



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

Appendices / Annexes

**FIM ROAD RACING ENDURANCE
WORLD CHAMPIONSHIP AND CUP REGULATIONS**

2011

*RÈGLEMENTS FIM DU CHAMPIONNAT
ET DE LA COUPE DU MONDE D'ENDURANCE
DE COURSES SUR ROUTE*

ENDURANCE ²⁴
FIM WORLD CHAMPIONSHIP ₈ **E**

Appendices / Annexes

FIM Road Racing Endurance World Championship and Cup Regulations

Règlements FIM du Championnat et de la Coupe du Monde d'Endurance de Courses sur Route



ÉDITION 2011

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

www.fim-store.com

paul.duparc@fim.ch

APPENDICE CONTENTS / SOMMAIRE DE L'ANNEXE

1.	Sporting FIM Endurance World Championship and Cup Regulations	1 - 61
	<i>Règlements Sportifs du Championnat et de la Coupe du Monde FIM d'Endurance</i>	<i>1 - 61</i>
2.	Technical Regulations for FIM Endurance World Championship and Cup	62 - 123
	<i>Règlements Techniques du Championnat et de la Coupe du Monde FIM d'Endurance</i>	<i>62 - 123</i>

Articles amended as from 1.1.2011 are in bold type
Les articles modifiés dès le 1.1.2011 sont en caractères gras

CHAMPIONNAT ET COUPE DU MONDE FIM D'ENDURANCE

1	RÈGLEMENTS SPORTIFS.....	6
1.1	Introduction	6
1.2	Manifestations	6
1.3	Parc des Coureurs	7
1.4	Officiels	8
1.5	Jury International.....	10
1.6	Calendrier.....	12
1.7	Motocycles.....	12
1.8	Compétiteurs admissibles	13
1.9	Numéros de départ.....	16
1.10	Exigences pour les manifestations se déroulant en partie la nuit.....	17
1.11	Programme	17
1.12	Contrôle technique, contrôle médical – contrôle du dopage.....	19
1.13	Essais	20
1.14	Positions sur la grille.....	22
1.15	Courses	22
1.16	Procédure de départ.....	28
1.17	Procédure de Stop & Go	32
1.18	Comportement pendant les essais et la course	33
1.19	Drapeaux et feux	35

1.20	<i>Uniformes des Commissaires.....</i>	40
1.21	<i>Véhicules médicaux</i>	40
1.22	<i>Fin d'une course et résultats.....</i>	40
1.23	<i>Interruption d'une course</i>	42
1.24	<i>Nouveau départ d'une course qui a été interrompue</i>	43
1.25	<i>Zone de contrôle</i>	45
1.26	<i>Podium</i>	45
1.27	<i>Vérification technique finale.....</i>	46
1.28	<i>Prix.....</i>	46
1.29	<i>Cautions en cas de contrôle de machine suite à une réclamation</i>	47
1.30	<i>Caution pour des contrôles de carburant suite à une réclamation</i>	47
1.31	<i>Sanctions pour non-conformité aux règlements relatifs au carburant</i>	48
1.32	<i>Points pour les Championnats et la Coupe; classements.</i>	48
1.33	<i>Instructions et communications aux concurrents.....</i>	50

2	RÈGLEMENTS TECHNIQUES	62
2.1	Introduction	62
2.2	Classes.....	62
2.3	Généralités	62
2.6	Spécifications Techniques - Formula EWC	71
2.7	Spécifications Techniques - Superstock	87
2.10	Carburant, huile et lubrifiants	102
2.11	Vêtements de protection et casques.....	108
2.12	Procédures pour le contrôle technique	109
2.13	Directives à l'attention des commissaires techniques ...	112
2.14	Contrôle du bruit	120
2.15	Directives pour l'utilisation des sonomètres.....	122
	Diagrammes et annexes.....	124
	Procédure d'homologation FIM pour Formula EWC et Superstock	132
3.	CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE.....	139
4.	NORMES POUR LES CIRCUITS	140
5.	CODE MEDICAL	141
6	CODE ANTIDOPAGE.....	142
7	CODE DE L'ENVIRONNEMENT	143

Obligations et Conditions Générales

Tous les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, organisateurs ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions participant au Championnat et à la Coupe du Monde FIM d'Endurance de Courses sur Route (dénommé 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

Toutes les personnes ci-dessus mentionnées peuvent être sanctionnées conformément aux dispositions des dispositions du Règlement du Championnat et de la Coupe du Monde FIM d'Endurance de Courses sur Route (dénommé ci-après «Règlement»).

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 et sont susceptibles d'être sanctionnées conformément à ses dispositions.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS

Dans des circonstances particulières, la FIM peut autoriser l'organisateur d'une épreuve individuelle à mentionner dans les Règlements Particuliers des dispositions supplémentaires ou dérogatoires à ce Règlement.

1. RÈGLEMENTS SPORTIFS

1.1 INTRODUCTION

1.1.1 Une série de courses motocyclistes sera organisée comptant pour le Championnat du Monde FIM et pour la Coupe du Monde FIM d'Endurance de Courses sur Route FIM pour les Équipes et les Constructeurs.

1.1.2 Tous les documents officiels relatifs à une manifestation doivent être conformes aux exigences de l'article 100.5 du Code Sportif FIM.

1.2 MANIFESTATIONS

1.2.1 La manifestation commencera à l'heure prévue 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 du Jury International.

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, qui ne modifient pas l'heure de la manifestation (1.11).

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 de la FIM.

1.2.5 Les organisateurs seront désignés par la FIM.

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 *L'organisateur doit conclure une couverture de responsabilité civile conformément aux exigences de l'article 110.1.1 du Code Sportif FIM.*

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

- a – Confirmation du nom et de l'adresse Organisateur, avec les numéros de téléphone et de fax pour la correspondance.*
- 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 équipes et 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.*
- j – Les règlements particuliers de la manifestation en anglais et en français (voir annexe).*

1.2.9 *60 jours au moins avant la manifestation, la FIM publiera les informations ci-dessus et les envoyer pour distribution à toutes les équipes permanentes participant 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 la veille de la première journée d'essai et rester à la disposition des concurrents au moins jusqu'au lendemain de 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 faut qu'il y ait un service médical de base et un service de lutte contre les incendies à l'intérieur du circuit.*
- Il faut une voiture de pompiers ayant les caractéristiques minimales suivantes : capacité du réservoir 4 mètres cubique; pression: 40 kg/cm² (haute), 12 kg/cm² (basse); débit de l'eau 300 - 400 litres/minute.*
- 1.3.5** *Il faut une sécurité totale dans la zone du parc au moins dès minuit le mercredi précédant les courses du dimanche jusqu'à minuit le lundi suivant les courses.*

1.4 OFFICIELS

- 1.4.1** *Tous les Officiels suivants doivent être présents et disponibles au moment voulu afin d'assurer un bon déroulement de la manifestation.*
- 1.4.2** *Voir article 40 du Code Sportif FIM.*
- 1.4.3** *Les officiels suivants seront nommés pour chaque épreuve afin d'assurer des rôles exécutifs et de surveillance.*

A) Officiels nommés par la FIM :

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

Le Président du Jury International est responsable pour la supervision des tous les aspects liés à la sécurité.

- 2) *Le Directeur Technique FIM ;
Il doit s'assurer que les règlements techniques soient respectés et surveiller le contrôle technique ainsi que les réclamations d'ordre technique.*

B) Officiels nommés par la FMNR/organisateur :

3) Le Directeur de Course ; responsable pour :

- 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 warm ups.

Le Président du Jury, le Directeur de Course et le Chef du Service Médical effectueront, 30 minutes avant le début de toutes les séances d'essais et warm ups, 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 le Président du Jury.

- 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 au Jury International.*
- f – *Le suivi des essais et de la course, la conformité à l'horaire et, s'il l'estime nécessaire, toutes propositions au Jury International pour modifier l'horaire en accord avec les Règlements Sportifs.*
- g – *L'utilisation des Safety cars.*
- h – *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 pour un nouveau départ soit appliquée.*

- i – La procédure de départ.*
- j – L'utilisation des véhicules médicaux/voitures d'intervention rapide.*
- k – Approuver et signer immédiatement les résultats provisoires en ajoutant l'heure (essais, warm-ups, grilles de départ et courses) et présenter les rapports au Jury International.*

**4) Les secrétaires ;
Responsables :**

a – des communications entre les divers officiels pendant la manifestation.

b – du secrétariat du Jury International.

5) Autres Officiels ;

Le Chef Commissaire Technique doit être titulaire de la licence FIM de Commissaire Technique

1.4.4 *Toutes les communications entre les Officiels nommés par la FMNR/Organisateur doivent se faire par l'intermédiaire des Officiels Permanents appropriés.*

1.5 JURY INTERNATIONAL

1.5.1 *Voir article 50.1 du Code Sportif FIM.*

1.5.2 *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.*

1.5.3

Les tâches du Jury International sont :

- a – Modifier, si besoin, les règlements particuliers.*
- b – De prendre des décisions en application des Règlements.*
- c – S'assurer que la manifestation se déroule de manière efficace et régulière.*
- d – Recevoir les rapports des divers officiels concernant le contrôle technique, les essais et les courses.*
- e – Confirmer les résultats des essais et des courses.*
- f – Faire des recommandations à l'organisateur pour que la manifestation se déroule de manière efficace et régulière.*
- g – Imposer une sanction pour infraction aux Règlements pendant l'épreuve.*
- h – Imposer une sanction à un organisateur pour incapacité à assurer un déroulement efficace et régulier de la manifestation ou pour infraction grave aux Règlements.*
- i – Se prononcer sur toute réclamation relative aux infractions aux Règlements pendant l'épreuve.*

Aucune réclamation et aucun appel auprès du TAS ne peut être faite contre une décision du Jury International qui entraîne (ou non) :

- un Stop & Go*
- 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 et aucun appel auprès du TAS ne peut être faite contre une décision du Jury International basée sur une «photo-finish».

1.6 CALENDRIER

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

1.7 MOTOCYCLES

1.7.1 Classes

La classe pour le Championnat du Monde FIM est : FORMULA EWC ;

Selon définition des articles 2.6.

La classe pour la Coupe du Monde FIM est : SUPERSTOCK ;

Selon définition des articles 2.7

L'organisateur peut admettre la participation d'une autre classe.

Les spécifications techniques de cette classe doivent être indiquées dans les règlements particuliers. Les équipes de cette classe ne seront pas classées et ne recevront pas les prix et allocations.

Lors des vérifications techniques précédant la 1ère séance d'essais officiels, les chefs d'équipes doivent signer une attestation confirmant la classe dans laquelle leur motorcycle est engagé. Aucun changement de classe ne sera admis après la signature de ce document.

Une équipe est autorisée à présenter lors des vérifications techniques plusieurs machines de la même classe uniquement.

1.7.2 Eclairage et signalisation

Uniquement pour les courses se déroulant en partie de nuit :

Deux brassards rétro-réfléchissants en matière plastique avec une fermeture efficace fournis par les organisateurs devront être obligatoirement portés par les coureur à tout moment pendant les essais, le warm up et la course.

De plus, l'organisateur doit fournir un bracelet, de la même couleur que les brassards.

Les casques devront être munis de surfaces rétro-réfléchissantes auto-adhésives sur l'arrière et les côtés, l'une de couleur rouge de 25 cm², l'autre de couleur blanche de 25 cm² également.

Tous les feux du motorcycle doivent être allumés lorsque le Directeur de Course le requiert. Les instructions seront communiquées grâce à un panneau (100 cm horizontal X 80 cm vertical – fond noir – mot : “LIGHT” en jaune).

Les feux demeureront allumés jusqu'à ce que les coureurs soient autorisés à les éteindre. Les instructions seront communiquées par le même panneau barré.

L'équipement électrique des motorcycles doit être en conformité avec l'article 2.3.11.

Les motorcycles doivent porter des plaques numéros en conformité avec l'article 2.3.12. Les numéros doivent obligatoirement être lumineux.

1.7.3 Moyens de propulsion

Un motorcycle ne doit être mu que par sa propre force motrice, les efforts musculaires de son conducteur ou la force naturelle de la pesanteur.

1.8 COMPÉTITEURS ADMISSIBLES

1.8.1 Licences

Les équipes doivent être en possession d'une licence valable. Les équipes seront inscrites et classées sous le nom figurant sur leur licence.

Les coureurs doivent être en possession d'une licence valable.

Les constructeurs doivent être possesseurs de la licence “Licence Constructeur FIM” appropriée.

1.8.2 Inscriptions

Tout engagement doit être établi par écrit sur un bulletin d'inscription où doivent être mentionnées toutes les informations relatives au coureur, équipe, sponsor et la marque de la machine.

Le bulletin d'inscription doit être rédigés dans les langues officielles de la FIM et l'Art. 60.5 du Code Sportif doit y être mentionné.

Le bulletin d'inscription doit être signé par le chef d'équipe et doit être approuvé par la Fédération de l'équipe.

Les coureurs doivent être en possession d'une permission de participer à la manifestation délivrée par leur FMN.

Les engagements doivent être reçus un mois à l'avance mais, en cas de force majeure, ils peuvent être modifiés jusqu'aux vérifications techniques.

1.8.3 Composition des équipes

Chaque motocycle est conduit par une équipe composée de 2 ou 3 coureurs.

Pour les épreuves de plus de 12H ou de plus de 1800 Km, un coureur de réserve sera autorisé.

La composition de l'équipe doit être communiquée par les concurrents selon le processus en vigueur. La composition définitive de chaque équipe doit être confirmée dans l'heure qui suit le warm up du jour de la course par le biais du formulaire fourni par l'organisateur à toutes les équipes. Dans ce formulaire au-delà de la composition de l'équipe, le chef d'équipe doit également indiquer le nom du pilote qui prendra le départ.

Un briefing obligatoire pour tous les coureurs participant pour la 1^{ère} fois au Championnat ou à la Coupe de l'année en cours sera organisé avant le début de la 1^{ère} séance d'essais officiels.

Un briefing obligatoire pour tous les chefs d'équipe sera organisé avant le départ de la Course.

La date, l'heure et le lieu de ces deux briefings seront précisés dans les règlements particuliers.

Ne pas assister au briefing complet entraînera la disqualification du coureur ou de l'équipe.

Les licences des équipes et des coureurs seront contrôlées.

Une dispense peut être accordée par le Président du Jury.

L'organisateur ne peut imposer aucun frais pour un changement dans la composition de l'équipe, quel qu'en soit le moment.

1.8.4 Age des compétiteurs

Les licences de coureur ne sont délivrées qu'aux compétiteurs ayant atteint l'âge de 18 ans.

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

La limite d'âge maximum se termine à la fin de l'année au cours de laquelle le coureur a atteint ses 55 ans.

1.8.5 Équipes sous contrat

1.8.5.1 *30 jours avant chaque épreuve, la FIM publiera une liste des équipes sous contrat. Cette liste pourra être modifiée jusqu'au jour précédant la première séance d'essais officiels.*

1.8.5.2 *Chaque équipe sous contrat s'engage à participer à toutes les manifestations du Championnat (à l'exception des 8H de Suzuka).*

Si une équipe se retire des manifestations suivantes du Championnat, quelle qu'en soit la raison, elle doit proposer à la FIM une équipe de remplacement pour les manifestations suivantes du Championnat. L'équipe de remplacement ne peut pas être une ancienne équipe sous contrat de l'année en cours. Si elle ne peut le faire, l'équipe ne sera pas retenue comme équipe sous contrat pour le Championnat ou la Coupe de l'année suivante.

1.8.6 **Acceptation**

Les engagements doivent se faire selon la priorité suivante:

- *Avant la 1^{ère} épreuve du Championnat:*
 - *Les équipes sous contrat;*
 - *Les équipes ayant obtenu des points dans le Championnat de l'année précédente;*
 - *Les équipes ayant obtenu des points dans la Coupe de l'année précédente;*
 - *Les autres équipes.*
- *Après la 1^{ère} épreuve du Championnat:*
 - *Les équipes sous contrat;*
 - *Les équipes ayant obtenu des points dans le Championnat de l'année en cours à la clôture des inscriptions;*
 - *Les équipes ayant obtenu des points dans la Coupe de l'année en cours à la clôture des inscriptions;*
 - *Les autres équipes.*

1.8.7 **Droits d'inscription**

Un droit d'inscription peut être rendu obligatoire pour chaque équipe.

Dans ce cas :

- **le montant maximal est fixé à 400 Euros pour les équipes sous contrat**
- **le montant maximal est fixé à 800 Euros pour les autres équipes**
- **il doit être versé aux organisateurs au plus tard 30 jours avant la course**

1.8.8 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 ou la Coupe.*

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

1.8.9 Retrait d'une manifestation

Une équipe peut se retirer d'une manifestation qui a déjà commencé, à cause de blessures, dégâts irréparables au(x) motocycle(s) ou en cas de force majeure. Le retrait doit être approuvé par le Jury International.

1.8.10 Participation à la manifestation

Une équipe est considéré comme ayant pris part à l'épreuve lorsqu'elle a participé, à une séance d'essais, au moins.

1.8.11 Participation à la course

Une équipe est considéré comme ayant commencé la course si elle a participé, au premier tour de la course, au moins.

1.9 NUMÉROS DE DÉPART

Les équipes sous contrat auront un numéro permanent. Les organisateurs attribueront les numéros pour les autres équipes.

1.10 EXIGENCES POUR LES MANIFESTATIONS SE DÉROULANT EN PARTIE LA NUIT

Pour les manifestations se déroulant en partie la nuit, les conditions suivantes doivent être remplies :

- Des feux rouges (diamètre min. 15 cm) seront mis en place. Leur nombre et leur position seront fixés lors de l'homologation. Ils seront commandés par la Direction de Course et donneront la possibilité au Directeur de Course d'informer immédiatement les coureurs de l'arrêt des essais ou de la course.*
- Les signaleurs le long de la piste devront être en possession de panneaux rétro-réfléchissants, conformément à l'article 029.8.3 des Normes FIM pour les Circuits de Courses sur Route (NCCR). D'autre part, les Commissaires d'intervention devront être équipés de boudriers rétro-réfléchissants.*
- Chaque circuit organisant des épreuves de nuit devra être équipé d'une signalisation lumineuse fixe à chaque poste de Commissaires. Cette signalisation devra être commandée par le poste dont elle dépend et par le poste suivant.*
- Tout poste de Commissaires situé dans une zone non éclairée devra être équipé au minimum de deux lampes torches autonomes de forte puissance.*
- La piste devra obligatoirement être balisée de manière efficace dans les courbes (à l'intérieur et à l'extérieur de la courbe).*

1.11 PROGRAMME

1.11.1 Programme d'Essais

La participation à ces essais n'est possible qu'après avoir présenté la machine aux vérifications techniques.

Lorsque le nombre d'équipes engagées le nécessite, elles seront réparties en deux groupes d'essais égaux. Les essais officiels commenceront au plus tôt 2 heures après la fin des vérifications techniques.

Les essais officiels ont lieu pendant les 2 ou 3 jours précédant la course. Le numéro d'ordre des coureurs 1 - 2 - 3 - R, d'une même équipe, est celui indiqué sur le bulletin d'engagement.

Chaque coureur recevra un bracelet fourni et placé par l'organisateur. Ce bracelet, de même couleur que son brassard, portera le numéro d'ordre du coureur dans l'équipe (1-2-3) ou la lettre «R» (réserve). Ce bracelet ne pourra être changé que par l'organisateur.

Le changement d'équipe et le changement d'ordre des coureurs dans une même équipe seront interdits depuis 1 heure après la fin de la dernière séance d'essais libres jusqu'à la fin de la dernière séance d'essais **qualificatifs**.

Pendant les essais officiels, il ne pourra y avoir qu'une seule machine de chaque équipe sur la piste.

Pendant une des séances d'essais, un test de neutralisation avec intervention des Safety cars doit être organisé.

Les essais devront se dérouler au minimum de la manière suivante :

1^{ère} journée : Vérifications techniques et administratives

2^{ème} journée :

Essais libres :

2 heures

Intervalle

2 heures

1^{ère} séance d'essais qualificatifs (Coureurs 1) :

30 minutes

Intervalle :

10 minutes

1^{ère} séance d'essais qualificatifs (Coureurs 2):

30 minutes

Intervalle :

10 minutes

1^{ère} séance d'essais qualificatifs (Coureurs 3) :

30 minutes

Si nécessaire, Intervalle :

10 minutes

Si nécessaire, 1^{ère} séance d'essais qualificatifs

(Réserves) :

30 minutes

+ Pour les courses se déroulant en partie la nuit :

Intervalle :

2 heures

Essais de nuit

minimum 1 heure

Les organisateurs doivent veiller à ce qu'il n'y ait plus de manifestations sonores à partir de minuit.

3^{ème} journée :

2^{ème} séance d'essais qualificatifs (Coureurs 1) :	30 minutes
Intervalle :	10 minutes
2^{ème} séance d'essais qualificatifs (Coureurs 2) :	30 minutes
Intervalle :	10 minutes
2^{ème} séance d'essais qualificatifs (Coureurs 3) :	30 minutes
Si nécessaire, intervalle :	10 minutes
Si nécessaire, 2^{ème} séance d'essais qualificatifs (Réserves) :	30 minutes

La dernière séance d'essais qualificatifs devra être terminée au plus tard à 14h00, la veille du départ de la course.

1.11.2 Warm up

L'organisateur doit prévoir 45 minutes minima de warm up, réservées aux équipes qualifiées, avant le départ de la course. Les horaires doivent être indiqués dans les règlements particuliers.

Un intervalle de deux heures au minimum doit être respecté entre la fin du warm up et l'heure de départ de la course.

1.11.3 Changements de programme

Les horaires susmentionnés peuvent uniquement être modifiés comme suit :

- i) Avant la manifestation par la FIM;
- ii) Pendant la manifestation, par le Jury International.

Tout changement de programme devra être communiqué immédiatement et par écrit à tous les coureurs et toutes les équipes.

1.12 CONTRÔLE TECHNIQUE, CONTRÔLE MÉDICAL - CONTRÔLE DU DOPAGE

- 1.12.1** 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 plus d'un motocycle au contrôle technique, qui sera spécialement identifié par les Inspecteurs Techniques.

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

1.12.2 *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 FIM.

1.12.3 *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.*

1.13 SÉANCES D'ESSAIS

1.13.1 Restriction des essais

Dans les 6 jours précédant le jour des courses, si des essais supplémentaires, autres que les essais officiels pour une autre course se déroulant lors de la même manifestation, sont organisés, ils doivent être ouverts à tous les coureurs inscrits et si des frais sont exigés, ils ne doivent pas être supérieurs à 60 Euros par coureur pour la journée. Les informations concernant ces essais supplémentaires doivent être mentionnées dans les règlements particuliers.

1.13.2 Séances d'essais (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 pour toute 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 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 Président du Jury et du Directeur de Course, pour l'adapter à un changement de conditions localisé.*

1.13.3 Temps au tour

Tous les tours des coureurs sont chronométrés.

1.13.4 Résultats des essais qualificatifs

- **Coureurs**

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.

Le classement des essais qualificatifs sera établi, pour chaque groupe de coureurs (1 - 2 - 3 - Réserves).

- **Équipes**

Les résultats seront basés sur la moyenne des temps des coureurs (coureurs réserve exclus) de l'équipe, comme indiqué précédemment.

1.13.5 Qualification pour la course

Pour se qualifier pour la course, un coureur doit avoir effectué, pendant les essais, le nombre de tours minimum prévus dans les règlements particuliers.

Il devra avoir réalisé un temps de qualification au moins égal à la moyenne des trois meilleurs temps de son groupe augmenté de 15 % dans au moins une séance qualificative. Le temps de qualification est identique pour toutes les classes.

Une machine peut prendre le départ à partir du moment où l'équipe est formée de deux ou trois coureurs qui se seront qualifiés comme indiqué ci-dessus.

1.14 POSITIONS SUR LA GRILLE

La position des coureurs sur la grille de départ sera déterminée lors de l'homologation du circuit.

Les règlements particuliers de l'épreuve devront mentionner :

- le nombre total d'équipes admises au départ (maximum : voir rapport d'homologation du circuit);*
- le nombre d'équipes qualifiées pour la course ;*
- éventuellement, le nombre d'équipes supplémentaires recommandées par l'organisateur (maximum 4);*

Lors de la réunion du Jury suivant la dernière séance d'essais qualificatifs, une grille de départ provisoire sera établie. Elle comprendra le nombre d'équipes qualifiées pour la course basée sur la moyenne des meilleurs temps réalisé par les coureurs de l'équipe lors des essais qualificatifs (coureur réserve non inclus).

La grille de départ définitive sera publiée une heure après la fin du warm up. Les équipes conserveront la même position que celle publiée sur la grille de départ provisoire.

1.15 COURSES

1.15.1 Admission au départ

Seules seront admises au départ, les machines dont le moteur et le cadre porteront les marques des contrôles techniques.

1.15.2 Durée ou distance

- 1. Durée déterminée : la course doit durer 6 heures au minimum et 24 heures au maximum.*

Ou

- 2. Distance déterminée : la distance ne devra pas être inférieure à 1000 Km, ni supérieure à 3600 Km.*

1.15.3 Durée de conduite et période de repos

La durée de conduite commence lorsque le coureur quitte son stand et prend fin lorsqu'il s'arrête à nouveau à son stand.

La période de repos d'un coureur commence lorsque le coureur qui lui succède au relais quitte le stand et prend fin lorsque lui-même quitte son stand en prenant le relais d'un autre coureur.

Lorsqu'un coureur s'arrête au stand, il n'est pas obligatoire qu'un autre coureur prenne le relais.

L'ordre dans lequel les coureurs conduisent est libre.

Aucun coureur n'est autorisé à conduire plus de trois heures consécutives.

L'infraction à cette règle sera pénalisée par la disqualification de l'équipe.

La période de repos consécutive à chaque durée de conduite est nécessaire pour au moins :

- la moitié du temps de conduite pour une course inférieure ou égale à 12H ou inférieure ou égale à 1800 Km ;
- les deux tiers du temps de conduite pour une course supérieure à 12H ou supérieure à 1800 Km.

Si la période de repos n'est pas respectée, un panneau PIT STOP (50 cm horizontal X 100 cm vertical), portant le numéro de course de la moto sera présenté au coureur seulement après qu'une notification ait été faite à son équipe. Celui-ci devra s'arrêter à son stand et sa machine devra y rester pendant une durée égale à la période de repos non respectée et aucun travail ne pourra être effectuée sur la machine sauf l'installation de couvertures chauffantes ou le changement de pneus.

Le fait, pour le coureur concerné, de ne pas s'arrêter alors que le panneau lui ait été présenté 5 fois impliquera que ce coureur se verra présenter le drapeau noir. Au cas où l'organisation n'aura pas pu imposer l'arrêt au stand avant la fin de la course, il sera infligé à l'équipe concernée une pénalité de temps égale à la période de repos non respectée.

Un changement de coureurs ne peut s'effectuer qu'au stand assigné à l'équipe.

1.15.4 Procédure à suivre après une chute qui nécessite une évacuation vers le centre médical

En cas où un coureur doit être évacué vers le centre médical. Il pourra, après accord du Chef du Service Médical, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel.

1.15.5 Sanctions pendant la course

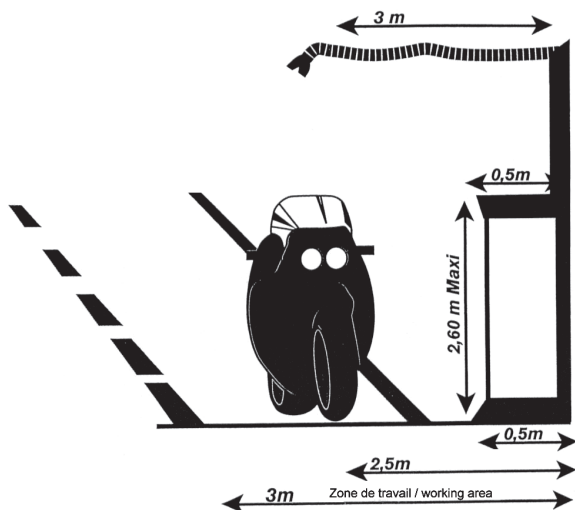
Si des sanctions sont infligées à un coureur pendant la course, elles seront communiquées rapidement au responsable de l'équipe en question.

1.15.6 Arrêts aux stands

Aucun feu n'est autorisé dans le stand quel qu'en soit le moment.

Seuls les membres des équipes porteurs des laissez-passer officiels adéquats sont admis dans la zone de travail devant leur stand immédiatement avant d'intervenir sur la moto. Ils doivent quitter cette zone dès que le travail est achevé. En dehors des interventions, les membres des équipes ne peuvent rester dans la voie des stands.

L'utilisation d'un dispositif d'éclairage additionnel pour la zone de travail devant le stand est autorisée. Ce dispositif doit être solidement fixé au mur du stand à une hauteur de 2 mètres minimum. Les systèmes d'éclairage composés d'un support portable posé sur le sol ne sont pas autorisés.



Lors d'un arrêt au stand, le moteur doit obligatoirement être arrêté. Il peut être mis, momentanément, en marche pour un essai ou un réglage.

Les phares doivent également être obligatoirement éteints jusqu'à ce que la moto reparte de son stand.

Dans la zone de travail devant le stand, lors de l'arrêt au stand, 4 personnes clairement identifiées et accréditées peuvent travailler directement sur la machine. Si le coureur prend part au travail, il sera compris dans ces 4 personnes. En cas de perte ou de défaillance du transpondeur, un officiel est autorisé à effectuer le changement.

Lorsque les interventions sur la machine sont réalisées à l'intérieur du stand, le nombre de personnes travaillant sur la moto n'est pas limité.

Pendant la course, le ravitaillement en essence, de même que toute autre intervention ne peuvent s'effectuer que devant le stand assigné à l'équipe.

Avant le ravitaillement en carburant, la machine doit être béquillée.

Tout ravitaillement (en carburant) doit se dérouler après que toute intervention mécanique sur la machine soit terminée et avant que le coureur ne tente de redémarrer sa machine.

Pendant le ravitaillement en carburant, l'utilisation des couvertures chauffantes n'est pas autorisée et toute personne se tenant à moins d'1 m de la machine doit porter une combinaison imprégnée d'un inhibiteur chimique de combustion.

Si un échange de réservoir de carburant est nécessaire, celui-ci sera posé VIDE sur le motocycle. Il sera ensuite procédé au remplissage selon la procédure normale.

Après le ravitaillement (en carburant) toute intervention mécanique sur la machine n'est possible qu'à l'intérieur du stand assigné à l'équipe.

Pour repartir, le coureur étant sur la moto, 2 personnes sont autorisées à pousser la machine ou le coureur peut également utiliser le démarreur de la machine.

L'utilisation de batterie additionnelle est interdite. L'utilisation d'un dispositif de démarrage autonome est autorisée.

Une réserve de 60 litres d'essence au maximum est admise au stand.

Dès le début des essais officiels, chaque équipe devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Cette personne devra être équipée d'un extincteur efficace contre les feux de carburant et devra obligatoirement être présente lors de toutes les opérations de ravitaillement en carburant. Tout le personnel concerné par le ravitaillement en carburant, ainsi que la personne responsable de l'extincteur, doit se protéger les yeux et porter des vêtements de protection contre le feu. Ces consignes sont applicables durant les essais et la course.

Toutes les couvertures chauffantes pour pneumatiques en tension (non montées sur la machine) doivent être entreposées à au moins 50 cm du sol. Toute manipulation de carburant devra être effectuée à 5 mètres, au minimum, des couvertures chauffantes pour pneumatiques ou de toute source de danger d'incendie.

Les raccords sur prises multiples sont interdits à moins de 5m de la machine.

Le responsable des Commissaires Techniques pourra exiger une matérialisation de ces 5 m (bande adhésive, peinture etc..).

Toute alimentation, raccordement à un réseau électrique, doit se faire avec des câbles déroulés. Ils ne doivent pas rester enroulés sur une bobine support.

Toute infraction à cet article sera sanctionnée par une procédure de Stop & Go.

1.15.7 Arrêts sur la piste

En cas de panne sur la piste, le coureur devra immédiatement ranger son motorcycle, de façon à ne pas gêner les autres coureurs. Il pourra alors procéder à une réparation, avec les moyens du bord.

S'il veut ramener sa moto au stand, il devra la pousser dans le sens de la course, sans aide extérieure, en empruntant les bas-côtés de la piste.

Pour revenir plus rapidement aux stands, les organisateurs peuvent autoriser les coureurs à prendre des raccourcis. Cependant, si de tels raccourcis existent, ils doivent être indiqués dans les règlements particuliers.

Si un coureur tombe en panne devant les stands, il pourra, sous la protection d'un Commissaire, rentrer par la sortie des stands, moteur arrêté, en poussant sa moto, à contresens, jusqu'à son stand.

Le coureur poussant sa moto dans la voie des stands peut être aidé par 2 mécaniciens.

1.15.8 Changement des pièces du motorcycle

Pendant les essais, toutes les pièces défectueuses peuvent être remplacées, y compris le moteur complet.

Pendant la course, toutes les pièces défectueuses peuvent être remplacées, à l'exception du cadre et du carter moteur.

1.15.9 Neutralisation de la course

Au cas où pendant la course, un incident (conditions atmosphériques ou tout autre cause) engageait la sécurité, rendant impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course pourra décider la neutralisation.

Dans ce cas, deux véhicules spécialement balisés, portant visiblement les mots «SAFETY CAR» sur le côté et l'arrière, munis de deux gyrophares rouges et de deux gyrophares jaunes sur le toit, emprunteront la piste. Ils circuleront à vitesse identique de façon à toujours conserver le même écart entre eux. Dès leur entrée en piste, la sortie de la voie des stands sera fermée (feux rouges et drapeau rouge).

Pendant toute la durée de la neutralisation, un panneau blanc rétro-réfléchissant (70cm horizontal X 50cm vertical) avec l'inscription «SAFETY CARS» en lettres rouges sera placé sur la ligne de départ pour informer les coureurs.

Dès que ces véhicules entreranno en piste, ils allumeront, sur l'ordre du Directeur de Course, leurs gyrophares rouges. Dès ce moment, les drapeaux rouges à croix blanche diagonale seront présentés aux postes de commissaires aux drapeaux. Les coureurs rattrapant les Safety Cars devront se ranger derrière en file indienne sans les dépasser.

Pendant la neutralisation de la course, les machines peuvent s'arrêter au stand.

Les coureurs, une fois l'arrêt au stand accompli, devront venir se positionner en file indienne à la sortie de la voie des stands et ne pourront rejoindre la piste que lorsque le feu vert situé à cet endroit sera allumé.

Il sera allumé pendant une durée de 10 secondes, 10 secondes après qu'un Safety Car soit passé au niveau du feu rouge. Ensuite, la sortie de la voie des stands sera à nouveau fermée (feu «rouge»). Les coureurs qui n'ont pas quitté la voie des stands devront attendre le prochain groupe.

Les Safety Cars doivent être de couleur différente.

*Lorsque les Safety Cars seront rappelés par le Directeur de Course, ils devront tout d'abord boucler un tour complet du circuit, gyrophares rouges et gyrophares jaunes allumés, mais les dépassements restent toujours interdits jusqu'au moment où les Safety Cars quitteront la piste. Les Safety Cars doivent quitter la piste **au même moment**.*

*Dès que les Safety Cars auront quitté la piste, la sortie de la voie des stands sera de nouveau ouverte en permanence, **10 secondes après qu'un coureur ait passé la sortie de la voie des stands**.*

Les emplacements des Safety Cars doivent être signalés en bordure de piste par des panneaux réfléchissants (40cm horizontal X 30cm vertical) de couleur jaune portant visiblement l'inscription «SAFETY CAR» en lettres noires.

Chaque tour couvert, pendant l'intervention des Safety Cars sera comptabilisé comme «tour de course».

Toutes les autres règles de la course restent valables.

1.16 PROCÉDURE DE DÉPART

- 1) *En aucun cas les coureurs ne peuvent pousser leur machine directement sur la grille de départ depuis la voie des stands.*
- 2) *Approximativement 30 minutes avant le départ de la course - Ouverture de la sortie de la voie des stands pour le tour de reconnaissance.*

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

- 3) *Approximativement 25 minutes avant le départ de la course - Fermeture de la sortie de la voie des stands.*
- 4) *Les coureurs qui ne vont pas sur la grille peuvent partir pour les tours 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 les tours de chauffe depuis la voie des stands seront pénalisés avec un Stop & Go.*
- 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 peuvent enlever leurs casques.*
- 6) *Les coureurs sur la grille peuvent, à ce moment-là, procéder à des réglages sur la machine ou changer de pneus pour les adapter aux conditions de la piste.
Les couvertures chauffantes pour les pneus peuvent être utilisés sur la grille. **Les coureurs peuvent utiliser un générateur pour alimenter les couvertures chauffantes pour les pneus sur la grille.***

Un seul générateur par machine peut être utilisé. Le générateur doit être portable et doit avoir une puissance de 2 kilowatts maximum. La limite de bruit du générateur est de 65 dB (décibels).

Les générateurs 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 machine vers la voie des stands.

Avant que le panneau «1 minute» soit présenté, ces coureurs et leurs machines doivent avoir quitté la grille de départ et rejoint la voie des stands d'où ils peuvent continuer à faire des réglages ou changer de machine. Ces coureurs prendront le départ des tours de chauffe depuis la voie des stands et seront pénalisés d'un Stop & GO.

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

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

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

Dès cet instant, toutes les personnes, à l'exception d'un mécanicien par machine, 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.

- 10) *1 Minute avant le départ des tours de chauffe - Présentation du panneau 1 minute sur la grille.*

Dès cet instant, tout le personnel de l'équipe, sauf un mécanicien qui tient la machine, quittera la grille. Tous les coureurs doivent être en position, dans le cercle en face de leur propre machine, de l'autre côté de la piste.

- 11) *30 Secondes avant le départ des tours de chauffe - Présentation du panneau 30 secondes sur la grille.*

- 12) *Drapeau vert agité pour le départ des tours de chauffe.*
Chaque coureur court vers sa machine, met le moteur en marche et débute les tours de chauffe

Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé, ceci uniquement après que le panneau jaune avec l'inscription « PUSH » en noir ait été présenté sur la plateforme de départ. 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 et d'où il pourra changer de machine. Ce coureur pourra prendre part aux tours de chauffe depuis la voie des stands et sera pénalisé par un Stop & Go.

Les coureurs effectueront deux tours, à vitesse non restreinte, suivis par un Safety Car ou par un véhicule médical qui dépassera les coureurs lents.

Dès que les coureurs ont passé la sortie de la voie des stands au départ des tours de chauffe, le feu de la sortie de la voie des stands passera au vert et les éventuels coureurs qui attendent là seront autorisés à rejoindre les tours 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.

Le dernier tour sera indiqué aux coureurs grâce à un panneau portant le chiffre 1

A leur retour sur la grille, les coureurs doivent s'arrêter à leur position, moteur coupé. Un seul mécanicien par coureur est autorisé sur la grille pour tenir la machine. Les coureurs doivent se rendre immédiatement dans le cercle en face de leur machine.

Un Officiel se tiendra devant la grille avec un drapeau rouge. Tout coureur qui rejoint la grille après que le safety car ou véhicule médical 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 sa machine lors des tours de chauffe peut retourner dans la voie des stands et procéder à des réparations ou changer de machine.

Lorsque 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.

- 13) 1 Minute avant le départ de la course - Présentation du panneau 1 minute sur la grille.
Tous les coureurs doivent être dans leur cercle.*
- 14) 30 Secondes avant le départ de la course - Présentation du panneau 30 secondes sur la grille + feux rouges allumés (sauf si le drapeau national est utilisé pour le départ de la course).*
- 15) Extinction des feux rouges ou drapeau national abaissé (doit être précisé dans les règlements particuliers) pour donner le départ de la course.
Chaque coureur court vers son motorcycle, met seul le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course.*

Un Safety Car ou un véhicule médical doit suivre les machines durant tout le premier tour. Le véhicule dépassera 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 Stop & Go décrite à l'article 1.17.

Le départ anticipé est défini par le fait qu'un coureur soit en dehors du cercle au moment où le départ est donné. C'est le Jury International qui décidera si une pénalité sera infligée et qui doit faire en sorte que l'Equipe soit avertie d'une telle pénalité aussi vite que possible.

- 16) *Si, après le départ de la course, un coureur ne peut pas démarrer sa machine, celui-ci peut être aidé en étant poussé le long de la piste jusqu'à ce que le moteur démarre, ceci uniquement après que le panneau jaune avec l'inscription « PUSH » en noir ait été présenté sur la plateforme de départ.*

*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 et d'où il pourra changer de machine.
Les coureurs qui changent de machine se verront infliger deux Stop & Go.*

- 17) *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. Ces coureurs se verront infliger deux Stop & Go.*
- 18) *Aucun autre changement de machine n'est autorisé, sauf si la course est interrompue. Dès cet instant, les machines et les moteurs de rechange doivent être retirés des stands.*
- 19) *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 en face de la grille de départ.
La procédure de départ recommencera au panneau 1 minute; les coureurs effectueront deux tours de chauffe supplémentaires.
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 - Stop & Go – disqualification – retrait de points au Championnat.*

1.17 PROCÉDURE «STOP & GO»

Pendant la course, le coureur sera prié de s'arrêter dans la zone de pénalité dans la voie des stands. S'arrêter à tout autre endroit dans la voie des stands n'est pas autorisé. Il doit arrêter sa machine complètement et rester à l'arrêt pendant 30 secondes. Il peut ensuite reprendre la course.

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (Art. 1.18.13), dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure «stop & go» 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 d'application.

Dans le cas d'une course interrompue avant que la pénalité ne soit appliquée et, s'il y a une deuxième partie, le coureur sera tenu de s'arrêter 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 de la course, il se verra présenter le drapeau noir.

Une fois que l'équipe a été avertie de la pénalité, un panneau jaune (100cm horizontal X 80 cm vertical) portant le numéro du coureur (de couleur noire, hauteur : 50cm, largeur du trait : 10cm) sera présenté à la ligne d'arrivée et l'information sera également indiquée sur les écrans de chronométrage.

Si le panneau jaune a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne s'arrête toujours pas, le drapeau noir lui sera alors présenté.

Si plus d'un coureur sont pénalisés, le signal sera donné aux coureurs de s'arrêter lors des tours suivants. L'ordre des coureurs sera basé sur les temps de qualification, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier.

Si un coureur encourt une pénalité de «stop & go», l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour assister leur coureur, sous la direction des commissaires, afin de redémarrer sa machine si elle cale. Le mécanicien ne doit pas interférer dans la procédure «stop & go», laquelle est sous le contrôle des commissaires.

Dans le cas où un coureur manque de répondre aux instructions de s'arrêter, et qu'il y a plus d'un coureur pénalisé, aucun coureur suivant sera prié de s'arrêter, jusqu'à ce que le coureur précédent se soit arrêté ou que le drapeau noir lui ait été présenté.

Dans le cas où l'organisation n'a pu faire effectuer la pénalité de Stop & Go avant la fin de la course, l'équipe concernée se verra infliger une pénalité de 1 minute à son temps de course.

1.18 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 1.19.*
- 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 - procédure de Stop & Go - pénalité de temps - 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 sera sanctionnée par la suppression du temps du tour en question, et pendant la course, par un Stop & Go.
Des pénalités supplémentaires telles que : amende - 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 sa machine et de la tenir pendant que la réparation ou le réglage est effectué. Le commissaire peut ensuite l'aider à faire redémarrer sa machine.*
- 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 sa machine, 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 sa machine 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 idéale.*

- 8) Les coureurs peuvent entrer dans la voie des stands pendant la course pour procéder à des réglages de leur machine, ravitailler ou changer de pneus. Tous ces travaux doivent être effectués dans la zone de travail devant les stands. Les travaux importants peuvent être effectués à l'intérieur du stand.
- 9) Pour redémarrer une machine dont le moteur a été arrêté au stand, les coureurs peuvent être aidés par deux mécaniciens.
- 10) Les coureurs ne peuvent transporter une autre personne sur leur machine ou être transportés par une autre personne sur sa machine (exception : Un autre coureur ou par un autre coureur après le drapeau à damiers).
- 11) 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.
- 12) Aucun signal quelconque entre un motocycle en marche et toute autre personne ayant un rapport avec le concurrent, le coureur ou la machine 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 la FIM.
Les lampes installées par les équipes sur la plateforme de signalisation ne doivent pas être clignotantes et ne peuvent pas être rouges.
- 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 qui dépasse la limitation pendant les essais se verra infliger une amende de 150 Euros.
Tout coureur qui dépasse la vitesse limite dans la voie des stands pendant la course sera pénalisé par un Stop & Go.

Le Jury International doit communiquer l'infraction au stand du coureur après avoir reçu l'information de l'Officiel chargé du contrôle.
- 14) Tout arrêt sur la piste pendant les essais ou la course est interdit.
- 15) Si le vainqueur désire présenter 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 la machine 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.*

1.19 DRAPEAUX ET FEUX

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

1.19.1 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

- **Drapeau national :**
Peut être utilisé agité pour donner le départ de la course.
- **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 les tours 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.
Ce drapeau doit être agité par le starter pour signaler le départ des tours de chauffe.
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 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 de le dépasser.
Le coureur concerné doit garder sa ligne et ralentir progressivement pour permettre au coureur plus rapide de le dépasser.
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 doit être 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 1.22.2)
- **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 des tours 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.

Drapeaux et feux transmettant des informations et des instructions

- **Drapeau jaune**

Présenté «agité» devant 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.*
- *Toute infraction à cette règle pendant la course sera sanctionnée par un Stop & Go.*

Dans les deux cas, une pénalité supplémentaire (telle qu'amende - suspension) peut également 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 au drapeau sera posté pendant les essais, les tours de chauffe et les courses.

- **Drapeau blanc :**

Un véhicule d'intervention est sur la piste.

Agité au poste de commissaire aux drapeaux, ce drapeau indique que les coureurs vont rencontrer le véhicule dans la section présente de la piste

Le dépassement entre coureurs est interdit pendant la présentation du drapeau blanc.

Le dépassement du véhicule d'intervention est autorisé.

Dès qu'un tel véhicule s'arrête sur la piste, les drapeaux blancs doivent être maintenus et les drapeaux jaunes doivent également être présentés.

- **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 doit être présenté immobile sur la grille à la fin du tour de reconnaissance et à la fin des tours de chauffe. Le drapeau rouge peut également être utilisé pour fermer la piste.

- **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'équipe 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.

- **Drapeau rouge avec croix blanche diagonale :**
*Présenté immobile, à chaque poste de commissaire aux drapeaux, la course est neutralisée.
 Les coureurs doivent ralentir et être prêts à rattraper un Safety Car ou un véhicule d'intervention.
 Il est interdit à un coureur de dépasser un autre coureur pendant la présentation de ce drapeau.
 Il est autorisé de dépasser le véhicule d'intervention.
 Il est interdit de dépasser le Safety Car. Les coureurs doivent rouler en file indienne derrière lui.*

1.19.3 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.

1.19.4 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.

1.19.5 Panneau avec numéro du coureur

Un panneau noir (70 cm horizontal X 50 cm vertical) permettant d'indiquer un numéro de coureur avec des chiffres blancs dont l'épaisseur du trait est de 4 cm minimum et la hauteur 30 cm minimum.

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

1.19.6 Postes des Commissaires aux drapeaux

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

1.19.7 Signalisation lumineuse

Les feux doivent être utilisés pour les épreuves se déroulant la nuit.

1.19.8 Signalisation par panneau

- *Un panneau réfléchissant de couleur jaune portant visiblement la mention "PUSH" en noir devra être présenté lorsqu'un coureur pousse son motocycle sur la piste. Il devra être présenté dès que le coureur a dépassé l'emplacement du signaleur et jusqu'à ce qu'il ait atteint le 2ème poste suivant. Ce panneau doit être utilisé de jour comme de nuit.*
- *Pour les épreuves se déroulant la nuit, les panneaux remplaceront les drapeaux.*

1.20 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.

1.21 VÉHICULES MÉDICAUX

Les véhicules médicaux, s'ils doivent emprunter la piste, devront être de couleur blanche, équipés de gyrophares de couleur bleue. La mention «MEDICAL CAR» devra être indiquée de manière très visible à l'arrière et sur les côtés du véhicule. Pour les épreuves se déroulant en partie la nuit, cette mention devra être rétro-réfléchissante.

Il est appelé que le dépassement de ces véhicules est autorisé.

Si un autre véhicule (ambulance par exemple) doit intervenir en même temps que le véhicule médical, cet autre véhicule devra être envoyé le premier.

1.22 FIN D'UNE COURSE ET RÉSULTATS

1.22.1 *Pour les courses sur distance imposée, les 10 derniers tours seront indiqués sur la ligne d'arrivée.*

1.22.2 *Lorsque le nombre de tours ou la durée prévue de la course est accompli, on présentera au coureur en tête, 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.
Si le coureur en tête ne franchit pas la ligne d'arrivée dans les 5 minutes, on présentera, le drapeau à damiers au coureur second, au classement provisoire.*

Dès que le drapeau à damiers est présenté aucun coureur ne pourra quitter la voie des stands pour emprunter la piste. A cet effet, le feu rouge sera allumé à la sortie de la voie des stands où un commissaire présentera également un drapeau rouge.

Si un(des) coureur(s) précède(nt) de près, le coureur à qui le drapeau à damiers doit être présenté, l'officiel présentera simultanément le Drapeau à Damiers et le Drapeau Bleu.

Ceci signifie que le(s) coureur(s) qui précède(nt) de près celui à qui le drapeau à damiers doit être présenté doit(vent) accomplir un tour supplémentaire et recevoir le drapeau à damiers.

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

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

1.22.5 *Afin d'être considéré comme ayant terminé la course et pour figurer dans les résultats, une équipe doit avoir :*

a – Effectué 75% du nombre de tour effectués par le vainqueur de la course de sa classe.

b – Franchi la ligne d'arrivée sur la piste (et non pas dans la voie des stands) après le vainqueur de la course dans les 5 minutes. Le coureur doit être en contact avec sa machine.

1.22.6 *Les classements portant les logos de la FIM, de la FMNR et du Sponsor titre, présenteront, au minimum, les informations suivantes :*

- 1) Le nom de l'équipe (tel qu'il figure sur la licence);*
- 2) La marque de la moto;*
- 3) Les noms des coureurs;*
- 4) La performance réalisée (tours, temps);*
- 5) Le nombre de points;*

Il est obligatoire que le Président du Jury envoie la liste des amendes et résultats, par fax ou courrier électronique, immédiatement après l'approbation des résultats, au Secrétariat Exécutif de la FIM.

1.22.7 *Un nouveau record du tour d'un circuit ne peut être établi que par un coureur pendant une course.*

- 1.22.8** *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.*

1.23 INTERRUPTION D'UNE COURSE

- 1.23.1** *Si le Directeur de Course décide d'interrompre une course pour des raisons climatiques ou autres, des drapeaux rouges seront présentés à la ligne d'arrivée et à tous les postes de commissaires aux drapeaux et il allumera les feux rouges le long du circuit. Les coureurs doivent immédiatement ralentir et retourner au couloir des stands.*

Les résultats seront ceux jusqu'au dernier moment où le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête ont effectué un tour complet, avant que le drapeau rouge ait été présenté, calculés selon l'exemple ci-dessous :

Exemple d'une course de 30 tours :

Si un Drapeau Rouge est présenté quand le coureur de tête est dans son 10ème tour après avoir terminé son 9ème tour et que toutes les autres équipes n'ont pas terminé le 9ème tour, le résultat de la course sera alors basé sur 8 tours et la deuxième partie comprendra 22 tours.

Si un Drapeau Rouge est présenté quand le coureur de tête et toutes les autres équipes dans le même tour que le coureur de tête sont dans le 10ème après avoir terminé le 9ème tour, le résultat de la course sera alors basé sur 9 tours et la deuxième partie comprendra 21 tours.

Exception : *Si la course est interrompue après le drapeau à damiers, la procédure suivante sera suivie :*

- 1) Pour toutes les équipes à qui le drapeau à damier a été présenté avant l'interruption, un classement partiel sera établi à la fin du dernier tour de course.*
- 2) Pour toutes les équipes à qui le drapeau à damier n'a pas été présenté avant l'interruption, 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 le principe tours/temps.*

Au moment où le drapeau rouge est présenté, les coureurs que ne participent plus activement à la course ne seront pas classés. Dans les 5 minutes qui suivent la présentation du drapeau rouge, les coureurs qui ne rentrent pas dans la voie des stands au guidon de leur machine, ne seront pas classés.

1.23.2 *Si les résultats calculés montrent que moins de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres équipes 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.*

1.23.3 *Si trois tours ou plus ont été accomplis par le coureur de tête et toutes les autres équipes dans le même tour que le coureur de tête, mais moins des deux tiers de la durée ou de la distance initiale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur, un nouveau départ sera donné conformément à l'article 1.24.4; pour obtenir le résultat final, on additionne les tours et les temps des deux courses. 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 le Championnat.*

1.23.4 *Si le calcul des résultats montrent que deux tiers de la durée ou de la distance initiale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur ont été effectués par le coureur de tête et toutes les autres équipes dans le même tour que le coureur de tête, la course peut être considérée comme une course complète et la totalité des points sera attribuée pour le Championnat, ou il sera donné un nouveau départ de la course.*

1.24 NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE QUI A ÉTÉ INTERROMPUE

1.24.1 *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 nouvelle heure de début de la procédure de départ qui, si les conditions le permettent, ne doit pas dépasser les 20 minutes suivant la présentation initiale du drapeau rouge.*

1.24.2 *Le classement intermédiaire doit être à la disposition des équipes, avant que le départ de la partie suivante de la course puisse être donné.*

1.24.3

La procédure de départ pourra être identique à un départ normal avec un tour de reconnaissance, 2 tours de chauffe, etc. Toutefois, en cas de conditions particulières (météo, nuit etc.), la Directeur de Course pourra, avec l'accord du Jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety Car.

Dans ce cas particulier, les coureurs prendront place derrière le Safety Car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres. Ils ne pourront pas se dépasser.

Le Safety Car effectuera un tour complet puis s'effacera avant la ligne de départ.

1.24.4

Les conditions pour un nouveau départ d'une course sont les suivantes:

A) Dans le cas de la situation décrite à l'article 1.23.2 (moins de 3 tours accomplis) ci-dessus :

- a. Toutes les équipes peuvent repartir.*
- b. Les motos peuvent être réparées ou remplacées. Le ravitaillement est autorisé.*
- c. Le nombre de tours ou la distance seront les mêmes que pour la course initiale.*
- d. Les positions sur la grille seront celles de la course initiale.*

B) Dans le cas de la situation décrite sous art. 1.23.3 (3 tours ou plus et moins des deux tiers accomplis) ci-dessus :

- a. Seules les équipes figurant dans le classement intermédiaire peuvent prendre le nouveau départ.*
- b. Les machines devront être mises en parc fermé (qui devra se trouver le plus près possible de la ligne de départ). Toutes les machines, qu'elles soient en course ou arrêtées à leur stand pour réparation ou ravitaillement, devront y être dirigées, sauf les machines sur lesquelles les réparations sont si importantes que leur déplacement n'est pas possible. Les équipes seront autorisées à faire le complément de carburant et un changement de pneus devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture de la sortie de la voie des stands pour le tour de reconnaissance.*

La localisation de ce parc devra figurer aux règlements particuliers de la manifestation ou, à défaut, les coureurs en seront informés à l'occasion du briefing officiel, qui aura lieu avant le départ de la course. L'organisation devra informer toutes les équipes de l'heure du nouveau départ qui pourra avoir lieu, au plus tôt, 20 minutes après notification. Le Directeur de Course devra informer toutes les équipes de la procédure de départ (un groupe ou deux groupes avec les Safety Cars)

- c. Le nombre de tours ou la durée de la course suivante sera celui requis pour compléter la course initiale avec un minimum de 5 tours.*
- d. Les positions sur la grille seront basées sur le classement intermédiaire établi conformément au point e) du présent article.*
- e. Le résultat final de la course sera basé sur l'addition des résultats de chaque équipe classée dans chaque course. Les équipes ayant effectué un nombre de tours identique seront classées selon l'addition des temps réalisés dans chaque course. En cas d'ex æquo, le résultat de la dernière course sera prépondérant.*

1.25 ZONE DE CONTRÔLE

A l'exception des membres du Jury, du Directeur de Course et des officiels chargés de la surveillance du parc fermé, personne ne doit être admis à aucun moment et pour aucune raison dans ce parc, à moins d'être muni d'une autorisation spéciale écrite et signée par le Directeur de Course.

Après la fin de la course, toutes les machines ayant terminé la course doivent rester à la disposition des officiels pendant 60 minutes, dans le parc fermé. Elles ne pourront pas être retirées sans l'autorisation du Jury.

1.26 PODIUM

Les chefs d'équipes et les coureurs classés aux trois premières places seront escortés par des Officiels, aussi rapidement que possible, vers le podium pour la cérémonie de remise des prix. La participation à la cérémonie du podium est obligatoire.

1.27 VÉRIFICATION TECHNIQUE FINALE

A la fin de chaque épreuve, un contrôle technique avec démontage pourra être effectué sur les trois premières machines et sur d'autres machines déterminées par tirage au sort effectué par le Président du Jury International et par le Directeur technique FIM.

1.28 PRIX

1.28.1 Monnaie

Les montants indiqués sont nets, aucune déduction n'étant autorisée. Ils sont payables en Euros (en espèces).

1.28.2 Classement pour les prix

Le classement pour les prix est rédigé sur la base des :

- Équipes classées;
- Équipes non classées;

1.28.3 Paiement

Le paiement des prix et allocations aux équipes est prévu à la fin de la course, après l'expiration du délai de réclamation.

1.28.4 Prix – Allocations

- Prix minimum

1.	1'150	Euros	7.	255	Euros
2.	960	Euros	8.	190	Euros
3.	770	Euros	9.	160	Euros
4.	640	Euros	10.	130	Euros
5.	510	Euros	11.-20.	95	Euros
6.	385	Euros	21.-30.	65	Euros
Total				6'750	Euros

- Prime de participation minimum

Les 7 équipes premières de la liste des équipes sous contrat (voir article 1.8.5) recevront une prime de participation minimum de 3'900 Euros, les 6 équipes sous contrat suivantes recevront une prime de participation minimum de 1'900 Euros et les 7 équipes sous contrat suivantes recevront une prime de participation minimum de 1'000 Euros (total : 45'700 Euros).

Elles seront attribuées pour autant que l'équipe prenne le départ de la course.

- Allocation de voyage minimum
- **Les 20 équipes premières de la liste des équipes sous contrat** (voir article 1.8.5) *recevront une prime de voyage de 600 Euros par épreuve.*
- **Les 20 équipes premières de la liste des équipes sous contrat** (voir article 1.8.5) *recevront une prime de voyage supplémentaire de 4'750 Euros par épreuve hors Europe.*

Elles seront attribuées pour autant que l'équipe prenne le départ de la course.

1.29 CAUTIONS EN CAS DE CONTRÔLE DE MACHINE SUITE A UNE RÉCLAMATION

La caution 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.

1.30 CAUTION POUR DES CONTRÔLES DE CARBURANT SUITE A UNE RÉCLAMATION

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

1.31 SANCTION POUR NON-CONFORMITÉ AUX RÈGLEMENTS RELATIFS AU CARBURANT

Un contrôle de carburant peut être effectué selon l'art. 2.10.5 des Règlements Techniques Endurance en Courses sur Route. Un coureur dont le carburant ne correspond pas aux exigences techniques se verra infliger la sanction suivante:

- 1. Exclusion de toute la manifestation en question indépendamment du moment où l'échantillon est prélevé*
- 2. Amende de 500 €;*
- 3. Paiement de tous les coûts relatifs au(x) contrôle(s) de carburant pour son cas.*

1.32 POINTS POUR LES CHAMPIONNATS OU LA COUPE ; CLASSEMENTS

- 1.32.1** *Les équipes et les constructeurs participeront au Championnat et à la Coupe.*
- 1.32.2** *Pour les équipes, les points seront ceux obtenus dans chaque course.*
- 1.32.3** *Pour les constructeurs, seule la moto la mieux placée d'un constructeur obtiendra des points selon sa position dans la course.*
- 1.32.4** *Pour chaque course les points pour le Championnat et la Coupe sont attribués selon le barème ci-dessous :*

Pour les courses inscrites de 6 heures ou pour les courses inscrites de 1000 Km:

<i>25 points au 1er</i>	<i>7 points au 9e</i>
<i>20 points au 2e</i>	<i>6 points au 10e</i>
<i>16 points au 3e</i>	<i>5 points au 11e</i>
<i>13 points au 4e</i>	<i>4 points au 12e</i>
<i>11 points au 5e</i>	<i>3 points au 13e</i>
<i>10 points au 6e</i>	<i>2 points au 14e</i>
<i>9 points au 7e</i>	<i>1 point au 15e</i>
<i>8 points au 8e</i>	

Pour les courses inscrites de plus de 6 heures à 12 heures, ou pour les courses inscrites de plus de 1000 à 1800 Km :

30 points au 1er	8 points au 9e
24 points au 2e	7 points au 10e
19 points au 3e	6 points au 11e
16 points au 4e	5 points au 12e
13 points au 5e	4 points au 13e
12 points au 6e	2 points au 14e
11 points au 7e	1 point au 15e
10 points au 8e	

Pour les courses inscrites de plus de 12 heures ou de plus de 1800 Km:

35 points au 1er	10 points au 9e
28 points au 2e	8 points au 10e
22 points au 3e	7 points au 11e
18 points au 4e	6 points au 12e
15 points au 5e	4 points au 13e
14 points au 6e	3 points au 14e
13 points au 7e	1 point au 15e
11 points au 8e	

1.32.5 *Toutes les courses compteront pour le classement du Championnat ou de la Coupe.*

1.32.6 *Les classements présenteront en outre, les informations suivantes :*

- 1) *Le nom de l'équipe (tel qu'il figure sur la licence);*
- 2) *La marque de la moto;*
- 3) *Le nom du (ou des) coureur(s) avec le(s)quel(s) l'équipe totalise le plus de points;*
- 4) *Le nombre total de points.*

1.32.7 *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 de l'épreuve du Championnat ou de la Coupe à laquelle la meilleure place a été obtenue qui sera prise en considération, la priorité allant au résultat ayant été obtenu le plus tard.*

1.32.8 *Au cas où une équipe participe avec des machines différentes, c'est la marque avec laquelle elle 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 soit modifié.*

- 1.32.9** *Un représentant de l'équipe Championne du Monde et de l'équipe Vainqueur de la Coupe, est obligé d'assister à la cérémonie officielle FIM.*

1.33 INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

- 1.33.1** *Des instructions peuvent être données par le Jury International 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. Le fait de les afficher sur le tableau d'informations officielles sera considéré comme preuve de livraison.*
- 1.33.2** *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. Le fait d'afficher sur le tableau d'informations officielles sera considéré comme preuve de livraison et de publication officielle.*
- 1.33.3** *Toute communication du Jury International ou du Directeur de Course à une équipe ou un coureur doit être communiquée par écrit. De même, toute communication d'une équipe ou d'un coureur au Jury International ou au Directeur de Course doit également être faite par écrit.*

RÈGLEMENT PARTICULIER

1. PUBLICATION

Le _____ au nom de la _____

organise le _____ sur le circuit de _____

Cette manifestation aura lieu le _____ et elle est valable pour le

Championnat ou la Coupe du Monde FIM d'Endurance 2011

IMN : _____

2. SECRÉTARIAT DE L'ORGANISATION

Adresse de l'organisation : _____

avant le : _____

après le : _____

pendant la manifestation : _____

3. CIRCUIT

La longueur du circuit est de _____ Km.

La course se courra dans le sens / dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

Un plan du circuit est annexé.

4. JURIDICTION

La manifestation se déroule conformément au Code Sportif de la FIM, aux règlements de la CCR et du présent Règlement Particulier.

L'organisateur s'engage également à respecter le plus fidèlement possible, la charte environnementale "Green line".

5. OFFICIELS

- Président du Jury FIM: _____
- Membres du Jury FIM : _____
- Délégué FMNR : _____
- Président d'Organisation : _____
- Directeur de Course : _____
- Coordinateur Endurance FIM : _____
- Secrétaire de la manifestation : _____
- Directeur technique : _____
- Chef vérifications techniques : _____
- Chef chronométrateur : _____
- Chef du Service Médical : _____
- Commissaire Environnement : _____

Adresse des membres du Jury pendant la manifestation :

6. CATÉGORIES ET CLASSES

Les motocycles des classes suivantes sont autorisés :

7. NOMBRE D'ÉQUIPES ADMISES

Essais :

Admises au départ :

Qualifiées pour la course :

Recommandées par l'organisateur pour la course :

8. ENGAGEMENTS, DROIT D'INSCRIPTION, CAUTION

Les demandes d'engagement devront être rédigées sur les formulaires spéciaux annexés au présent Règlement.

Les demandes devront être approuvées par la FMN du coureur et devront parvenir à l'organisateur au plus tard le _____ 24h00.

L'organisateur sélectionnera les demandes et avisera les équipes admises dans les 72 heures qui suivent la date de clôture des inscriptions, sur l'acceptation ou le refus de l'inscription.

Le droit d'inscription est celui prévu dans les Règlements de Courses sur Route.

La caution maximum pour les transpondeurs s'élève à ...

9. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

Aucun coureur et aucune machine ne peuvent entrer en piste sans avoir passé les vérifications techniques qui auront lieu selon le programme suivant:

<i>jeudi</i>	<i>vendredi</i>	<i>samedi</i>
<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>
<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>
<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>

10. ESSAIS

En dehors des périodes d'essais officiels, il est strictement interdit de rouler sur le circuit avec les motocycles de course.

Les essais auront lieu selon le programme suivant :

<i>date</i>	<i>essais libres</i>	<i>essais qualificatifs</i>	<i>warm-up</i>
	<i>de à h</i>	<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>
	<i>de à h</i>	<i>de à h.</i>	
	<i>de à h</i>	<i>de à h.</i>	

(NB: Si des entraînements supplémentaires sont prévus, ils doivent être mentionnés. Rappel : prix maximal : 60 €uros par coureur).

11. COURSE : HORAIRE

Date du départ :

Heure :

Distance :

Distance minimum pour être classé :

12. PRIX

Les prix seront payés conformément aux règlements CCR.

Paieement des prix à _____ heures au _____ (local).

13. DISTRIBUTION DES PRIX

Lieu - heure

14. RÉCLAMATIONS

Toute réclamation devra être formulée selon les prescriptions du Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM et être accompagnée d'un montant de _____ (monnaie locale - équivalent à 600 Euros).

15. CARBURANT

Si du carburant est fourni par les organisateurs dans le parc de ravitaillement, il sera conforme à l'article 2.10 des Règlements Techniques Endurance en Courses sur Route.

16. ASSURANCE

Par le fait de l'approbation du bulletin d'engagement, la FMN du coureur certifie que le conducteur est assuré en conformité avec les prescriptions de la FIM.

En conformité avec l'article 110.1 du Code Sportif, l'organisateur a contracté une assurance responsabilité civile des coureurs en cas d'accident survenant au cours de la manifestation (essais et courses).

Cette assurance comporte une garantie de _____ (monnaie locale).

L'organisateur décline toute responsabilité pour des dommages occasionnés à un motorcycle, aux accessoires et au matériel, par un accident, le feu ou tout autre incident.

17. RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITÉS SPORTIVES

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la FIM, les coureurs et équipes, par le fait de leur participation, renoncent à tous droits de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif de la FIM, pour tous dommages auxquels ils pourraient être exposés en conséquence de tous actes ou omissions de la part de l'organisateur, de ses officiels, représentants ou préposés, dans l'application de ces règlements ou de tous règlements qui pourraient être établis par la suite ou pour toute cause qui pourrait en découler.

Annexes :

- plan du circuit*
- formulaire d'engagement*

Lieu et date : _____

Le Président du Comité d'Organisation : _____

Le Directeur de Course : _____

Le Secrétaire de la manifestation : _____

Approuvé le : _____

(FMNR)

Approuvé le : _____

(FIM/CCR)

Manifestation : _____ IMN : _____

Séance du Jury No 1

La première séance du Jury a lieu 1 1/2 heure avant le début des essais libres (selon les règlements particuliers de la manifestation).

Lieu : _____ Date : _____ Heure : _____
Fin : _____

1. Présences

1.1 Membres du Jury avec droit de vote

Président : _____

Membre : _____

Délégué FMNR : _____

1.2 Membres du Jury sans droit de vote, désignés par la FIM

Directeur technique : _____

Délégué médical : _____

Coordinateur Endurance : _____

1.3 Directeur de course

1.4 Délégués FMN

1.5 Commissaire de l'Environnement

1.6 Personne de contact FIM

1.7 Autres personnes

2. Règlements Particuliers

- couverture d'assurance responsabilité civile
- modifications éventuelles
- compléments

3. Coureurs engagés

Classe

Nbre de coureurs engagés (total) :

Nbre de coureurs engagés (FMNR) :

Nbre de licence 1 manifestation :

4. Etat de la piste

5. Etat des services

Chronométrage, résultats, liaisons, sanitaire, parc coureurs, stands, etc.

6. Procédure de lutte contre les incendies

7. Prochaine séance du Jury

Le Jury International

Le Président Le Secrétaire

Manifestation : _____ **IMN :** _____

Séance du Jury No

Lieu : _____ **Date :** _____ **Heure :** _____
Fin : _____

1. Présences

1.1 Membres du Jury avec droit de vote

Président : _____

Membre : _____

Délégué FMNR : _____

1.2 Membres du Jury sans droit de vote, désignés par la FIM

Directeur technique : _____

Délégué médical : _____

Coordinateur Endurance : _____

1.3 Directeur de course

1.4 Délégués FMN

1.5 Commissaire de l'Environnement

1.6 Personne de contact FIM

1.7 Autres personnes

2. Procès-verbal de la séance No.

3. Inspection du circuit.

4. prix FIM : change officiel (vérification)

5. Vérifications techniques

5.1 Vérifications effectuées	Total
nombre de coureurs	
nombre de machines	

5.2 Contrôles spéciaux effectués

- bruit
- poids
- autres

6. Briefing des coureurs

7. Briefing des chefs d'équipe

8. Réclamations

9. Infractions aux règles, Sanctions

10. Homologation des résultats des essais

11. Rapport du Directeur de Course

12. Chutes/Accidents

13. Grille de départ

14. Parc fermé

15. Divers

16. Prochaine séance du Jury

Le Jury International

Le Président Le Secrétaire

Manifestation : _____ **IMN :** _____

Séance finale du Jury

Lieu : _____ **Date :** _____ **Heure :** _____

Fin : _____

1. Présences

1.1 Membres du Jury avec droit de vote

Président : _____

Membre : _____

Délégué FMNR : _____

1.2 Membres du Jury sans droit de vote, désignés par la FIM

Directeur technique : _____

Délégué médical : _____

Coordinateur Endurance : _____

1.3 Directeur de course

1.4 Délégués FMN

1.5 Commissaire de l'Environnement

1.6 Personne de contact FIM

1.7 Autres personnes

2. Procès-verbal de la séance No

3. Inspection du circuit

4. Vérifications techniques finales

5. Réclamations

6. *Infractions, Sanctions*
7. *Homologation des résultats*
8. *Transmission des résultats (par fax ou e-mail) à la FIM*
9. *Rapport du Directeur de Course*
10. *Chutes/Accidents*
11. *Absences injustifiées*
12. *Cérémonie du podium*
13. *Jugement de la manifestation*

Le Jury International

Le Président Le Secrétaire

2. RÈGLEMENTS TECHNIQUES

Des modifications aux Règlements Techniques pourront être faites à tout moment afin d'assurer des compétitions les plus équitables possibles.

S'il s'avère qu'un motocycle n'est pas conforme avec les règlements techniques, pendant ou après les essais, l'Equipe sera pénalisé par un «stop and go» pour la course. Des sanctions supplémentaires (telles qu'une amende – une suspension et/ou un retrait de points du Championnat) peuvent être également imposées.

S'il s'avère qu'un motocycle n'est pas conforme avec les règlements techniques après une course, l'équipe sera disqualifiée. Des sanctions supplémentaires (telles qu'une amende – une suspension et/ou un retrait des points du Championnat) peuvent être également imposées.

2.1 INTRODUCTION

2.1.1 *Les motocycles pour le Championnat sont basés sur les motocycles de production récente ou actuelle de sports production et disponibles sur le marché à travers les réseaux de vente habituels du constructeur.*

2.2 CLASSES

2.2.1 *Les classes Sports Production seront désignées par la cylindrée.*

2.3 GÉNÉRALITÉS

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) Test chimique pouvant être effectuée à la piste: Le test magnétique (le titane n'est pas magnétique).*
- 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) Une masse spécifique en alliage de titane de 4,5-5, d'acier de 7,5-8,7 peut être établie 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.

2.3.3 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 les machines solos.

Quelle que soit la position du guidon, la roue 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.

2.3.4 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.

2.3.5 Roues et Jantes (Voir tableau 1)

- 1) Tous les pneus seront mesurés, montés sur jante, à une pression de 1 kg/cm² (14 lb/sq.in.); les mesures doivent être prises à une section du pneu située à 90° du sol.

- 2) *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.*
- 3) *La largeur maximale de la jante est :*

Formula EWC	avant : 4.00"
	arrière : 6.25"
Superstock	selon la dimension homologuée
- 4) **La largeur de la jante est mesurée entre les rebords intérieurs de la jante en accord avec ETRTO.**
- 5) *Le diamètre minimum d'une jante est: 400 mm.*

2.3.6 Pneus

Les pneus montés sur le motorcycle homologué peuvent être remplacés.

1) Conditions

A l'exception des pneus «slick» et des pneus qui sont marqués «à ne pas utiliser sur la voie publique» (NHS), le fabricant doit identifier le pneu au moyen d'une marque indiquant:

- *La marque DOT et/ou la marque E (employées pour les "pneus homologués" ou les pneus marqués seulement "pour usage routier")*
- *La marque du fabricant*
- *L'année de fabrication du pneu (en code)*
- *La dimension du pneu*
- *La classification de vitesse*
- *Toute autre caractéristique indispensable pour une utilisation correcte du pneu*

2) Montage

- *Le pneu doit être monté sur la jante appropriée.*
- *La jante ne doit pas être déformée ou endommagée.*

3) *Vitesse maximale autorisée*

La classification de vitesse minimum à utiliser en Superstock est : (W).

4) *Dessin du pneu*

Le dessin du pneu n'est pas limité.

Le dessin doit être fait exclusivement par le fabricant lorsque le pneu est produit.

Chaque coureur est libre de choisir le type de dessin.

L'utilisation de pneus «slick» et/ou les pneus PLUIE (lorsque cela est possible) est laissée au choix du coureur. Cependant, si les conditions deviennent problématiques, il doit tenir compte des recommandations des Commissaires Techniques et, si besoin est, du représentant du fabricant de pneus.

Pour une sécurité minimale, 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.

Les pneus pluie 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.

Dans le cas d'un désaccord, la décision du Directeur technique sera souveraine.

2.3.7 Distance minimale

La distance minimale entre la surface du pneu (à son point le plus grand) et tout élément fixe d'un motocycle est indiquée sur le tableau 1.

2.3.8 Rodage de la surface du pneu

Afin d'obtenir une adhérence optimale du pneu, des pneus neufs non-utilisés peuvent être rodés en raclant la surface. 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.

2.3.9 L'utilisation de couvertures chauffantes pour pneus est autorisée

2.3.10 Dispositif de démarrage

Un dispositif de démarrage est obligatoire pour les compétitions d'Endurance.

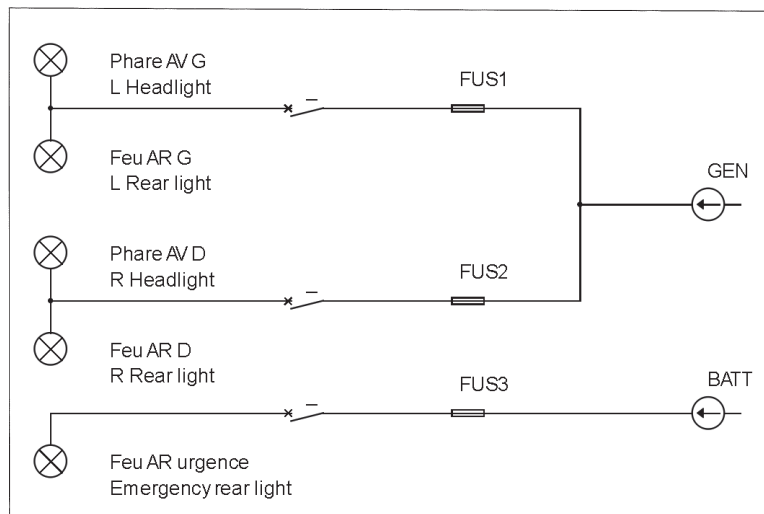
2.3.11 Equipement électrique

Seulement pour les courses se déroulant en partie la nuit :

Tous les motocycles doivent obligatoirement être équipés d'un système électrique complet en bon état de fonctionnement.

- *Le(s) phare(s) d'origine – (ampoules), les parties internes du (des) phare(s) et les supports des phares peuvent être modifiés ou remplacés. Si l'optique est en verre, il doit être complètement recouvert d'un film plastique transparent et autocollant afin d'empêcher qu'il ne se brise en cas d'accident.*
- *Dans le cas où le phare d'origine est remplacé, l'ouverture ou la forme du phare d'origine à l'avant du carénage doit être respectée ou recouverte d'un plexi ou d'un film métallique, de même forme et à l'emplacement du phare lors de l'homologation (tolérance +/- 10mm).*
- *La machine sera équipée avec deux circuits de feux séparés. Chaque circuit de feux comprend un phare avant blanc (ou jaune) et un feu rouge arrière non clignotant (voir spécifications minimales/maximales). Chaque circuit doit être contrôlé par un commutateur au guidon et ne peut pas être contrôlé par l'autre circuit.*
- *Le premier circuit est contrôlé par un commutateur avec position ON/OFF. Le second circuit doit avoir un commutateur avec les positions ON/OFF. Comme alternative, le second feu rouge arrière doit également être connecté directement à la batterie (avec un fusible et un autre commutateur).*

- Il est obligatoire que ces deux circuits séparés fonctionnent simultanément.
Des phares ou des ampoules endommagés doivent être remplacés lors du prochain arrêt aux stands.
- Chaque source de lumière à l'avant doit être une ampoule halogène de 55 watts minimum ou, si une autre source de lumière est utilisée, avoir une luminosité au moins équivalente,
- Chaque ampoule devra avoir la puissance suivante:
 - pour les ampoules : minimum 10 watts, maximum 15 watts
 - pour les ampoules LED : une luminosité équivalente aux valeurs identiques des ampoules.
- Un catadioptré plat, rouge et rétro-réfléchissant (min. 60 cm²) doit être installé à l'arrière du motorcycle, perpendiculairement au sol et légèrement incliné à l'arrière (max 30°).
- Un feu supplémentaire, non-clignotant, (ni rouge, jaune ou vert), max. puissance 5 W, peut être ajouté au motorcycle, fixé de côté et non-visible depuis arrière de la moto.



2.3.12 **Plaques-numéros et couleurs**

Le fond et les chiffres des plaques-numéros se présenteront ainsi :

Classe	Fond	Chiffres
<i>Formula EWC</i>	<i>Noir (Ral 9005)</i>	<i>blancs (lumineux pour les courses se déroulant en partie la nuit)</i>
<i>Superstock</i>	<i>Rouge (Ral 3020)</i>	<i>blancs (lumineux pour les courses se déroulant en partie la nuit)</i>
<i>Open</i>	<i>Vert (Ral 6002)</i>	<i>blancs (lumineux pour les courses se déroulant en partie la nuit)</i>

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

*Hauteur minimale : 140 mm
Largeur minimale : 80 mm
Largeur min. des traits : 25 mm*

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

*Hauteur minimale : 120 mm
Largeur minimale : 80 mm
Largeur min. des traits : 25 mm*

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

- Le numéro à l'avant, soit au milieu du carénage ou soit légèrement sur un côté. Les chiffres doivent être inclinés de 30° (+/-5°) par rapport au plan vertical. Le haut des chiffres doit être incliné vers la ligne médiane.*
- Une fois, sur chaque coté de la machine. Il sera également accepté que le numéro attribué soit appliqué sur la partie supérieure du dossier de selle, le sommet du numéro étant dirigé vers le coureur.*

Ces numéros doivent alors avoir les mêmes dimensions que les numéros avant.

Pour les carénages/selles de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond.

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Chef Commissaire Technique fera foi.

2.3.13 Surface rétro-réfléchissante

Uniquement pour les courses se déroulant partiellement la nuit, un catadioptre rouge de 60 cm² minimum ou une surface rétro-réfléchissante de même dimension devra être fixé à l'arrière de la selle du motocycle et doit être parfaitement et intégralement visible par le coureur qui suit. Un support, fixé sous la selle, est également autorisé pour supporter la plaque rouge rétro-réfléchissante.

2.3.14 Protectors de mains

Des protecteurs de mains supplémentaires peuvent être fixés au carénage uniquement par des fixations «rapides». Le but des protecteurs de mains est de fournir une protection supplémentaire aux mains uniquement et ils ne peuvent pas dépasser la largeur du guidon. Tous les rebords exposés doivent être arrondis. Les tolérances exigées doivent être respectées lorsque les protecteurs de mains sont fixés au carénage (voir diagramme A-3).

2.3.15 Ravitaillement

Le bouchon d'origine du réservoir d'essence doit être remplacé par deux ouvertures maximum pour faciliter l'utilisation des vannes de remplissage rapide de type « aviation » et doit prévoir un système étanche. Les vannes de remplissage rapides avec ouverture concentrique sont autorisées.

Le diamètre maximum d'une vanne doit être de 76 mm (3 pouces).

D'autres systèmes de ravitaillement sont autorisés pour autant qu'ils soient en circuit fermé, étanches **et qu'ils le demeurent à tout moment.**

Tout excès de carburant doit demeurer ou doit être retourné via une durite de trop plein dans la colonne de carburant ou dans le conteneur portable de distribution de carburant.

Le système de remplissage peut être portable ou fixé au mur des stands et doit être un système (de circuit) fermé. L'installation d'une colonne complète de carburant doit être rigide et solidement fixée au mur du stand.

Tout le personnel concerné par le ravitaillement, y compris la personne responsable de l'extincteur, doit porter une combinaison de protection contre le feu, doit se protéger les mains **et les pieds** avec des gants et **des chaussures** ignifugés et protéger les yeux et la tête avec une cagoule ignifugée et un masque ou un casque.

Pendant le ravitaillement, le coureur ne peut rester sur sa machine.

Pendant les essais ou la course, seuls sont autorisés les systèmes pour les couvertures chauffantes et les outillages électriques portables sans câbles d'alimentation.

2.3.16 Marquage des pièces

Pendant la course, toutes les pièces défectueuses peuvent être remplacées, à l'exception du cadre et du carter-moteur.

Le cadre et le carter-moteur doivent être marqués et/ou plombés avant la course.

2.3.17 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 Endurance/Chef Commissaire Technique 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 doivent être soumises pour accord, au Directeur Technique.***

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

2.3.12 Instruments de chronométrage

Toutes les machines doivent avoir une installation correcte du support de transpondeur. Le transpondeur doit être fourni et approuvé par le chronométrateur 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 Rislan, mais un écrou ou un rivet est préférable. 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.

2.6 SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES FORMULA EWC

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

Les motocycles Formula EWC sont basés sur les modèles conçus pour la route avec une homologation FIM valable (voir art. 2.9).

Tous les motocycles doivent être conformes en tous points aux spécifications pour la Course sur route, telles que définies dans les Règlements Techniques, à moins que la machine soit équipée comme la machine homologuée.

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

2.6.1 Cylindrée

4 cylindres	Au-dessus de 600cc jusqu'à 1000cc	4 temps
3 cylindres	Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc	4 temps
2 cylindres	Au-dessus de 850cc jusqu'à 1200cc	4 temps

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

2.6.2 Poids minimum

Le poids minimum des machines correspond :

Pour les machines de 2 à 4 cylindres :

- **170 kg pour les courses ne se déroulant pas en partie la nuit,**
- **175 kg pour les courses se déroulant en partie la nuit.**

Pendant l'inspection finale à la fin de chaque course, les machines sélectionnées seront pesées dans les conditions dans lesquelles elles auront terminé la course.

La limite de poids fixée est celle du motocycle dans les conditions dans lesquelles il a terminé la course, rien ne peut être ajouté au motocycle. Ceci inclut l'eau, l'huile ou l'essence.

Pendant les séances d'essais et de qualifications, les coureurs peuvent être priés de soumettre leur motocycle à un contrôle de poids dans la voie des stands. (Cela sera fait de telle sorte que le coureur ou l'équipe soit dérangé le moins possible mais, dans tous les cas, le coureur ou l'équipe doit se soumettre à ces contrôles).

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total de la machine (y compris le réservoir) doit être au-dessus du poids minimum avec une tolérance de 1 kg.

2.6.4 Instruments de carburation (Injection et corps d'admission)

Les instruments de carburation doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée. Voir 2.6.6.18.

2.6.5 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. 2.10 pour les spécifications détaillées).

2.6.6 Spécifications de la machine

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

2.6.6.1 Cadre et partie arrière du cadre

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

Le cadre principal peut être uniquement modifié avec l'addition de renforts ou tubes. Aucun renfort ou tube ne peut être retiré.

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 homologuées du logement des roulements dans la colonne de direction, ainsi que le moteur, le bras oscillant, l'amortisseur arrière, la timonerie, doivent demeurer comme d'origine.

Des changements d'angle de direction sont autorisés par l'utilisation d'adaptateurs dans les logements des roulements de la colonne de direction, mais aucune pièce rajoutée ne peut dépasser de plus de 3mm dans l'axe de la colonne de direction d'origine.

Tous les motocycles doivent porter un numéro d'identification du constructeur sur le cadre (numéro 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.

2.6.6.2 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, renversée, etc.).

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé. Si un système de suspension d'origine contrôlé par électronique est utilisé, il doit être absolument standard (toute pièce électronique ou mécanique doit demeurer tel qu'homologuée). Le système électronique d'origine doit fonctionner convenablement en cas de faille électrique/électronique ; faute de quoi il ne pourra pas être homologué pour des compétitions FIM.

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

L'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.

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 mécaniques ou électronique doit demeurer tel qu'homologué).

2.6.6.3 Bras de suspension arrière (bras oscillant(s))

Le bras de suspension arrière peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée. L'utilisation de matériaux en fibre de carbone ou Kevlar® n'est pas autorisée, si elle n'a pas été homologuée sur la machine d'origine.

Un garde-chaîne doit être fixé au bras oscillant 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 renforcées.

2.6.6.4 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. Si un système de suspension d'origine contrôlé par électronique est utilisé, il doit être absolument standard (toute pièce électronique ou mécanique doit demeurer tel qu'homologuée). Le système électronique d'origine doit fonctionner correctement en cas de faille électrique/électronique ; faute de quoi il ne pourra pas être homologué pour des compétitions FIM.

La timonerie de l'amortisseur arrière peut être modifié ou remplacé.

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).

2.6.6.5 Roues

Les roues (voir art. 2.3.5.2), et pièces associées peuvent être remplacées (par rapport à celles équipant le modèle homologué. La fibre de carbone ou les roues en composite de carbone ne sont pas autorisées, sauf si le fabricant a équipé le modèle de production homologué avec ce genre de roues.

Des roulements, des joints, des entretoises 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 jantes des roues inférieures à 16 pouces en diamètre ne sont pas autorisées.

Largeur maximale de la jante de la roue avant: 4.00 pouces.

Largeur maximale de la jante de la roue arrière: 6.25 pouces.

2.6.6.6 Freins

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

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

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

Les étriers des freins 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 par le constructeur 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, beryllium, etc.) pour les disques et 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, disques maître cylindre), et seul le logiciel du système ABS peut être modifié.

2.6.6.7 Pneus

See Art. 2.3.6.

2.6.6.8 Guidons et commandes manuelles

Les guidons, commandes manuelles et câbles peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée (voir art. 2.3.4).

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

2.6.6.9 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 Chef Commissaire Technique a le droit de refuser toute plaque qui ne satisferait pas en matière de sécurité.

2.6.6.10 Carénage / profil

- a) Le carénage doit être conforme 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.*
- 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 ou la selle 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 mousseline métallique ou d'un tissu fin. 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's 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) Un garde-boue avant doit être fixé sur la machine pendant l'épreuve. Le matériau, la forme, fixation et la position de peuvent être changés.*
- 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 mousseline métallique ou d'un tissu fin. Le tissu doit être peint pour se confondre avec le matériau qui l'entoure.*
- j) Le garde-boue arrière peut être modifié, 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.*

2.6.6.11 Réservoir d'essence

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

Les fibres de carbone, aramide ou de verre ne sont pas autorisées pour la construction des réservoirs.

Il est autorisé de modifier le réservoir d'origine 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.

Le bouchon du réservoir d'essence doit être de type «vannes de remplissage rapide. 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 (voir également Art. 2.3.15).

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.

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

Le Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique a le droit de refuser un motocycle s'il est d'avis que la fixation du réservoir d'essence peut présenter un danger.

2.6.6.12 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 dimension des plaques-numéros.

Des trous peuvent être percés dans la selle ou sa partie arrière pour permettre davantage de refroidissement. Les trous supérieurs à 10 mm 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.

2.6.6.13 Radiateur, système de refroidissement et radiateurs 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 radiateur d'huile ne doit pas être monté sur ou au-dessus du garde-boue arrière.

Les tubes de radiateurs reliés au moteur peuvent être changés.

Ventilateur du radiateur et fils d'alimentation peuvent être ôtés ou remplacé(s).

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.

Les interrupteurs thermiques, les senseurs de température pour l'eau et le thermostat peuvent être ôtés à l'intérieur du système de refroidissement.

2.6.6.14 Faisceau(x) électrique(s)

Le(s) faisceau(x) de câbles peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s).

2.6.6.15 Batterie

Une batterie est obligatoire et doit être en bon état de fonctionnement. Les dimensions et le type de batterie peuvent être changés.

2.6.6.16 Boîte à air

La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur la machine homologuée.

Des filtres à air, les valves à l'intérieur de type « clapet », les senseurs et les raccords de type « vacuum » peuvent être supprimés, modifiés ou remplacés avec des autres pièces de rechange. L'élément du filtre à air peut être modifié ou remplacé.

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.

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Toutes les lignes d'aération de l'huile doivent être connectées et se décharger dans la boîte à air.

IMPORTANT : Restriction d'admission d'air

Si nécessaire, un système de restriction d'admission d'air peut être imposé au cours de la saison afin de rectifier des éventuelles différences de performance.

2.6.6.18 Système d'injection de carburant

Aucune modification n'est autorisée.

Les injecteurs doivent être standards tels que sur la machine homologuée.

Les pavillons venturi, cornets d'admission (conduits d'air) et leurs points de fixation inclus, peuvent être modifiés ou remplacés. Des conduits d'admission à longueur variable qui fonctionnent lorsque le moteur est en marche ne sont pas autorisés, à moins qu'un tel système soit d'origine sur la machine homologuée.

La pompe à essence et le régulateur de pression peuvent être modifiés ou changés

La ou les EPROM (puce électronique de programmation, ou encore EPROM chip) peut (peuvent) être changée(s).

L'utilisation du système mémoire flash (flash RAM) pour modifier la cartographie de base du système d'injection est autorisée.

2.6.6.19 Alimentation du carburant

Les conduites d'essence peuvent être remplacées, mais le robinet d'essence doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur.

Les conduits d'essence reliant le réservoir aux instruments de carburation doivent être placés de manière à être protégés contre des d'éventuels dommages découlant d'une chute.

Des connecteurs «rapides» (quick connectors) ou «break quick connectors» peuvent être utilisés.

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

Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

2.6.6.20 Culasse

La culasse peut être modifiée comme suit:

Les matériaux homologués et les pièces coulées pour les culasses doivent être utilisées. Le matériau pour ces pièces peut être uniquement enlevé par usinage.

Les systèmes d'admission et d'échappement, y compris le nombre de soupapes et/ou de conduits (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.

Le taux de compression est libre.

La chambre de combustion (forme) doit rester telle qu'homologuée.

Les soupapes doivent rester telles qu'homologuées.

Les sièges de soupapes doivent rester tels qu'homologués. Seuls les interventions d'entretien habituel comme indiquées par le Constructeur dans le manuel de service du modèle sont autorisées.

Les guides de soupapes doivent rester tels qu'homologués. Des modifications sur les conduits sont autorisées.

Les ressorts de soupapes peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée. Le matériau doit rester tel qu'homologué.

Les sièges et les coupelles des ressorts de soupapes peuvent être modifiées ou remplacées par rapport à celles montées sur la machine homologuée. Le matériau des sièges des ressorts de soupapes doit rester tel qu'homologué.

Les clavettes de soupapes peuvent être modifiées ou remplacées par rapport à celles montées sur la machine homologuée.

2.6.6.21 Arbre à cames

Les arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux de la machine homologuée mais le matériau et la méthode de fabrication de l'arbre à came et le système d'entraînement reste tel qu'homologué. Les dimensions du profil des cames sont libres.

Le type de chaîne, ou de la courroie dentée de l'arbre à cames est libre. Le(s) dispositif(s) pour le réglage de la tension de la chaîne/courroie peuvent être modifié ou remplacé.

2.6.6.22 Pignons des arbres à cames

Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés pour permettre le décalage des arbres.

2.6.6.23 Vilebrequin

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

L'arbre d'équilibrage doit rester comme homologué.

2.6.6.24 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.

2.6.6.25 Bielles

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.6.6.26 Pistons

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.6.6.27 Segments

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.6.6.28 Axes de pistons et clips

Aucune modification n'est autorisée.

2.6.6.29 Cylindres

Aucune modification n'est autorisée.

2.6.6.30 Carters moteurs - Carters annexes (allumage, carter d'embrayage)

Aucune modification aux carters moteurs n'est autorisée (y compris la peinture, le polissage et l'allègement).

Tous les carters moteurs latéraux contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter, enveloppant le carter d'origine, en matériau composite type carbone ou Kevlar®. Des plaques et/ou des barres en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs et fixés correctement et de façon sûre.

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.

Le carter inférieur peut être changé ou modifié.

Les pompes à dépression ne sont pas autorisées si elles ne sont pas installées sur la machine homologuée.

2.6.6.31 Transmission/ boîte de vitesses

Tous les rapports de la boîte de vitesses, arbres, le tambour de changement de vitesses et les fourches de sélection sont libres.

Les pignons primaires (et leur ratio) doivent rester tels qu'homologués.

Un système de changement de vitesses rapide est autorisé.

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 » n'étant pas interdite.

2.6.6.32 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'étant pas interdite.

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

2.6.6.33 Allumage/Boîtier de contrôle (CDI)

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) peut être modifié ou changé. Son emplacement peut être modifiés (changés de place).

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

2.6.6.34 Générateur, alternateur, démarreur électrique

Le générateur, système de démarrage, électrique ou manuel, incluant le levier de kick, le pignon et l'axe de démarreur peuvent être modifiés ou changés par rapport à ceux équipant la machine homologuée.

Le démarreur électrique doit toujours pouvoir mettre en marche normalement le moteur pendant la manifestation. Le moteur doit tourner avec sa propre énergie lorsque le démarreur électrique n'est actionné.

Le régulateur de voltage (rectificateur) peut être changé.

2.6.6.35 Système d'échappement

Les tubes, les catalyseurs et les silencieux peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

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.

Le collier de support du silencieux d'échappement doit être fixé par des vis et écrous. Les fixations par attache rapide de type "Zeus" ne sont pas autorisées.

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 motos Formula EWC sera de 105 dB/A (avec une tolérance de + 4dB/A après la course).

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

Une valve spéciale de type 'sens unique' peut être fixée à l'ouverture du remplissage d'huile du carter-moteur (pour éviter toute fuite d'huile).

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

Compte-tours

On peut utiliser tout genre de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension.

On peut utiliser tout type de durites (p.ex. air, essence, huile ou eau).

On peut utiliser tout type de bougies et capuchons de bougies.

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

Joints d'étanchéité et leurs matériaux.

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

Des roulements (à billes, rouleaux, coniques, etc.) de tous genres ou marques peuvent être utilisés.

Éléments de fixation (écrous, boulons, vis, etc.)

Finitions de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.

2.6.8 Les éléments suivants PEUVENT ÊTRE enlevés

Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durites) peut être retiré. Les durites branchées au couvercle de la culasse peuvent être bouchées.

Éléments inutiles du faisceau de câbles électriques

Instruments et supports d'instrument et câbles associés.

Compte-tours.

Compteur de vitesse et colliers d'écartement.

Garde-chaîne.

Les accessoires boulonnés sur la partie arrière du cadre (selle).

2.6.9 Les éléments suivants DOIVENT ÊTRE enlevés

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).

2.6.10 Les éléments suivants DOIVENT ÊTRE 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 (sur carters, conduites, radiateurs d'huile, etc.)

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 dans la boîte à air. Le système de recyclage fermé d'origine doit être maintenu, aucun échappement atmosphérique direct n'est autorisé.

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

2.6.11 Equipements supplémentaires

*Un équipement électronique supplémentaire ne se trouvant pas sur le motocycle d'origine homologué peut être ajouté (**cette autorisation concerne** : l'acquisition de données **et les 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 ou pour messages lisibles sur un écran embarqué est autorisé.

La télémétrie n'est pas autorisée.

2.7 SPECIFICATIONS TECHNIQUES SUPERSTOCK

Règlements destinés à limiter les modifications du motorcycle homologué dans l'intérêt de la sécurité **et pour application en compétition.**

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

Le motorcycle doit être homologué uniquement par le fabricant d'origine. Le modèle sera agréé pour la compétition pour une période maximale de 5 ans.

Comme son nom le laisse présumer, les machines Superstock peuvent être autorisées à subir des modifications limitées. La plupart des modifications le sont uniquement pour des raisons de sécurité.

Tous les motorcycles exigent une homologation FIM (voir art. 2.9). Tous les motorcycles doivent être conformes en tout point aux spécifications pour la Course sur Route telles qu'elles sont spécifiées dans les Règlements Techniques._

Les apparences avant, latérales et arrière et le profil des motorcycles 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.

2.7.1 *Cylindrée*

4 cylindres	Au-dessus de 600cc jusqu'à 1000cc	4 temps
3 cylindres	Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc	4 temps
2 cylindres	Au-dessus de 850cc jusqu'à 1200cc	4 temps

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

2.7.2 *Poids minimum*

La FIM décide du poids minimum pour un modèle homologué tel que vendu sur le marché en déterminant son poids à vide.

Le poids à vide d'un motorcycle homologué est défini comme le poids total du motorcycle à vide, 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). Le poids à vide est confirmé lorsque trois (3) motorcycles au minimum sont pesés et comparés. Le résultat est arrondi au chiffre le plus proche.

Le poids minimum des machines correspond :

- *au poids à vide moins 12 kg pour les courses ne se déroulant pas en partie la nuit;*
- *au poids à vide moins 9 kg pour les courses se déroulant en partie la nuit.*

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total de la machine (y compris le réservoir) doit être au-dessus du poids minimum avec une tolérance de 1 kg.

2.7.4 Instruments de carburation

Les instruments de carburation doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée.

2.7.5 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. 01.63 pour les spécifications détaillées).

2.7.6 Spécifications de la machine

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

2.7.6.1 Cadre et partie arrière du cadre

Le cadre doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée. Les côtés du cadre peuvent être recouverts par une pièce de protection fabriquée en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du cadre.

Rien ne peut être ajouté par soudage ou enlevé par usinage du cadre.

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).

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

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 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, mais aucun ne peut être enlevé. 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.

2.7.6.2 Fourches avant

La structure des fourches, axes, fourreaux, pointets, bras, etc. doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur pour la machine homologuée.

Les parties internes standard d'origine des fourches peuvent être modifiées.

Des kits d'amortissement ou clapets provenant du service après-vente peuvent être installés.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé. Si un système de suspension d'origine contrôlé par électronique est utilisé, il doit être absolument standard (toute pièce électronique ou mécanique doit demeurer tel qu'homologuée). Le système électronique d'origine doit fonctionner convenablement en cas de faille électrique/électronique ; faute de quoi il ne pourra pas être homologué pour des compétitions FIM.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou changés pour ajouter des ajusteurs de compression.

Les caches-poussière peuvent être modifiés, changés ou retirés à condition que la fourche reste entièrement protégée.

Tout type et quantité d'huile peuvent être utilisés dans les fourches avant.

La hauteur et la position de la fourche avant par rapport au té de fourche est libre.

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.

L'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.

2.7.6.3 Bras de suspension arrière (bras oscillants)

Chaque partie du bras de suspension arrière doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée (y compris l'articulation du bras de suspension arrière et le système de tension de chaîne arrière).

Les emplacements des supports pour la 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) visibles de tous les côtés. Les vis de fixation doivent être renforcées.

*Pour des raisons de sécurité, il est obligatoire d'utiliser un garde-chaîne **rigide**, fixé de manière à empêcher que la jambe/le pied du coureur ne se coince entre la course de la chaîne inférieure et la couronne arrière.*

2.7.6.4 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 utilisées et la timonerie de la suspension arrière doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée.

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.

Si un système de suspension d'origine contrôlé par électronique est utilisé, il doit être absolument standard (toute pièce électronique ou mécanique doit demeurer tel qu'homologuée). Le système électronique d'origine doit fonctionner convenablement en cas de faille électrique/électronique ; faute de quoi il ne pourra pas être homologué pour des compétitions FIM.

2.7.6.5 Roues

Les roues doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur.

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 devrait rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine 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 internes et externes peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées

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

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.

2.7.6.6 Freins

Les disques de freins peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée. Les supports des disques de frein peuvent être changées, mais doivent garder le même décalage et le même type de montage sur les roues.

*Les disques de frein de remplacement doivent être en matériaux ferreux. Des disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés. Le diamètre extérieur et le système de ventilation du disque **ne peut pas être plus large que le disque d'origine** (sur la machine homologuée).*

Les disques de frein avant peuvent être de type flottant en utilisant les moyeux d'origine.

Le système ABS peut être déconnecté et son ECU peut être démonté.

La roue dentée du rotor ABS peut être supprimée, modifiée ou remplacée.

Les étriers de 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 la machine homologuée.

La vis de purge sur les étriers de freins d'origine homologués peut être remplacée.

Le maître-cylindre avant peut être remplacé. Les réservoirs avant et arrière de liquide de frein peuvent être remplacés ou repositionnés.

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. La modification de ces pièces et l'ajout d'un filetage (par soudure, fraisage ou en utilisant un ressort hélicoïdal) au bras oscillant pour fixer l'emplacement du support de l'étrier arrière sont autorisés. .

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 (triples 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.

Des écopes ou conduits d'air ne sont pas autorisés.

2.7.6.7 Pneus

Voir art. 2.3.6.

2.7.6.8 Guidons et commandes manuelles

Les guidons peuvent être remplacés.

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

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 conforme à l'homologation.

Les leviers d'embrayage et de freins peuvent être remplacés par des modèles accessoires (voir ainsi l'art. 2.3.4).

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.

2.7.6.9 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 au pied 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 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 Chef Commissaire Technique a le droit de refuser toute plaque qui ne satisferait pas en matière de sécurité.

2.7.6.10 Carénage / Profile

- a) *Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires exactes aux pièces d'origine, mais doit apparaître tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée, avec les 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 contertype 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 and 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.
Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5 mm.*

- 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's du sponsor. Cet 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) 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.
- i) Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue cosmétique de la pièce originale, le matériau étant libre, et peut être placé de manière à laisser plus d'espace vers le haut. Cette modification devra présenter toutes les garanties de sécurité (les montages aléatoires souples par connecteurs dzeus, Clips, tie-raps, Colliers Rislan, etc. ne sont pas autorisés). Les montages 'flexibles' ne sont pas autorisés.
- j) Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, **supprimé** ou changé mais le profil original doit être respecté.

2.7.6.11 Réservoir d'essence

Le bouchon d'origine du réservoir d'essence peut être remplacé par un maximum de deux ouvertures pour faciliter l'utilisation des vannes du type « aviation » de remplissage rapide et doit prévoir une système étanche. Le diamètre maximum de chaque valve doit être de 76 mm.

Le réservoir d'essence peut être modifié ou construit en aluminium afin d'obtenir la capacité maximale de 24 litres, néanmoins le profil d'origine (vue de côté) doit être basé sur le modèle d'origine qui est homologué.

La partie haute du réservoir doit être modifiée par un bossage destiné à recevoir les vannes de remplissage rapide.

D'autres systèmes de ravitaillement sont autorisés pour autant qu'ils soient en circuit fermé, étanches **et qu'ils le demeurent à tout moment.**

Le robinet du réservoir d'essence doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée.

Les côtés du réservoir peuvent être recouverts par une pièce de protection fabriquée en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du réservoir.

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.

2.7.6.12 Selle

La selle (armature et garniture) peuvent être remplacées par des pièces d'apparence similaires à celles originellement produites par le constructeur pour la machine homologuée.

La partie supérieure arrière de la selle peut être modifiée pour en faire une selle monoplace.

L'apparence de l'avant à l'arrière, ainsi que le profil doivent être 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.

2.7.6.13 Faisceau(x) électrique(s) et compte-tours

Le faisceau de câbles d'origine peut être modifié ou changé.

Le compte-tours d'origine doit être utilisé.

La clé de contact et la serrure peuvent être déplacés.

2.7.6.14 Batterie

Les dimensions et le type de batterie doivent être tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

2.7.6.15 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 tubes de radiateurs reliés au moteur peuvent être changés.

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 du motorcycle ne peuvent pas être changée. Des supports additionnels pour recevoir le radiateur additionnel sont autorisés.

2.7.6.16 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 motorcycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

2.7.6.18 Instruments de carburation

Les instruments de carburation désignent aux les corps d'admission et les cornets d'admission (pavillons venturi) de longueur variable.

Les instruments de carburation doivent rester tels qu'homologués.

Les pavillons venturi (cornets d'admission) doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

Les injecteurs doivent rester originaux comme produit pour la machine homologuée.

Aucune modification de la pompe à essence ou du régulateur de pression n'est autorisée.

2.7.6.19 Alimentation du carburant

Les conduites d'essence 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 peut être modifié ou changé

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

Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

2.7.6.20 Culasse

Aucune modification n'est autorisée.

Aucun matériau ne peut être ajouté ou enlevé de la culasse.

Le joint de culasse peut être changé.

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 la machine homologuée.

Des rondelles de compensation pour les ressorts de soupape ne sont pas autorisées.

2.7.6.21 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 à cames peut être modifié.

2.7.6.22 Pignons des arbres à cames

Aucune modification de dimension n'est autorisée.

2.7.6.23 Vilebrequin

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.7.6.24 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.

2.7.6.25 Bielles

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.7.6.26 Pistons

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.7.6.27 Segments

Aucune modification n'est autorisée.

2.7.6.28 Axes de pistons et clips

Aucune modification n'est autorisée.

2.7.6.29 Cylindres

Aucune modification n'est autorisée.

2.7.6.30 Carters moteurs - Carters annexes (allumage, carter d'embrayage, etc.)

Aucune modification aux carters moteurs n'est autorisée (y compris la peinture, le polissage et l'allègement).

Tous les caches/carters moteurs latéraux contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter, enveloppant le carter d'origine, en matériau composite type carbone ou Kevlar®. Des plaques et/ou des barres en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs et fixés correctement et de façon sûre.

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.

2.7.6.31 Transmission/boîte de vitesses

Un système externe de changement de vitesse rapide (cablage et potentiomètre inclus) peut être ajouté.

D'autres modifications à la boîte de vitesses ou au mécanisme sélecteur ne sont pas autorisées.

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.

2.7.6.32 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.

2.7.6.33 Allumage/Boîtier de contrôle

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) peut être changé. Cependant, son emplacement et ses cotes doivent être identiques au modèle d'origine homologué.

2.7.6.34 Générateur, alternateur, démarreur électrique

Aucune modification n'est autorisée.

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

2.7.6.35 Système d'échappement

Les tubes, et les silencieux, peuvent être modifiés ou remplacés. 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.

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 Superstock sera de 105 dB/A (avec une tolérance de + 4dB/A après la course).

2.7.6.36 *Éléments de fixation*

Les éléments de fixation d'origine peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau 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 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.

Les éléments de fixation en aluminium ne peuvent être utilisés que pour des emplacements qui ne sont pas sur la structure.

2.7.7 *Les éléments suivants PEUVENT ÊTRE modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée*

Une valve spéciale de type «sens unique» peut être fixée à l'ouverture du remplissage d'huile du carter-moteur (pour éviter toute fuite d'huile).

Il est recommandé que les machines soient équipées d'une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'éclairer en cas de chute de la pression d'huile

On peut utiliser tout genre de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension.

On peut utiliser tout type de bougies.

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

Joints et matériaux de joints (à l'exception du joint de la base de cylindre).

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

Les instrument, le(s) support(s) des instruments

Finitions de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.

Phare avant et feu arrière, pour les courses ne se déroulant pas en partie la nuit.

Le matériau des attaches maintenant les pièces de remplacement (attaches de carénage, d'échappement, 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.

2.7.8 Les éléments suivants PEUVENT ÊTRE enlevés

Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durites) peut être retiré. Les durites branchées au couvercle de la culasse peuvent être bouchées.

Phares avant, feux arrière pour les courses ne se déroulant pas en partie la nuit.

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.

2.7.9 Les éléments suivants DOIVENT ÊTRE enlevés

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).

2.7.10 Les éléments suivants DOIVENT ÊTRE 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 (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.

2.7.11 Equipement(s) supplémentaire(s)

*Un équipement électronique supplémentaire ne se trouvant pas sur le motocycle d'origine homologué peut être ajouté (par exemple, acquisition de données **et** capteurs, ordinateurs, équipements d'enregistrement).*

Un système de transmission par infra rouge (IR) d'un signal entre le pilote et son équipe, utilisé exclusivement pour chronométrer les tours, peut être ajouté.

Une unité GPS à des fins de localisation/chronométrage/mesure de temps ou pour messages lisibles sur un écran embarqué peut être ajoutée.

La télémétrie n'est pas autorisée.

2.10 CARBURANTS, HUILE ET LUBRIFIANTS

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb dans le sens usuel de cette appellation.

2.10.1 Propriétés physiques pour le carburant sans plomb

2.10.1.1 *Le carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications de la FIM.*

2.10.1.2 Le carburant sans plomb (incl. E10) sera conforme aux spécifications de la FIM, si:

(a) Il respecte les caractéristiques suivantes:

Propriété	Unités	Min.	Max.	Méthode de Contrôle
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163
Oxygène	% (m/m)		4.0	EN 13132 ou 14517
Azote	% (m/m)		0.2	ASTM D 4629
Benzène	% (V/V)		1.0	EN 238 ou EN 14517
Pression de vapeur (PV)	kPa		95.0	EN 13016-1
Plomb	g/L		0.005	EN 237 ou ICP-OES
Manganèse	g/L		0.005	ICP-OES
Densité at 15°C	kg/m3	720.0	775.0	EN ISO 12185
Stabilité à l'oxydation	minutes	360		EN ISO 7536
Gomme existante	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Soufre	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 ou 20884
Corrosion du cuivre	rating		class 1	EN ISO 2160
Distillation:				
E à 70°C	% (V/V)	22.0	50.0	EN ISO 3405
E à 100°C	% (V/V)	46.0	71.0	EN ISO 3405
E à 150°C	% (V/V)	75.0		EN ISO 3405
Fin d'ébullition	°C		210	EN ISO 3405
Résidu	% (V/V)		2.0	EN ISO 3405
Aspect	claire et limpide			Inspection visuelle
Ethanol (*)	% (V/V)		10	EN 13132 ou 14517
Oléfines	% (V/V)		18.0	EN 14517 ou 15553
Aromatiques	% (V/V)		35.0	EN 14517 ou 15553
Total di-oléfines	% (m/m)		1.0	GCMS/HPLC

(*) Doit respecter l'EN 15376

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+
Naphtènes	0	5	10	10	10	10
Oléfines	5	20	20	15	10	10
Aromatiques	-	-	1.2	35	35	30

La concentration totale en naphthènes 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, éthanol, alcool iso-propylique, alcool iso-butylique, methyl tertio-butyl éther, ethyl tertio-butyl éther, tertio-amyl methyl éther, 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.

2.10.1.3 Lorsque l'éthanol E85 est utilisé,
 Il doit être conforme aux spécifications de la FIM et respecter les caractéristiques suivantes :

Propriétés	Unités	Min.	Max.	Méthode de Contrôle
RON		95.0	110	EN ISO 5164
MON		85.0	100	EN ISO 5163
Pression de vapeur (PV)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
Plomb	mg/L		1	ICP-OES
Manganèse	mg/L		1	ICP-OES
Stabilité à l'oxydation	minutes	360		EN ISO 7536
Gomme existante	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Soufre	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 ou 20884
Corrosion du cuivre	cotation		classe 1	EN ISO 2160
Distillation:				
Fin d'ébullition	°C		210	EN ISO 3405
Résidu	% (V/V)		2	EN ISO 3405
Aspect	Claire et limpide		Inspection visuelle	
Ethanol + alcools supérieurs	% (V/V)	75		EN 13132 ou 14517
Alcools supérieurs (C3-C8)	% (V/V)		2.0	EN 13132 ou 14517
Méthanol	% (V/V)		1.0	EN 13132 ou 14517
Ethers (5 atomes de C ou plus)	% (V/V)		5.2	EN 13132 ou 14517
Supercarburant sans plomb, spécifié dans 2.10.1.2	% (V/V)	14	25	
Eau	% (V/V)		0.3	EN 12937
Chlore minéral	mg/L		1	EN 15484
Acidité (acide acétique)	% (m/m) (mg/L)		0.005 (40)	EN 15491

2.10.3 Air

En tant qu'oxydant, seul de l'air ambiant peut être mélangé au carburant.

2.10.4 Premiers Contrôles

2.10.4.1 *La FIM peut demander des contrôles de carburant avant, ou au moment de la livraison, à une manifestation où de tels carburants sont utilisés.*

2.10.4.2 *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.*

2.10.5 Échantillonnage et contrôle de carburant:

- 1) *Le Directeur Technique Endurance est le seul responsable de l'administration et de la supervision pendant le prélèvement d'échantillons du carburant.*
- 2) *Les motocycles sélectionnés pour les contrôles de carburant seront normalement parmi les trois premiers et seront, par conséquent, dirigés dans le "parc fermé" où les réservoirs d'essence seront ôtés pour les contrôles de poids.*
- 3) *D'autres motocycles seront tirés au sort pour des contrôles de carburant. Un Commissaire Technique sera présent à l'entrée du stand de chaque équipe désigné.*

Le contrôle du carburant peut être effectué dans le stand ou au «parc fermé».

- 4) *Le carburant à tester sera transféré dans deux bouteilles (2 échantillons d'un litre max. chacun) marquées «A» et «B» et identifiées par la référence de la machine sur laquelle l'échantillon a été prélevé. Les bouteilles seront fermées, scellées et étiquetées par le Directeur Technique Endurance.*
- 5) *Seules de nouvelles bouteilles seront utilisées lors des contrôles de carburant et seuls de nouveaux matériels seront utilisés pour transférer le carburant.*
- 6) *Le Formulaire de Déclaration d'Echantillon du Carburant sera rempli immédiatement, et il indiquera toutes les informations telles que présentées dans la feuille d'exemple, y compris l'identité du coureur et de la machine, la date, le lieu et l'heure du prélèvement des échantillons. Un responsable de l'équipe signera cette déclaration après avoir vérifié que toutes les informations sont correctes.*

- 7) L'échantillon «A» sera envoyé au laboratoire agréé par la FIM, accompagné d'un exemplaire de la Déclaration d'Echantillon du Carburant. Les coûts engendrés par les analyses de l'échantillon «A» seront pris en charge par la FIM.
- 8) L'échantillon «B» 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. Les coûts engendrés par les analyses de l'échantillon «B» seront pris en charge par l'équipe concernée.
- 9) Les deux échantillons seront transportés par un coursier agréé.
- 10) Le laboratoire doit transmettre les résultats des analyses d'échantillons de carburant à la FIM, aussitôt que possible, dès réception des échantillons, et avant le vendredi soir de la manifestation suivante.
- 11) En cas de non-conformité, le laboratoire doit, aussitôt que possible, dès réception des résultats, en informer la FIM, le Jury International et les représentants du coureur/de l'équipe concernés.

Si une contre-expertise est demandée (ou non demandée), avec l'échantillon "B", elle doit être faite par l'équipe à la FIM et au Jury International dans les 48 heures dès réception de la notification des résultats du test en laboratoire de l'échantillon "A".

Toute infraction aux spécifications du carburant FIM entraînera automatiquement la disqualification du concurrent pour toute la manifestation. Le résultat de l'analyse effectuée sur l'échantillon du carburant du concurrent (échantillon «A» ou «B») le plus favorable au concurrent sera pris en considération.

2.10.6 Stockage du Carburant

Lorsque le carburant utilisé est fourni par l'organisateur, il doit y avoir des zones de stockage du carburant officiellement déterminées et contrôlées. En dehors de ces zones, le carburant ne peut être stocké que dans des fûts métalliques.

Un maximum de 60 litres de carburant, stocké dans un fût pouvant être scellé, est autorisé dans le stand du coureur. Un système de remplissage rapide (réservoir derrick) est autorisé.

La zone de stockage et d'approvisionnement déterminée officiellement doit être conforme aux critères de construction. 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.

2.10.7 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.

2.11 VÊTEMENTS DE PROTECTION ET CASQUES

2.11.1 *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.*

2.11.2 *La doublure ou les sous-vêtements ne doivent pas être en matière synthétique qui peut fondre et blesser la peau des coureurs.*

2.11.3 *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.*

2.11.4 *Des matières remplaçant le cuir peuvent être utilisées, pour autant qu'elles aient été contrôlées par le Chef Commissaire Technique.*

2.11.5 *L'utilisation d'une protection dorsale est hautement recommandée.*

2.11.6 *Les coureurs doivent porter un casque qui soit en bon état, bien ajusté et fixé correctement.*

2.11.7 *Les casques doivent être de type intégral et conformes à l'une des normes internationales reconnues :*

- *Europe ECE 22-05 'P'*
- *Japon JIS T 8133 : 2000 (jusqu'à 31.12.11)*
- *JIS T 8133 : 2007*
- *USA SNELL M 2005 (jusqu'à 31.12.11)*
- *SNELL M 2010*

2.11.8 *Les visières doivent être en matière sécurit®.*

2.11.9 *Des visières jetables sont autorisées.*

2.11.10 *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 Endurance/ Chef Commissaire Technique, qui peut, s'il le désire, consulter les fabricants du produit avant de prendre une décision définitive.*

2.12 PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE

L'équipe est en tout temps responsable de leur machine.

- 2.12.1** *Le Chef Commissaire Technique doit être présent à une manifestation au moins une heure avant le début du contrôle technique et doit en informer le Directeur de Course, le Président du Jury et le Directeur Technique Endurance.*
- 2.12.2** *Le Chef Commissaire Technique doit s'assurer que tous les Commissaires Techniques, nommés pour la manifestation, effectuent correctement leur travail.*
- 2.12.3** *Le Chef Commissaire Technique doit nommer les Commissaires Techniques pour les postes individuels de la course, des essais et du contrôle final.*
- 2.12.4** *Les inspections techniques n'auront lieu qu'une fois que le formulaire de spécifications techniques du motocycle aura été distribué par l'Organisation. Technique (avant/pendant les contrôles préliminaires).*
- 2.12.5** *Un coureur, ou son mécanicien, doit se présenter avec la machine pour le contrôle technique dans les temps prescrits dans les Règlements Particuliers. Le nombre maximum de personnes autorisées à assister aux vérifications techniques est le coureur, plus deux autres. De plus, le Directeur d'Equipe peut également être autorisé.*
- 2.12.6** *Le Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique doit informer le Jury International des résultats du contrôle technique. Le Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique établira alors une liste des motocycles acceptés et soumettra cette liste au Directeur de Course.*
- 2.12.7** *Le Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique a le droit de contrôler toute pièce du motocycle en tout temps pendant la manifestation.*
- 2.12.8** *Tout coureur ne se présentant pas comme requis ci-dessous pourra être disqualifié de la manifestation. Le Jury International peut refuser, à tout équipe qui ne respecte pas les règles ainsi qu'à tout coureur qui serait un danger pour les autres participants ou pour les spectateurs, de prendre part aux essais ou à la course.*

- 2.12.9** *Le contrôle technique doit être effectué conformément à la procédure et à l'horaire fixés dans le Règlement Particulier de la manifestation.*
- 2.12.10** *Le Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique 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 Rislán, 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 Rislán.*
- 2.12.11** *Le coureur, ou le mécanicien, doit présenter un motorcycle propre et conforme aux Règlements. Il doit également présenter la fiche technique dûment remplie et confirmée.*
- 2.12.12** *Une inspection générale du motorcycle doit être faite conformément aux Règlements. Les motorcycles acceptés seront marqués à la peinture ou avec un autocollant.*
- En cas de litige, le jugement sur la conformité des parties en question et son acceptation découle de l'autorité du Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique.*
- 2.12.13** *Le coureur est autorisé à choisir l'un ou l'autre des motorcycles acceptés.*
- 2.12.14** *Avant chaque essai et avant que le motorcycle n'entre sur la piste, le Commissaire Technique doit confirmer que le motorcycle a passé le contrôle technique en contrôlant l'autocollant technique.*
- 2.12.15** *Seuls les motorcycles acceptés peuvent être utilisés pendant la course et les essais. Un changement de motorcycle est accepté conformément aux prescriptions de l'Annexe sportive.*
- 2.12.16** *Toutes les machines doivent être contrôlées avant d'être placées dans le parc fermé. Seul un (1) motorcycle par équipe qualifiée pour la course est accepté dans le parc fermé.*
- 2.12.17** *Environ 30 minutes après la fin du contrôle technique, le Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique doit soumettre au Jury International une liste des motorcycles et coureurs acceptés dans les classes individuelles.*

- 2.12.18** *Le Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique doit contrôler la machine, impliquée dans un accident, ainsi que le casque et les vêtements de protections du coureur concerné, afin d'assurer qu'aucune défectuosité sérieuse ne s'est produite.*

Si une machine est arrêtée par le drapeau noir avec disque orange, le Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique doit contrôler la machine.

Dans les deux cas, il est de la responsabilité de l'équipe de présenter leur machine (ainsi que le casque et vêtements de protection du coureur qui a chuté) pour une nouvelle contrôle dans le cas où l'équipe souhaite à continuer.

Si un casque est visiblement défectueux, le Chef Commissaire Technique doit garder ce casque. L'organisateur 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. 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.

- 2.12.19** *Le coureur doit présenter son équipement. Le casque doit être marqué. Les équipes sous contrat peuvent présenter leur équipement pour une vérification technique dans le stand de leur équipe.*

- 2.12.20** *L'équipe peut présenter plusieurs motocycles au contrôle technique.*

- 2.12.21** *Le contrôle du bruit pourrait être effectué par tirage au sort pendant les essais ainsi qu'après la course. 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.*

- 2.12.22** *Le contrôle du poids pourrait être effectué par tirage au sort pendant les essais ainsi qu'après la course.*

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 Endurance/ Chef Commissaire Technique.

A la demande du coureur, de l'équipe ou du mécanicien, le poids et le bruit de leurs propres motocycles peut être contrôlé à n'importe quel moment pendant la manifestation.

2.13 DIRECTIVES A L'ATTENTION DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

2.13.1 Verification

- *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: SÉCURITÉ ET ÉQUITÉ.*
- *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.*

Toutes les machines seront contrôlées pour le poids et/ou le bruit lors de l'inspection technique précédant la course.

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.

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 seront contrôlés par tirage au sort dans la voie des stands pendant les essais, 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 Endurance /le Chef Commissaire Technique 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 Endurance /le 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 Endurance /le Chef Commissaire Technique pendant la manifestation pour inspecter à nouveau n'importe quel motocycle pour sa conformité.

2.13.2 Préparations, procédures

Une zone pour les vérifications techniques doit être prévue sur chaque circuit. Dans cette zone, un équipement adéquat sera disponible pour effectuer des inspections précises sous le contrôle le Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique.

Le contrôle technique sera effectué comme prévu dans l'horaire indiqué dans les Règlements Particuliers.

Les Commissaires Techniques devront être disponibles pendant toute la manifestation pour contrôler les motocycles et l'équipement sur l'ordre du Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique

La présentation d'une machine sera considérée comme un engagement tacite de la conformité de celle-ci avec les Règlements Techniques.

Les Commissaires Techniques doivent contrôler les motocycles pour des manquements graves aux règles de sécurité.

Les Commissaires Techniques doivent contrôler que le motocycle est conforme à toutes les règles techniques indiquées dans les Règlements.

Les mécaniciens devront assister aux inspections techniques dans le parc fermé. Un maximum de quatre (4) membres d'équipe par coureur est autorisé dans le parc fermé pendant l'inspection technique suivant la course. Le transfert des données dans le parc fermé est également autorisé.

Les représentants des fabricants de pneus sont autorisés dans le parc fermé.

Essais

– Essais sur piste sèche

Chaque machine utilisée pour les essais libres ou officiels peut être contrôlée.

Les contrôles minimums sont effectués pour le poids et le bruit. Le Directeur Technique Endurance / Chef Commissaire Technique peut exiger d'autres contrôles.

– Essais sur piste mouillée

Le Directeur Technique Endurance /Chef Commissaire Technique peut effectuer certains contrôles pendant/après une séance d'essais sur piste mouillée.

Inspection finale à la fin de la course

Les machines seront contrôlées au moins 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 : Conformité avec la limite de bruit maximum*
- Carburateur/ corps d'admission + injecteur:
Mesurer et inspecter le conduit d'admission et d'échappement.*
- Moteur: Moteur(s), choisi(s) au hasard, peut être contrôlé pour la cylindrée et pour la conformité avec l'art. 2.6 (Formula EWC) et à l'art. 2.7 (Superstock).*

Le Directeur Technique Endurance /Chef Commissaire Technique 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.

Horaire et présence

Les Commissaires Techniques devront être présents et disponibles pendant toute la période d'ouverture de la zone des vérifications techniques. Le Directeur Technique Endurance /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.

Contrôle administratif / technique

Pour toutes les équipes sous contrat min. 6 personnes

Tâches: Contrôle de sécurité de la machine, des vêtements et casques
(CONTRÔLE DE BRUIT ET DE POIDS)

Pour toutes les autres équipes: min. 3 personnes
L'inspection aura lieu dans la zone des vérifications techniques

Tâches: Contrôle de sécurité de la machine, des vêtements et casques
(CONTRÔLE DE BRUIT ET DE POIDS)

Tâches administratives: min. 1 personne

a) Jeudi/vendredi:

Contrôle technique: essais libres, qualificatifs et officiels

Tâches: Contrôle des machines: Bruit et poids: 12 personnes

Inspection des machines accidentées
et contrôles techniques: 2 personnes

Tâches administratives: 1 personne

b) Samedi/dimanche: Contrôles techniques le jour de la course

Avant la course: contrôles de sécurité sur la grille de départ: 4 personnes

Après la course: contrôles techniques pour le bruit, poids et
systèmes de carburation: 8 personnes

Contrôles de la cylindrée: 2 personnes

Administration 1 personne

NOTE: Ceci est le nombre minimum Commissaires Techniques exigés, mais ce nombre peut évidemment être plus élevé.

Tous les points finaux de vérification doivent être décidés en collaboration avec le Président du Jury International et le Directeur Technique Endurance. Les contrôles après la course se font sous tension extrême. Il est important d'être très bien organisé.

Le Chef Commissaire Technique doit présenter un rapport au Jury après les vérifications.

Liste de l'équipement au minimum

- *Un mètre enrouleur*
- *Un appareil à mesurer le bruit et un calibre*
- *Un pied à coulisse*
- *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*

Liste des documents

- *Règlements de l'ANNÉE EN COURS*
- *Règlements Particuliers*
- *Documents d'homologation*
- *CD-Rom avec homologations*
- *Formulaires des contrôles techniques*
- *Matériel pour écrire*

IMN :

[illegible]



Prepared by :

[illegible]

N0	Team / Riders	NAT.	Class	Make	Model	Frame Number <i>Numéro de châssis</i>

Class	Teams	Motorcycles (all)
Formula Endurance World Championship (EWC)		
SUPERSTOCK - (SST)		
Total		

Name :

Chief Technical Steward

Engine Number <i>Numéro de moteur</i>	Exhaust -level: dBA	Weight	Helmet/Standard EX: Shoei/ 05	Box Stand

Riders

Date:



**CHAMPIONNAT DU MONDE FIM D'ENDURANCE
DE COURSES SUR ROUTE**

**ÉCHANTILLONS DE CARBURANT PRÉLEVÉS LE /..... /
POUR DES ANALYSES EN LABORATOIRE**

COURSE :	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: _____

ÉQUIPE: _____

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 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: _____
(PROPRIÉTAIRE/DIRECTEUR/MÉCANICIEN)



**FIM ROAD RACING
ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIPS**

**FUEL SAMPLES TAKEN ON / /
FOR LABORATORY ANALYSIS**

RACE N°:	Sample Can "A"	
	Can Label N°	Can Seal N°
TEAM:	Sample Can "B"	
	Can Label N°	Can Seal N°

MOTORCYCLE MAKE: _____

TEAM: _____

The above listed details refer to fuel samples taken from the fuel tank of the motorcycle specified after the race whilst in the Check Area for a period of 60 minutes pending any protest.

Sample "A" will go to the laboratory appointed by the FIM for analysis. Sample "B" will be safeguarded by the FIM in case a counter-expertise is required.

As a responsible member of the team named on this sheet, I,

(print name): _____

have controlled the serial numbers of can seals and serial numbers of can labels and hereby certify the accuracy of the listed information.

Time: _____
(Signature)

Position in team: _____
(OWNER/MANAGER/MECHANIC)

2.14 CONTRÔLES DU BRUIT

Limites de bruit en vigueur

Le bruit sera limité aux niveaux ci-dessous:

Maximum de 105 dB/A mesuré à une vitesse moyenne du piston de 11 m/sec.

Le RPM fixe spécifié à l'art. 2.14.6 peut être utilisé.

- 2.14.1** *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.*
- 2.14.2** *Pendant un contrôle du bruit, tout véhicule non muni d'un point mort dans la boîte de vitesses, doit être placé sur un support.*
- 2.14.3** *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.*
- 2.14.4** *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.*
- 2.14.5** *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

2.14.6 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 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
Jusqu' à 750 cc	5,500 RPM	6,000 RPM	7,000 RPM
Au-dessus de 750 cc	5,000 RPM	5,000 RPM	5,500 RPM

2.14.7 *Le niveau du bruit pour les moteurs ayant plus d'un cylindre sera mesuré à chaque extrémité des tuyaux d'échappement.*

2.14.8 *Une machine qui n'est pas conforme aux limites stipulées peut se présenter plusieurs fois au contrôle avant la course.*

2.14.9 *Le bruit environnant ne doit pas dépasser un niveau de 90 dB/A à un rayon de 5 mètres du moteur pendant les contrôles.*

2.14.10 *Les instruments employés pour les contrôles de bruit doivent être conformes aux normes internationales IEC 651, grade 1 ou grade 2.*

Le sonomètre doit être équipé d'un étalon pour le contrôle et l'ajustement du sonomètre pendant les périodes d'emploi.

2.14.11 *L'interrupteur d'amortissement des vibrations doit être réglé sur «lent».*

2.14.12 *Etant donné l'influence de la température ambiante sur les contrôles du bruit, tous les chiffres sont exacts à 20°C. Pour les contrôles effectués à des températures en-dessous de 10°C, il y aura une tolérance de + 1 dB/A.
Pour les contrôles en-dessous de 0°C, la tolérance sera de + 2 dB/A.*

2.14.13 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 par classe et/ou par catégorie. Lors de ce contrôle final, il y aura une tolérance de 3 dB/A.

2.14.14 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.

2.15 DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMÈTRES

2.15.1 *L'Officiel du Contrôle de Bruit (NCO) doit arriver à temps pour avoir des discussions avec le Directeur Technique Endurance et autres Commissaires Techniques, de façon à ce qu'une procédure pour les tests et un emplacement convenable pour les effectuer puissent être convenus.*

2.15.2 *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.

2.15.3 *Avant d'effectuer un test, le NCO doit, si possible, prendre contact avec un maximum de deux titulaires de la licence de Sponsor FIM ou de Constructeur, ou Chefs d'Equipe, qui ont un équipement pour le contrôle du bruit, y compris un compteur, afin de se mettre d'accord sur la précision du sonomètre officiel.*

2.15.4 *Les tests ne devraient pas 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.*

2.15.5 *Dans le 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).*

2.15.6 Des instruments de mesure à réponse 'lente' doivent être utilisés.

2.15.7 La position 'A' sera enclenchée sur commande du sonomètre.

2.15.8 Arrondir toujours à l'unité inférieure: 107.9 dB/A = 107 dB/A.

2.15.9 Correction

Instrument de type 1: déduire 1 dB/A

Instrument de type 2: déduire 2 dB/A

2.15.10 Température ambiante

Inférieure à 10° Celsius: déduire 1 dB/A

Inférieure à 0° Celsius: déduire 2 dB/A

Toutes les tolérances sont cumulatives. La procédure et des décisions prises lors des discussions préalables avec le Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique.

DIAGRAM 1

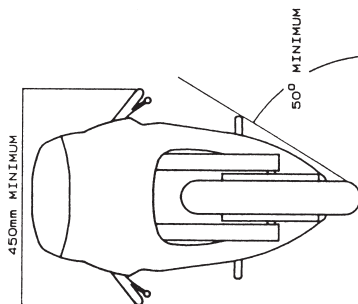


DIAGRAM 2

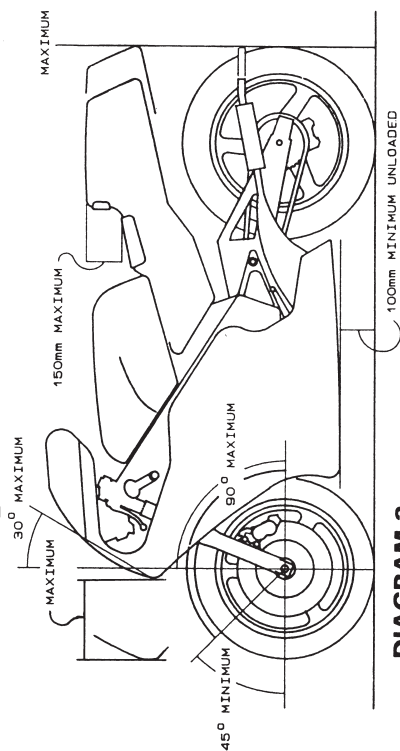
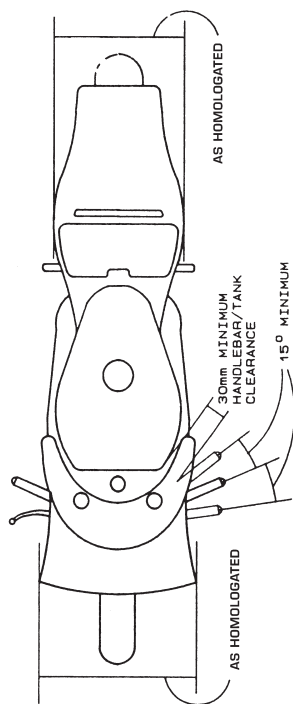
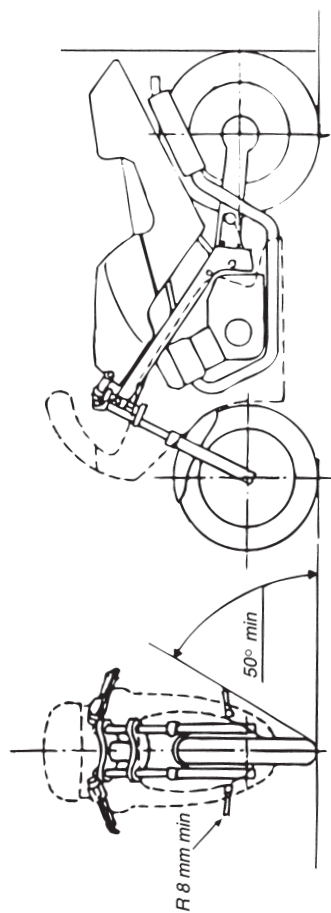
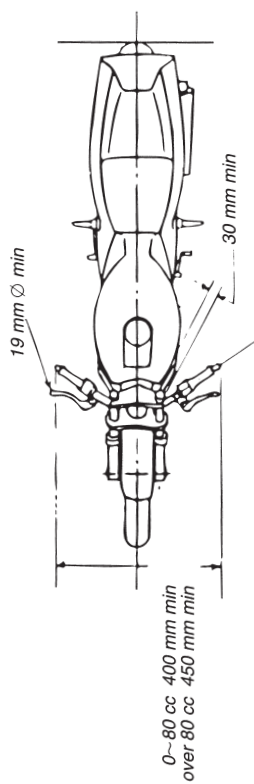
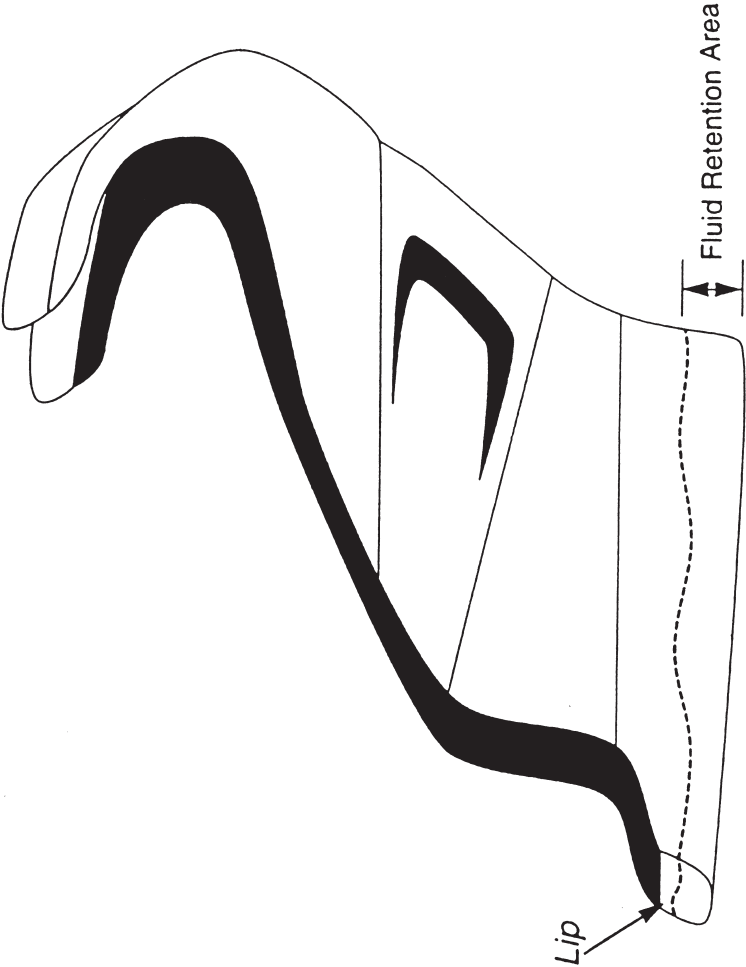
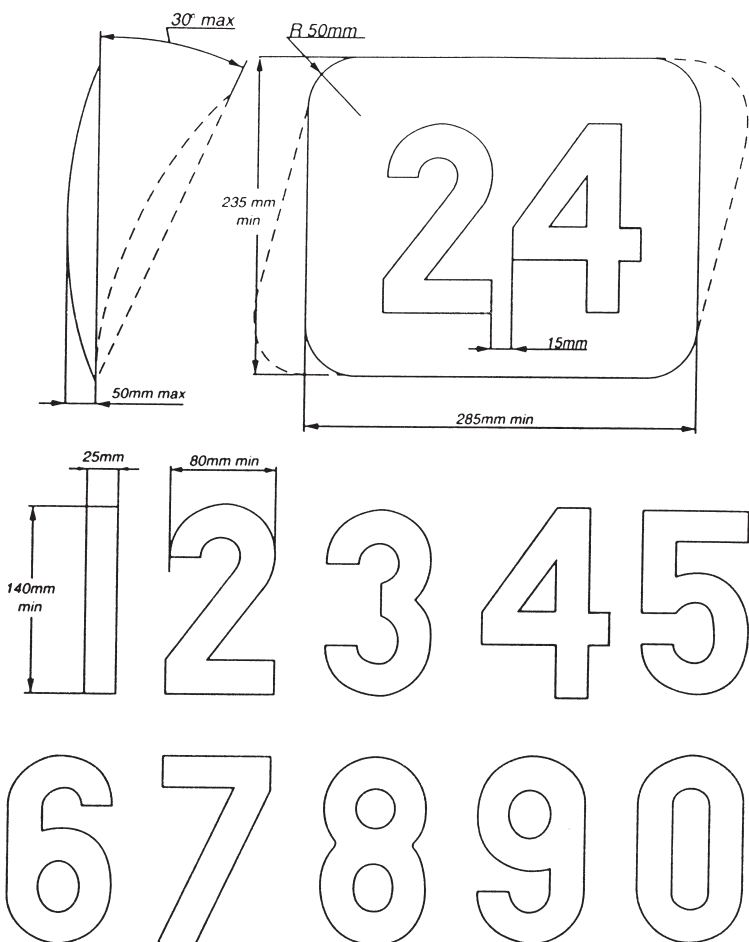


DIAGRAM 3









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 T 8133 : 2000

(Label affixed inside the helmet).



(USA) M2005

(Label affixed inside the helmet).



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

REGLES D'HOMOLOGATION

*Règles d'homologation applicables également en Endurance
(pour information)*

2.9 PROCÉDURE D'HOMOLOGATION FIM POUR SUPERSTOCK, SUPERSPORT ET SUPERBIKE

L'homologation est la reconnaissance officielle faite par la FIM pour un modèle particulier de motocycle dont un nombre suffisant de motocycles de production en série a été construit et mis en vente au public pour justifier un classement dans la classe de Sport Production adéquate.

2.9.1 EXIGENCES POUR UNE HOMOLOGATION FIM

Application

Tout constructeur de motocycles produits en grande série peut demander une homologation de la FIM pour 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 motocycles doivent avoir une homologation internationale valable pour usage routier ou une homologation nationale pour usage routier obtenue dans l'un des pays signataires de la Convention de Vienne de 1968.*
- *Les motocycles doivent être produits en grande série.*
- *Les motocycles doivent être de production actuelle*
- *Les motocycles doivent être vendus pour un usage quotidien.*
- *Au moment de l'inspection pour homologation de la FIM, les motocycles doivent être entièrement équipés de tous les systèmes requis pour la circulation routière (système d'éclairage complet).*
- *Tous les motocycles doivent être conformes en tout point aux exigences des Courses sur Route, telles qu'elles sont spécifiées dans cette Annexe.*
- *Le motocycle doit être présenté pour homologation uniquement par le constructeur d'origine.*
- *Le constructeur doit être titulaire d'une licence de constructeur FIM.*
- *Si le motocycle 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 motocycle doit avoir un certificat d'origine du constructeur.*

N.B.: Si, pour des raisons de marketing ou d'exigences légales, un autre type d'instruments de carburation est monté sur le modèle dans une région géographique particulière, ces instruments doivent être remplacés par les instruments de carburation homologués pour la compétition.

2.9.2 QUANTITÉS DE PRODUCTION MINIMALES ET DISPONIBILITÉ SUR LE MARCHÉ

Les quantités de production minimum requises consistent en unités avec équipement identique destinées à la vente aux clients.

Une preuve des quantités de production doit être certifiée par la firme de vérification des comptes du constructeur et /ou 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.

2.9.2.1 Première demande d'homologation

Un constructeur qui n'a jamais pris part au Championnat du Monde FIM Superbike avec aucun de ses modèles et qui demande une homologation doit suivre la procédure suivante :

- *Le constructeur doit avoir produit au moins une quantité de 125 motocycles avant l'inspection pour homologation. 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 15 jours avant la dernière manche du Championnat du Monde Superbike de l'année en cours.*
- *La quantité minimum de 1500 unités doit être atteinte dès la fin du mois de juin de l'année suivante.*
- *La quantité minimum de 2000 unités doit être atteinte 15 jours avant la dernière manche du Championnat du Monde Superbike de l'année suivante.*
- *Toutes les motos doivent être identiques au modèle devant être homologué avec les mêmes spécifications.*
- *Des preuves de quantités de production doivent être fournies par des documents certifiés comme mentionné à l'art. 2.9.2.*
- *La FIM retirera l'homologation si ces règles ne sont pas respectées.*

2.9.2.2 Homologations supplémentaires pour le Superbike et homologations pour le Supersport et le Superstock

Un constructeur qui a déjà homologué une moto en Superbike et qui demande une nouvelle homologation, ou un constructeur qui demande une homologation en Supersport ou en Superstock doit suivre la procédure ci-dessous :

- *Le constructeur doit avoir produit une quantité d'au moins 250 motocycles avant l'inspection pour homologation. La moto doit être en vente au public à ce moment-là.*
- *La quantité minimum de 1000 unités doit être atteinte à la fin juin de l'année en cours.*
- *La quantité minimum de 2000 unités doit être atteinte 15 jours avant la dernière manche du Championnat du Monde ou de la Coupe de l'année en cours.*
- *Toutes les machines doivent être identiques au modèle devant être homologué avec les mêmes spécifications.*
- *Des preuves de quantités de production doivent être fournies au moyen de documents certifiés, comme cité dans l'art. 2.9.2.*
- *La FIM retirera l'homologation si ces règles ne sont pas respectées.*

2.9.5 CALENDRIER POUR DEMANDES, SOUMISSIONS ET PUBLICATIONS

- *Une inspection pour homologation est une vérification et contrôle complets de tous les dessins des parties correspondantes, ainsi que la documentation concernant les quantités minimum nécessaires. Ces contrôles seront effectués par la FIM*
- *Le délai pour recevoir les demandes d'homologation au Secrétariat FIM/CCR 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 est 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 est 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 (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 to ccr@fim.ch et cti@fim.ch).*

- *Au moins 3 jours avant la date de l'inspection, les constructeurs doivent s'assurer que les pièces demandées par la FIM ont été reçues au lieu indiqué, qui sera un pays européen.*
- *Au moins dans les 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. 2.9.2.*
- *Si l'inspection échoue, l'homologation sera retardée jusqu'à ce que les manquements soient résolus, et au moins pour un (1) mois.*
- *Les formulaires d'homologation seront étudiés par les Membres techniques CCR et le Secrétariat CTI/FIM, pour confirmer qu'ils sont complets et corrects avant de délivrer l'homologation.*
- *Le constructeur sera en tout temps responsable pour 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 peut demander une note afin de 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 dans les 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.*

2.9.6 DEMANDE, INSPECTION ET CONTRÔLE D'HOMOLOGATION

- *Seul le constructeur original peut soumettre une demande d'homologation d'un motocycle au Secrétariat FIM/CCR.*
- *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 :*
 - *Moteur complet, y compris instruments de carburation*
 - *Cadre principal*
 - *Bras oscillant et axes de roues*
 - *Biellettes de suspension*
 - *Tés de fourche avant*

- Ces pièces seront contrôlées en présence des représentants des constructeurs et 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.
- L'inspecteur doit s'assurer que les déclarations faites sur le certificat de production (formulaire 2) sont correctes.
- Après l'inspection des pièces et des documents, l'inspecteur signera 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 par la FIM 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 minimum 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 5 ans, ou jusqu'au moment où le motocycle homologué ne correspond plus aux règlements techniques.
- Le constructeur du modèle homologué peut demander une prolongation de l'homologation avant l'expiration de la période d'homologation de 5 ans. La FIM peut accorder une prolongation de la période d'homologation, pour 2 années supplémentaires. Le tarif de cette prolongation de période d'homologation sera le double du tarif normal.
- Une homologation ou une prolongation de l'homologation sera accordée uniquement si le tarif a été payé.

2.9.7 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:

- Carter
- Cylindre
- Culasse
- Vilebrequin, bielles
- Arbres à came, soupapes
- Boîte à air
- Corps d'admission et moteur électrique
- Cadre: dimensions principales [concernant l'empattement, le caster, l'angle de chasse, point d'ancrage du bras oscillant, point(s) de fixation du(des) amortisseur(s) arrière(s) et timoneries]

- Nouvelle numérotation pour numéros de série du moteur
- Nouvelle numérotation pour numéros de série du cadre

2.9.7.1 Spécifications de mise à jour

La FIM pourra approuver une mise à jour d'un produit qui nécessite un changement de la règle si dessus, uniquement afin de réduire les coûts de production selon les dispositions suivantes :

- **Le carter ne peut être 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).**
- **Les cylindres ont les mêmes dimensions géométriques y compris la chemise qui ne peut pas plus légère que la pièce d'origine.**
- **La culasse : la forme et volume de la chambre de combustion, les soupapes et la position des arbres à cames y compris toutes les positions et formes des ports d'admission et d'échappement doivent demeurer telles qu'homologuées.**
- **Vilebrequin : même course et le poids ne peut pas être inférieur au modèle d'origine.**
- **Les bielles : même matériel de base (ex. acier) et le poids ne peut pas être inférieur au modèle d'origine.**

Si plus de 2 sujets mentionnées ci-dessus nécessitent une mise à jour pendant la vie de la machine, une nouvelle homologation sera nécessaire.

2.9.8 HOMOLOGATION DES PIÈCES ET MISE À JOUR DU PRODUIT

- **Les mises à jour de produits pour des parties autres que celles citées à l'art. 2.9.7, telles que le carénage ou les roues, etc. nécessitent une mise à jour de l'homologation.**
- **Le constructeur doit aviser le Secrétariat FIM/CCR 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 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 le délai d'une (1) semaine précédant l'inspection pour homologation par la FIM, les constructeurs doivent d'assurer que les pièces demandées par la FIM ont été reçues au lieu indiqué, qui se trouvera dans un pays européen.**

- Un constructeur pourra demander des 'mises-à-jour-mineures' de sa machine homologuée. Les 'mises-à-jour-mineures' de ces pièces, autres que celles listées à l'article 2.9.7 ne requièrent pas une modification de dimensions des autres pièces sur lesquelles elles sont fixées.

Les «mises-à-jour-mineures» seront acceptées pour les pièces seules, non liées avec les autres pièces mises à jour.

Les mises-à-jour peuvent être rétroactives pour autant qu'il s'agisse d'un remplacement et peuvent être utilisées sans modification des pièces ou de leurs dimensions sur lesquelles elles sont fixées, du modèle précédant. Les 'mises-à-jour-mineures' doivent être conformes aux règlements de l'année dans laquelle la moto a été homologuée.

- *Pour une mise à jour d'homologation, la FIM facturera la moitié du tarif d'homologation.*
- *La FIM retirera l'homologation si ces règles ne sont pas respectées.*

3. CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE

Les règles sont définies par le «CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE FIM» .

4. NORMES POUR LES CIRCUITS

Les normes pour les circuits sont définies par le «NORMES FIM POUR LES CIRCUITS DE COURSES SUR ROUTE» (NCCR).

5. CODE MEDICAL

Les règles sont définies par le «CODE MEDICAL FIM» .

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».



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

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

6510001

*To download i-nigma barcode reader browse with your mobile phone to www.i-nigma.mobi