pour les manifestations restantes du Championnat, ces motocycles doivent être disponibles à la vente au public dans les points de ventes et concessions représentant le constructeur sur au moins l'un des trois territoires qui sont les États-Unis, l'Union Européenne et le Japon avant la fin du mois d'avril de l'année en cours.**

1.4 DEMANDE, INSPECTION ET CONTRÔLE D'HOMOLOGATION

- Seul le constructeur original peut soumettre une demande d'homologation d'un motocycle au Secrétariat FIM CCR/CTI.
- Si l'inspection n'est pas satisfaisante, le constructeur original peut demander une nouvelle homologation, 2 fois dans la même année au maximum dans chaque classe de compétition.
- L'inspection du motocycle et des pièces du motocycle fournies par le constructeur présenté pour l'homologation sera effectuée conformément aux informations requises sur les formulaires fournis par la FIM (Formulaires d'homologation 1, 2 et 3).
- Le constructeur doit consigner à la FIM les pièces suivantes :

1. Pièces moteur :

- Carter
- Culasse
- Came d'admission, soupape, ressort de soupape, coupelles des ressorts, taquet ou levier oscillant
- Came d'échappement, soupape, ressort de soupape, coupelles des ressorts, taquet ou levier oscillant
- Cylindre (si à part)
- Boîte de vitesses complète avec fourchettes de commande de vitesses et tambour sélecteur de vitesses
- L'embrayage
- La pompe à eau et son moteur
- Les couples primaires
- Le vilebrequin, la bielle, le piston avec les anneaux et l'axe de piston
- L'alternateur

- **Le couvercle latéral droit, le couvercle latéral gauche, le couvercle de la culasse (soupapes)**
- **Les corps d'admission et collecteurs variables d'admission si utilisés**
- **La boîte à air**
- **La pompe à carburant et le régulateur de pression de carburant**
- **L'(es) injecteur(s) : échantillons de tous les types d'injecteurs, si utilisés**

2. Pièces du Cadre :

- Cadre principal
- **Essieu (axe) du bras oscillant**
- Axes de roues **avant et arrière**
- Biellettes de suspension
- Têtes de fourche (têtes de fourche) avant
- Ces pièces seront conservées par la FIM dans des malles scellées et emmenées par le promoteur/organisateur aux manifestations de Championnat SBK à la discrétion du Directeur Technique Superbike.
- (Les) L'inspecteur(s) doit (doivent) s'assurer que les déclarations faites sur le certificat de production (Formulaire 2) sont correctes.
- Après l'inspection des pièces et des documents, (les) l'inspecteur signera/ront les certificats d'homologation complétés. Ces formulaires d'homologation signés indiquent que le constructeur respecte les spécifications mentionnées dans les formulaires d'homologation.
- La FIM peut vérifier les motocycles homologués qui se trouvent chez le constructeur, dans les magasins des concessionnaires ou importateurs. Les machines doivent être en conformité avec le modèle homologué. Les coûts du démontage de deux (2) unités au maximum seront à la charge du constructeur.
- Au cas où les chiffres de production minimale ne sont pas atteints dans le temps imparti, tous les points comptant pour le Championnat du Monde des Constructeurs de l'année en cours seront retirés et d'autres pénalités peuvent aussi être infligées.
- Une fois qu'un motocycle a obtenu l'homologation, il peut être utilisé en compétition dans la classe correspondante pour une période maximale de **8 ans**, ou jusqu'au moment où le motocycle homologué ne correspond plus aux règlements techniques. Une homologation sera accordée uniquement si le tarif a été payé.
- Le constructeur du modèle homologué peut demander une prolongation de l'homologation avant l'expiration de la période d'homologation de **8 ans**. La FIM peut accorder une prolongation de la période d'homologation, pour **2 années supplémentaires**. **Aucun frais ne sera facturé pour une extension de l'homologation.**

1.5 NOUVELLE HOMOLOGATION, PIÈCES ET MISE À JOUR DU PRODUIT

Tout changement aux spécifications des pièces suivantes d'un motocycle homologué par la FIM exigera une nouvelle homologation du modèle :

- Nouvelle série de numéros (préfixes) de moteurs
- Nouvelle série de numéros (préfixes) de cadre
- Carter(s) moteur
- **Le corps d'admission**
- **La boîte d'air (y compris les injecteurs si le modèle d'injecteur change)**
- Le cadre : les principales dimensions [par rapport à l'empattement, l'angle de chasse, l'angle de la colonne de direction, l'emplacement relatif du bras oscillant, l'emplacement relatif du(des) amortisseur(s) de la suspension arrière et des biellettes], le poids et la technologie
- **En ce qui concerne le cylindre, la culasse, le vilebrequin, les bielles, les arbres à came et les soupapes d'admission et d'échappement, l'approbation d'une mise à jour du produit nécessitera une copie du « Bulletin technique/mise à jour pièce » envoyé par le constructeur à leur réseau officiel de concessions dans tous les pays ou régions où le modèle homologué est disponible au public.**

Toutes les pièces mises à jour seront acceptées pour être montées sur toutes les unités du modèle homologué sans modifications supplémentaires d'autres pièces montées du modèle homologué.

La FIM pourra approuver une mise à jour d'un produit qui déroge à la règle si dessus, uniquement dans le but de réduire les coûts de production et sous réserve des dispositions suivantes :

- *Le carter n'est pas plus léger* que celui homologué d'origine. Les positions du vilebrequin, de la boîte des vitesses, des positions de fixations du cadre, des axes primaires et des cylindres doivent demeurer inchangées (*sauf la méthode de fonderie pour la production en masse).*

1.5.1 Mise à jour de la série en production

Si les pièces suivantes sont modifiées, il faudra soumettre à la FIM une demande d'approbation de mise à jour d'un produit assortie des dessins et des échantillons pertinents :

- Cylindre(s)
- Cylindre
- Vilebrequin
- Bielles
- Arbres à came

- *Installation ABS et ses composants avec un diagramme du système qui montre les circuits hydrauliques et électroniques.*
- *Le système de contrôle de traction et ses composants avec un diagramme de système qui montre les circuits électroniques.*
- *Le système électronique de suspension et ses composants avec un diagramme du système qui montre les circuits hydrauliques et électroniques.*
- *Dans le cas d'une mise à jour d'un produit, les pièces mises à jour pourront être utilisées pour tous les motocycles couverts par l'homologation en question.*

1.5.2 Homologation de pièces et mise à jour production

- *Les mises à jour de produits pour des parties autres que celles citées à l'art. 1.5.1, telles que le carénage ou les roues, nécessitent une mise à jour de l'homologation.*
- *Le constructeur doit envoyer une lettre au Secrétariat FIM CCR/CTI demandant une mise à jour de l'homologation au plus tard 30 jours avant la première course dans laquelle courra le modèle disposant de nouvelles pièces.*
- *Avec l'annonce officielle, il est demandé au constructeur d'envoyer au Secrétariat FIM CCR/CTI sur papier et sous forme électronique les formulaires d'homologation 1, 2 et 3, avec toute la documentation relative aux pièces et à la mise à jour du produit (les dessins des anciens et des nouveaux produits / pièces, etc.) y compris une déclaration mentionnant le numéro d'identification du véhicule (VIN) qui s'applique pour la mise à jour des pièces et du produit.*
- *Au plus tard dans, un délai d'une (1) semaine précédant l'inspection pour homologation par la FIM, les constructeurs doivent s'assurer que les pièces demandées par la FIM ont été reçues au lieu indiqué, qui se trouvera dans un pays européen.*
- *Seuls les motocycles qui ont des numéros VIN plus élevés que ceux indiqués par les constructeurs sont autorisés à participer aux courses en utilisant les nouvelles pièces mises à jour. **Si le constructeur utilise un système de numérotation non séquentiel, il fournira à la FIM la liste des motocycles produits après la mise à jour du produit.***
- *La FIM retirera l'homologation si ces règles ne sont pas respectées.*



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME



MIXTE
Papier
FSC® C017576

SCAN THIS BARCODE
TO ACCESS
THE MOBILE SITE
& THE UPDATED
REGULATIONS.*



FIM-LIVE.COM FIM-STORE.COM FIM-TV.COM

11, ROUTE DE SUISSE | CH - 1295 MIES

ccr@fim.ch

6510004

*To download i-nigma barcode reader browse with your mobile phone to www.i-nigma.mobi