



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

**FIM ROAD RACING WORLD CHAMPIONSHIP
GRAND PRIX REGULATIONS**

2011

*RÈGLEMENTS DU
CHAMPIONNAT DU MONDE FIM
DES GRANDS PRIX DE COURSES SUR ROUTE*



FEDERATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

**FIM ROAD RACING WORLD CHAMPIONSHIP
GRAND PRIX REGULATIONS**

***REGLEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE
FIM DES GRANDS PRIX DE
COURSES SUR ROUTE***



2011

1st edition / 1ère édition

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

FIM ROAD RACING WORLD CHAMPIONSHIP GRAND PRIX REGULATIONS

REGLEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE FIM DES GRANDS PRIX DE COURSES SUR ROUTE

This book (hereinafter collectively referred to as the "FIM Road Racing World Championship Grand Prix Regulations") has been printed on **31.01.2011**. Successive editions can be printed for supplementing and/or amending. The new editions will be numbered (2nd edition, 3rd edition, etc.), dated and issued to all relevant Bodies. / *Ce livre (ci-après désigné collectivement sous la dénomination «Règlements du Championnat du Monde FIM des Grands Prix de Courses sur Route FIM») a été imprimé le 31.01.2011. Des éditions successives peuvent être imprimées pour complément et/ou amendement. Les nouvelles éditions seront numérotées (2ème édition, 3ème édition, etc.), datées et transmises aux organismes appropriés.*

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

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

2011

1st edition / 1ère édition



FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM)
11, route Suisse
CH - 1295 MIES
Tel: +41-22-950 950 0
Fax: +41-22-950 950 1
www.fim-live.com
paul.duparc@fim.ch

DORNA SPORTS S.L. (DORNA)
C/ Pinar, 7
E - 28006 MADRID
Tel: +34 91 782.02.20
Fax: +34 91 561.58.61 & +34.91.561.32.86
events@dorna.es

INTERNATIONAL ROAD RACING TEAMS ASSOCIATION (IRTA)
c/o Road Racing Consultants Ltd.
6, Valley Court offices
Lower Road
CROYDON – ROYSTON
GB – HERTS SG8 OHF
Tel: +44-1223-208 155
Fax: +44-1223-207 276
IRTAUK@aol.com

MOTORCYCLE SPORTS MANUFACTURERS' ASSOCIATION (MSMA)
Akasaka 4-5-21-317, Minato-Ku,
Tokyo 107-0052
JAPAN.
Tel: +81-3-3568-2056
Fax: +81-3-3568-2057
mail@msma-moto.com

CONTENTS / SOMMAIRE

GENERAL UNDERTAKINGS AND CONDITIONS
OBLIGATIONS ET CONDITIONS GENERALES

1.	SPORTING REGULATIONS <i>REGLEMENTS SPORTIFS</i>	5
2.	TECHNICAL REGULATIONS <i>REGLEMENTS TECHNIQUES</i>	45
3.	DISCIPLINARY AND ARBITRATION CODE <i>CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE</i>	88
4.	CIRCUIT STANDARDS <i>NORMES POUR LES CIRCUITS</i>	100
5.	MEDICAL CODE <i>CODE MEDICAL</i>	101
6.	ANTI-DOPING CODE <i>CODE ANTIDOPAGE</i>	116
7.	ENVIRONMENTAL CODE <i>CODE DE L'ENVIRONNEMENT</i>	117

2011

1st edition / 1ère édition

TABLE DES MATIÈRES

OBLIGATIONS ET CONDITIONS GENERALES	4
1. REGLEMENTS SPORTIFS	
1.1 INTRODUCTION.....	5
1.2 MANIFESTATIONS.....	5
1.3 PARC DES COUREURS.....	7
1.4 OFFICIELS.....	7
1.5 DIRECTION DE LA MANIFESTATION.....	10
1.6 LA DIRECTION DE COURSE.....	11
1.7 LES COMMISSAIRES FIM	12
1.8 LE CALENDRIER.....	12
1.9 CLASSES.....	13
1.10 COUREURS ELIGIBLES	13
1.11 ENGAGEMENTS	14
1.12 NUMEROS DE DEPART.....	17
1.13 HORAIRE.....	17
1.14 CONTRÔLE TECHNIQUE, CONTRÔLE MÉDICAL - CONTRÔLE DU DOPAGE.....	18
1.15 ESSAIS.....	19
1.16 POSITIONS SUR LA GRILLE.....	23
1.17 COURSES	23
1.18 PROCEDURE DE DEPART.....	24
1.19 PROCEDURE DE PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS.....	29
1.20 COURSES SUR PISTES MOUILLEES ET SECHES.....	30
1.21 COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE.....	31
1.22 DRAPEAUX ET FEUX	33
1.23 VOITURES MÉDICALES.....	37
1.24 FIN D'UNE COURSE ET RESULTATS.....	38
1.25 INTERRUPTION D'UNE COURSE.....	39
1.26 NOUVEAU DEPART D'UNE COURSE QUI A ETE INTERROMPUE	40
1.27 ZONE DE CONTROLE.....	42
1.28 POINTS POUR LE CHAMPIONNAT ET CLASSEMENT.....	42
1.29 INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS..	43
1.30 PERSONNEL DES EQUIPES DANS LA VOIE DES STANDS	44

TABLE OF CONTENTS

GENERAL UNDERTAKINGS AND CONDITIONS	4
1. SPORTING REGULATIONS	
1.1 INTRODUCTION.....	5
1.2 EVENTS.....	5
1.3 THE PADDOCK.....	7
1.4 OFFICIALS.....	7
1.5 EVENT MANAGEMENT.....	10
1.6 RACE DIRECTION	11
1.7 THE FIM STEWARDS.....	12
1.8 THE CALENDAR	12
1.9 CLASSES.....	13
1.10 ELIGIBLE COMPETITORS	13
1.11 ENTRIES.....	14
1.12 STARTING NUMBERS	17
1.13 SCHEDULE.....	17
1.14 TECHNICAL CONTROL – MEDICAL CONTROL – DOPING CONTROL.....	18
1.15 PRACTICE.....	19
1.16 GRID POSITIONS.....	23
1.17 RACES.....	23
1.18 START PROCEDURE.....	24
1.19 RIDE THROUGH PROCEDURE.....	29
1.20 “WET” AND “DRY” RACES	30
1.21 BEHAVIOUR DURING PRACTICE AND RACE.....	31
1.22 FLAGS AND LIGHTS	33
1.23 MEDICAL CARS	37
1.24 FINISH OF A RACE AND RACE RESULTS.....	38
1.25 INTERRUPTION OF A RACE	39
1.26 RE-STARTING A RACE THAT HAS BEEN INTERRUPTED	40
1.27 CHECK AREA	42
1.28 CHAMPIONSHIP POINTS AND CLASSIFICATION	42
1.29 INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS ..	43
1.30 TEAMS PERSONNEL IN THE PIT LANE	44

2.	REGLEMENTS TECHNIQUES	
2.1	INTRODUCTION.....	45
2.2	CLASSES.....	45
2.3	MOTEURS.....	45
2.4	TRANSMISSION.....	55
2.5	POIDS.....	55
2.6	RESERVOIRS D'ESSENCE.....	56
2.7	SECURITE ET CRITERES DE CONSTRUCTION.....	57
2.8	JANTES.....	62
2.9	RESTRICTIONS DE PNEUS.....	63
2.10	NUMEROS ET FONDS.....	69
2.11	CARBURANT ET LUBRIFIANTS.....	69
2.12	VETEMENTS DE PROTECTION ET CASQUES.....	77
2.13	PROCEDURES POUR LE CONTROLE TECHNIQUE.....	78
2.14	CONTROLES DU BRUIT.....	80
3.	CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE	
3.1	PRINCIPES.....	88
3.2	SANCTIONS.....	88
3.3	LES ORGANES DISCIPLINAIRES ET D'ARBITRAGE.....	89
3.4	RECLAMATIONS ET APPELS.....	92
3.5	PROCEDURE DEVANT TOUS LES ORGANES DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE.....	96
3.6	FRAIS DE LA PROCEDURE.....	98
3.7	RECIPROCITE DES SANCTIONS.....	98
3.8	DROIT DE CLEMENCE.....	99
3.9	CLAUSE ARBITRALE.....	99
4.	NORMES POUR LES CIRCUITS	100
5.	CODE MEDICAL	
5.1	INTRODUCTION.....	101
5.2	CONTROLE MEDICAL SPECIAL.....	101
5.3	SOINS MEDICAUX PENDANT LES MANIFESTATIONS.....	101
5.4	ASSURANCE DE RESPONSABILITE PROFESSIONNELLE MEDICALE.....	114
6.	CODE ANTIDOPAGE	116
7.	CODE DE L'ENVIRONNEMENT	117
	DIAGRAMMES.....	81

2.	TECHNICAL REGULATIONS	
2.1	INTRODUCTION.....	45
2.2	CLASSES.....	45
2.3	ENGINES.....	45
2.4	TRANSMISSION.....	55
2.5	WEIGHTS.....	55
2.6	FUEL TANKS.....	56
2.7	SAFETY AND CONSTRUCTION CRITERIA.....	57
2.8	WHEEL RIMS.....	62
2.9	TYRE RESTRICTIONS.....	63
2.10	NUMBERS AND BACKGROUNDS.....	69
2.11	FUEL AND OIL.....	69
2.12	PROTECTIVE CLOTHING AND HELMETS.....	77
2.13	PROCEDURES FOR TECHNICAL CONTROL.....	78
2.14	NOISE TESTS.....	80
3.	DISCIPLINARY AND ARBITRATION CODE	
3.1	PRINCIPLES.....	88
3.2	PENALTIES.....	88
3.3	THE DISCIPLINARY AND ARBITRATION BODIES.....	89
3.4	PROTESTS AND APPEALS.....	92
3.5	PROCEDURE BEFORE ALL THE DISCIPLINARY AND ARBITRATION BODIES.....	96
3.6	COSTS OF PROCEDURE.....	98
3.7	RECIPROCITY OF PENALTIES.....	98
3.8	LAW OF MERCY.....	99
3.9	ARBITRATION CLAUSE.....	99
4.	CIRCUIT STANDARDS	100
5.	MEDICAL CODE	
5.1	INTRODUCTION.....	101
5.2	SPECIAL MEDICAL EXAMINATION.....	101
5.3	MEDICAL SERVICES AT EVENTS.....	101
5.4	MEDICAL MALPRACTICE INSURANCE.....	114
6.	ANTI-DOPING CODE	116
7.	ENVIRONMENTAL CODE	117
	DIAGRAMS.....	81

MODIFICATIONS AUX REGLEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE FIM DES GRAND PRIX DE COURSES SUR ROUTE

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

Toute modification ultérieure qui interviendrait après la publication complète des versions écrites sera apportée par voie électronique, et les versions «en ligne» seront les versions prévalentes.

Le Bureau permanent est constitué par:

- *Un Représentant de la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM).*
- *Un Représentant de DORNA.*

qui se réunit de façon régulière pour discuter et décider de toutes les questions relatives au Grand Prix FIM dans les intérêts respectifs des membres.

La procédure de convocation pour les réunions du Bureau Permanent et celle suivie pendant ces réunions (qui peuvent se dérouler par téléphone ou par divers moyens électroniques) et pour la nomination et/ou l'absence de représentants et toutes les procédures pour leur délibérations doivent être approuvées mutuellement par les membres d'une fois sur l'autre à la condition qu'une décision du Bureau Permanent rencontre toujours l'unanimité des votes des membres.

La Commission Grand Prix *est compétente pour étudier toute proposition de changements aux Règlements du Championnat du Monde des Grands Prix de Courses sur Route.*

La Commission Grand Prix est constituée par:

- *Un Représentant nommé par la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM).*
- *Un Représentant nommé par les constructeurs, à travers MSMA.*
- *Un Représentant nommé par les équipes et coureurs nommés par l'intermédiaire de IRTA*
- *Un Représentant nommé par DORNA qui sera le Président de séance de la Commission Grand Prix.*

Toute résolution votée par la Commission Grand Prix doit obtenir la majorité simple et le Président de séance aura un vote prépondérant en cas de parité. Les résolutions de la Commission Grand Prix n'entreront en vigueur qu'après avoir été approuvées par le Bureau Permanent. Les parties doivent s'assurer que les réunions de la Commission Grand Prix se déroulent au plus tard quatorze (14) jours après la demande de tout Représentant pour cette réunion.

AMENDMENTS TO THE ROAD RACING FIM WORLD CHAMPIONSHIP GRAND PRIX REGULATIONS

The FIM, through the Grand Prix Commission and the Grand Prix Permanent Bureau, may at any time amend any or all provisions of the Regulations.

Any subsequent changes that take place after the printed versions are completed will be made electronically, and the on-line versions will be the prevailing versions.

The Permanent Bureau consists of:

- One Representative of the Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM).
- One Representative of DORNA.

which shall meet on a regular basis to discuss and decide on all issues of the FIM Grand Prix pertinent to the respective interests of the members.

The procedures for the calling of meetings of the Permanent Bureau and for procedures during such meetings (which may be held by telephone or other electronic means) and for the appointment and/or vacancy of representatives and all procedures for their deliberations shall be as mutually agreed by the members from time to time provided always that a decision of the Permanent Bureau shall only be effective with and upon the unanimous vote of the members.

The Grand Prix Commission is competent to study any proposal of changes to the FIM Road Racing World Championship Grand Prix Regulations.

The Grand Prix Commission consists of:

- One Representative appointed by the Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM).
- One Representative appointed by the manufacturers, through MSMA.
- One Representative appointed by the teams and riders, through IRTA.
- One Representative appointed by DORNA who will be the Chairman of the Grand Prix Commission.

Any resolution voted by the Grand Prix Commission shall require the simple majority and the Chairman will have the casting vote in case of a tie. The resolutions of the Grand Prix Commission shall be effective subject to the approval of the Permanent Bureau. The parties shall procure that the meetings of the Grand Prix Commission take place no later than fourteen (14) days following the request of any Representative for that meeting.

Obligations et Conditions Générales

Ces règlements dérogent et remplacent tous les autres règlements précédents publiés avant la date de publication de ceux-ci.

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

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

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

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

Bien que les 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'Equipe 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'Equipe.

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.

ANTIDOPING CODE

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

General Undertakings and Conditions

These Regulations derogate and supersede all and any other previous regulations in place before the date of publication of these regulations.

All riders, team personnel, officials, promoters/organizers and all the persons involved in any capacity whatsoever participating in the Road Racing FIM World Championship Grand Prix (hereinafter collectively referred to as the "Championship") undertake, on behalf of themselves, their employees, and agents, to observe all the provisions of:

1. SPORTING REGULATIONS
2. TECHNICAL REGULATIONS
3. DISCIPLINARY AND ARBITRATION CODE
4. CIRCUIT STANDARDS
5. MEDICAL CODE
6. ANTIDOPING CODE
7. ENVIRONMENTAL CODE

as supplemented and amended from time to time (hereinafter collectively referred to as the "Regulations").

All the persons mentioned above may be penalised in accordance with the provisions of the Regulations.

Whilst the Regulations may be translated into other languages, in case of any dispute regarding interpretation the Official English text will prevail.

It is the responsibility of the team to ensure that all persons concerned with its entry observe all the requirements of the Regulations. The responsibility of the rider, or any other person having charge of an entered machine during any part of the Event with respect to observance of the Regulations is joint and several with that of the team.

All persons concerned in any way with an entered machine or present in any capacity whatsoever in the Paddock, Pits, Pit lane or Track, must wear an appropriate pass at all times during the Event.

ANTIDOPING CODE

All the persons concerned must at all times observe the FIM Anti-Doping Code and may be penalised accordingly.

1. RÈGLEMENTS SPORTIFS

1.1 Introduction

- 1.1.1 Une série de courses motocyclistes sera organisée comptant pour le Championnat du Monde FIM pour les coureurs et les constructeurs (Moteur pour les 125cc et MotoGP; châssis pour les Moto2).

1.2 Manifestations

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

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

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

- 1.2.3 Les manifestations ne peuvent pas comprendre d'autres courses, à l'exception des courses annexes, approuvées par la FIM et par DORNA.

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

- 1.2.5 Les organisateurs seront désignés par la FIM et DORNA.

- 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 contractera une assurance responsabilité civile couvrant tous les participants, Equipes, sponsors, compagnies de services, officiels, FIM, DORNA, IRTA, etc.

La couverture fournie pour chaque manifestation devra être de 6 millions de dollars, à l'exception des Etats-Unis et du Canada, où la couverture sera différente.

1. SPORTING REGULATIONS

1.1 Introduction

- 1.1.1 A series of motorcycle races counting toward the FIM World Championship for Riders and Constructors (engine for 125cc and MotoGP; frame for Moto2) will be organised.

1.2 Events

- 1.2.1 The Event shall be deemed to commence at the scheduled time for Technical and Sporting Checks and finish after all the races at the expiry of the deadline for the lodging of a protest and the time at which technical or sporting verifications have been concluded, whichever is the latest.

The race control must remain operative with all equipment in place until the end of the period provided for the lodging of a protest, and all officials and marshals must remain at the circuit available to the Race Direction and FIM Stewards during that period.

- 1.2.2 Events must be staged on race circuits that have been approved by the FIM for the Championship.

- 1.2.3 Events must not include any other races except for support races approved by the FIM and DORNA.

- 1.2.4 Any activity involving 4 wheels racing vehicular use of the track during the event, including "demonstrations", displays or the suchlike must receive prior approval from FIM and Dorna.

- 1.2.5 Organisers will be nominated by the FIM and DORNA.

- 1.2.6 The Organiser is responsible for providing the facilities and personnel to ensure the smooth and efficient running of the event.

- 1.2.7 The organiser will arrange third party liability insurance including cover for all participants, teams, sponsors, service companies, officials, FIM, DORNA, IRTA, etc.

The cover provided for each event shall be US \$ 6 million, with the exception of the USA and Canada, where the cover shall be different.

L'organisateur enverra une copie de cette assurance responsabilité civile à Dorna, par courrier ou télécopieur, au moins 30 jours avant la manifestation. Au moins 15 jours avant la manifestation, Dorna devra faire savoir à l'organisateur si des amendements sont nécessaires pour que l'assurance responsabilité civile en question soit conforme aux lois d'assurance du pays de l'organisateur.

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

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

- a – Confirmation du nom et de l'adresse des Promoteurs/ Organisateurs, 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 coureurs sur le circuit ainsi que le tableau avec les informations officielles.*
- e – Le nom et l'adresse de la compagnie d'assurance responsabilité civile ainsi que le numéro de la police.*
- f – Nom et adresse de la FMNR.*
- g – Le nom du Directeur de Course (avec licence FIM de Directeur de Course).*
- h – Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du Chef du Service Médical.*
- i – Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des hôpitaux désignés pour l'épreuve.*

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

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

The organiser will send a copy of such liability insurance to Dorna by courier or telefax, at least 30 days prior to its event. At least 15 days prior to the event; Dorna shall let the organiser know if some amendments must be made to the aforesaid liability insurance to meet the insurance laws of the organiser's country.

The validity of the insurance must start at 08:00 hrs, on the Wednesday (or Tuesday in the case of Saturday races) before the race and finish at 24:00 hrs on the Monday (or Sunday in the case of Saturday races) after the race.

1.2.8 At least 90 days prior to the Event, the Organisers of the event must submit the following information to the FIM and DORNA:

- a – Confirmation of the name and address of the Promoters/ Organisers, including telephone and facsimile numbers for correspondence.
- b – The date and place of the Event.
- c – A detailed plan of the circuit, its direction, clockwise or anticlockwise, and length.
- d – The location at the circuit of the rider information centre and the official notice board.
- e – The name and address of the company providing the third party liability insurance cover and the number of the policy.
- f – Name and address of FMNR.
- g – The name of the Clerk of the Course (with FIM Clerk of the Course licence).
- h – The name, address and telephone number of the Chief Medical Officer.
- i – The name, address and telephone number of the hospitals designated for the event.

N.B. The Organiser is not required to produce or publish any Supplementary Regulations for the event.

1.2.9 At least 60 days before the Event, DORNA must publish the above information and post it to IRTA for distribution to all teams with an entry for the Event.

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 Equipes au moins le mercredi précédant une course se déroulant le dimanche et rester à la disposition des concurrents jusqu'à un et, si possible, deux jours après la manifestation.*
- 1.3.2 *Il doit être accessible aux Equipes qui arrivent pour s'installer entre 08h00 et 22h00.*
- 1.3.3 *Lorsque le parc des coureurs est occupé, il faut qu'il y ait un service de 24 heures sur 24 aux entrées qui permettent l'accès des véhicules au circuit et au parc.*
- 1.3.4 *Lorsque le parc des coureurs est occupé, il doit y avoir un service médical et un service de lutte contre les incendies approprié à la disposition des tous les coureurs, équipes, constructeurs, sponsors, sociétés de service, officiels, FIM, Dorna, IRTA etc. Au minimum ces services doivent être opérationnels de 08.00 à 18.00 h, les 2 jours précédant le "jour d'installation des équipes", puis sur une base 24 heures sur 24 jusqu'à la fin de l'épreuve, qui se termine à minuit le jour suivant la course.*
- 1.3.5 *Il faut une sécurité totale dans la zone du parc au moins dès minuit le mercredi précédant les courses du dimanche jusqu'à minuit le lundi suivant les courses.*

1.4 Officiels

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

1.4.1 Officiels Permanent

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

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

Directeur de l'Epreuve *Il doit faire en sorte que les Règlements soient respectés et est responsable du bon déroulement des essais et des courses. Le Directeur de l'Epreuve est également responsable de toutes les communications entre le Comité de Direction de la Manifestation et les Commissaires FIM.*

1.3 The Paddock

- 1.3.1 The Paddock, pit boxes and all other facilities must be available to teams at least on the Wednesday prior to a Sunday race and remain available to competitors for at least one day and, if possible, two days after the event.
- 1.3.2 Access must be available for teams arriving to set up between the hours of 08:00 and 22:00.
- 1.3.3 At all times that the Paddock is occupied there must be 24 hour attendance at the gates providing vehicular access to the circuit and paddock.
- 1.3.4 When the Paddock is occupied there must be an adequate medical and fire fighting service available to all riders, teams, manufacturers, sponsors, service companies, officials, FIM, Dorna, IRTA, etc. At minimum the services must be available from 08.00 – 18.00hrs on the two days prior to the "setting up of teams day", and on a 24 hour basis for the remainder of the event, ending at midnight on the day after race day.
- 1.3.5 Full security must be supplied to the Paddock area from at least midnight of the Wednesday prior to a Sunday race until midnight of the Monday following the race.

1.4 Officials

All the following Officials must be present and available at the time necessary to ensure smooth and efficient running of the Event:

1.4.1 Permanent Officials

All permanent officials shall be appointed for the Championship by the Permanent Bureau.

The following officials will be appointed to perform supervisory and executive roles. Except in cases of illness or Force Majeure the officials will be expected to be present at each event.

Race Director

Responsible for ensuring proper observance of the Regulations and efficient running of the practice and races. The Race Director is also responsible for all communications between the Event Management Committee and the FIM Stewards.

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

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

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

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

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

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

Starter

Il est responsable de la procédure de départ.

1.4.2 Officiels individuels de l'Epreuve

Tous les Officiels individuels de l'Epreuve seront nommés pour chaque Epreuve par la FMNR/Organisateur.

Il s'agit de:

- i) **Directeur de Course** Ses responsabilités sont les suivantes:
 - a – *S'assurer que le circuit est convenablement préparé et maintenu en bon état durant la manifestation et que toutes les exigences légales applicables au déroulement de la manifestation soient remplies.*

The Race Director has no competence for the application of sanctions.

The Clerk of the Course shall work in permanent consultation with the Race Director. The Race Director shall have overriding authority in the following matters and the Clerk of the Course may give orders in respect of them only with his express agreement:

- a) The control of practice and the race, adherence to the timetable and, if he deems it necessary, the making of any proposal to the Race Direction to modify the timetable in accordance with the Sporting Regulations.
- b) The stopping of practice or the race in accordance with the Sporting Regulations if he deems it unsafe to continue and ensuring that the correct restart procedure is carried out.
- c) The starting procedure.
- d) The use of medical cars/fast interventions vehicles.

Technical Director Responsible for ensuring that technical Regulations are correctly enforced and supervising scrutineering and protests of a technical nature.

Medical Director Responsible for liaison with the Chief Medical Officer appointed by the Organisers to ensure compliance with the Medical Code.

FIM Safety Officer Responsible for the supervision of all aspects of safety.

Starter Responsible for the start procedure.

1.4.2 Individual Event officials

All individual Event Officials shall be appointed for each event by the FMNR/Organiser.

They are:

- i) **Clerk of the Course** Responsible for:
 - a – Ensuring that the circuit is suitably prepared for and maintained during the Event and that all legal requirements applicable for the running of the event have been complied with.

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

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

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

ii) **Secrétaires** Sont responsables:

- a – *Des communications entre les divers officiels pendant la manifestation.*
- b – *Du secrétariat pour le Comité de Direction de la Manifestation, de la Direction de Course et des Commissaires FIM.*

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

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

- b – Ensuring that all officials and services are in place.

The stationing of all track personnel and equipment (i.e. marshals, doctors, ambulances, flags, etc.) alongside the Circuit no later than 30 minutes prior to the beginning of all practice sessions and warm-ups.

The Race Director, the FIM Safety Officer, the Clerk of the Course and the Medical Director will make the final inspection of the Circuit to ensure this regulation is complied with, 30 minutes prior to the beginning of the all practice sessions and warm up.

During the final inspection lap, the yellow flag must be waved at each flag marshal post together with the display of other flags and equipment requested by the FIM Safety Officer.

- c – Taking decisions to ensure the smooth and efficient running of the event.
- d – Ensuring that the event is run within the Regulations.
- e – Notification of protests to the Race Direction.
- f – Immediate approval and signature with time of provisional results (practices, warm-ups, starting grids and races) and presentation of reports to the Event Management Committee.

ii) **Secretaries** Responsible for:

- a – During the event effecting communications between the various officials.
- b – Providing secretarial support for the Event Management Committee, the Race Direction and the FIM Stewards.

iii) **Other Officials** Marshals, Technical Scrutineers, Security Personnel, Medical personnel etc., as required for the efficient running of the event.

All communications between the individual Event Officials must be made via the relevant Permanent Officials.

1.4.3 **La Direction de Course**

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

1.4.4 **Les Commissaires FIM**

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

1.5 **Direction de la Manifestation**

1.5.1 *La direction de la manifestation sera assurée par le Comité de Direction de la Manifestation comprenant les délégués suivants:*

Le Directeur de l'Epreuve - qui présidera les séances
Le Directeur Technique
Le Directeur Médical
Le Directeur de Course
Le Délégué nommé par DORNA
L'Officiel de Sécurité FIM

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

- a – S'assurer que la manifestation se déroule de manière efficace et régulière.*
- b – Faire des recommandations à la Direction de Course concernant toute affaire qui est en contradiction avec les Règlements.*
- c – Annoncer à la Direction de Course toute infraction aux Règlements.*

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

- a – Avant la première séance d'essais.*
- b – A la fin de chaque journée d'essais.*
- c – A la fin de la manifestation.*

1.5.4 *Le quorum pour une séance du Comité de Direction de la Manifestation est de trois personnes.*

1.4.3 **The Race Direction**

The Race Direction shall be appointed for the Championship by the Permanent Bureau.

1.4.4 **The FIM Stewards**

The FIM Stewards shall be appointed for each event by the FIM.

1.5 **Event Management**

1.5.1 The management of the event will be carried out by the Event Management Committee which will comprise the following delegates:

The Race Director - who will chair the meetings
The Technical Director
The Medical Director
The Clerk of the Course
The Delegate appointed by DORNA
The FIM Safety Officer

1.5.2 At any time the duties of the members of the Event Management Committee are:

- a – To ensure the smooth and efficient running of the event.
- b – To make recommendations to the Race Direction concerning any matter that is in contradiction to the Regulations.
- c – To report to the Race Direction any infringements of the Regulations.

1.5.3 The Event Management Committee will meet at any time required during the event, but at least:

- a – Prior to the first practice session.
- b – At the end of each practice day.
- c – At the end of the event.

1.5.4 The quorum for a meeting of the Event Management Committee is three persons.

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

1.5.6 *Le Chef des Commissaires peut assister aux séances du Comité de Direction de la manifestation et le Directeur de l'Epreuve peut également inviter des Officiels ou autres personnes à assister aux séances. Cependant, le Chef des Commissaires et les Officiels ou autres personnes invités n'auront pas le droit de vote.*

1.5.7 *Les tâches du Comité de Direction de la Manifestation sont:*

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

1.6 La Direction de Course

1.6.1 *La Direction de Course sera composée des personnes suivantes:*

- Le Représentant FIM*
- Le Représentant DORNA*
- Le Représentant IRTA*
- Le Représentant IRTA des Coureurs*

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

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

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

1.6.5 *Les tâches de la Direction de Course sont:*

- a – De prendre des décisions en application des Règlements.*
- b – Imposer une sanction pour infraction aux Règlements.*
- c – Imposer une sanction à un organisateur pour incapacité à assurer un déroulement efficace et régulier de la manifestation ou pour infraction grave aux Règlements.*

1.5.5 All of the members have one vote. Decisions are based on a simple majority. In the case of a tie, then the Race Director will exercise a casting vote.

1.5.6 The Chief Steward may attend the meetings of the Event Management Committee and the Race Director may also invite the participation of Officials or other persons to assist in the meetings. However, the Chief Steward and the invited officials or other persons will have no right of vote.

1.5.7 The duties of the Event Management Committee are:

- a – To receive reports from the various Officials concerning scrutineering, practice and races.
- b – To make recommendations to the organiser to improve the smooth and efficient running of the event.

1.6 Race Direction

1.6.1 The Race Direction will comprise the following persons:

- The FIM Representative
- The DORNA Representative
- The IRTA Representative
- The IRTA Riders' Representative

1.6.2 The quorum for a meeting of the Race Direction is three persons.

1.6.3 Each member has one vote. Decisions are based on a simple majority.

1.6.4 The Race Direction will meet at any time required during the event.

1.6.5 The duties of the Race Direction are:

- a – To take decision as provided in the Regulations.
- b – To impose penalties for any infringements of the Regulations.
- c – To impose penalties on organisers for having been unable to ensure the smooth and efficient running of the event or for serious breaches of the Regulations.

d – *Se prononcer sur toute réclamation relative aux infractions aux Règlements.*

1.7 Les Commissaires FIM

1.7.1 *Il y aura un collège de trois Commissaires FIM (titulaire d'une licence FIM de Commissaire Sportif) supervisé par le Chef des Commissaires qui présidera les séances.*

1.7.2 *Le Chef des Commissaires et les autres Commissaires sont responsables de l'application des Règlements. Tous les Commissaires officiant à plus de quatre Grands Prix chaque année doivent être approuvés par le Bureau Permanent.*

1.7.3 *Le quorum pour une séance des Commissaires FIM est de deux personnes.*

1.7.4 *Si le Chef des Commissaires est indisponible pendant la manifestation, le deuxième Commissaire FIM le remplacera.*

1.7.5 *Chaque membre dispose d'une voix. Les décisions sont prises à la majorité simple. En cas d'ex aequo, le Président a une voix prépondérante.*

1.7.6 *Les Commissaires FIM n'ont aucun rôle exécutif dans le déroulement des manifestations.*

1.7.7 *Les Commissaires FIM se réuniront à tout moment, lorsqu'il leur sera demandé, pendant la manifestation.*

1.7.8 *Les responsabilités des Commissaires FIM sont:*

a – *S'assurer que la manifestation se déroule conformément aux Règlements et rapporter à la Direction de Course toute infraction commise.*

b – *Se prononcer sur tout appel contre les décisions de la Direction de Course*

1.7.9 *Toutes les décisions des Commissaires FIM doivent être communiquées par écrit à la Direction de Course et à toutes les parties concernées.*

1.8 Le Calendrier

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

d – To adjudicate on any protest relating to infringements of the Regulations.

1.7 The FIM Stewards

1.7.1 There will be a panel of three FIM Stewards (with FIM Sporting Steward licence) supervised by the Chief Steward who will chair the meetings.

1.7.2 The Chief Steward and the other Stewards are responsible for enforcing the Regulations. All Stewards officiating at more than four Grand Prix in any year shall be approved by the Permanent Bureau.

1.7.3 The quorum for a meeting of the FIM Stewards is two persons.

1.7.4 If the Chief Steward is indisposed during the Event then the second FIM Steward will fill the vacancy.

1.7.5 Each member has one vote. Decisions are based on a simple majority. In the case of a tie, the Chairman will exercise a casting vote.

1.7.6 The FIM Stewards have no executive role in the running of the events.

1.7.7 The FIM Stewards will meet at any time required during the event.

1.7.8 The FIM Stewards are responsible for:

a – Ensuring that the event is conducted according to the Regulations and reporting any infringement to the Race Direction.

b – Adjudicating on any appeal against the decisions of the Race Direction.

1.7.9 All decisions of the FIM Stewards must be communicated in writing to the Race Direction and all affected parties.

1.8 The Calendar

1.8.1 The calendar of races counting for the Championships will be, in principle, published by no later than 31st October of the preceding year.

1.9 Classes

1.9.1 Les classes sont prévues pour les catégories suivantes:

- 125 125 cc - monocylindre
- Moto2 Moto2 – Moteur officiel
- MotoGP 800 cc 4 temps

1.9.2 Les règlements techniques régissant les trois classes figurent dans les Règlements Techniques des Grands Prix FIM pour le Championnat.

1.10 Coureurs éligibles

1.10.1 Pour participer au Championnat, les coureurs doivent être engagés officiellement par une Equipe membre d'IRTA (à l'exception des coureurs «wild card», voir art 1.11.5/6/7).

Le coureur doit être titulaire d'une «Licence FIM Grand Prix» ou «Superlicence FIM» émise par une FMN. Les coureurs sont nommés par IRTA/Commission Grand Prix. Les licences peuvent, dans certaines circonstances, être valables pour une seule manifestation. Afin d'obtenir une licence, le coureur doit posséder une licence nationale d'une FMN émise sans supplément de prix pour le coureur.

Les licences de coureur ne sont délivrées qu'aux personnes ayant atteint les âges minimaux suivants:

- 125 cc: 16 ans
- Moto2: 16 ans
- MotoGP: 18 ans

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

Pour les coureurs sous contrat de la classe Moto2 et pour la classe MotoGP, la limite d'âge maximum se termine à la fin de l'année au cours de laquelle le coureur atteint ses 50 ans.

Pour la classe Moto2, l'âge limite pour les coureurs wild-card est de 28 ans au 1er janvier de l'année du Championnat en cours.

Pour la classe 125cc, l'âge maximum est de 28 ans (25 ans pour les nouveaux coureurs sous contrat participant aux Grands Prix 125cc pour la première fois, ainsi que les wild-cards) au 1^{er} janvier de l'année du Championnat en cours.

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

1.9 Classes

1.9.1 Classes will be for the following categories:

- 125 125cc single cylinder
- Moto2 Moto2 – official engine
- MotoGP 800cc 4 stroke

1.9.2 Technical Regulations governing the three classes are provided in the FIM Grand Prix Technical Rules for the FIM Championship.

1.10 Eligible Competitors

1.10.1 In order to compete in the Championship, riders must be officially entered by a member team of IRTA (with the exception of wild card riders, see Art. 1.11.5/6/7).

The rider must be in possession of an "FIM Grand Prix Licence" or an "FIM Superlicence" issued by a FMN. Riders are designated by IRTA/Grand Prix Commission. Licences can, in certain circumstances, be for a single event. To receive a Licence, the rider must be in possession of a national licence of a FMN at no additional cost to the rider.

Licences for riders are issued only when the minimum age has been attained as below:

- 125 cc: 16 years
- Moto2 16 years
- MotoGP: 18 years

The limit for the minimum age starts on the date of the rider's birthday.

For the Moto2 contracted riders and MotoGP class, the limit for the maximum age finishes at the end of the year in which the rider reaches the age of 50.

For the Moto2 class, the age limit for wild card riders is 28 years at the 1st of January of the corresponding Championship year.

For the 125cc class, the maximum age is 28 years (25 years for new contracted riders participating in the 125cc Grand Prix for the first time and for wild cards) at the 1st of January of the corresponding Championship year.

The constructors must be in possession of the appropriate "FIM Manufacturer Licence".

1.11 Engagements

- 1.11.1 *Chaque Equipe, membre d'IRTA, doit soumettre au Secrétariat d'IRTA, jusqu'au 28 février de l'année en question, une demande d'engagement pour son Equipe qui, sauf lorsqu'une dispense spéciale est accordée, sera valable pour toutes les courses du Championnat. Par la même occasion, l'Equipe doit indiquer les coureurs choisis et la classe dans laquelle ils participeront ainsi que les Circuits d'Essai désignés par l'Equipe pour les classes 125cc et Moto2.*
- 1.11.2 *Chaque engagement doit spécifier, pour chaque coureur, la compagnie d'assurance fournissant la couverture minimale spécifiée par IRTA, le numéro de la police et la date de péremption de la police.*
- 1.11.3 *Chaque engagement oblige l'Equipe à désigner un coureur pour participer à toutes les manifestations du Championnat dans la classe choisie. Seules les exceptions suivantes peuvent être faites:*
- i) *Une Equipe peut retirer un coureur d'une manifestation qui a déjà commencé, suite à une blessure du coureur, dégâts irréparables au(x) motocycle(s) ou cas de force majeure. Un retrait pour raisons médicales doit être appuyé par une lettre du Chef du Service Médical de la manifestation ou du Directeur Médical.*
 - ii) *Une Equipe peut retirer un coureur des manifestations suivantes du Championnat uniquement pour des raisons médicales ou autre raison de force majeure. Des retraits pour raisons médicales doivent être appuyés par une lettre d'un médecin qualifié et sont sujets à vérification par un autre médecin désigné par IRTA à ses propres frais. DORNA aura ensuite le droit d'exiger un examen et une vérification supplémentaires par au moins deux autres médecins désignés à cet effet par DORNA. Dans le cas où les médecins nommés par DORNA ne partagent pas l'avis du médecin désigné par IRTA, c'est la solution suivante qui sera appliquée:*
 - a) *c'est l'avis des médecins nommés par DORNA qui prévaudra;*

et

 - b) *IRTA paiera tous les frais encourus pour l'examen et le rapport des médecins nommés par DORNA.*

1.11 Entries

- 1.11.1 Each team, being a member of IRTA, must submit to the Secretariat of IRTA, by 28 February of the year in question, an entry for their team which will, except when special dispensation is granted, be valid for all races in the Championship. At the same time, the team must indicate the riders designated and the class in which they will participate together with the Testing Circuits designated by the team in the 125cc and Moto2 classes.
- 1.11.2 Each entry must specify, for each rider, the insurance company providing the minimum cover specified by IRTA, the number of the policy and the expiry date of the policy.
- 1.11.3 Each entry commits the team to designate a rider to compete in all the events of the Championship in the chosen class. Exceptions can only be made as follows:
- i) A team may withdraw a rider from an event which has already started, due to injury of the rider, irreparable damage to the motorcycle(s) or in case of "Force Majeure". A withdrawal for medical reasons must be supported by a letter from the Chief Medical Officer of the meeting or the Medical Director.
 - ii) A team may withdraw a rider from additional events in the Championship only for medical reasons or other reasons of "Force Majeure". Withdrawals for medical reasons must be supported by a letter from a qualified Doctor and are subject to verification by another medical practitioner appointed by IRTA at its own expense. DORNA shall then have the right to require an additional examination and verification by at least two other medical practitioners appointed by DORNA for that purpose. In the event that the medical practitioners appointed by DORNA do not support the opinion of the medical practitioner appointed by IRTA, the following shall apply:
 - a) the opinion of the medical practitioners appointed by DORNA shall be deemed to prevail;

and

 - b) IRTA shall pay all costs incurred in the examination and reporting by the medical practitioners appointed by DORNA.

Afin de remplir leurs obligations d'engagement, les Equipes feront tout leur possible pour mettre à disposition un coureur de remplacement qualifié **dans les 10 jours suivant le retrait**. Toutefois, aucune substitution ou remplacement d'un coureur engagé ne peut avoir lieu après 10h30 le premier jour des essais sauf dans la classe MotoGP où la limite est 2 heures avant la séance d'essais qualificatifs.

iii) Pour des raisons autres que médicales ou de force majeure, et à la condition que l'Equipe obtienne l'approbation d'IRTA et qu'ensuite IRTA obtienne l'approbation de FIM/DORNA (aucun des deux ne sera obligé de donner de raisons à un refus d'accorder son approbation), une Equipe peut remplacer un coureur que cette Equipe avait engagé dans le Championnat par un autre coureur («coureur de remplacement») pour les manches restantes du Championnat. Un seul remplacement par coureur sera autorisé par saison. Les circonstances exceptionnelles seront examinées par IRTA et FIM/DORNA.

1.11.4 Si une Equipe ne peut pas trouver un coureur de substitution, IRTA peut décider d'autoriser une autre Equipe à engager un coureur, sur une base manifestation par manifestation, pour obtenir le nombre d'engagés requis. L'Art. 1.10.1 s'appliquera à tous les coureurs de remplacement et de substitution.

1.11.5 Chaque Fédération accueillant un Grand Prix (FMNR) peut nommer 3 coureurs wild card pour la classe 125cc et 1 coureur wild card pour la classe Moto2 dans leur propre Grand Prix.
Un coureur ayant déjà participé à la manifestation en tant que coureur wild card à trois reprises dans la même classe ne sera plus engagé en tant que wild card. (La classe Moto2 étant considérée comme le prolongement de la classe 250cc pour des raisons règlementaires).

Les coureurs «wild card» doivent être titulaires d'une licence FIM «une Manifestation Grand Prix de Courses sur Route» émise par une FMN et leurs engagements doivent être soumis, sur le bulletin d'engagement officiel FIM, par la FMNR à la FIM, au moins 30 jours pour la classe 125cc et 45 jours pour la classe Moto2 avant la manifestation. Ces engagements seront soumis à l'approbation de la Commission Grand Prix.

La FMNR (Fédération organisatrice) est responsable de tous les arrangements financiers pour la rémunération ou récompense des coureurs «wild card».

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

Teams must make every reasonable effort to provide a qualified substitute rider to fulfil their entry obligations **within 10 days of withdrawal**. However no substitution or replacement of the entered rider may be made after 10H30 on the first day of practice except in the MotoGP class when the limit is 2 hours before the qualifying practice.

iii) For reasons not being medical reasons and not being reasons of "Force Majeure", and subject to the Team obtaining the approval of IRTA and then subject to IRTA obtaining the approval of DORNA/FIM (neither of whom shall be obliged to give reasons for any refusal to approve), a Team may replace a rider which that Team has entered in the Championship with another rider ("replacement rider") for remaining rounds of the Championship. Only one replacement of a rider will be permitted per season. Exceptional circumstances will be examined by IRTA and DORNA/FIM.

1.11.4 If a team is unable to provide a substitute rider, then IRTA may decide to allow another team to enter a rider, on an event by event basis, to reach the required number of entries. Article 1.10.1 will apply to all replacement and substitute riders.

1.11.5 Each Grand Prix host Federation (FMNR) may nominate 3 wild card entries for the 125cc class and one wild card entry for the Moto2 class in their own Grand Prix only.
No wild card entry will be granted to a rider who has ridden in the event as a wild card on 3 previous occasions in the same class. (For the purpose of this regulation the Moto2 class is considered as being the same as the 250cc class).

Wild card riders must be holders of an FIM "one event Road Racing Grand Prix" licence issued by any FMN and entries must be submitted by the FMNR to the FIM, on the official entry form issued by the FIM, at least 30 days for 125cc class and 45 days for Moto2 class before the event.

These entries will be submitted to the approval of the Grand Prix Commission.

All financial arrangements for compensation or reward of wild card riders are the responsibility of the FMNR (Federation organising the event).

Wild card entries are not subject to the insurance requirements under 1.11.2. Insurance of the wild card riders is the responsibility of the FMNR (Federation organising the event).

1.11.6 La MSMA (Association des Constructeurs de Motocycles de Sport) peut, lors de chaque manifestation, nommer un coureur «wild card» pour la classe MotoGP.

Les coureurs «wild card» doivent être titulaires d'une licence FIM «une Manifestation Grand Prix de Courses sur Route» émise par une FMN et leurs engagements doivent être soumis, sur le bulletin d'engagement officiel FIM, par la MSMA à la FIM, au moins 30 jours avant la manifestation. Ces engagements seront soumis à l'approbation de la Commission Grands Prix.

La MSMA est responsable de tous les arrangements financiers pour la rémunération ou récompense des coureurs «wild card» nommés par celle-ci.

Les coureurs «wild card» désignés par la MSMA sont soumis aux exigences en matière d'assurance figurant sous 1.11.2.

1.11.7 La FIM peut, lors de chaque manifestation, peut nommer 2 coureurs wild card pour la classe 125cc et 1 coureur wild card pour la classe Moto2. La FIM/DORNA peuvent nommer, lors de chaque manifestation, 1 coureur pour la classe MotoGP.

Un coureur ayant déjà participé à la manifestation en tant que coureur wild card à trois reprises en 125cc ou en Moto2, ne sera plus engagé en tant que wild card dans la même classe. (La classe Moto2 étant considérée comme le prolongement de la classe 250cc pour des raisons réglementaires).

Les coureurs «wild card» doivent être titulaires d'une licence FIM «une Manifestation Grand Prix de Courses sur Route» émise par une FMN et leurs engagements doivent être soumis à la FIM, sur le bulletin d'engagement officiel FIM, au moins 30 jours pour la classe 125cc et 45 jours pour la classe Moto2 avant la manifestation. Ces engagements seront soumis à l'approbation de la Commission Grand Prix.

Il n'y a pas d'arrangements financiers pour la rémunération ou récompense.

Les coureurs «wild card» désignés par la FIM et la FIM/DORNA sont soumis en matière d'assurance aux exigences stipulées par leur FMN.

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

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

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

1.11.6 The MSMA (Motorcycle Sport Manufacturers' Association) may, at each event, nominate 1 wild card entry for the MotoGP class.

Wild card riders must be holders of an FIM "one event Road Racing Grand Prix" licence issued by any FMN and entries must be submitted by the MSMA to the FIM, on the official entry form issued by the FIM, at least 30 days before the event. The entries will be submitted to the approval of the Grand Prix Commission.

All financial arrangements for compensation or reward of wild card riders designated by the MSMA are the responsibility of MSMA.

Wild card riders designated by the MSMA are subject to the insurance requirements stipulated under 1.11.2.

1.11.7 The FIM may, at each event, nominate 2 wild card entries for the 125cc class and one wild card entry for the Moto2 class and FIM/DORNA may, at each event, nominate 1 wild card entry for the MotoGP class.

No 125cc and Moto2 wild card entry will be granted to a rider who has ridden in the event as a wild card rider on 3 previous occasions in the same class. (For the purpose of this regulation the Moto2 class is considered as being the same as the 250cc class).

Wild card riders must be holders of an FIM "one event Road Racing Grand Prix" licence issued by any FMN and entries must be submitted to the FIM, on the official entry form issued by the FIM, at least 30 days for 125cc class and 45 days for Moto2 class before the event. These entries will be submitted to the approval of the Grand Prix Commission.

There will be no financial arrangement for compensation or reward.

Wild card riders designated by the FIM and the FIM/DORNA are subject to the insurance requirements stipulated by their FMN.

1.11.8 A compulsory briefing will be held for all the riders who will be participating for the first time in the current Championship, at **17:00 hrs on the day preceding the day scheduled** for the first practice session.

Failure to attend the briefing in full will result in disqualification from the event.

A waiver can be granted to a rider by the Race Direction.

1.11.9 *Un coureur est considéré comme ayant pris part à l'épreuve lorsqu'il a participé, à une séance d'essais, au moins.*

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

1.11.11 **Les coureurs qui intègrent le Championnat pour la première fois «Rookies» doivent être inscrits par une équipe autre qu'une équipe «usine».**

1.12 Numéros de départ

1.12.1 *Chaque coureur accepté pour le Championnat se verra attribuer un numéro de départ spécifique qui sera valable pour tout le Championnat. En général, les numéros de départ seront basés sur les résultats des coureurs de l'Equipe dans le Championnat de l'année précédente ou dans d'autres manifestations similaires.*

1.13 Horaire

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

MERCREDI: *Arrivée et installation des Equipes*

JEUDI: *Arrivée et installation des Equipes
10:00 - 17:00 Contrôles technique et sportif et autres formalités*

1.11.9 A rider shall be deemed to have taken part in the event when he participates in, at least, one practice session.

1.11.10 A rider shall be deemed to have started a race when he participates in, at least, the first lap of the race.

1.11.11 **Riders who enter the Championship for the first time (Rookies) must be entered by a non factory team.**

1.12 Starting Numbers

1.12.1 Each rider accepted for the Championship will be allocated a specific starting number which will be valid for the whole Championship. In general, the starting numbers will be based on the results of the team riders in the previous year's Championship or in other similar events.

1.13 Schedule

1.13.1 The **provisional** event schedule will be as follows:

WEDNESDAY: Arrival and setting up of Teams

THURSDAY: Arrival and setting up of Teams
10:00 - 17:00 Technical and Sporting Checks
and other formalities

VENDREDI			
09:15-09:55	40 min.	125cc	Essais libres 1
10:10-10:55	45 min.	MotoGP	Essais libres 1
11:10-11:55	45 min.	Moto2	Essais libres 1
13:15-13:55	40 min.	125cc	Essais libres 2
14:10-14:55	45 min.	MotoGP	Essais libres 2
15:10-15:55	45 min.	Moto2	Essais libres 2

SAMEDI			
09:15-09:55	40 min.	125cc	Essais libres 3
10:10-10:55	45 min.	MotoGP	Essais libres 3
11:10-11:55	45 min.	Moto2	Essais libres 3
13:00-13:40	40 min.	125cc	Essais qualificatifs
13:55-14:55	60 min.	MotoGP	Essais qualificatifs
15:10-15:55	45 min.	Moto2	Essais qualificatifs

DIMANCHE			
08:40-09:00	20 min.	125cc	Warm Up
09:10-09:30	20 min.	Moto2	Warm Up
09:40-10:00	20 min.	MotoGP	Warm Up
11:00		125cc	Course
12:15		Moto2	Course
14:00		MotoGP	Course

1.13.2 Les horaires susmentionnés peuvent uniquement être modifiés comme suit:

- i) Avant la manifestation par Dorna.
- ii) Pendant la manifestation: par la Direction de Course.

1.14 Contrôle Technique, Contrôle Médical - Contrôle du dopage

1.14.1 Les équipes, dans la classe MotoGP, peuvent présenter un maximum deux motocycles par coureur au contrôle technique, qui sera réalisé conformément un programme publié, avant la 1^{ère} séance d'essais. Dans les classes 125cc et Moto2, les équipes peuvent ne présenter qu'un seul motocycle par coureur au contrôle technique.

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

FRIDAY			
09:15-09:55	40 min.	125cc	Free Practice 1
10:10-10:55	45 min.	MotoGP	Free Practice 1
11:10-11:55	45 min.	Moto2	Free Practice 1
13:15-13:55	40 min.	125cc	Free Practice 2
14:10-14:55	45 min.	MotoGP	Free Practice 2
15:10-15:55	45 min.	Moto2	Free Practice 2

SATURDAY			
09:15-09:55	40 min.	125cc	Free Practice 3
10:10-10:55	45 min.	MotoGP	Free Practice 3
11:10-11:55	45 min.	Moto2	Free Practice 3
13:00-13:40	40 min.	125cc	Qualifying Practice
13:55-14:55	60 min.	MotoGP	Qualifying Practice
15:10-15:55	45 min.	Moto2	Qualifying Practice

SUNDAY			
08:40-09:00	20 min.	125cc	Warm Up
09:10-09:30	20 min.	Moto2	Warm Up
09:40-10:00	20 min.	MotoGP	Warm Up
11:00		125cc	Race
12:15		Moto2	Race
14:00		MotoGP	Race

1.13.2 The above schedule can only be varied as follows:

- i) Prior to the event by Dorna;
- ii) During the event by the Race Direction.

1.14 Technical Control – Medical Control – Doping Control

1.14.1 Teams in the MotoGP class may present a maximum of two motorcycles per rider for Technical Control which will be carried out according to the published schedule, prior to the first practice. In the 125cc and Moto2 classes, teams may present only one motorcycle per rider for Technical Control.

Unless a waiver is granted by the Race Direction, teams who do not comply with the schedule for technical or medical controls will not be allowed to take part in the event.

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

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

1.15 Essais

1.1.1 Restrictions des essais

La «Saison» est définie comme la période commençant 14 jours avant la première course de l'année et terminant 3 jours après la dernière course de l'année, y compris ces deux jours. ~~La Saison n'inclut pas les «Intervalles». Un Intervalle est défini par deux week-ends consécutifs sans manifestation prévue. La période de l'intervalle va de 9h00 le 4^{ème} jour après le Grand Prix jusqu'au Grand Prix suivant.~~

L'«Hiver» est défini comme le reste de l'année, c'est-à-dire commençant 4 jours après la dernière course de la saison et terminant 15 jours avant la première course de la saison suivante, y compris ces deux jours.

1.15.1.1 Classe MotoGP

- A. Les essais avec des coureurs «sous contrat» avec machines de la classe MotoGP sont interdits:
 - i) Pendant la «Saison» ~~et les pauses~~ sur tout circuit sauf pour les exceptions suivantes:
 - a) Essais faisant partie du programme des manifestations.
 - b) ~~Essais pendant la journée qui suit le Grand Prix du Portugal (Estoril) et le Grand Prix de Tchèque (Brno) et pendant les 2 jours qui suivent immédiatement le dernier Prix d'Espagne (Valencia).~~
 - c) Toute activité autorisée par la Direction de Course.



1.14.2 The procedure for Technical Control is described in the Technical Regulations, articles 2.12 and 2.13. The procedure for Medical Control is described in the Medical Code.

1.14.3 Any rider to be tested for doping control must report to the doping control room in the medical centre with sufficient identification within one hour of notification.
One associate may accompany the rider.

1.15 Practice

1.15.1 Practice Restrictions

The Season is defined as the period starting 14 days before the first race of the year and ending 3 days after the last race of the year, both dates being inclusive. ~~The season does not include "Breaks". A Break is defined as two consecutive week-ends where events are not scheduled. The period of the Break extends from 09h00 on the second day after the Grand Prix until the following Grand Prix.~~

The Winter is defined as the rest of the year i.e. starting 4 days after the last race of the season and ending 15 days before the first race of the subsequent season both dates being inclusive.

1.15.1.1 MotoGP Class

- A. Practice by contracted riders with machines eligible for the MotoGP class is forbidden:
 - i) During the Season ~~and the breaks~~ at any circuit with the following exceptions:
 - a) Practice included in the schedule of the events.
 - b) ~~Practice during the day following the Portuguese Grand Prix (Estoril) and the Czech GP (Brno) and during the 2 days immediately following the last GP (Valencia).~~
 - c) Any activity authorised by the Race Direction.



ii) *Pendant l'«Hiver» sur tout circuit sauf exceptions suivantes:*

a) **Lors des essais officiels organisés par Dorna/IRTA sur les circuits de Grand Prix figurant sur les calendriers de l'année précédente ou suivante. Aucune séance d'essais n'est permise durant la période du 01 décembre d'une année au 31 janvier de l'année suivante, ces deux dates incluses à l'exception des coureurs "Rookie" qui sont autorisés à réaliser un test de 3 jour pendant la période novembre/décembre.**

Le calendrier des essais hivernaux doit être approuvé par la Commission Grand Prix.

b) *Toute activité autorisée par la Direction de Course.*

B. Essais avec des coureurs n'étant pas sous-contrat:

Les essais avec des coureurs n'étant pas sous contrat (pilotes d'essais) sont permis sur tout circuit à tout moment, mais le nombre de pneumatiques utilisés sera limité à 240 par constructeur, par année civile, et devront être fournis exclusivement par le fournisseur en MotoGP. Cependant, il est interdit de tester: Pendant la saison, sur un circuit de Grand Prix inscrit au calendrier et avant que la course n'ait eu lieu. Cependant les constructeurs peuvent, avant le 31 janvier de chaque année, désigner et en informer la Direction de Course 2 circuits de Grand Prix comme leurs circuits d'essais où ils peuvent faire des essais au plus tard 14 jours avant la date de la manifestation prévue sur ces circuits. Le calendrier de types d'essais, et toute modification ultérieure doit être notifiée à la Direction de Course au moins 7 jours à l'avance.

Un coureur n'étant pas sous-contrat (pilote de développement) ne peut pas devenir un «coureur sous contrat» lors de la même saison. Une exception peut être accordée par la Direction de Course.

C. Définition d'un «coureur sous contrat» et d'un coureur «Rookies».

Un coureur sous contrat est un coureur nommé par une équipe, conformément à l'article 1.11.1

Un «Rookie» est un coureur nommé par une équipe engagée pour la saison complète, qui n'a jamais participé à au moins 9 épreuves dans la même catégorie dans aucune des saisons précédentes. Pour les besoins de cette clause, la catégorie 500 cm³ et la catégorie MotoGP sont considérées comme une seule et même catégorie.

ii) During the Winter at any circuit with the following exceptions:

a) At **the** official tests organised by Dorna/IRTA at Grand Prix circuits included in the calendars of the preceding or following year. No testing is permitted during the period starting on the 1st December of one year and finishing on 31st January of the following year, both dates being inclusive with the exception of the the "Rookie" riders who are allowed one 3 day test during November/December . The Winter test schedule must be approved by the Grand Prix Commission.

b) Any activity authorised by the Race Direction.

B. Practice by non-contracted riders:

Practice by non-contracted riders (test riders) is allowed at any circuit at any time, but limited by the use of a total of 240 tyres per manufacturer, per calendar year, supplied exclusively by the MotoGP tyre supplier. However, it is forbidden to test: During the season, at a Grand Prix circuit included in the calendar before the race has taken place. However manufacturers may, before 31st January of each year, designate and inform the Race Direction of their 2 testing circuits at which they may test but not as from 14 days of the event scheduled at the circuits. The schedule of such tests and any subsequent amendments must be notified to the Race Direction at least 7 days in advance.

A non contracted rider (test rider) cannot become a contracted rider during the same season. Waiver may be granted by the Race Direction.

C. Definition of a "contracted rider" and a "Rookie" rider.

A contracted rider is a rider designated by the team according article 1.11.1

A "Rookie" is a rider nominated by a participating team for participation in the entire season, who has not participated in nine or more events in the same class in any previous season. For the purpose of this clause, the 500cc class and the MotoGP class are considered to be the same.

1.15.1.2 Classes 125cc et Moto2

Les équipes engagées bénéficiant d'un accord de participation au Championnat ne peuvent pas prendre à des essais avec ces machines:

- i) *sur tout circuit entre le 1^{er} décembre d'une année et le 31 janvier de l'année suivante, y compris ces deux jours.*
- ii) *sur tout circuit en dehors de la zone continentale où l'équipe est basée (Europe, Asie/Océanie, Afrique, les Amériques), entre la fin d'une saison et le commencement de la saison suivante.*
- iii) *sur tout circuit faisant partie du calendrier Grand Prix de l'année en cours après la date précédant de 14 jours la première course de la saison.*

Les exceptions suivantes s'appliquent:

- a) *Essais libres ou essais qualificatifs de la manifestation.*
- b) *Essais sur tout circuit après la manifestation sur ce circuit*
- c) *Essais officiels organisés par IRTA.*
- d) *Essais des équipes engagées et leurs coureurs sous contrat dans ces classes, sur les deux circuits d'essais désignés par chaque équipe (voir 1.11.1) qui peuvent avoir lieu jusqu'à 14 jours avant la course prévue sur le circuit.*
- e) *Toute activité autorisée par la Direction de Course.*
- f) *Des coureurs engagés par contrat pour leur première saison dans le Championnat du Monde peuvent courir dans d'autres manifestations organisées sur des circuits de Grand Prix en Europe durant cette saison.*
- v) *Les restrictions aux essais ne s'appliquent pas aux coureurs wild-card.*

1.15.1.3 Essais des fabricants de pneumatiques

A la demande du fabricant de pneumatiques fournissant la classe MotoGP, un test de 2 jours peut être organisé, mais pas avec des coureurs engagés par les équipes, au moins 4 semaines avant toute manifestation au calendrier sur un circuit de Grand Prix qui n'a pas été utilisé lors du championnat de l'année précédente, ou sur un circuit dont la Commission Grand Prix estime qu'il a été substantiellement resurfacé depuis la manifestation précédente.

Ce type de demande doit être fait au moins 2 mois avant les essais.

Tout coureur participant à ces essais ne pourra prendre part au Grand Prix se déroulant sur ce circuit.

1.15.1.2 125cc and Moto2 Classes

Contracted Teams who benefit from or who have been offered a Participation Agreement to take part in the Championship are forbidden to practice with those machines:

- i) At any circuit between the 1st December of one year and the 31st January of the following year, both dates being inclusive.
- ii) At any circuit outside the Continental Zone where the team is based, (Europe, Asia/Oceania, Africa, the Americas), between the end of one season and the start of the next season.
- iii) At any circuit included in the Grand Prix calendar of the current year after the date that is 14 days prior to the first race of the season.

The following exceptions will apply:

- a) Free practice or qualifying practice at the event.
- b) Practice at any circuit after the event at that circuit.
- c) Official practice sessions organised by IRTA.
- d) Practice by contracted Teams and their designated riders in those classes, at the two testing circuits designated by each team (see 1.11.1) which may take place up to 14 days before the race scheduled for the circuit.
- e) Any activity allowed by the Race Direction.
- f) Designated riders who are in their first season of contracted participation in the World Championship may compete in other events held at Grand Prix circuits in Europe during that season.
- v) Practice restrictions do not apply to wild card riders.

1.15.1.3 Tyre company testing

If requested by the tyre manufacturer supplying tyres to the MotoGP class then a two day test must be organized, but not with riders designated by teams, at least four weeks before any event scheduled for a Grand Prix circuit that was not in the Championship of the previous year or that, in the opinion of the Grand Prix Commission, has been substantially resurfaced since the previous event at that circuit.

Any such request must be made at least two months in advance of the test.

Any rider participating in such a test can not participate in the Grand Prix at that circuit.

1.15.2 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 doivent effectuer un tour supplémentaire avant de rentrer aux stands.
- iv) Si, suite à un incident ou autre raison, les essais sont interrompus, un drapeau rouge sera agité 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 les écrans des chronomètres officiels au moment où les drapeaux rouges ont été agités.
- v) Une fois que les essais ont commencé, l'état de la surface de course du circuit ne pourra être modifié, sauf sur instructions du Directeur de l'Epreuve et de l'Officiel de Sécurité FIM, pour l'adapter à un changement de conditions localisé.

1.15.3 Motorcycles

Dans la classe MotoGP, un coureur peut participer aux essais avec deux motocycles pour autant que tous les motocycles aient passé le contrôle technique au nom de son Equipe.

*Dans les classes 125cc et Moto2, un coureur peut participer aux essais avec le motocycle qui a passé le contrôle technique **au nom de son Equipe**. Un coureur de la classe 125cc ou Moto2 peut changer pour un autre motocycle uniquement en cas de dommage irréparable sur la machine principale, et uniquement avec l'accord du Directeur Technique qui validera son accord en apposant un nouvel autocollant authentifiant la nouvelle machine. Le processus pour autoriser une nouvelle machine n'est pas possible durant une séance d'essais ou après la fermeture de la voie des stands pour le tour de reconnaissance de la course.*

1.15.2 Practice Sessions (warm-up inclusive)

- i) Riders will commence practice from the pit lane when the green light is displayed at the exit of the pit lane.
- ii) The duration of practice will commence from the illumination of the green light. A visible board or count-down will be shown in the pit lane to indicate the minutes of practice remaining.
- iii) The end of practice will be indicated by the waving of a chequered flag at which time the pit exit will be closed. A rider's time will continue to be recorded until he passes the finish line after the allotted time has elapsed. After the chequered flag, riders complete one additional lap prior to entering the pits.
- iv) If practice is interrupted due to an incident or any other reason, then a red flag will be waved at the start line and at all marshals posts. All riders must return slowly to the pit lane. When practice is restarted, the time remaining will be that shown on the monitors of the official timekeepers at the moment the red flags were waved.
- v) After practice has started, the condition of the racing surface of the circuit should not be altered except on instruction from the Race Director and the FIM Safety Officer in response to a localised change in conditions.

1.15.3 Motorcycles

In the MotoGP class, a rider may practice on two motorcycles providing that all such motorcycles have been scrutineered in the name of his/her team.

In the 125cc and Moto2 classes a rider may practice on the one motorcycle that has been scrutineered **in the name of his/her team**. 125cc and Moto2 class rider may change to another motorcycle only in the case of irreparable damage to the principal machine, and only with the permission of the Technical Director who will authorize the issue of a new scrutineering sticker to identify the new machine. The process of authorizing a new machine is not possible during a practice session or after the pit lane closes for the sighting lap of the race.

1.15.4 Temps au tour

Tous les tours des coureurs sont chronométrés.

1.15.5 Qualification pour la course

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

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

1.16 Positions sur la grille

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

1.16.2 *Pour toutes les classes, la grille sera comme suit: 3-3-3-3 en échelon. Chaque ligne sera décalée. Il y aura une distance de 9 mètres entre chaque rang.*

1.16.3 *Les positions sur la grille sont basées sur le temps le plus rapide réalisé par les coureurs lors des essais qualificatifs. Dans le cas où toutes les séances de qualification ont été annulées, la grille de départ sera établie sur la base du meilleur temps enregistré réalisé par les coureurs dans toutes les séances d'essais libres.*

1.16.4 *En cas d'ex aequo, le deuxième temps du coureur et les meilleurs temps suivants seront pris en considération.*

1.16.5 *La grille définitive sera publiée à la fin du «warm up», au plus tard une heure avant le début de la course.*

1.17 Courses

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

Minimum 95 km Maximum 130 km

et elle sera déterminée par le Bureau Permanent après la publication du calendrier.

1.15.4. Lap time

All laps of the riders will be timed.

1.15.5 Qualification for the Race

To qualify for the race, a rider must achieve a time at least equal to 107% of the time recorded by the fastest rider of his class.

Any rider who fails to achieve a qualifying time will be permitted to take part in the race provided that in any of the free practice sessions he/she has achieved a time at least equal to 107% of the fastest rider in same session. **Such riders will start the race from the back of the grid, according to their free practice times.**

1.16 Grid Positions

1.16.1 The pole position, allocated to the fastest rider, will be determined during the homologation of the circuit.

1.16.2 For **all** classes, the Grid will be arranged in the **3-3-3-3** configuration "in echelon". Each line will be offset. There will be a distance of 9 metres between each row.

1.16.3 Grid positions will be based on the fastest time recorded by the riders in all qualifying practice. In the case where all qualifying practice have been cancelled, the grid position will be based on the fastest time recorded by the riders in all free practices.

1.16.4 In the event of a tie, riders' second and subsequent best times will be taken into account.

1.16.5 The final grid will be published after the warm up has been completed, at the latest one hour before the start of the race.

1.17 Races

1.17.1 The length of races must be according to the following parameters:

Minimum 95 km Maximum 130 km

and will be determined by the Permanent Bureau after publication of the calendar.

1.17.2 *La longueur d'une course peut uniquement être modifiée par la Direction de Course.*

1.17.3 *Un panneau visible sera présenté au niveau de la ligne d'arrivée pour indiquer le nombre de tours restants.*

1.17.4 *Si les salles de chronométrage sont alimentées par du courant normal (électricité), elles doivent être connectées, en permanence, à un U.P.S. (système d'énergie continue) et à un générateur.*

1.18 Procédure de départ

1) *Seuls les coureurs ayant accompli au moins un tour de reconnaissance seront autorisés à prendre le départ à leur position sur la dernière grille publiée. En aucun cas ils ne peuvent rejoindre directement la grille de départ depuis la voie des stands.*

2) *Approximativement 15 Minutes (20 minutes pour la MotoGP uniquement, sauf dans le cas d'un nouveau départ de la course ou d'une course reprogrammée) avant le départ de la course - Ouverture de la sortie de la voie des stands pour les tours de reconnaissance.*

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

Les coureurs peuvent effectuer plus d'un tour de reconnaissance en repassant par la voie des stands où ils peuvent changer de machine (en MotoGP uniquement) ou apporter des réglages à la machine ou ravitailler.

3) *Approximativement 10 Minutes (15 minutes pour la MotoGP uniquement, sauf dans le cas d'un nouveau départ de la course ou d'une course reprogrammée) avant le départ de la course - Fermeture de la sortie de la voie des stands.*

4) *Les coureurs qui ne se rendent pas sur la grille peuvent démarrer le tour de chauffe depuis la voie des stands sous les instructions d'un commissaire placé à la sortie de la voie des stands. Les coureurs qui démarrent le tour de chauffe depuis la voie des stands devront prendre le départ de la course depuis le fond de la grille.*

1.17.2 The length of a race may only be varied by the Race Direction.

1.17.3 A visible countdown board will be shown at the finish line to indicate the number of remaining laps in the race.

1.17.4 If the Timekeeping rooms are fed by normal power (electricity) supply, they must also be permanently connected to an U.P.S. (Uninterruptible Power System) and to a generator.

1.18 Start Procedure

1) Only riders who have completed at least one sighting lap will be permitted to start the race from their position published on the final grid. Under no circumstances may they push onto the grid from the pit lane.

2) Approximately 15 Minutes (20 minutes for MotoGP only, except in the case of a restarted or rescheduled race) before the Start of the Race - Pit lane exit opens for sighting laps.

Count-down boards of 5, 4, 3, 2 and 1 minutes are shown at the pit exit.

Riders may complete more than one sighting lap by passing through the pit lane where they may make adjustments, change machines in MotoGP only or refuel.

3) Approximately 10 Minutes (15 minutes for MotoGP only, except in the case of a restarted or rescheduled race) before the Start of the Race - Pit lane exit closes.

4) Riders who do not go onto the grid may start the warm up lap from the pit lane under the instructions of a marshal positioned at the pit lane exit. Riders starting the warm up lap from the pit lane must start the race from the back of the grid.

- 5) Lorsque les coureurs reviennent sur la grille après le(s) tour(s) de reconnaissance, ils prennent place à leur position et peuvent être assistés par cinq personnes (sept pour la MotoGP), 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 de la classe MotoGP uniquement doivent enlever leurs casques, sauf dans le cas d'un nouveau départ de la course ou d'une course déclarée «wet».

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

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

- 7) Les coureurs sur la grille peuvent à cet instant procéder à des réglages sur la machine ou changer de pneus pour les adapter aux conditions de la piste. Des couvertures chauffantes peuvent être utilisées sur la grille. **Les coureurs** peuvent utiliser un générateur pour alimenter les couvertures chauffantes sur la grille. Un seul générateur par machine peut être utilisé. Le générateur doit être portable et doit avoir une puissance de deux kilowatts maximum.

Des démarreurs additionnels peuvent être utilisés sur la grille pour les classes MotoGP et Moto2.

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

Tous les réglages doivent être terminés lorsque le panneau «3 minutes» est présenté. Après la présentation de ce panneau, les coureurs qui désirent encore faire des réglages doivent pousser leur machine vers le couloir des stands. Ces coureurs et leurs machines doivent avoir quitté la grille de départ et rejoint la voie des stands avant que le panneau «1 minute» ne soit présenté, où ils peuvent continuer à faire des réglages ou changer de machine (en MotoGP uniquement). Ces coureurs prendront le départ du tour de chauffe depuis le couloir des stands et prendront le départ de la course depuis le fond de la grille.

- 8) Il est interdit de ravitailler ou de changer de réservoir d'essence sur la grille.

- 5) When riders reach the grid after the sighting lap(s) they must take up their positions and may be attended by up to five persons (seven for MotoGP), one of whom may hold an umbrella. All attendants on the grid must wear a "Grid Pass". Having taken up their grid position, riders in the MotoGP class only, must take off their helmets, except in the case of a restarted or wet race.

Officials will display panels, at the side of the track, indicating the row of the grid, to assist riders in locating their grid position.

- 6) The Race Director will, at this stage, declare the race as "wet" or "dry" and will indicate this to the riders on the grid and those who may still be in the pit lane by the display of a board. If no board is displayed the race will automatically be "dry".

- 7) Riders on the grid may at this stage make adjustments to the machine or change tyres to suit the track conditions.

Tyre warmers may be used on the grid.

Riders may use a generator to power tyre warmers on the grid. Only one generator per machine may be used. The generator must be of the "hand carried" type and have a maximum output capacity of two kilowatts.

Starter engines may also be used on the grid in the Moto2 and MotoGP classes.

Generator and starter engines should be located at the rear of the motorcycles.

All adjustments must be completed by the display of the 3 minutes board. After this board is displayed, riders who still wish to make adjustments must push their machine to the pit lane. Such riders and their machines must be clear of the grid and in the pit lane before the display of the 1 minute board, where they may continue to make adjustments or change machine in MotoGP only. Such riders will start the warm up lap from the pit lane and will start the race from the back of the grid.

- 8) Refuelling or changing fuel tank on the grid is forbidden.

9) 5 Minutes avant le départ du tour de chauffe - Présentation du panneau 5 minutes sur la grille.

10) 3 Minutes avant le départ du tour de chauffe - Présentation du panneau 3 minutes sur la grille.

Les générateurs doivent être déconnectés 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, sauf un mécanicien par coureur (deux en MotoGP et en Moto2), la personne avec le parapluie, l'Equipe de télévision de la chaîne hôte et les Officiels indispensables, doivent quitter la grille.~~

Les coureurs MotoGP doivent mettre leur casques.

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

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

Dès cet instant, tout le personnel des Equipes, à l'exception du(des) mécanicien(s), quitteront la grille. Le(s) mécanicien(s) aidera(ont) aussi vite que possible le coureur à faire démarrer la machine et évacuera(ont) ensuite la grille.

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

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

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

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

9) 5 Minutes Before the Start of the Warm Up Lap - Display of 5 Minute Board on the grid.

10) 3 Minutes Before the Start of the Warm Up Lap - Display of 3 Minute Board on the grid.

Generators must be disconnected and removed from the grid as quickly as possible.

Removal of tyre warmers from machines on the grid.

~~At this point, all persons other than one mechanic per rider (two in Moto2 and MotoGP), the person holding the umbrella for the rider, the television crew of the host broadcaster and essential officials must leave the grid.~~

The MotoGP riders must put their helmets on.

No person (except essential officials) is allowed to go on the grid at this point.

11) 1 Minute Before the Start of the Warm Up Lap - Display of 1 Minute Board on the grid.

At this point, all team personnel except the mechanic(s) will leave the grid. The mechanic(s) will, as quickly as possible, assist the rider to start the machine and will then vacate the grid.

12) 30 Seconds Before the Start of the Warm Up Lap - Display of 30 Second Board on the grid.

All riders must be in position on the grid with engines running. No further assistance from mechanics is permitted. Any rider who is unable to start his machine must remove it to the pit lane, under the control of the grid marshals, where he may make further attempts to start it or change machine in MotoGP. Such riders may start the warm up lap from the pit lane and will start the race from the back of the grid.

13) 2 Minutes Before the Start of the Race - Green flag waved to start warm up lap.

In the interest of safety, should a rider stall his machine, he may be assisted to restart. If, after a reasonable period, the engine does not start, then the rider will be pushed into the pit lane where his mechanics may provide assistance or where the rider may change machine in MotoGP only.

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

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

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

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

Tout coureur qui rencontre un problème avec sa machine lors du tour de chauffe peut retourner dans la voie des stands et procéder à des réparations ou changer de machine (en MotoGP uniquement).

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

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

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

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

Un Safety Car doit suivre les machines durant tout le premier tour. Le safety car dépassera les coureurs lents.

The riders will make one lap, at unrestricted speed, followed by a safety car. The safety car will overtake slow riders.

As soon as the riders have passed the pit lane exit, the pit lane exit light will be turned green, and any rider waiting in the pit lane will be permitted to join the warm up lap. Thirty seconds later, the light will turn red and a marshal will display a red flag closing the pit lane exit.

On returning to the grid the riders must take up their positions with the front wheel of their motorcycle up to or behind the front line and between the side lines defining the grid position and keep their engines running. If two or more riders must start from the back of the grid, they will take up position in the order in which they qualified for the race.

An official will stand at the front of the grid holding a red flag. Any rider who arrives after the safety car has taken up its position at the back of the grid must stop beside the safety car and start the race from there, as directed by a marshal.

Any rider who encounters a problem with his machine on the warm up lap may return to the pit lane and make repairs or change machine in MotoGP only.

Any rider who stalls his engine on the grid or who has other difficulties must remain on the motorcycle and raise an arm. It is not permitted to attempt to delay the start by any other means.

As each row of the grid is completed, the officials will lower the panels indicating that their row is complete. Panels will not be lowered when a rider in that row has indicated that he has stalled his motorcycle or has other difficulties. When all panels have been lowered and the safety car has taken up its position, an official at the rear of the grid will wave a green flag.

The Starter will then instruct the official at the front of the grid, displaying the red flag, to walk to the side of the track.

- 14) A red light will be displayed for between 2 and 5 seconds. The red light will go out to start the race

A safety car will follow behind the motorcycles for the whole of the first lap. The safety car will overtake slow riders.

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

Tout coureur qui anticipe le départ sera prié de respecter une procédure de passage par la voie des stands, décrite à l'article 1.19.

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

- 15) *Si, après le départ de la course, la machine d'un coureur cale, celui-ci peut être aidé en étant poussé le long de la piste jusqu'à ce que le moteur démarre. Si après un temps raisonnable, le moteur ne redémarre pas, le coureur sera poussé dans la voie des stands où ses mécaniciens pourront lui prodiguer une assistance et d'où il pourra changer de machine (en MotoGP uniquement).*
- 16) *Après que les coureurs aient passé la sortie des stands, l'Officiel placé à cette sortie allumera un feu vert pour donner le départ aux coureurs encore dans la voie des stands.*
- 17) *Sauf si la course est interrompue, dès que le coureur de tête a franchi la ligne d'arrivée à la fin du premier tour, aucun changement de machine n'est autorisé. Dès cet instant, dans la classe MotoGP uniquement, les deux procédures suivantes seront appliquées:*
 - *Si la course a été déclarée «wet» (Art. 1.20):
Passer d'une machine équipée d'un pneu pluie à une machine équipée d'un pneu intermédiaire ou slick, passer d'une machine équipée d'un pneu intermédiaire à une machine équipée d'un pneu pluie ou slick et passer d'une machine équipée d'un pneu slick à une machine équipée d'un pneu intermédiaire ou pluie est autorisé à n'importe quel moment de la course.
Pour un changement de machine, au moins un pneu doit être différent (par rapport à la machine échangée: slick / intermédiaire / pluie).*
 - *Si la course n'a pas été déclarée «wet» (Art. 1.20), les mêmes changements de machines tels que décrits ci-dessus sont autorisés uniquement après que les drapeaux blancs aient été présentés autour de la piste.*

Dans ces deux cas, les couvertures chauffantes, le changement de pneus et les réglages sont autorisés sur la machine dans les stands et dans la voie des stands.

If the red lights' device is fed by normal power (electricity) supply, it must also be connected to a set of car batteries or to an U.P.S. (Uninterruptible Power System) to provide power to the starting lights' device if the electric line breaks down just at the moment of the start.

Any rider who anticipates the start will be required to carry out the ride through described under article 1.19.

Anticipation of the start is defined by the motorcycle moving forward when the red lights are on. The Race Direction will decide if a penalty will be imposed and must arrange for the team to be notified of such penalty before the end of the fourth lap.

- 15) If, after the start of the race, a rider stalls his machine, then he may be assisted by being pushed along the track until the engine starts. If, after a reasonable period, the engine does not start, then the rider will be pushed into the pit lane, where his mechanics may provide assistance or where the rider may change machine in MotoGP only.
 - 16) After the riders have passed the exit of the pit lane, the official situated at this exit will display a green light to start any riders still in the pit lane.
 - 17) Unless the race is interrupted, after the leading rider has passed the finish line at the end of his first lap, no further changes of machines are permitted. After this time, in the MotoGP class only, the 2 following procedures will apply:
 - If the race has been declared wet (Art. 1.20), changing from a machine equipped with a rain tyre to a machine equipped with an intermediate or slick tyre, changing from a machine equipped with an intermediate tyre to a machine equipped with a rain or a slick tyre, and changing from a machine equipped with a slick tyre to a machine equipped with an intermediate or a rain tyre is permitted at any time during the race. For change of machines at least one tyre must be different (slick vs. intermediate vs. wet).
 - If the race has not been declared wet (Art. 1.20), the same machine changes as mentioned above are permitted only after the white flags have been displayed around the track.
- In both cases, tyre warmers, changing tyres and adjustments are permitted on the machine in the pits and in the pit-lane.

La machine de rechange peut rester dans le stand jusqu'à ce qu'elle soit utilisée dans la course mais tout changement de machine doit s'effectuer dans la voie des stands.

- 18) *Si un problème se présente pouvant nuire à la sécurité, alors le starter actionnera un feu jaune clignotant et présentera un panneau «Start Delayed (Départ Retardé)» et un Commissaire agitera un drapeau jaune à chaque rang de la grille de départ depuis la plateforme de signalisation. La procédure de départ recommencera au panneau 1 minute; les coureurs effectueront un tour de chauffe supplémentaire et la distance de la course sera réduite d'un tour. Toute personne qui, par son comportement sur la grille est responsable d'un Départ Retardé, peut être sanctionnée par l'une des pénalités suivantes: amende - procédure de passage par la voie des stands – disqualification – retrait de points au Championnat.*

1.19 Procédure de passage par la voie des stands

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

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (art. 1.21.14) dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure de passage par la voie des stands sera répétée; dans le cas d'une seconde infraction de cette limitation de vitesse, le drapeau noir sera présenté au coureur.

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

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

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

Une fois que l'équipe a été avertie de la pénalité, un panneau jaune (100cm horizontal X 80 cm vertical) portant les numéros des coureurs (de couleur noire) sera présenté à la ligne d'arrivée et l'information sera également indiquée sur les écrans de chronométrage.

The spare machine may remain inside the pit box until such time as it is used in the race, but any exchange of machine must be made in the pit lane.

- 18) Should there be a problem that might prejudice safety, then the Starter will display a flashing yellow light and the board "Start Delayed" and a marshal will wave a yellow flag at each row of the starting grid from the signalling platform. The start procedure will be re-commenced at the 1 minute board stage, the riders will complete an additional warm up lap and the race distance will be reduced by one lap. Any person who, due to his behaviour on the grid is responsible for a "start delayed", may be penalised with one of the following penalties: fine – ride through - disqualification - withdrawal of Championship points.

1.19 Ride Through Procedure

During the race, the rider will be requested to ride through the pit lane. Stopping is not permitted. He may then rejoin the race.

The rider must respect the speed limit (Art. 1.21.14), in the pit lane. In case of infraction of this speed limit, the ride through procedure will be repeated; in case of a second infraction of this speed limit, the black flag will be shown to the rider.

In the event of a restarted race, the above regulation will also apply. In the case of a race interrupted prior to the penalty being complied with and if there is a second part, the rider will be required to ride through after the start of the second part of the race.

In the case of a rider carrying forward a penalty for anticipation of the start, into the second part of an interrupted race and subsequently found to have anticipated the second start, the rider will be shown the black flag.

After notification has been made to the team, a yellow board (100cm horizontal X 80 cm vertical) displaying the riders' numbers (black colour) will be shown at the finish line and the information will also be displayed on the timekeeping monitors.

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

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

1.20 Courses sur pistes mouillées et sèches «Wet» et «Dry»

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

1.20.1 Courses 125 et Moto2

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

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

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

1.20.2 Course MotoGP

Une course ne sera pas interrompue pour des raisons climatiques et les coureurs qui souhaitent changer de machine (lorsque cela est autorisé), de pneus ou effectuer des réglages doivent entrer dans les stands et le faire pendant le déroulement de la course.

Failure by the relevant rider to ride through, having been shown the board 5 times, will result in that rider being shown the black flag.

In the case where the organisation has been unable to carry out the ride through penalty before the end of the race, the relevant rider will be inflicted with a time penalty of 20 seconds.

1.20 “Wet” and “Dry” Races

All races will be categorised as either wet or dry. A board may be displayed on the grid to indicate the status of the race. If no board is displayed, the race is automatically dry. The purpose of this classification is to indicate to riders the consequence of varying climatic conditions during a race.

1.20.1 125 and Moto2 races

1.20.1.1 Dry Races – a race classified as dry will be interrupted by the Race Director, if he considers that climatic conditions affecting the surface of the track makes it likely that riders will wish to change tyres.

1.20.1.2 Wet Races – a race classified as wet, usually commenced in varying or wet conditions, will not be interrupted for climatic reasons and riders who wish to change tyres or make adjustments must enter the pits and do so during the actual race.

1.20.1.3 In all cases where the first race is interrupted for climatic reasons, then the restart will automatically be a “wet” race.

1.20.2 MotoGP race

A race will not be interrupted for climatic reasons and riders who wish to change machine (when allowed), tyres or make adjustments must enter the pits and do so during the actual race.

1.21 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 1.22.*
- 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: pénalité de temps - amende - passage par la voie des stands – disqualification – retrait de points au Championnat – suspension.*
- 3) *Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et la voie des stands. Toutefois, si un coureur quitte la piste accidentellement, il peut ensuite la rejoindre à l'endroit indiqué par les **officiels** ou à un endroit qui ne lui procure pas un avantage. Toute infraction à cette règle pendant les essais ou warm up sera sanctionnée par la suppression du temps du tour en question, et pendant la course, par un passage par la voie des stands.
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 de course idéale.*

1.21 Behaviour During Practice and Race

- 1) Riders must obey the flag signals, the light signals, and the boards which convey instructions. Any infringement to this rule will be penalised according to the provisions of article 1.22.
- 2) Riders must ride in a responsible manner which does not cause danger to other competitors or participants, either on the track or in the pit-lane. Any infringement of this rule will be penalised with one of the following penalties: time penalty – fine – ride through - disqualification - withdrawal of Championship points - suspension.
- 3) Riders should use only the track and the pit-lane. However, if a rider accidentally leaves the track then he may rejoin it at the place indicated by the **officials** or at a place which does not provide an advantage to him. Any infringement of this rule during the practices or warm up will be penalised by the cancellation of the lap time concerned and during the race, by a ride through.
Further penalties (such as fine – disqualification - withdrawal of Championship points) may also be imposed
- 4) Any repairs or adjustments along the race track must be made by the rider working alone with absolutely no outside assistance. The marshals may assist the rider to the extent of helping him to lift the machine and holding it whilst any repairs or adjustments are made. The marshal may then assist him to re-start the machine.
- 5) If the rider intends to retire, then he must park his motorcycle in a safe area as indicated by the marshals.
- 6) If the rider encounters a problem with the machine which will result in his retirement from the practice or the race, then he should not attempt to tour at reduced speed to the pits but should pull off the track and park his machine in a safe place as indicated by the marshals.
- 7) Riders who are returning slowly to the pits for remedial work should ensure that they travel as far as possible off the racing line.

- 8) *Les coureurs peuvent entrer dans les stands pendant la course, mais rentrer la moto à l'intérieur du stand n'est pas permis. Dans la classe MotoGP, en cas d'un changement de machine pendant une course (Art. 1.18.17), la machine qui a pris part à la course et qui rentre à l'intérieur du stand doit être considérée comme retirée et ne pourra être réutilisée à nouveau dans la course.
Le ravitaillement est strictement interdit.
Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par une disqualification.*
- 9) *Les coureurs qui arrêtent leur moteur dans les stands peuvent être assistés par les mécaniciens pour faire redémarrer leur moto.*
- 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 ou le drapeau rouge).*
- 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 le motocycle de l'équipe ne peut avoir lieu, sauf les signaux provenant de l'émetteur de chronométrage, d'un calculateur automatique de tours, d'un GPS (selon l'art. 2.7.15) ou de message lisible sur le panneau présenté depuis le stand ou des mouvements du corps par le coureur.
Les signaux de caméras TV sont autorisés, mais uniquement quand ces signaux sont pour les besoins et sont gérés par le promoteur du Championnat.*
- 13) *Toutes les machines devront transporter des caméras embarquées si l'organisateur le requiert.*
- Les caméras et l'équipement en question, doivent être transportés lors de toutes les séances d'essais et la course.*
- Les caméras et autre équipement, seront fournis aux Equipes désignées à 14h00, au plus tard, le jour précédant le premier jour des essais d'une manifestation.*
- Les Equipes doivent donner un accès et une assistance raisonnables à la société désignée pour fournir l'équipement caméra afin de faciliter le montage de l'équipement.*

- 8) Riders may enter the pits during the race, but taking the motorcycle inside the pit box is not permitted. In the MotoGP class, in the case of an exchange of machine during a race (Art. 1.18.17), if a machine that has been active in the race enters the pit box, this machine is deemed to be retired and may not be used again in the race.
Refuelling is strictly prohibited.
Any infringement of this rule will be penalised with a disqualification.
- 9) Riders who stop their engines in the pits may be assisted to re-start their motorcycle by the mechanics.
- 10) Riders are not allowed to transport another person on their machine or to be transported by another rider on his machine (exception: Another rider or by another rider after the chequered flag or red flag).
- 11) Riders must not ride or push their motorcycles in the opposite direction of the circuit, either on the track or in the pit lane, unless doing so under the direction of an Official.
- 12) No signal of any kind may pass between a moving motorcycle and the rider's team, or anyone connected with the motorcycle's team, entrant or rider, except for the signals of the timekeeping transponder, lap trigger, GPS (**as per Art. 2.7.15**), legible messages on a pit board, or body movements by the rider or team. Onboard TV camera signals are allowed, but only when such signals are for the purposes of and managed by the Championship promoter.
- 13) All machines are required to carry onboard camera(s) if requested by the organiser.
- The cameras and associated equipment must be carried during all practice sessions and the race.
- Cameras and other equipment, will be supplied to the designated Teams by, at the latest, 14h00 on the day preceding the first day of practice at an event.
- Teams must give reasonable access and assistance to the company designated for the supply of the camera equipment to facilitate the mounting of the equipment.

- 14) Une limitation de vitesse à 60 km/h sera imposée dans la voie des stands à tout moment pendant la manifestation. Les coureurs doivent respecter la limitation de vitesse depuis le lieu où le signe 60 km/h est placé jusqu'au lieu où le signe 60 km/h barré est placé.

Tout coureur dépassant la limitation pendant les essais se verra infliger une amende de 70 € pour la première infraction, et 370 € pour les suivantes lors de la même manifestation.

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

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

- 15) *Il est interdit de s'arrêter sur la piste pendant les essais et la course.*
- 16) *Pendant les séances d'essais et «warm ups», les tests de départ sont autorisés, lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire, à la sortie de la voie des stands avant de rejoindre la piste et après avoir passé le drapeau à damiers à la fin des séances d'essais et «warm up» lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire, en dehors de la trajectoire.*
- 17) *Si le vainqueur désire afficher un drapeau, il doit se rendre sur le côté de la surface de course afin de prendre le drapeau et ensuite, lorsqu'il n'y a pas de danger, il peut rejoindre la piste.*
- 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) *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.*
- 20) *Sanctions pour infraction à l'article 2.3.7 (Durée des moteurs en MotoGP).*
 - *Infraction avant la course: Le coureur démarrera la course depuis la voie des stands **10 secondes** après le départ de la course.*
 - *Infraction durant la course: Passage par la voie des stands.*

1.22 Drapeaux et feux

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

- 14) A speed limit of 60 km/h will be enforced in the pit lane at all times during the event. Riders must respect the speed limit from where the sign 60 km/h is placed up to where the sign 60 Km/h crossed out is placed.

Any rider found to have exceeded the limit during the practice will be subject to a fine of 70 € for the first offence, and 370 € for subsequent offences at the same event.

Any rider who exceeds the pit lane speed limit during a race will be penalised with a ride through.

The Race Direction must communicate the offence to the pit of the rider after having received the information from the Official in charge.

- 15) Stopping on the track during practices and races is forbidden.
- 16) During the practice sessions and warm ups, practice starts are permitted, when it is safe to do so, at the pit lane exit before joining the track and after passing the chequered flag at the end of practice sessions and warm-ups when it is safe to do so, off the racing line.
- 17) If the winning rider wishes to parade a flag, he must ride to the side of the racing surface to collect the flag and then rejoin the circuit when it is safe to do so.
- 18) It is not permitted to ride racing motorcycles within the circuit other than in the pit lane or on the track.
- 19) After the chequered flag, riders riding on the track must wear a safety helmet until they stop on the pit lane / parc fermé.
- 20) Penalties for infringement of article 2.3.7 (Engine durability in MotoGP).
 - Infringement before the race: the rider will start the race from the pit lane **10 seconds** after the start of the race.
 - Infringement during the race: ride through.

1.22 Flags and Lights

Marshals and other officials display flags or lights to provide information and/or convey instructions to the riders.

1.22.1 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

- **Drapeau vert**

La piste est dégagée.

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

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

Ce drapeau doit être agité par le starter pour signaler le départ du tour 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.

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

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

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

1.22.1 Flags and Lights Used to Provide Information:

- **Green Flag**

The track is clear

This flag must be shown motionless at each flag marshal post for the first lap of each practice session and of the warm up, for the sighting lap(s) and for the warm up lap.

This flag must be shown motionless at the flag marshal post immediately after the incident that necessitated the use of one or more yellow flags.

This flag must be waved by the starter to signal the start of the warm up lap.

When the pit-lane exit is open, this flag must be waved at the pit-lane exit.

- **Yellow and Red Striped Flag**

The adhesion on this section of the track could be affected by any reason other than rain.

This flag must be shown motionless at the flag marshal post.

- **White Flag with diagonal red cross**

Drops of rain on this section of the track.

This flag must be shown motionless at the flag marshal post.

- **White Flag with diagonal red cross + Yellow and Red Striped Flag**

Rain on this section of the track.

These flags must be shown together motionless at the flag marshal post.

- **Blue Flag**

Shown waved at the flag marshal post, this flag indicates to a rider that he is about to be overtaken.

During the practice sessions, the rider concerned must keep his line and slow down gradually to allow the faster rider to pass him.

During the race, the rider concerned is about to be lapped. He must allow the following rider(s) to pass him at the earliest opportunity.

Any Infringement of this rule will be penalised with one of the following penalties: fine - disqualification - withdrawal of Championship points.

At all times, this flag will be shown waved to a rider leaving the pit lane if traffic is approaching on the track.

- **Drapeau à damiers noir/blanc**

Ce drapeau devra 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 devra 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 1.24.1).

- **Feu vert**

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

- **Feux bleus clignotants:**

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

1.22.2 Drapeaux transmettant des informations et des instructions

- **Drapeau jaune**

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

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

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

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

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

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

- **Chequered Black / White Flag**

This flag will be waved at the finish line on track level to indicate the finish of race or practice session.

- **Chequered Black / White Flag and Blue Flag**

The chequered black/white flag will be waved together with the blue flag presented motionless at the finish line on track level when a rider(s) precedes closely the leader during the final lap before the finish line (see art. 1.24.1).

- **Green Light**

This light must be switched on at the pit lane exit to signal the start of each practice session and of the warm up, the start of the sighting lap(s) and the start of the warm up lap.

- **Flashing Blue Lights**

Will be switched on at the pit lane exit at all time during practices and races.

1.22.2 Flags Which Convey Information and Instructions:

- **Yellow Flag**

Shown waved at each row of the starting grid, this flag indicates that the start of the race is delayed.

Shown waved at the flag marshal post, this flag indicates that there is a danger ahead. The riders must slow down and be prepared to stop. Overtaking is forbidden up until the point where the green flag is shown. Any infringement of this rule during a practice session will result in the cancellation of the time of the lap during which the infraction occurred.

In case of infringement of this rule during the race, the rider must go back the number of positions decided by the Race Direction. The penalty will be first communicated to the team and then a board will be displayed for the rider on the finish line during a maximum of 5 laps. If the rider did not go back after the board has been presented 5 times, he will be penalized by a ride through.

In both cases, further penalties (such as fine - suspension) may also be imposed.

If immediately after having overtaken, the rider realises that he did an infraction, he must raise his hand and let pass the rider(s) that he has overtaken. In this case, no penalty will be imposed.

During the final inspection lap, this flag must be waved at the exact place where the flag marshal will be positioned during the practices, the warm ups and races.

- **Drapeau blanc**

Agité au poste de commissaire aux drapeaux pendant la course, ce drapeau indique que les coureurs sont autorisés à changer de machine. Seule la Direction de Course peut prendre cette décision.

- **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.

A la fin de chaque séance d'essai ou warm up, un feu rouge sera allumé sur la ligne d'arrivée.

Le drapeau rouge devra être présenté immobile sur la grille à la fin du (des) tour(s) de reconnaissance et à la fin du tour de chauffe.

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

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

- **Drapeau noir**

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

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

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

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

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

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

- **White Flag**

Waved at the flag marshal post during the race, this flag indicates that the riders are allowed to change machine.

Only the Race Direction can take the decision.

- **Red Flag and Red Lights**

When the race or practice is being interrupted, the red flag will be waved at each flag marshal post and the red lights around the track will be switched on. Riders must return slowly to the pits.

When the pit-lane exit is closed, this flag will be shown motionless at the pit-lane exit and the light will be switched on. Riders are not allowed to exit the pit lane.

Any infringement of this rule will be penalised with one of the following penalties: fine - disqualification - withdrawal of Championship points - suspension.

At the end of each practice session and warm-up, a red light will be switched on at the finish line.

The red flag will be shown motionless on the starting grid at the end of the sighting lap(s) and at the end of the warm up lap.

The red flag may also be used to close the track.

The red lights will be switched on at the start line for between 2 and 5 seconds to start each race.

- **Black Flag**

This flag is used to convey instructions to one rider only and is displayed motionless at each flag marshal post together with the rider's number. The rider must stop at the pits at the end of the current lap and cannot restart.

This flag will be presented only after the rider's team has been notified. Any infringement of this rule will be penalised with one of the following penalties: fine - withdrawal of Championship points - suspension.

- **Black Flag with orange disk (Ø 40 cm)**

This flag is used to convey instructions to one rider only and is displayed motionless at each flag marshal post together with the rider's number. This flag informs the rider that his motorcycle has mechanical problems likely to endanger himself or others, and that he must immediately leave the track.

Any infringement of this rule will be penalised with one of the following penalties: fine - withdrawal of Championship points - suspension.

1.22.3 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.

1.22.4 Couleur des drapeaux

Les références «Pantone» pour les couleurs sont:

*Orange: Pantone 151C
Noir: Pantone Noir C
Bleu: Pantone 286C ou 298C
Rouge: Pantone 186C
Jaune: Pantone Jaune C
Vert: Pantone 348C*

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

1.22.5 Panneau avec numéro du coureur

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

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

1.22.6 Postes des Commissaires aux drapeaux

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

1.22.7 Uniformes des commissaires

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

1.23 Voitures médicales

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

1.22.3 Flag Dimension

The flag dimension should be 80cms in the vertical and 100cms in the horizontal.

The flag dimension will be checked the day preceding the day of the first practice session.

1.22.4 Flag Colour

The Pantones for the colours are as follows:

Orange: Pantone 151C
Black: Pantone Black C
Blue: Pantone 286C or 298C
Red: Pantone 186C
Yellow: Pantone Yellow C
Green: Pantone 348C

The flags' colours will be checked the day preceding the day of the first practice session.

1.22.5 Rider's number board

Black board (70 cm horizontal X 50 cm vertical) which enables the race number of a rider to be attached with a set of numbers in white, whose stroke width is minimum 4 cm and height minimum 30 cm.

This board must be available at each flag marshal post.

1.22.6 Flags Marshals posts

The location will be fixed during the circuit homologation.

1.22.7 Marshals Uniforms

It is strongly recommended the marshals' uniforms to be in white or orange (Ref. Pantone: 151C) and the rain coat to be transparent.

1.23 Medical cars

The medical cars must be equipped with yellow flashing lights. The words "MEDICAL" should be clearly indicated on the back and the sides of the car.

1.24 Fin d'une course et résultats

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

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

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

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

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

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

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

a – Effectuer le 75% de la distance de la course.

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

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

1.24 Finish of a Race and Race Results

1.24.1 When the leading rider has completed the designated number of laps for the race, he will be shown a chequered flag by an official standing at the finish line, at track level. The chequered flag will continue to be displayed to the subsequent riders.

When the chequered flag is shown to the leading rider, no other rider will be permitted to enter the track from the pit lane.

As soon as the chequered flag is shown to the leading rider, the red light will be switched on at the pit lane exit and a marshal showing a red flag will stand in the pit lane exit.

If a rider(s) closely precedes the leader during the final lap before the finish line, the official will show to the rider(s) and to the leader simultaneously the Chequered flag and the Blue flag. That means that the race is finished for the leader while the rider(s) closely preceding the leader has (have) to complete the final lap and take the Chequered flag.

1.24.2 In case of a photo-finish between two, or more, riders, the decision shall be taken in favour of the competitor whose front wheel leading edge crosses the plane of the finish line first. In case of ties, the riders concerned will be ranked in the order of the best lap time made during the race.

1.24.3 The results will be based on the order in which the riders cross the line and the number of laps completed.

1.24.4 To be counted as a finisher in the race and be included in the results a rider must:

a – Complete 75% of the race distance.

b – Cross the finish line on the race track (not in the pit lane) within five minutes of the race winner. The rider must be in contact with his machine.

1.24.5 The riders placed in the first three positions in the race will be escorted by officials, as quickly as possible, to the podium for the awards ceremony. Participation in the podium ceremony by the first three riders is compulsory.

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

1.24.7 *Pour les essais et la course, le temps d'un tour est la soustraction de temps entre deux passages consécutifs de la ligne d'arrivée peinte sur la piste.*

1.25 Interruption d'une course

1.25.1 *Si le Directeur de l'Epreuve décide d'interrompre une course, des drapeaux rouges seront présentés à la ligne d'arrivée et à tous les postes de commissaires et il allumera les feux rouges le long du circuit. Les coureurs doivent immédiatement ralentir et retourner au couloir des stands.*

Les résultats seront ceux jusqu'au dernier moment où le coureur de tête et tous les autres coureurs sur le même tour que le coureur de tête ont effectué un tour complet, sans que le drapeau rouge ait été présenté.

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

- 1) *Pour tous les coureurs 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 tous les coureurs 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 la procédure tours/temps.*

Au moment où le drapeau rouge est présenté, les coureurs qui 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.

1.25.2 *Si les résultats calculés montrent que moins de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue et il y aura une nouvelle course. S'il s'avère impossible de redonner le départ de la course, elle sera annulée et elle ne comptera pas pour le Championnat.*

1.24.6 A new lap record for a circuit can only be established by a rider during a race.

1.24.7 Both for practice and for race, the lap time is the subtraction of the time between two consecutive crossings of the finish line painted on the track.

1.25 Interruption of a race

1.25.1 If the Race Director decides to interrupt a race, then red flags will be displayed at the finish line and at all marshals' posts and he will switch on the red lights around the circuit. Riders must immediately slow down and return to the pit lane.

The results will be the results taken at the last point where the leader and all other riders on the same lap as the leader had completed a full lap without the red flag being displayed

Exception: if the race is interrupted after the chequered flag, the following procedure will apply:

- 1) For all the riders to whom the chequered flag was shown before the interruption, a partial classification will be established at the end of the last lap of the race.
- 2) For all the riders to whom the chequered flag was not shown before the interruption, a partial classification will be established at the end of the penultimate lap of the race.
- 3) The complete classification will be established by combining both partial classifications as per the lap/time procedure.

At the time the red flag is displayed, riders who are not actively competing in the race will not be classified.

Within 5 minutes after the red flag has been displayed, riders who have not entered the pit lane, riding on their motorcycle, will not be classified.

1.25.2 If the results calculated show that less than three laps have been completed by the leader of the race and by all other riders on the same lap as the leader, then the race will be null and void and a completely new race will be run. If it is found impossible to re-start the race, then it will be declared cancelled and the race will not count for the Championship.

- 1.25.3 *Si trois tours ou plus ont été couverts par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, mais moins des deux tiers de la distance originale de la course arrondie au nombre entier de tours inférieur, un nouveau départ sera donné conformément à l'article 1.26.*

S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération et la moitié des points sera attribuée pour le Championnat.

- 1.25.4 *Si le calcul des résultats montre que les deux tiers de la distance initiale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur ont été effectués par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, pour les classes 125cc et Moto2 la course sera considérée comme une course complète et la totalité des points sera attribuée pour le Championnat. Pour la classe MotoGP, un nouveau départ sera donné pour un minimum de 5 tours conformément à l'article 1.26. S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération et la totalité des points sera attribuée pour le Championnat.*

1.26 Nouveau départ d'une course qui a été interrompue

- 1.26.1 *Si un nouveau départ de la course doit être donné, il le sera le plus rapidement possible, si les conditions de la piste le permettent. Dès que les coureurs seront retournés aux stands, le Directeur de Course annoncera une heure pour le début de la nouvelle procédure de départ qui, si les conditions le permettent, ne doit pas dépasser les 10 minutes suivant la présentation initiale du drapeau rouge.*
- 1.26.2 *Les résultats de la première course doivent être à la disposition des Equipes, avant que le départ de la deuxième partie d'une course puisse être donné.*
- 1.26.3 *La procédure de départ sera identique à un départ normal avec tours de reconnaissance, tour de chauffe, etc..*

- 1.25.3 If three laps or more have been completed by the leader of the race and all other riders on the same lap as the leader, but less than two-thirds of the original race distance, rounded down to the nearest whole number of laps, then the race will be restarted according to Art. 1.26.

If it is found impossible to restart the race, then the results will count and half points will be awarded in the Championship.

- 1.25.4 If the results calculated show that two-thirds of the original race distance rounded down to the nearest whole number of laps have been completed by the leader of the race and by all other riders on the same lap as the leader, then for the 125cc and Moto2 classes the race will be deemed to have been completed and full Championship points will be awarded. For the MotoGP class, the race will be restarted for a minimum of 5 laps according to Art. 1.26.
If it is found impossible to restart the race, then the results will count and full Championship points will be awarded.

1.26 Re-Starting a race that has been interrupted

- 1.26.1 If a race has to be re-started, then it will be done as quickly as possible, consistent with track conditions allowing. As soon as the riders have returned to the pits the Clerk of the Course will announce a time for the new start procedure to begin which, conditions permitting, should not be later than 10 minutes after the initial display of the red flag.
- 1.26.2 The results of the first race must be available to teams before the second part of a race can be started.
- 1.26.3 The start procedure will be identical to a normal start with sighting laps, warm-up lap, etc.

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

- i) Dans le cas de la situation décrite sous 1.25.2 (moins de trois tours accomplis):
 - a. Tous les coureurs peuvent repartir.
 - b. Les motos peuvent être réparées ou remplacées. Le ravitaillement est autorisé.
 - c.
 - Pour les 125 et Moto2, le nombre de tours sera égal aux deux tiers du nombre de tours de la course initiale arrondi au nombre entier inférieur.
 - Pour les MotoGP, le nombre de tours sera le même que pour la distance initiale de la course.
 - d. Les positions sur la grille seront celles de la course originale.
- ii) Dans le cas de la situation décrite sous 1.25.3 (trois tours ou plus accomplis et moins des deux tiers accomplis) et 1.25.4 (deux tiers accomplis pour la classe MotoGP uniquement):
 - a. Seuls les coureurs classés dans la première course peuvent prendre le nouveau départ.
 - b. Les motos peuvent être réparées ou remplacées. Le ravitaillement est autorisé.
 - c.
 - Pour les 125 et Moto2, le nombre de tours de la deuxième course sera celui requis pour obtenir les deux tiers du nombre de tours de la course initiale arrondi au nombre entier inférieur, avec un minimum de 5 tours.
 - Pour les MotoGP, le nombre de tours de la deuxième course sera celui requis pour obtenir la distance initiale de la course avec un minimum de 5 tours
 - d. Les positions sur la grille seront basées sur l'ordre d'arrivée de la première course.
 - e. Le classement final de la course sera établi selon la position et le nombre de tours réalisé par chaque coureur au moment où il a franchi la ligne d'arrivée à la fin de la dernière partie de la course. Les dispositions de l'art. 1.24.4 s'appliqueront.

1.26.4 Conditions for the re-started race will be as follows:

- i) In the case of situation described in 1.25.2 (less than 3 laps completed) above:
 - a. All riders may re-start.
 - b. Motorcycles may be repaired or changed. Refuelling is permitted.
 - c.
 - For 125 and Moto2, the number of laps will be two-thirds of the original race distance rounded down to the nearest whole number of laps.
 - For MotoGP, the number of laps will be the same as the original race distance.
 - d. The grid positions will be as for the original race.
- ii) In the case of situation described in 1.25.3 (3 laps or more and less than two-thirds completed) and 1.25.4 (two-thirds completed for MotoGP only) above:
 - a. Only riders who are classified as finishers in the first race may re-start.
 - b. Motorcycles may be repaired or changed. Refuelling is permitted.
 - c.
 - For 125 and Moto2, the number of laps of the second race will be the number of laps required to complete two-thirds of the original race distance rounded down to the nearest whole number of laps with a minimum of 5 laps.
 - For MotoGP, the number of laps of the second race will be the number of laps required to complete the original race distance with a minimum of 5 laps.
 - d. The grid position will be based on the finishing order of the first race.
 - e. The final race classification will be established according to the position and the consolidated number of laps of each rider at the time he crossed the finish line at the end of the last part of the race. Provisions of Art. 1.24.4 will apply.

1.27 Zone de contrôle

A la fin de la course, ou de la partie finale d'une course qui a été interrompue, les trois premières motos, plus toute autre moto spécifiée par le Directeur Technique, doivent être placées dans une zone de contrôle, dans l'attente de l'inspection par les Inspecteurs Techniques ou de réclamations potentielles. Les machines seront normalement libérées de la zone de contrôle 60 minutes après la fin des courses.

1.28 Points pour le Championnat et classement

1.28.1 Les coureurs et les constructeurs participeront au Championnat du Monde FIM des Grands Prix de Courses sur Route.
Les Equipes participeront au Championnat MotoGP par Equipe.

1.28.2 Pour les coureurs, les points seront ceux obtenus dans chaque course.

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

1.28.4 Les Equipes dans la classe MotoGP seront en principe, composées de deux coureurs. Les noms des Equipes seront composés de trois éléments:

1. Le nom du constructeur du motocycle ou du moteur (obligatoire).
2. Le nom de l'Equipe (obligatoire sauf lorsque le nom de l'Equipe est le même que celui du Constructeur).
3. Le nom du Sponsor principal. (facultatif).

~~Les Equipes participeront au Championnat. Tous les points marqués par les deux coureurs de l'Equipe, y compris les coureurs de réserve ou remplaçants seront comptabilisés pour le Championnat par Equipe.~~

~~Dans le cas d'une Equipe n'ayant qu'un seul coureur, seuls les points marqués par ce coureur seront comptabilisés pour le Championnat par Equipe.~~

Les coureurs wild-card ne marqueront pas de points pour le Championnat par Equipe.

1.27 Check Area

At the end of the race, or the final part of a race that has been interrupted, the first three motorcycles plus any other motorcycles specified by the Technical Director, must be removed to a check area pending inspection by the Technical Scrutineers or potential protests. Machines will normally be released from the check area 60 minutes after the finish of the race.

1.28 Championship Points and Classification

1.28.1 Riders and Constructors will compete for the FIM Road Racing World Championship Grand Prix.
Teams will compete for a MotoGP Team Championship.

1.28.2 For riders, the points will be those gained in each race.

1.28.3 For Constructors, only the highest placed motorcycle of a Constructor will gain points, according to the position in the race.

1.28.4 Teams in the MotoGP class will, in principle, be comprised of two riders. The names of the teams will be composed of three elements:

1. The name of the Manufacturer of the motorcycle or engine. (Mandatory).
2. The name of the Team. (Mandatory except where the Team name is the same as the Manufacturer).
3. The name of one principal Sponsor. (Optional).

~~Teams will compete for a Championship. All points scored by both riders in the Team, including substitutes or replacements, will count towards the Team Championship.~~

~~In the case of a one rider Team then only the points scored by that rider will count towards the Team Championship.~~

Wild card riders will not score points for the Team Championship.

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

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

1.28.6 Toutes les courses compteront pour le classement du Championnat.

1.28.7 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 du Championnat à laquelle la meilleure place a été obtenue qui sera prise en considération, la priorité allant au résultat ayant été obtenu le plus tard.

1.28.8 Les Champions du Monde dans chaque catégorie sont obligés d'assister à la cérémonie officielle FIM.

1.29 Instructions et communications aux concurrents

1.29.1 Des instructions peuvent être données par le Directeur de l'Epreuve et/ou le Directeur de Course aux Equipes et/ou Coureurs par des circulaires spéciales conformément aux Règlements. Les circulaires **doivent être** affichées sur le tableau d'informations officielles et placées dans la boîte aux lettres spéciale qui sera fournie à chaque Manifestation par IRTA. L'affichage sur le tableau d'informations officielles la distribution aux responsables d'équipes sera considéré comme preuve de livraison.

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

1.28.5 For each race, Championship points will be awarded on the following scale:

1 st	25 points
2 nd	20 points
3 rd	16 points
4 th	13 points
5 th	11 points
6 th	10 points
7 th	9 points
8 th	8 points
9 th	7 points
10 th	6 points
11 th	5 points
12 th	4 points
13 th	3 points
14 th	2 points
15 th	1 point

1.28.6 All races will count for the Championship classification.

1.28.7 In the event of a tie in the number of points, the final positions will be decided on the basis of the number of best results in the races (number of first places, number of second places etc.). In the event that there is still a tie then, the date in the Championship at which the highest place was achieved will be taken into account with precedence going to the latest result.

1.28.8 The World Champions in each category are obliged to attend an official FIM ceremony.

1.29 Instructions and Communications to Competitors

1.29.1 Instructions may be given by the Race Director and/or Clerk of the Course to Teams and/or Riders by means of special circulars in accordance with the Regulations. Circulars **must** be posted on the official notice board and placed in the special team mail box which will be provided by IRTA at each Event. Posting on the official notice board and placing in the team mail box will be deemed as proof of delivery.

1.29.2 All classifications and results of practice and the race, as well as all decisions issued by the officials, **must** be posted on the official notice board. Posting on the official notice board will be deemed as proof of delivery and official publication.

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

1.30 Personnel des équipes dans la voie des stands

Pour des raisons de sécurité, les règles suivantes doivent être strictement respectées:

- 1.30.1 *Le personnel des équipes n'est pas autorisé dans la voie des stands pendant les essais, warm-up et course d'une autre classe à moins qu'il doive effectuer des réglages à leur motorcycle.*
- 1.30.2 *Le personnel des équipes, dans la zone de travail en face des stands, est limité à un maximum de 8 personnes par coureur en MotoGP, 6 en 125 et en Moto2.*
- 1.30.3 *Le personnel des équipes sur la plateforme de signalisation est limité à un maximum de 4 personnes pour chaque classe.*

- 1.29.3 Any communication from the Race Direction, the Permanent Officials or the Clerk of the Course to a team or rider must be communicated in writing. Similarly, any communication from a team or rider to the Race Direction, the Permanent Officials or the Clerk of the Course must also be made in writing.

1.30 Team personnel in the pit lane

For safety reasons, the following rules must be strictly respected.

- 1.30.1 Team personnel will not be permitted in the pit lane during practices, warm-up and race of another class unless they are making adjustments to their motorcycle.
- 1.30.2 The maximum number of team personnel per rider in the working area in front of the pits is limited to 8 for MotoGP and 6 for 125 and Moto2.
- 1.30.3 The maximum number of team personnel per rider on the signalling platform is limited to 4 for all the classes.

2. RÈGLEMENTS TECHNIQUES

2.1 Introduction

- 2.1.1 *Le Championnat du Monde FIM des Grands Prix de Courses sur Route est destiné aux motocycles, soit des véhicules à deux roues laissant une trace, propulsés par un moteur à combustion interne, contrôlés par un coureur.*
- 2.1.2 *Pour autant que les règlements suivants du Championnat soient respectés, les Constructeurs peuvent être innovateurs en ce qui concerne la conception, les matériaux et l'ensemble de la construction du motocycle.*

2.2 Classes

Les classes suivantes sont prévues et seront désignées par la cylindrée:

125	<i>au-dessus de 80cc jusqu'à 125cc un cylindre maximum</i>
Moto2	<i>Moteur officiel Moto2</i>
MotoGP	<i>Jusqu'à 800cc – cylindres illimités 4 temps uniquement</i>

Les motocycles participant dans la classe MotoGP doivent être des prototypes. Ceux qui ne sont pas inscrits par un membre de MSMA doivent être approuvés par la Commission Grand Prix afin de participer.

2.3 Moteurs

- 2.3.1 *Les moteurs peuvent fonctionner uniquement sur le principe de deux ou quatre temps.
Pour la MotoGP, seuls les moteurs 4 temps sont autorisés.
La section normale de chaque cylindre et piston doit être circulaire sur tous les plans de vue. La section circulaire des cylindres et des pistons présente la caractéristique d'avoir une différence inférieure à 5% du diamètre mesuré à n'importe lequel des deux points.*
- 2.3.2 *Les moteurs doivent être normalement aspirés.*
- 2.3.3 *La cylindrée du moteur est définie par le volume engendrée du cylindre, soit la zone de l'alésage du cylindre multipliée par la course.*

2. TECHNICAL REGULATIONS

2.1 Introduction

- 2.1.1 The Championship is for motorcycles, i.e. vehicles with two wheels that make one track propelled by an internal combustion engine, controlled by one rider.
- 2.1.2 Providing that the following Regulations are complied with, the constructors are free to be innovative with regard to design, materials and overall construction of the motorcycle.

2.2 Classes

The following classes will be accommodated, which will be designated by engine capacity:

125	Over 80cc up to 125cc Maximum one cylinder
Moto2	Moto2 Official Engine
MotoGP	Up to 800cc – Unlimited cylinders 4-stroke only

Motorcycles participating in the MotoGP class must be prototypes. Those that are not entered by a member of MSMA must be approved for participation by the Grand Prix Commission.

2.3 Engines

- 2.3.1 Engines may operate on the two stroke or four stroke principle only. For MotoGP, only 4 stroke engines are permitted. The normal section of each engine cylinder and piston in plan view must be circular. Circular section cylinders & pistons are defined as having less than 5% difference in the diameter measured at any two points.
- 2.3.2 Engines must be normally aspirated.
- 2.3.3 Cubic capacity of the engine will be defined by the swept volume of the cylinder, i.e. the area of the bore of the cylinder multiplied by the stroke.

2.3.4 *Aucune tolérance n'est autorisée sur les cylindrées.*

2.3.5 *La cylindrée du moteur doit être mesurée à température ambiante.*

2.3.6 Moteurs classe Moto2

Fournisseur du moteur

- 1) *Seuls les moteurs du fournisseur officiel peuvent être utilisés. Le terme «fournisseur officiel» se réfère au producteur du moteur et/ou à la société nommée pour s'occuper de travaux tels que l'assemblage du moteur, révision, maintenance et logistiques.*
- 2) *Les moteurs plombés seront fournis à chaque équipe, attribués sur une base aléatoire par le Directeur Technique et son personnel.*
- 3) *Les plombs de sécurité ne peuvent être ni enlevés ni cassés et l'équipe ne peut pas ouvrir le moteur, sauf pour retirer des couvercles non scellés pour l'entretien tel que défini à l'art. 2.3.6. 4) en particulier, le couvercle d'arbres à cames, la culasse, les cylindres, le carter-moteur, ne peuvent être ni ouverts, ni retirés.*
- 4) *Les équipes peuvent uniquement effectuer l'entretien des pièces spécifiquement autorisées par les Organisateurs du Championnat ce qui n'inclut pas le retrait des plombs de sécurité. Sont inclus la vidange de l'huile et le changement de pièces externes tel que détaillé dans les articles suivants, y compris le système de refroidissement, les systèmes de carburant et électriques, les pièces d'embrayage comprenant les disques, les moyeux et les mécanismes de contrôle.*
- 5) *Tout autre entretien et réparation, en particulier le retrait des plombs de sécurité, seront effectuées par le fournisseur officiel. L'entretien régulier, la révision et le remplacement des moteurs seront effectués à la seule discrétion des Organisateurs du Championnat et selon un programme qu'il aura déterminé.*
- 6) *Les moteurs rendus pour entretien, réparation ou remplacement doivent être dans leur état d'origine comme lors de la livraison, avec les réglages d'origine en place tels que spécifiés par l'Organisateur du Championnat, ce qui peut inclure:*
 - *les couvercles, le système de refroidissement y compris les durites et les connecteurs, le système électrique y compris le câblage et les connecteurs, l'embrayage.*
- 7) *En cas de panne ou problème de moteur, un autre moteur peut être attribué par le Directeur Technique. Une telle attribution ne peut pas avoir lieu pendant les séances d'essais Moto2 ou pendant les 30 minutes d'ouverture de la voie des stands pour le tour de reconnaissance.*

2.3.4 No tolerance on capacities is permitted.

2.3.5 Engine capacity must be measured at ambient temperature.

2.3.6 Moto2 class Engines

Engine Supply

- 1) Only engines from the official Supplier are allowed to be used. The term official Supplier shall refer to the engine producer and/or to the company nominated to perform such functions as engine assembling, rebuilding, maintenance, and logistics.
- 2) Sealed engines will be provided to each team, allocated on a random basis by the Technical Director and staff.
- 3) Security seals may not be removed or broken and the team may not open the engine, except to remove unsealed covers for maintenance as described in Art 2.3.6. 4) specifically the cam cover, cylinder head, cylinders, crankcase, may not be opened or removed.
- 4) Teams may only perform maintenance of parts specifically authorised by the Championship Organisers which does not involve removal of security seals. This includes change of oil and external items as detailed in the following articles including cooling, fuel and electrical systems, and clutch parts including plates, hubs, control mechanisms.
- 5) All other maintenance and repair, specifically that involving removal of security seals will be carried out by the official Supplier. Regular maintenance, rebuilding and replacement of engines will be at the sole discretion of the Championship Organisers, and on a schedule determined by them.
- 6) Engines returned for maintenance, repair or replacement must be in the original condition as delivered, that is with the original fittings in place as required by the Championship Organiser, which may include:
 - covers, cooling system including hoses and connectors, electrical system including wiring and connectors, clutch.
- 7) In the case of engine breakdown or damage, another engine may be allocated by the Technical Director. Such allocation can not be made during a Moto2 practice session or within 30 minutes of the pit lane being opened for the race sighting lap.

Définition du moteur, spécification et modification

8) i) L'utilisation du moteur complet est obligatoire et il ne peut être modifié en aucune façon sauf comme explicitement défini dans ces règles **ou sauf sous la direction du Directeur Technique. Dans le cas d'un litige sur les modifications, la décision du Directeur Technique sera souveraine.**

ii) Le concept et la spécification du moteur seront déterminés par le fournisseur officiel en consultation avec les Organisateurs du Championnat. Le concept et la spécification du moteur peuvent être modifiés en tout temps avec l'accord du Fournisseur officiel et de l'Organisateur du Championnat. De nouvelles technologies comme par exemple: les matériaux, le concept de la culasse et des soupapes, le mécanisme de commande des soupapes, les carburants alternatifs, etc.) sont encouragés pour autant qu'ils soient conformes au principe du Championnat concernant la réduction des coûts et du contrôle de ceux-ci à long terme et qu'ils soient acceptés par le Fournisseur officiel et l'Organisateur du Championnat.

iii) Le Fournisseur officiel peut changer la spécification des pièces individuelles de temps en temps puisqu'il est normal d'améliorer leur fiabilité et leur fonction.

iv) Tous les moteurs fournis aux équipes doivent être égaux dans les spécifications **et les performances du moteur, telle que mesurée par le fournisseur officiel dans les conditions standard de dynamomètre, doivent rester dans les limites de tolérance convenues par l'organisateur et le fournisseur officiel.**

v) Une équipe pourra demander un remplacement complet du moteur pour des raisons de manque de performance.

a) Si le Directeur technique est convaincu que les performances inférieures résultent d'un problème moteur, un moteur de rechange peut être fourni conformément à l'article 2.3.6.7 avec l'approbation de la Direction de Course.

b) Si le Directeur technique considère qu'il n'y a pas de problème moteur, l'équipe peut toujours exiger un moteur de rechange.

Une telle demande doit être faite par écrit au Directeur technique, accompagnée d'une caution de €20,000 par moteur, payable à IRTA.

Engine Definition, Specification and Modification

8) i) Use of the complete engine is mandatory, and it may not be modified in any way except as specifically described in these regulations, **or as directed by the Technical Director. In the case of dispute over modifications, the decision of the Technical Director will be final.**

ii) The engine design and specification will be determined by the official Supplier in consultation with the Organisers. The engine design and specification may be changed at any time with the agreement of both the official Supplier and the series Organiser. New technologies (for example; materials, cylinder head and valve design, valve operating mechanisms, alternative fuels, etc.) are encouraged provided they meet the Series' principle of cost reduction and long-term cost control, and are agreed by the official Supplier and series Organiser.

iii) The official Supplier may change the specification of individual parts from time to time, as is normal to improve reliability and function.

iv) All engines supplied to teams must be equal in specification and **the engine performance, as measured by the official Supplier under their standard dynamometer conditions, must be within the tolerance range agreed by the Organiser and the official Supplier.**

v) A team may request a replacement engine on the grounds of substandard performance.

a) If the Technical Director is satisfied that there is clear evidence of an engine problem causing substandard performance a replacement engine may be issued under Art. 2.3.6.7. with the approval of Race Direction.

b) If the Technical Director determines that there is no clear evidence of an engine problem, the team may still request a replacement engine.

Such request must be made in writing to the Technical Director accompanied by a deposit of €20,000 per engine paid to IRTA.

Le moteur peut être remplacé avec l'approbation de la Direction de Course, et le moteur original sera renvoyé au fournisseur officiel pour être testé dans des conditions standard par le fournisseur officiel, et le rapport dynamométrique envoyé au Directeur technique.

Si le moteur est considéré comme répondant aux paramètres de performances spécifiés et jugé utilisable, le même moteur sera rendu à l'équipe pour la course suivante et la caution de l'équipe sera perdue.

Si le moteur est considéré comme ne répondant pas aux paramètres de performances spécifiés et jugé inutilisable, la caution de l'équipe sera rendue dans sa totalité.

vi) Le moteur complet («moteur» dans ces règles) est défini comme les carters moteurs et couvercles fournis, tout ce qui est contenu à l'intérieur et y compris *toutes* les pièces externes suivantes fournies par le Fournisseur officiel **dont la liste n'est pas exhaustive:**

- a) **Système d'alimentation y compris la boîte à air, le filtre à air, la pompe et le régulateur, les papillons des gaz, le collecteur d'admission, les cornets d'admission, les injecteurs de carburant primaires et secondaires, les conduits de débit de carburant, les durites et les reniflards.**
- b) **Système électrique y compris l'alternateur, les bobines d'allumage, ECU (boîtier du bloc de commande électronique).**
- c) **Système de lubrification, y compris le filtre à huile, le radiateur d'huile, le commutateur à pression d'huile (ou le capteur de pression d'huile tel qu'approuvé par le Directeur Technique).**

- 9) *Afin d'assurer la fiabilité et la performance, le Fournisseur officiel ne recommande aucun changement au moteur. Cependant, au risque de l'équipe, les pièces suivantes peuvent être remplacées et/ou modifiées:*

- a) *Les durites de radiateur et ferrures peuvent être changées pour convenir au design du radiateur individuel. Lorsqu'un tuyau d'admission ou de sortie est changé, la nouvelle pièce doit avoir le même diamètre interne que la pièce d'origine.*
- b) *Le conduit de débit de carburant entre la pompe à carburant et les injecteurs primaires peut être modifiée pour être ajusté à la longueur et/ou pour être adapté à un connecteur en ligne.*

The engine may be replaced with the approval of Race Direction, and the original engine will be returned to the official Supplier to be tested under standard conditions by the official Supplier and the dynamometer report sent to the Technical Director.

If the engine is deemed to be within specified performance parameters and fit for use, the same engine may be returned to the team at a subsequent race and the team's deposit will be forfeited.

If the engine is deemed to be outside of specified performance parameters and not fit for use, the deposit will be returned to the team in full.

vi) The complete engine ('engine' in these regulations) is defined as the supplied engine cases, covers and everything contained within, and including *all* external parts supplied by the official Supplier, **including but not limited to:**

- a) Fuel system including airbox, air filter, fuel pump & regulator, throttle bodies, intake manifolds, air intake funnels, fuel injectors primary & secondary, fuel delivery lines hoses **and breathers**.
- b) Electrical system including generator, ignition coils, ECU (engine electronic control unit).
- c) Lubrication system including oil filter, oil cooler, oil pressure switch. **(or oil pressure sensor as approved by the Technical Director).**

- 9) To ensure reliability and performance, the official Supplier does not recommend any changes to the engine. However at the Team's risk the following items may be replaced and/or modified:

- a) Coolant hoses and fittings may be changed to suit individual radiator designs. Where an inlet/outlet pipe fitting is changed it must have the same internal diameter as the original part.
- b) The fuel delivery line between the fuel pump and the primary injectors may be modified to adjust the length and/or to fit a connector in-line.

- 10) *Les pièces externes suivantes ne peuvent ni être remplacées, ni retirées, ni modifiées, sauf si elles sont remplacées par une pièce d'origine en cas de dysfonctionnement ou de panne (selon l'autorisation du Directeur Technique):*
- Pompe à eau*
 - Radiateur d'huile (échangeur thermique)*
 - Filtre à huile*
 - Capteur de pression d'huile*
 - Capteur de régime à la sortie de la boîte de vitesse*
 - Témoin de température d'eau*
 - Câbles électriques et connecteurs fournis avec le moteur*

Système de refroidissement

- 11) *Le design et la fabrication du système de refroidissement sont libres à condition qu'ils soient conformes aux articles 2.3.6. 9) et 2.3.6.10) et à l'art. 2.3.6. 15) garantissant que le moteur est conforme aux paramètres du système d'exploitation spécifiés par le Fournisseur officiel (se référer à la liste 2 de l'annexe).*
- 12) *Le radiateur d'huile-moteur d'origine est obligatoire et les radiateurs d'huile supplémentaires ne sont pas autorisés.*

Utilisation du moteur

- 13) *Le moteur peut être utilisé uniquement pour les manifestations officielles Moto2 telles que définies par les Organisateurs du Championnat. Les manifestations Moto2 comprennent les tests officiels et les courses Grand Prix.*
- 14) *Les Organisateurs du Championnat peuvent exiger que les moteurs soient rendus à la fin de certaines manifestations et/ou périodes d'entretien (art. 2.3.6. 5.). Cette décision est du ressort des Organisateurs du Championnat uniquement et les équipes doivent s'y conformer.*
- 15) *Le moteur doit être utilisé en tout temps en respectant la liste des paramètres d'exploitation imposée par le Fournisseur officiel, et en évitant un mauvais usage délibéré. Se référer à la liste 2 de l'annexe.*

Allumage et électronique

- 16) *Seuls l'allumage électronique/le boîtier du bloc de commande électronique (ECU) fournis par le Fournisseur officiel sont autorisés.*
Cet ECU doit rester inchangé par rapport au matériel informatique et logiciel livrés par le Fournisseur officiel, à l'exception des réglages normaux autorisés uniquement par le logiciel standard «Réglages» fourni avec le kit Moto2.

- 10) The following external items may not be replaced, removed or modified, except if replaced with an original part due to malfunction or damage (as authorised by the Technical Director):
- Water pump
 - Oil cooler (heat exchanger)
 - Oil filter
 - Oil pressure sensor
 - Gearbox output speed sensor
 - Water temperature sensor
 - Electrical cables and connectors supplied as part of the engine

Cooling System

- 11) Design and construction of the cooling system is free, provided it complies with Articles 2.3.6. 9) and 2.3.6. 10), and Article 2.3.6.15) ensuring that the engine meets the operating parameters specified by the official Supplier (refer to Table 2 in the Appendix).
- 12) The standard engine oil cooler is mandatory, and additional oil coolers are not permitted.

Engine Use

- 13) The engine may be used only at official Moto2 events as defined by the Championship Organisers. Moto2 events include Official Tests and Grand Prix race events.
- 14) The Championship Organisers may require that engines are returned at the completion of certain events and/or maintenance period (Art. 2.3.6. 5). This is at the sole discretion of the Championship Organisers, and Teams must comply with such requests.
- 15) The engine must be used at all times respecting the range of operating parameters provided by the official Supplier, and avoiding deliberate misuse. Refer to Table 2 in the Appendix.

Ignition and Electronics

- 16) Only the electronic ignition/fuel injection control units (ECU) supplied by the official Supplier are allowed.
 This ECU must remain unmodified in hardware and software as delivered by the official Supplier, with the exception of the normal tuning adjustments allowed only by the standard software 'Setting Tool' supplied as part of the Moto2 Kit.

- 17) *L'ECU est défini comme pièce du moteur (se référer à l'art. 2.3.6.8 b)). Il peut être distribué aux équipes lors des manifestations officielles Moto2 et peut être récupéré pendant ou à la fin de la manifestation pour contrôle et/ou redistribution.*
- 18) *Le Directeur Technique peut contrôler en tout temps tous les matériels informatiques et logiciels ECU, y compris avec accès à toutes les informations stockées. Le Directeur Technique peut exiger de l'équipe de changer en tout temps l'ECU de toute machine pour un autre de standard identique.*
- 19) *Le design et la fabrication du faisceau de câbles électriques sont libres pour répondre aux besoins des différents designs des machines, à condition qu'ils respectent le diagramme de câblage du Fournisseur de moteur officiel. Seul l'ECU standard, le système d'acquisition des données et les unités de branchement peuvent être connectés au faisceau. La connexion des composants définis à l'art. 2.3.6.8 et 2.3.6.10 est obligatoire.*

Acquisition des données

- 20) *Seul le système d'acquisition des données standard Moto2 (y compris matériel informatique, capteurs et logiciels) approuvé par l'Organisateur du Championnat est autorisé lors des tests et courses officiels Moto2. Le logiciel de PC n'est pas contrôlé.*
- 21) *Le Directeur Technique peut en tout temps contrôler et avoir accès au système d'acquisition des données, y compris à la lecture et au téléchargement des données. Les données de l'équipe à l'exception des données de performance du moteur seront traitées confidentiellement. Le Directeur Technique peut exiger de l'équipe de changer en tout temps le système d'acquisition des données pour un autre de standard identique.*
- 22) *Le système d'acquisition des données pour la Moto2 sera fourni avec un ensemble de capteurs standards. Il existe des chaînes supplémentaires disponibles pour des systèmes d'acquisition des données pour des capteurs facultatifs. Aucun autre capteur n'est autorisé sur la machine à des manifestations officielles Moto2. Voir liste 1 de l'annexe.*

- 17) The ECU is defined as part of the engine (refer to Art. 2.3.6.8. b)). ECU units may be distributed to teams at official Moto2 events, and may be required to be returned during or after the event for checking and/or re-distribution.
- 18) The Technical Director may inspect all ECU hardware and software at any time, including access to all stored information. The Technical Director may require the team to change the ECU on any machine for another identical standard one at any time.
- 19) Design and construction of the wiring harness is free to accommodate the needs of different machine designs, provided it respects the official Supplier's wiring diagram. Only the standard ECU, Datalogger and junction units may be connected to the harness, and connection of the components listed in Art. 2.3.6. 8 and 2.3.6.10 is mandatory.

Datalogger

- 20) Only the standard Moto2 Datalogger system (including hardware, sensors and firmware) approved by the Championship Organiser is allowed to be used at official Moto2 race and test events. PC software is not controlled.
- 21) The Technical Director may inspect and access the datalogger system at any time, including the reading and downloading of data. Team data, with the exception of engine performance data, will be treated as confidential. The Technical Director may require the team to change the datalogger for another identical standard one at any time.
- 22) The Moto2 Datalogger will be supplied with a standard sensor package. There are additional logger channels available for optional sensors. No other sensors are permitted on the machine at official Moto2 events. Refer to Table 1 in the Appendix.

2.3.7 Durée des moteurs

1) Dans la classe MotoGP, le nombre de moteurs que peut utiliser chaque coureur est limité. Pour la saison 2011, chaque coureur permanent sous contrat peut utiliser un maximum de 6 moteurs pour toutes les courses programmées de la saison. Si, pour quelque raison que ce soit, un coureur doit être remplacé, le coureur de remplacement sera considéré comme le coureur initial pour la question d'attribution des moteurs. Deux moteurs supplémentaires sont autorisés pour chaque constructeur et destinés à l'usage exclusif des coureurs wild card.

2) Les moteurs disponibles à l'usage exclusif de chaque coureur doivent être marqués et plombés par le Directeur Technique avant leur première utilisation. L'enregistrement de tout nouveau moteur auprès du Directeur Technique incombe à l'Equipe avant utilisation. Une fois enregistrés et utilisés pour la première fois, les moteurs ne peuvent pas être échangés entre les coureurs, même au sein de la même équipe. Un nouveau moteur est considéré comme utilisé lorsque le motorcycle avec ledit moteur franchit le point de chronométrage du transpondeur à la sortie de la voie des stands.

3) Les moteurs seront plombés au moyen de fils métalliques et de plaquettes d'identification afin que:

- a. Le système de distribution ne soit pas accessible (par exemple le couvercle de distribution doit être fixé à la culasse),
- b. Le système de commande de distribution ne soit pas accessible (par exemple le couvercle du bloc de pignons/chaîne soit scellé afin qu'il ne puisse pas être enlevé),
- c. La culasse et le bloc-cylindres (le cas échéant) ne puissent pas être enlevés du moteur (par exemple la culasse est fixée au bloc-cylindres, lui-même fixé au carter du vilebrequin),
- d. Le carter moteur ne peut pas être ouvert (par exemple les demi-carter sont fixés ensemble).

Toutes les pièces qui sont accessibles sans retrait du plombage peuvent être remplacées. Casser ou retirer ce plombage ou les fils métalliques sans le contrôle du Directeur Technique sera considéré comme étant une «remise en état du moteur». Les moteurs ayant des plombs cassés, modifiés ou manquants seront traités comme un nouveau moteur dans le nombre attribué.

2.3.7 Engine Durability

1.) In the MotoGP class the number of engines available for use by each rider is limited. For the 2011 season a maximum of 6 engines may be used by each permanent contracted rider for all the scheduled races of the season. Should a rider be replaced for any reason, the replacement rider will be deemed to be the original rider for purposes of engine allocation. Each manufacturer is allowed 2 additional engines for the exclusive use of Wild Card riders only.

2.) The engines available for the exclusive use of each rider must be marked and sealed by the Technical Director prior to first use. It is the Team's obligation to register any new engine with the Technical Director prior to use. Once registered and used for the first time, engines may not be swapped between riders, even within the same team. A new engine is deemed to be used when the motorcycle with that engine crosses the transponder timing point at the pit lane exit.

3.) The engines will be sealed by means of wiring and identification tabs, so that:

- a. the timing system is not accessible (e.g. the head cover must be wired to the cylinder head),
- b. the timing driving system is not accessible (e.g. the gear train/chain cover is wired so that it cannot be removed),
- c. the cylinder head and the cylinders block (if any) cannot be removed from the engine (e.g. the cylinder head is wired to the cylinders block and the cylinders block is wired to the engine crankcase),
- d. the crankcase cannot be opened (e.g. the crankcase halves are wired together).

All the parts that are accessible without removing the sealing wiring can be replaced. Breaking or removing the seal or wiring without supervision by the Technical Director will be deemed to be "engine rebuilding" and engines with broken, tampered with or missing security seals will be treated as a new engine in the allocation.

- 4) *Si un coureur, pour quelque raison que ce soit (par exemple une panne mécanique, dégât important lors d'une chute, etc.) doit utiliser un autre moteur en plus de ceux qui lui ont été attribués, le Directeur Technique doit être informé avant que le nouveau moteur soit utilisé, et la Direction de Course appliquera la pénalité appropriée selon les règlements sportifs. Le moteur endommagé sera retiré du nombre attribué et, s'il devait être réutilisé, serait considéré comme un nouveau moteur assorti de la pénalité appropriée.*
- 5) *Le nombre de fois qu'un moteur plombé et attribué peut être monté et utilisé sur un motocycle n'est pas limité, pour autant que le plomb de sécurité ne soit pas cassé ou retiré. Le remplacement d'un moteur par un autre moteur plombé (neuf ou utilisé) faisant partie de l'attribution au coureur est autorisé sans pénalité.*
- 6) *Pour empêcher qu'un moteur utilisé et attribué soit en service en dehors des manifestations MotoGP, tous les moteurs attribués auront des plombs de sécurité qui seront placés soit au-dessus des conduits d'échappement ou d'admission (sur au moins l'une des rangées de cylindres, dans le cas d'un moteur en V) avant de quitter le circuit. Les équipes souhaitant réutiliser un tel moteur utilisé, attribué et plombé doivent demander au Directeur Technique d'enlever les plombs de sécurité. Si le Directeur Technique ou son équipe constate que les plombs de sécurité ne sont pas intacts, ce moteur sera considéré comme un nouveau moteur dans l'attribution, et la pénalité correspondante sera appliquée.*

2.3.8 Systèmes de contrôle

- 2.3.8.1 *En MotoGP, l'utilisation de systèmes à pression hydraulique et/ou pneumatique n'est pas autorisée, à l'exception des ressorts des soupapes d'admission/d'échappement. Tous les systèmes hydrauliques sur le motocycle doivent être commandés manuellement par le coureur. Les commandes hydrauliques normales à la main ou au pied telles que maître-cylindre/cylindre récepteur pour les freins/l'embrayage sont autorisées. Les commandes pneumatiques des soupapes du moteur sont autorisées. Les pompes à huile/eau pour lubrifier/refroidir le moteur sont autorisées. L'utilisation d'huile lubrifiante pour moteur pour toute autre raison que la lubrification et le refroidissement (tels que systèmes de pression hydraulique) n'est pas autorisée.*

- 4.) Should a competitor, for any reason (e.g. mechanical failure, crash major damage, etc.) require the use of another engine above their allocation, the Technical Director must be informed before the new engine is used, and Race Direction will apply the appropriate penalty according to the Sporting Regulations. The damaged engine will be removed from the allocation and if it is used again, it will be treated as a new engine with the appropriate penalty.
- 5.) There is no limit to the number of times a sealed, allocated engine can be fitted to and used in a motorcycle, provided the security seal is not broken or removed. Replacing an engine with another sealed engine (new or used) from the rider's allocation is allowed with no penalty.
- 6.) To prevent the running of a used, allocated engine outside of MotoGP events, all allocated engines will have security seals placed over either exhaust or inlet ports (on at least one cylinder bank, in the case of V-type engines) before leaving the circuit. Teams wishing to re-use such an allocated and sealed engine must request the Technical Director to remove the security seals. If the Technical Director or his staff finds that the security seals are not intact, the engine will be deemed to be a new engine in the allocation, with the appropriate penalty.

2.3.8 Control Systems

- 2.3.8.1 In the MotoGP class, the use of hydraulic and/or pneumatic pressurized powered systems is not allowed, with the exception of cylinder inlet/exhaust valve springs. All hydraulic systems on the motorcycle must be powered only by the rider's manual inputs. Normal hydraulic hand/foot controls such as master/slave cylinders for brakes/clutch are allowed. Pneumatic engine valve actuating systems are allowed. Oil/water pumps for engine lubricating/cooling are allowed. The use of engine lubricating oil for any purpose other than lubrication and cooling (such as powered hydraulic systems) is not allowed.

2.3.8.2 Dans la classe MotoGP, les systèmes de distribution et commande de soupapes variables actionnés par des systèmes hydrauliques et/ou électriques/électroniques ne sont pas autorisés.

2.3.9 Système de carburant

2.3.9.1 Dans la classe MotoGP, la pression maximale de carburant autorisée est de 10 Bar, pour un débit d'alimentation de 50 litres/heure.

- 1) *L'emploi d'un régulateur de pression de carburant officiel approuvé est obligatoire, suivant les spécifications du Directeur Technique. Ce régulateur officiel doit être monté en aval de pompe à essence afin que la pression maximale de carburant disponible aux injecteurs ne soit jamais supérieure à 10 Bar.
Le fabricant du régulateur officiel peut fournir un jeu de régulateurs réglés à une pression et/ou un débit d'alimentation inférieur ou supérieur, à la demande des équipes MotoGP, mais ces régulateurs ne doivent pas pouvoir fournir plus de 10 Bar à 50 litres/heure.*
- 2) *Des régulateurs supplémentaires peuvent être utilisés conjointement avec le régulateur officiel pour diminuer plus et contrôler la pression de carburant, mais aucun dispositif ni aucune stratégie capable d'augmenter la pression de carburant aux injecteurs en-dessus de 10 Bar ne peut être utilisée dans le système.*
- 3) *Le régulateur de pression de carburant approuvé devra être scellé, marqué et certifié par le fabricant de régulateurs, et pourra être inspecté et/ou retiré pour être testé à tout moment par le Directeur Technique.*
- 4) *Les équipes doivent fournir un diagramme de leur système de carburant indiquant la position du régulateur de pression de carburant à la demande du Directeur Technique.*
- 5) *Lors de la mesure de la pression de carburant et du débit d'alimentation fournis par le régulateur, la tolérance spécifiée par le fabricant du régulateur officiel approuvé sera prise en considération.*

2.3.9.2 Système d'alimentation pour la classe Moto2

- 1) *L'utilisation du système d'alimentation (tel que défini à l'art. 2.3.6.8 a)) du Fournisseur officiel est obligatoire et le système doit rester standard, comme livré par le Fournisseur officiel. Les seules modifications autorisées sont celles définies explicitement dans ces règles. Le Directeur Technique peut exiger de l'équipe d'échanger en tout temps n'importe quelle pièce du système d'alimentation contre une autre pièce standard.*

2.3.8.2 In the MotoGP class, variable valve timing and variable valve lift systems, driven by hydraulic and/or electric/electronic systems are not permitted.

2.3.9 Fuel System

2.3.9.1 In the MotoGP class the maximum permitted fuel pressure is 10 Bar, at a re-circulated flow rate of 50 litres/hour.

- 1) It is mandatory to use an official approved fuel pressure regulator, as specified by the Technical Director. This official regulator must be fitted downstream of the fuel pump, such that the maximum fuel pressure available to the injectors is never more than 10 Bar.
The official regulator manufacturer may supply regulators set at any lower pressure and/or any higher flow rate, as requested by MotoGP teams, provided these regulators are not capable of delivering more than 10 Bar at 50 litres/hour.
- 2) Additional regulators may be used in conjunction with the official regulator to further reduce and control fuel pressure, but no device or strategy capable of increasing fuel pressure at the injectors above 10 Bar may be used anywhere in the system.
- 3) The approved fuel pressure regulator will be sealed, marked and certified by the regulator manufacturer, and may be inspected and/or removed for testing at any time by the Technical Director.
- 4) Teams must supply a schematic diagram of their fuel system including the location of the fuel pressure regulator when requested by the Technical Director
- 5) In measuring the fuel pressure and flow rate delivered by the regulator, the tolerance as specified by the official approved regulator manufacturer will be taken into account.

2.3.9.2 Moto2 class fuel system

- 1) Use of the fuel system (as described in Article 2.3.6.8. a)) from the official Supplier is mandatory, and it must remain standard, as delivered by the official Supplier. The only modifications permitted are those specifically described in these regulations. The Technical Director may require the team to exchange any parts of the fuel system for another standard part, at any time.

- 2) Pompe à carburant: L'ensemble de la jauge du réservoir à carburant (c.-à-d flotteur, bras et support de fixation) de la pompe à carburant standard peut être retirée.
- 3) Réservoir à carburant: Le design et la fabrication du réservoir à carburant sont libres mais conformes aux règlements FIM des Grands Prix, art. 2.6). Il n'y a pas de restrictions quant à la capacité.
- 4) Les raccords des conduits du débit de carburant: Ils doivent rester standards, comme ceux fournis. Cependant, il est autorisé de fixer des coupleurs rapides (c.-à-d. des connecteurs «dry-break») dans les conduits de carburant.
- 5) Boîte à air: seule la boîte à air standard fournie par le Fournisseur officiel (y compris le filtre à air et les injecteurs secondaires) peut être utilisée. Aucune modification, changement ou adjonction à cette boîte à air n'est autorisé, sauf selon description à l'art. 2.3.9.2. 6)
- 6) Afin d'assurer une performance correcte, le Fournisseur officiel ne recommande aucun changement à la boîte à air. Cependant, au risque de l'équipe, les changements suivants sont autorisés:
 - a) Les conduits d'admission, à l'avant du filtre à air, peuvent être changes pour être ajustés aux designs des châssis individuels.
 - b) Les cavités résonantes **et le couvercle de la boîte à air** peuvent être **remplacés ou modifiés pourvu que** le volume total de la boîte à air, depuis l'arrière du filtre **ne soit pas plus grand que** l'original. Se référer au diagramme 4 de l'annexe..

Si cette plaque **modifiée** est utilisée, le capteur thermique de l'air d'origine doit être fixé sur cette plaque dans une position semblable à celle d'origine, et ne peut pas se trouver horizontalement plus proche des injecteurs secondaires que la position originale. Se référer au diagramme 5 de l'annexe.

- c) **Un réservoir de récupération peut être monté dans le reniflard du moteur entre le couvercle d'arbres à cames et la boîte à air. Le réservoir de récupération ne doit servir qu'à récupérer des liquides du moteur, aucune autre fonction (telle que modification de la pression) n'est autorisée et les connexions du reniflard ne peuvent être faites que directement entre le couvercle d'arbres à cames, le réservoir de récupération et la boîte à air. Le réservoir de récupération et les connexions doivent être visibles pour une inspection à tout moment (c'est-à-dire ne pas être construites dans le châssis ou d'autres pièces).**

- 2) Fuel Pump: The fuel tank gauge assembly (ie. float, arm and support bracket) of the standard fuel pump may be removed.
- 3) Fuel Tank: Design and construction of the fuel tank is free, within the constraints of the FIM Grand Prix Regulations, Art. 2.6. There are no capacity restrictions.
- 4) Fuel Delivery Hoses: Fuel delivery hose fittings must remain standard, as supplied. However it is permitted to fit quick-connectors (eg. "dry-break" connectors) in the fuel lines.
- 5) Airbox: Only the standard airbox supplied by the official Supplier (including air filter and secondary injectors) may be used. No modifications, alterations or additions to this airbox are allowed, except as described in Art. 2.3.9.2. 6)
- 6) To ensure correct performance the official Supplier does not recommend any change to the airbox. However at the risk of the team, the following changes are allowed:
 - a) The intake ducts, ahead of the air filter, may be changed to suit individual chassis designs.
 - b) The resonance chambers **and the top of the airbox (airbox lid)** may be **replaced or modified, provided that** the total airbox volume, from the filter back, **is no larger than** the original. Refer to Diagram 4 in the Appendix.

If such a **modified** cover is fitted, the original air temperature sensor must be fitted on this cover in a position equivalent to the original position, and may not be horizontally closer to the secondary injectors than the original position. Refer to Diagram 5 in the Appendix.

- c) **A catch-tank may be fitted in the engine breather between the cam cover and airbox. The catch tank is solely for the purpose of collecting engine fluids, no other functions (such as pressure modification) are permitted and breather connections may only be directly between the cam cover, catch tank and airbox. The catch tank and connections must be visible for inspection at all times (that is, not permanently built into the chassis or other parts).**

2.4 Transmission

2.4.1 Un maximum de 6 rapports de vitesse est autorisé

2.4.2 Des systèmes de boîte à embrayage double (DSG) ne sont pas autorisés.

2.4.3 Les systèmes de boîte à transmission continue (CVT) ne sont pas autorisés.

2.4.4 Des systèmes de boîte à transmission automatique ne sont pas autorisés. Des boîtes à transmission manuelles avec des systèmes de passage des vitesses rapides sont autorisées.

2.4.5 Embrayage pour la classe Moto2

- 1) Un embrayage à friction de compétition (limiteur de couple arrière) et un couvercle d'embrayage seront fournis à chaque coureur. Seuls cet embrayage et ce couvercle pourront être utilisés, sans modification, et leur utilisation est obligatoire à toutes les manifestations officielles de Moto2.
- 2) Il est de la responsabilité de l'équipe de fixer, ajuster et entretenir toutes les pièces de l'embrayage. Les moteurs retournés pour de la maintenance, réparation ou remplacement auront l'embrayage de compétition retiré, et l'équipe conservera son propre embrayage à utiliser avec les moteurs suivants.

2.5 Poids

2.5.1 Les poids minimaux suivants sont autorisés:

- 125cc	motocycle + coureur	136 kg
- Moto2	motocycle	135 kg
- MotoGP	2 cylindres ou moins	motocycle 135 kg
	3 cylindres	motocycle 142,5 kg
	4 cylindres	motocycle 150 kg
	5 cylindres	motocycle 157,5 kg
	6 cylindres ou plus	motocycle 165 kg

2.5.2 Du lest peut être ajouté pour atteindre les poids minimaux.

2.4 Transmission

2.4.1 A maximum of six gear ratios is permitted.

2.4.2 Twin clutch transmission systems (DSG) are not permitted.

2.4.3 Continuously Variable Transmission systems (CVT) are not permitted.

2.4.4 Automatic transmission systems are not permitted. Manual transmissions with gearshifts assisted by quick-shifter systems are permitted.

2.4.5 Moto2 class Clutch

- 1) A racing slipper clutch (back-torque-limiter) and clutch cover will be supplied to each rider. Only this clutch and cover may be used, without modification, and its use is mandatory at all official Moto2 events.
- 2) It is the team's responsibility to fit, adjust and maintain all parts of the clutch. Engines returned for maintenance, repair or replacement will have the racing clutch removed, and the team retains their own clutch for use with subsequent engines.

2.5 Weights

2.5.1 The following are the minimum weights permitted:

- 125cc	motorcycle + rider	136 kg
- Moto2	motorcycle	135 kg
- MotoGP	2 cylinders or less	motorcycle 135 kg
	3 cylinders	motorcycle 142,5 kg
	4 cylinders	motorcycle 150 kg
	5 cylinders	motorcycle 157,5 kg
	6 cylinders or more	motorcycle 165 kg

2.5.2 Ballast may be added to achieve the minimum weights.

- 2.5.3 *Le poids peut être contrôlé lors de la vérification technique initiale, mais le contrôle principal du poids sera fait à la fin des séances d'essais ou à la fin de la course. Le poids du motocycle sera celui mesuré dans les conditions du motocycle qui a participé, avec le réservoir et avec les niveaux normaux d'huile et d'eau compris ainsi que tout équipement complémentaire fixé au motocycle, tel que transpondeur de chronométrage, caméra, Equipement électronique, d'acquisition de données, etc.*

Pour la classe 125cc, les contrôles de poids porteront sur l'ensemble coureur, tous ses vêtements de protection et le motocycle. Des contrôles de poids faits au hasard pourront être effectués pendant les essais dans une zone de pesage spécifique.

2.6 Réservoirs d'essence

- 2.6.1 *Les bouchons des réservoirs d'essence doivent être étanches et avoir un système de fermeture positif.*
- 2.6.2 *Les cheminées d'aération du réservoir d'essence doivent comprendre un clapet de retenue. La sortie des cheminées d'aération doit se faire dans un récupérateur approprié, un par motocycle avec une capacité minimum de 200cc et pour la classe MotoGP, uniquement, une capacité maximum de 250 cc.*
- 2.6.3 *Les réservoirs d'essence, quelque soit leur type de construction, doivent contenir un système de protection contre le feu ou être munis d'une vessie à essence.*

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

Ces réservoirs en matériaux composites sans vessie à essence doivent porter un autocollant certifiant leur conformité avec les Normes FIM d'homologation des réservoirs d'essence. Cet autocollant doit indiquer le nom du fabricant du réservoir d'essence, la date de fabrication et le nom du laboratoire de test.

Chaque fabricant est tenu d'informer le secrétariat de la FIM- CCR de son modèle de réservoir d'essence qui satisfait aux Normes FIM d'homologation des réservoirs d'essence avec une copie de l'autocollant de conformité.

- 2.5.3 Weight may be checked at the initial technical control, but the main control of weight will be made at the end of practice sessions or at the end of the race. The weight of the motorcycle will be that measured in the form that the motorcycle participated, with fuel tank on and including normal levels of oil and water, and all additional equipment attached to the motorcycle, for example timekeeping transponders, camera equipment, electronic datalogging equipment etc.

For the 125cc class the weight checked will be the total of the rider with full protective clothing plus the weight of the motorcycle. Random weight controls may be carried out during practice in a designated weighing area.

2.6 Fuel Tanks

- 2.6.1 Fuel caps must be leak proof and have a positive closing device.
- 2.6.2 Fuel tank breather pipes must include a non-return valve. Fuel tank breather pipes must discharge into a suitable container, one per motorcycle with a minimum capacity of 200cc and, for MotoGP only, a maximum capacity of 250cc.
- 2.6.3 Fuel tanks of all construction types must be filled with fire retardant material or be lined with a fuel cell bladder.

In all classes, fuel tanks made of non-metallic composite materials (carbon fibre, aramid fibre, glass fibre, etc.) must be fitted with a fuel cell bladder, or have passed the appropriate FIM test standards for composite material fuel tanks as described in the FIM Fuel Tank Test Procedure for fuel tank homologation.

Such composite fuel tanks without a fuel cell bladder must bear a label certifying conformity with FIM Fuel Tank Test Standards. Such labels must include the fuel tank manufacturer's name, date of tank manufacture, and name of testing laboratory. Each manufacturer is requested to inform the FIM/CCR Secretariat of it's fuel tank model(s) which have passed the FIM test standards, together with a copy of the fuel tank label.

Les détails complets de la procédure et des Normes FIM d'homologation des réservoirs d'essence sont disponibles auprès de la FIM.

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

2.6.4 *Sauf dans le cas où le réservoir d'essence est vissé au châssis, toutes les durites de carburant entre le réservoir d'essence et le système de carburation ou d'injection devraient avoir des raccords étanches. Ce raccord doit se détacher lorsque s'exerce une force inférieure à 50% de la charge nécessaire pour briser toute partie de la durite, du raccord, ou de l'arracher du réservoir.
Cette règle est obligatoire pour la classe MotoGP.*

2.6.5 *La capacité des réservoirs d'essence pour les motocycles MotoGP est de 21 litres maximum.*

Pour définir la capacité maximum des réservoirs d'essence, tous les éléments susceptibles d'alimenter les carburateurs/injecteurs en carburant sont pris en compte.

2.6.6 *Le ravitaillement ne peut être effectué que par un container non pressurisé et le réservoir d'essence du motocycle ne peut avoir une pression artificiellement supérieure à la pression atmosphérique, en tout temps. Il est autorisé d'aérer le réservoir d'essence via la boîte à air afin d'égaliser la pression dans la boîte à air et le réservoir.*

2.7 Sécurité et critères de construction

Note: veuillez vous référer aux diagrammes 1, 2 et 3.

Design & construction du châssis

Dans la classe Moto2, le châssis doit être un prototype; le design et la construction sont libres mais conformes aux règlements techniques FIM des Grands Prix. Le cadre principal, le bras oscillant, le réservoir de carburant, la selle et le carénage d'un motocycle qui n'est pas un prototype (c.-à-d. production en série homologué pour la route) ne peut pas être utilisé.

2.7.1 Poignée tournante des gaz

La poignée tournante des gaz doit se fermer automatiquement lorsqu'on la relâche.

Full details of the FIM Fuel Tank Test Standards and Procedures are available from the FIM.

Fuel cell bladders must conform to or exceed the specification FIM/FCB-2005. Full details of this standard are available from the FIM.

2.6.4 Except for the case that a fuel tank is fixed on the chassis with bolts, all fuel lines from the fuel tank to the engine/carburettor system should have a self sealing breakaway valve. This valve must separate at less than 50% of the load required to break any part of the fuel line or fitting or to pull it out of the fuel tank.
This rule is mandatory for the MotoGP class.

2.6.5 The maximum fuel tank capacity for MotoGP prototype motorcycles is 21 litres.

In defining fuel tank capacity all containers of the motorcycle capable of supplying fuel to the carburettors/injectors may be taken into account.

2.6.6 Refuelling may only be carried out from an unpressurised container, and the motorcycle fuel tank may not be artificially pressurised above atmospheric pressure at any time. It is allowed to vent the fuel tank to the atmosphere via the airbox in order to equalise pressure in the airbox and fuel tank.

2.7 Safety and Construction Criteria

Note: Please also refer to diagrams 1, 2 and 3.

Chassis Design and Construction

In the Moto2 class, the chassis must be a prototype, the design and construction of which is free within the constraints of the FIM Grand Prix Technical Regulations. The main frame, swingarm, fuel tank, seat and fairing/bodywork from a non-prototype (ie. series production road-homologated) motorcycle may not be used.

2.7.1 Throttle Twist grips

Throttle twistgrips must close automatically when released.

2.7.2 Direction

- 2.7.2.1 *Le guidon doit avoir une largeur de 450 mm au minimum et ses extrémités doivent être solides ou recouvertes de caoutchouc. La largeur du guidon est celle mesurée entre l'extérieur des poignées du guidon ou des poignées tournantes des gaz.*
- 2.7.2.2 *Il doit y avoir, au minimum, 15 degrés de mouvement de la direction de chaque côté de l'axe.*
- 2.7.2.3 *Des butées doivent être fixées pour assurer un espace de 30 mm au minimum entre le guidon et le réservoir, et/ou du carénage lorsque l'angle de braquage est au maximum.*

2.7.3 Freins

- 2.7.3.1 *Les motocycles doivent être équipés d'un frein au moins sur chaque roue fonctionnant séparément.*
- 2.7.3.2 *Dans les classes 125cc et Moto2, seuls des disques de frein en matériaux ferreux sont autorisés.*
- 2.7.3.3 *Dans la classe MotoGP, les disques de frein en carbone peuvent avoir un diamètre maximum de 320mm. A partir du 01.01.2011, les disques de frein en carbone seront autorisés uniquement avec un diamètre de 320mm et uniquement avec 2 choix standard de masse de disques. Les freins en carbone seront autorisés en MotoGP au moins jusqu'à la fin de la saison 2012.*
- 2.7.3.4 *Dans toutes les classes, les composants céramiques ne sont pas autorisés pour les disques et plaquettes de frein. Les céramiques sont définies en tant que solides inorganiques, non métalliques (par exemple, Al_2O_3 , SiC, B_4C , Ti_5Si_3 , SiO_2 , Si_3N_4).*

2.7.4 Echappement

- 2.7.4.1 *La sortie de l'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord du pneu arrière.*
- 2.7.4.2 *Pour des raisons de sécurité, l'extrémité exposée de la sortie du pot d'échappement doit être arrondie afin d'éviter tout rebord tranchant.*
- 2.7.4.3 *Des systèmes d'échappement à longueur variable ne sont pas autorisés.*
- 2.7.4.4 *Les systèmes de recyclage des gaz d'échappement (RGE) – en anglais «Exhaust Gas Recirculation EGR - ne sont pas autorisés.*

2.7.2 Steering

- 2.7.2.1. Handlebars must have a width of not less than 450mm and their ends must be solid or rubber covered. The width of the handlebar is defined as the width measured between the outside of the handlebar grips or throttle twist grips.
- 2.7.2.2. There must be at least 15 degrees of movement of the steering each side of the centre line.
- 2.7.2.3. Stops must be fitted to ensure a clearance of at least 30mm between the handlebar and the fuel tank frame and/or bodywork when at the extremes of steering lock.

2.7.3 Brakes

- 2.7.3.1 Motorcycles must have a minimum of one brake on each wheel that is independently operated.
- 2.7.3.2 In the 125cc and Moto2 classes, only brake discs of ferrous materials are allowed.
- 2.7.3.3 In the MotoGP class, carbon brake discs may be a maximum diameter of 320mm. From 1.1.2011 onwards carbon brake discs will be allowed with only 320mm diameter, and only 2 standard choices of disc mass. Carbon brakes will be permitted in MotoGP at least until the end of the 2012 season.
- 2.7.3.4 In all classes, ceramic composite materials are not permitted for brake discs or brake pads. Ceramic materials are defined as inorganic, non metallic solids (e.g. Al_2O_3 , SiC, B_4C , Ti_5Si_3 , SiO_2 , Si_3N_4).

2.7.4 Exhausts

- 2.7.4.1 The outlet of the exhaust must not extend behind a line drawn vertically through the edge of the rear tyre.
- 2.7.4.2 For safety reasons the exposed edge of the exhaust pipe outlet must be rounded to avoid any sharp edges.
- 2.7.4.3 Variable length exhaust systems are not permitted.
- 2.7.4.4 Exhaust Gas Recirculation (EGR) systems are not permitted.

2.7.4.5 *Echappement pour la classe Moto2*

- 1) *Le design et la fabrication du système d'échappement sont libres, mais doivent être conformes aux règlements FIM des Grands Prix et en respectant la configuration spécifiée (de 4 en 2 en 1). Il y a des dimensions recommandées par le Fournisseur du moteur. Se référer au diagramme 6 de l'annexe.*
- 2) *Le capteur d'air-carburant Linear (LAF ou Lambda) sera placé 120mm après le branchement final de la jonction 2 en 1 de l'échappement, avec une tolérance de 20mm (minimum 100mm, maximum 140mm après la jonction 2 en 1). Se référer au diagramme 6 de l'annexe.*

2.7.5 **Repose-pied**

- 2.7.5.1 *Les repose-pied doivent avoir des extrémités arrondies à un rayon minimal sphérique plein de 8 mm.*

2.7.6 **Leviers du guidon**

- 2.7.6.1 *La longueur des leviers ne doit pas être supérieure à 200 mm, mesurée depuis le pivot.*

2.7.7 **Carénage**

- 2.7.7.1 *Le bord du pare-brise et les bords de toutes les autres parties exposées du carénage doivent être arrondis.*

- 2.7.7.2 *La largeur maximale du carénage ne doit pas être supérieure à 600 mm. La largeur du siège ou de tout autre élément à l'arrière de ce dernier ne doit pas être supérieur à 450 mm (à l'exception des tuyaux d'échappement).*

- 2.7.7.3 *Le carénage ne doit pas dépasser une ligne tracée verticalement depuis l'extrémité avant du pneu avant, ni une ligne tracée verticalement depuis l'extrémité arrière du pneu arrière. La suspension doit être en complète extension lors de la mesure.*

- 2.7.7.4 *Lorsque l'on regarde depuis le côté, il doit être possible de voir:*

- a. *180 degrés au moins de la jante de la roue arrière.*
- b. *L'ensemble de la jante de la roue avant, autre que la partie cachée par le garde-boue, les fourches ou les conduits d'admission amovibles.*

2.7.4.5 Moto2 class exhaust:

- 1) The design and construction of the exhaust system is free provided it conforms to the FIM Grand Prix regulations, and respects the engine Supplier's specified layout (ie. 4 into 2 into 1). There are recommended dimensions from the engine Supplier. Refer to Diagram 6 in the Appendix.
- 2) The Linear Air-Fuel sensor (LAF, or Lambda) will be located 120mm after the final 2 into 1 junction of the exhaust, with a tolerance of 20mm (minimum 100mm, maximum 140mm after the 2 into 1 junction). Refer to Diagram 6 in the Appendix.

2.7.5 **Footrests**

- 2.7.5.1 Footrests must have rounded ends with a minimum solid spherical radius of 8mm.

2.7.6 **Handlebar Levers**

- 2.7.6.1 Levers must not be longer than 200mm measured from the pivot point.

2.7.7 **Bodywork**

- 2.7.7.1 The windscreen edge and the edges of all other exposed parts of the streamlining must be rounded.

- 2.7.7.2 The maximum width of bodywork must not exceed 600mm. The width of the seat or anything to its rear shall not be more than 450mm (exhaust pipes excepted).

- 2.7.7.3 Bodywork must not extend beyond a line drawn vertically at the leading edge of the front tyre and a line drawn vertically at the rearward edge of the rear tyre. The suspension should be fully extended when the measurement is taken.

- 2.7.7.4 When viewed from the side, it must be possible to see:

- a. At least 180 degrees of the rear wheel rim.
- b. The whole of the front rim, other than the part obscured by the mudguard, forks or removable air-intake.

- c. *Le coureur, assis en position normale, à l'exception des avant-bras.*

Note: Aucun matériau transparent ne peut être utilisé afin de contourner les règles ci-dessus.

- 2.7.7.5 *Aucune partie du motocycle ne doit se trouver à l'arrière d'une ligne tracée verticalement au bord du pneu arrière.*

- 2.7.7.6 *La selle doit avoir une hauteur maximum de 150mm (approximativement) sur un plan vertical à l'arrière du coureur. La mesure sera prise à un angle de 90° depuis la surface supérieure de la base plate où de l'assise du coureur, en excluant tout rembourrage ou dispositif couvrant. Une caméra embarquée/antenne montée sur la selle n'est pas incluse pour cette mesure.*

- 2.7.7.7 *Des garde-boue ne sont pas obligatoires. Les garde-boue avant, si installés, ne doivent pas dépasser:*

- a. *Une ligne tracée vers le haut et vers l'avant à 45 degrés d'une ligne horizontale passant par l'axe de la roue avant.*
- b. *Le dessous d'une ligne tracée horizontalement et à l'arrière de l'axe de la roue avant.*

Les supports et montages de garde-boue et couvertures de bras de fourche, proche de la partie inférieure et de l'axe de roue, ainsi que les caches de disques de frein ne sont pas considérées comme partie du garde-boue.

- 2.7.7.8 *Des ailerons peuvent être fixés, pour autant qu'ils fassent partie intégrante du carénage ou de la selle et qu'ils ne dépassent pas la largeur du carénage ou de la selle ou la hauteur du guidon. Tout bord pointu doit être arrondi. Des dispositifs mobiles aérodynamiques sont interdits.*

- 2.7.7.9 *Pour les machines 4 temps, 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).*

Le carénage inférieur doit comporter un maximum de deux trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et doivent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée, selon les déclarations du Directeur de Course.

- c. The rider, seated in a normal position with the exception of the forearms.

Note: No transparent material may be used to circumvent the above rules.

- 2.7.7.5 No part of the motorcycle may be behind a line drawn vertically at the edge of the rear tyre.

- 2.7.7.6 The seat unit shall have a maximum height of the (approximately) vertical section behind the rider's seating position of 150mm. The measurement will be taken at a 90° angle to the upper surface of the flat base at the rider's seating position, excluding any seat pad or covering. Any on-board camera/antenna mounted on the seat unit is not included in this measurement.

- 2.7.7.7 Mudguards are not compulsory. When fitted, front mudguards must not extend:

- a. In front of a line drawn upwards and forwards at 45 degrees from a horizontal line through the front wheel spindle.
- b. Below a line drawn horizontally and to the rear of the front wheel spindle.

The mudguard mounts/brackets and fork-leg covers, close to the suspension leg and wheel spindle, and brake disc covers are not considered part of the mudguard.

- 2.7.7.8. Wings may be fitted provided they are an integral part of the fairing or seat and do not exceed the width of the fairing or seat or the height of the handlebars. Any sharp edges must be rounded. Moving aerodynamic devices are prohibited.

- 2.7.7.9 On motorcycles with four stroke engines, the lower fairing has to be constructed to hold, in case of an engine breakdown, at least half of the total oil and engine coolant capacity used in the engine (min. 5 litres).

The lower fairing should incorporate a maximum of two holes of 25mm. These holes must remain closed in dry conditions and must be only opened in wet race conditions, as declared by the Race Director.

2.7.8 Jeu/Espace libre

2.7.8.1 *Le motocycle, non chargé, doit pouvoir s'incliner jusqu'à un angle de 50 degrés depuis la verticale sans toucher le sol, avec un élément autre que le pneu.*

2.7.8.2 *Il doit y avoir un espace libre de 15 mm au moins autour de la circonférence du pneu dans toutes les positions de la suspension du motocycle et toutes les positions de réglage de la roue arrière.*

2.7.9 Tuyaux reniflard

Tout tuyau reniflard depuis le moteur ou la boîte de vitesse doit se décharger dans la boîte à air et/ou dans un réservoir adéquat.

2.7.10 Matériaux

L'utilisation de titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des axes des bras oscillants et des axes de roues est interdite. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers.

La structure de base du vilebrequin et des arbres à cames doit être faite en acier ou en fonte. Les pistons, culasses et bloc-cylindres ne peuvent être des structures composites utilisant de la fibre de carbone ou d'aramide comme matériaux de renforcement.

Les étriers de frein doivent être fabriqués en aluminium avec un coefficient d'élasticité maximum de 80 Gpa.

Aucune partie du motocycle ou du moteur ne peut être fabriquée avec des matériaux métalliques ayant un coefficient d'élasticité spécifique dépassant 50 Gpa / (g/cm³).

L'utilisation de matériaux MMC (Metal Matrix Composite) et FRM (Fibre Reinforced Metal) est interdit.

Dans la classe MotoGP, les bielles de structure creuse ne sont pas autorisées. Les conduits d'huile de moins de 2mm de diamètre dans la bielle sont autorisées.

2.7.11 Garde chaîne

Un garde chaîne doit être installé de façon à empêcher une inclusion entre la course inférieure de la chaîne inférieure et la couronne de roue arrière.

2.7.8 Clearances

2.7.8.1. The motorcycle, unloaded, must be capable of being leaned at an angle of 50 degrees from the vertical without touching the ground, other than with the tyre.

2.7.8.2. There must be a clearance of at least 15mm around the circumference of the tyre at all positions of the motorcycle suspension and all positions of the rear wheel adjustment.

2.7.9 Breather Pipes

Any breather pipe from the engine or gearbox must discharge into the airbox and/or a suitable container.

2.7.10 Materials

The use of titanium in the construction of the frame, the front forks, the handle-bars, the swinging arm spindles, and the wheel spindles is forbidden. For wheel spindles, the use of light alloys is also forbidden.

The basic structure of the crankshaft and camshafts must be made from steel or cast iron. Pistons, cylinder heads and cylinder blocks may not be composite structures which use carbon or aramid fibre reinforcing materials.

Brake calipers must be made from aluminium materials with a modulus of elasticity no greater than 80 Gpa.

No parts of the motorcycle or engine may be made from metallic materials which have a specific modulus of elasticity greater than 50 Gpa / (g/cm³).

The use of MMC (Metal Matrix Composite) and FRM (Fibre Reinforced Metal) materials is forbidden.

In the MotoGP class, hollow structure connecting rods are not permitted. Oil galleries of less than 2mm diameter in the connecting rod are permitted.

2.7.11 Chain Guards

A guard must be fitted in such a way as to prevent trapping between the lower drive chain run and the final drive sprocket at the rear wheel.

2.7.12 Suspension et amortisseurs

La suspension contrôlée électriquement/électroniquement, la garde au sol et les systèmes d'amortisseurs de direction ne sont pas autorisés. Les ajustements à la suspension et aux systèmes d'amortisseurs de direction peuvent uniquement être faits manuellement et au moyen de régleurs mécaniques/hydrauliques

2.7.13 Les capteurs de température / pression de pneu ne sont pas autorisés.

2.7.14 Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter, enveloppant le carter d'origine, en matériau composite, comme le carbone ou le 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.

2.7.15 Dans la classe MotoGP, les systèmes de positionnement par satellite (GPS ou similaires) ne sont pas autorisés, à l'exception des systèmes GPS fournis par les organisateurs dont l'utilisation est destinée à un usage média et promotionnel. Aucun système GPS ou assimilé ne peut être connecté (avec ou sans fil) à un élément de la machine sans directive de l'organisateur. Il est donc interdit de contrôler tout aspect du moteur ou de ses performances par un signal GPS.

Les organisateurs peuvent fournir les enregistrements GPS à chaque équipe uniquement après le déchargement des données acquises après les essais (ou après la course)

2.8 Jantes

2.8.1 Les dimensions maximales des jantes autorisées sont les suivantes:

	<u>Avant</u>	<u>Arrière</u>
125 cc	2.5» largeur maximale	3.5» largeur maximale
Moto2	3.75» x 17» uniquement	6.00» x 17» uniquement
MotoGP	4.0» largeur maximale 16.5» diamètre uniquement	6.25» largeur maximale 16.5» diamètre uniquement

2.7.12 Suspension and Dampers

Electric/electronic controlled suspension, ride height and steering damper systems are not allowed. Adjustments to the suspension and steering damper systems may only be made by manual human inputs and mechanical/hydraulic adjusters.

2.7.13 Tyre temperature/pressure sensors are not permitted.

2.7.14 In the Moto2 class, lateral engine covers containing oil and which could be in contact with the ground during a crash, must be protected by a second cover made from composite materials, e.g. type carbon or Kevlar®. Plates and/or bars from aluminium or steel are also permitted. All these devices must be designed to be resistant against sudden shocks and abrasion and must be fixed properly and securely.

2.7.15 In the MotoGP class, satellite Global Positioning Systems (GPS and similar) are not permitted, except those GPS units supplied by the Organisers and used for their media and promotional purposes. No GPS or similar system may be connected (wired or wireless) to any part of the machine, other than as directed by the Organiser. Specifically it is prohibited to control any aspect of engine or motorcycle performance using the GPS signal. The Organisers may supply the GPS data to each team only after practice (or race) data download.

2.8 Wheel Rims

2.8.1 Permitted wheel rim sizes are as follows:

	<u>Front</u>	<u>Rear</u>
125cc	2.5» maximum width	3.5» maximum width
Moto2	3.75" x 17" only	6.00" x 17" only
MotoGP	4.0» maximum width 16.5" diameter only	6.25» maximum width 16.5" diameter only

Dans la classe MotoGP pour les saisons 2011, 2012, chaque constructeur est limité à 2 largeurs différentes pour la jante de la roue avant et une largeur pour la jante de la roue arrière, dans la limite des largeurs maximales mentionnées ci-dessus. Toutes les jantes des roues MotoGP doivent être de 16.5» de diamètre. Chaque constructeur de MotoGP doit informer le Directeur Technique de leur choix dans les dimensions des roues au plus tard à la clôture des contrôles techniques lors de la première course de la saison 2011.

2.8.2 *Dans la classe Moto2, les roues fabriquées en composite (y compris en fibre de carbone renforcée, fibre de verre renforcée et équivalente) ne sont pas autorisées.*

2.9 Restrictions de pneus

2.9.1 *Dans les classes MotoGP et Moto2, seuls les pneus du fournisseur nommé officiellement pour chaque classe peuvent être utilisés pour une manifestation Grand Prix, y compris pour les tests officiels.*

Le fournisseur officiel de pneus fournira suffisamment de pneus pour tous les coureurs participant à la manifestation.

La spécification des pneus disponibles à chaque manifestation sera déterminée par le fournisseur de pneus. Les pneus identiques pour chaque spécification devront être mis à disposition de chaque coureur et la quantité totale des pneus sera la même pour chaque coureur.

2.9.2 *Le jour avant le début des essais officiels, le fournisseur de pneus devra fournir au Directeur Technique des informations détaillées comprenant les spécifications, les quantités et l'identification du marquage des pneus mis à disposition pour la manifestation en question.*

Le Directeur Technique et le personnel attribueront les pneus disponibles pour l'utilisation exclusive de chaque coureur engagé (comme défini à l'article 2.9.3). L'attribution des pneus individuels s'effectuera sur une base aléatoire sans intervention du représentant du fournisseur de pneus, équipes ou coureurs. Cette attribution devra être terminée à 14h00 le même jour et aucune attribution de pneus supplémentaires ne sera autorisée au-delà de 17h00 le jour avant le début des essais officiels (sauf comme défini aux art. 2.9.3 choix de la spécification du pneu avant, 2.9.7 ou 2.9.8).

S'il y a un changement de coureur après l'attribution finale des pneus, le coureur remplaçant devra utiliser uniquement les pneus qui ont été attribués au coureur initial.

In the MotoGP class for the seasons 2011 and 2012, each manufacturer is restricted to two different widths of front wheel rim, and one width of rear wheel rim, within the maximum widths noted above. All MotoGP wheel rims must be 16.5" diameter.

Each MotoGP manufacturer must notify the Technical Director of their selected wheel sizes no later than the close of technical control at the first race of the **2011** season.

2.8.2 In the Moto2 class, composite construction wheels (including carbon fibre reinforced, glass fibre reinforced, and similar) are not permitted.

2.9 Tyre restrictions

2.9.1 In the MotoGP and Moto2 classes, only tyres from the official appointed tyre supplier for each class may be used in a Grand Prix event, including official tests.

The official tyre supplier will provide sufficient tyres for all riders entered in the event.

The tyre specifications available at each event will be determined by the tyre supplier. Identical tyres of each specification must be available to every rider, and the total quantity of tyres will be the same for every rider.

2.9.2 On the day prior to the start of official practice, the tyre supplier must provide to the Technical Director details including specifications, quantities and the identification markings of the tyres available for that event.

The Technical Director and staff will allocate the tyres available for the exclusive use of each entered rider (as described in Article 2.9.3). The allocation of individual tyres will be made on a random basis with no involvement of any representative from the tyre supplier, teams or riders. This allocation should be completed by 14.00 hrs of the same day and no further allocation of tyres is allowed after 17.00 hrs. on the day prior to the start of official practice (except under Arts. 2.9.3 front tyre specification choice, 2.9.7 or 2.9.8).

In the case of a rider change after the final tyre allocation has been made, the replacement rider must use only the tyres allocated to the original rider.

2.9.3 Pour les manifestations Grand Prix, la quantité et la spécification des pneus que chaque coureur pourra utiliser à une seule manifestation seront restreintes comme suit:

Classe MotoGP:

Pendant les séances d'essais, le warm up et la course un maximum de 18 pneus slick, spécifiquement:

Pneus slick avant:

8 au total comprenant soit:

3 de spécification "A" + 5 de spécification "B", ou:

4 de spécification "A" + 4 de spécification "B", ou:

5 de spécification "A" + 3 de spécification "B".

Le choix des spécifications pour le pneu avant sera établi comme suit:
6 pneus comprenant: 3 de spécification "A" et 3 de spécification "B" seront attribués le jour précédant le début des essais officiels, comme défini à l'art. 2.9.2.

2 pneus seront attribués après les premiers essais, comprenant:

2 de spécification "A" ou

2 de spécification "B" ou

1 de chaque spécification "A" et "B".

La sélection du coureur concernant la spécification du pneu avant doit être communiquée au fournisseur de pneus au plus tard 2 heures après la fin de la première séance d'essais. Si aucune sélection concernant la spécification n'est reçue dans le délai mentionné, l'attribution des 2 pneus sera automatiquement de 1 pneu de spécification «A» et de 1 de spécification «B».

Cette attribution sera définitive et aucun changement ne sera autorisé passé ce délai. S'il y a un changement de coureur après le délai de la sélection de ce pneu, le coureur remplaçant doit utiliser uniquement les pneus qui ont été attribués au coureur initial.

Pneus slick arrière: 5 de spécification "A" + 5 de spécification "B" = 10 au total, tous attribués le jour précédant le début des essais officiels comme défini à l'art. 2.9.2.

Pendant toutes les séances d'essais, le warm up et la course, un maximum de 8 pneus pluie, spécifiquement:

Pneu pluie avant: 4 de spécification standard

Pneu pluie arrière: 4 de spécification standard

Classe Moto2:

Pendant toutes les séances d'essais, le warm up et la course, un maximum de 16 pneus slicks, spécifiquement:

2.9.3 For Grand Prix race events, each rider will be restricted in the quantity and specification of tyres that they may use at a single race event as follows:

MotoGP Class:

During all practice sessions, warm up and the race a maximum of 18 slick tyres, specifically:

Front slick tyres:

8 in total, comprised of either:

3 of specification "A" + 5 of specification "B", or:

4 of specification "A" + 4 of specification "B", or:

5 of specification "A" + 3 of specification "B".

Front tyre specification choice will be made as follows:

6 tyres comprised of: 3 of specification "A" and 3 of specification "B" will be allocated on the day before the start of official practice, as per Art. 2.9.2.

2 tyres will be allocated after the first practice, comprised of:

2 of specification "A" or

2 of specification "B" or

1 each of specification "A" and "B".

The rider's selection of front tyre specification must be informed to the tyre supplier no later than 2 hours after the end of the first practice session. If no specification selection is received by this time the allocation of the 2 tyres will automatically be 1 of specification "A" and 1 of specification "B".

This allocation will be final and no changes are permitted after this time. In the case of a rider being replaced after this tyre selection deadline, the replacement rider must use only the tyres allocated to the original rider.

Rear slick tyres: 5 of Specification "A" + 5 of Specification "B" = 10 in total, all allocated on the day before official practice starts as per Art. 2.9.2

During all practice sessions, warm up and the race a maximum of 8 wet tyres, specifically

Front wet tyres: 4 of the standard specification

Rear wet tyres: 4 of the standard specification

Moto2 Class:

During all practice sessions, warm up and the race a maximum of 16 slick tyres, specifically:

Pneus slick avant: 7 au total, répartis de la façon suivante:
3 en spécification "A" + 4 en spécification "B" ou
4 en spécification "A" + 3 en spécification "B"

Le choix des spécifications avant se fera de la façon suivante:
6 pneus répartis de 3 en spécification A + 3 en spécification B
seront alloués la veille des essais officiels, conformément à
l'article 2.9.2

1 pneu sera alloué après la 1^{ère} séance d'essais:
Soit 1 pneu de spécification «A»
Soit 1 pneu de spécification «B»

La sélection du coureur concernant la spécification du pneu avant doit être communiquée au fournisseur de pneus avant la date limite spécifiée par le fournisseur de pneus. Si aucune sélection concernant la spécification n'est reçue dans le délai mentionné, l'attribution d'1 pneu sera automatiquement de spécification «A».

Pneus slick arrière: 5 de spécification "A" + 4 de spécification "B" = 9 au total

Les pneus pluie ne sont pas restreints, cependant seules les spécifications courantes de pneus pluie provenant du fournisseur officiel de pneus peuvent être utilisées.

Pneus pluie, classe MotoGP:

Le fournisseur de pneus peut attribuer 1 jeu supplémentaire (1 pneu avant + 1 pneu arrière) de pneus pluie à chaque coureur, si la Direction de Course le considère nécessaire dans des conditions météorologiques particulières lors de la manifestation. En particulier, si les séances d'essais sont déclarées «WET» et exigent l'utilisation de pneus pluie, 1 jeu supplémentaire de pneus pluie sera alloué à chaque coureur pour la course.

Un pneu pluie est défini comme un pneu qui présente un entaillage (relation entre surface et sculpture) d'au moins 20% sur l'ensemble et un taux minimum de 7% dans chaque tiers de la section du profil.

Le pneu peut être moulé ou sculpté à la main, mais chaque sculpture doit avoir une profondeur minimum de trois millimètres sur plus de 90% de sa longueur. **Pour des raisons d'allocation, tout le pneu ayant un entaillage inférieur à 20% sera considéré comme pneu slick et par conséquent devra faire partie de l'allocation des pneus slick du coureur. Dans le cadre de l'article 1.18.17 (procédure de course MotoGP «wet»), un pneu slick qui a été modifié par un entaillage à la sera considéré comme pneu intermédiaire. En cas de litige, la décision du Directeur Technique sera définitive.**

Front slick tyres: 7 in total, comprised of either:
3 of specification "A" + 4 of specification "B" or
4 of specification "A" + 3 of specification "B"

Front tyre specification choice will be made as follows:
6 tyres comprised of 3 of specification "A" + 3 of specification "B" will be allocated on the day before the start of official practice as per Art. 2.9.2

1 tyre will be allocated after the first practice, comprised of:
1 of specification "A" or
1 of specification "B"

The rider's selection of front tyre specification must be informed to the tyre supplier before the deadline stipulated by the tyre supplier. If no specification selection is received by this time the allocation of the 1 tyre will automatically be 1 of specification "A".
Rear slick tyres: 5 of specification "A" + 4 of specification "B" = 9 in total.

Wet tyre quantities are not restricted, however only the current specification of wet tyres from the Official tyre supplier may be used.

Wet tyres, MotoGP class:

The tyre supplier may allocate 1 extra set (1 front + 1 rear) of wet tyres to every rider, should this be deemed necessary by Race Direction due to weather conditions at the event. Specifically in the case of every practice session being declared wet, and requiring the use of wet tyres, 1 extra set of wet tyres will be allocated to every rider for the race.

A wet tyre is defined as a tyre which has a land to sea ratio of at least 20% overall, and a minimum ratio of 7% in each third of the section profile.

The tyre may be moulded or hand cut, but each groove must have a minimum depth of three millimetres over 90% of its length. **For allocation purposes** any tyre with a land to sea ratio of less than 20% will be deemed a slick tyre and therefore must be part of the rider's slick tyre allocation. **For the purpose of Art. 1.18.17 (MotoGP wet race procedure) a slick tyre that has been modified by hand-cutting will be deemed to be an intermediate tyre.** In case of dispute the decision of the Technical Director will be final.

- 2.9.4 1) Les coureurs peuvent utiliser uniquement les pneus attribués pour leur utilisation exclusive (comme défini à l'article 2.9.3).
- 2) Les pneus seront individuellement identifiés et ne pourront pas être échangés entre les coureurs, y compris entre les coéquipiers et ne pourront pas être échangés par le fournisseur de pneus après attribution, sauf avec l'autorisation du Directeur Technique (par exemple, comme défini à l'article 2.9.8).
- 3) Les pneus ne peuvent matériellement pas être modifiés en aucune façon après attribution, comme par exemple: sculpté à la main et toute autre action ou traitement qui pourrait modifier la performance du pneu (sauf l'utilisation de couvertures chauffantes pour les pneus), à moins que le fournisseur de pneus le considère nécessaire. De telles modifications ne peuvent être effectuées que par le fournisseur de pneus et devront être les mêmes pour tous les coureurs.

2.9.5 Chaque pneu attribué doit être marqué et porter sa spécification ainsi qu'un autocollant d'identification officiel muni d'un numéro de série unique. Lorsque l'autocollant officiel est endommagé ou perdu, le fabricant de pneus doit pouvoir informer le Directeur Technique de la spécification du pneu. La conformité des pneus peut être contrôlée en tout temps, avant ou après utilisation.

2.9.6 Lorsqu'une course est interrompue, un coureur doit utiliser les pneus marqués qui lui ont été attribués pour pouvoir reprendre le départ de la course.

2.9.7 Lorsqu'un pneu a été endommagé accidentellement avant son utilisation (par exemple, pendant la procédure de montage) et qu'il est considéré comme inutilisable par le Directeur Technique, il peut être remplacé par un pneu de mêmes spécifications avec l'autorisation du Directeur Technique. Ces pneus de remplacement doivent être marqués et faire partie du lot de pneus attribués au coureur en question. Le pneu endommagé sera retiré du lot attribué et ne pourra être ré-attribué.

Une fois qu'un pneu est utilisé (c.à.d. qu'il a quitté la voie des stands), il ne peut pas être remplacé à cause d'une détérioration ou d'un défaut, sauf **si toutes les conditions** suivantes **sont remplies**:

- a) Le fournisseur de pneus devra confirmer au Directeur Technique que la détérioration est uniquement causée par un défaut de fabrication ou de montage (ex: en dehors du contrôle de l'équipe) et non pas pour toute autre raison telle qu'un impact, une abrasion ou un accident.

- 2.9.4 1) Riders may use only the tyres allocated for his/her exclusive use (as described in Article 2.9.3).
- 2) Tyres will be individually identified and may not be exchanged between riders, including between team-mates, and may not be exchanged by the tyre supplier after allocation, except with the permission of the Technical Director (for example, under Article 2.9.8).
- 3) Tyres may not be materially altered in any way after allocation, such as hand-cutting and any other action or treatment that will alter the tyre's performance (with the exception of the use of tyre warmers), unless deemed necessary by the tyre supplier. Such alterations may be performed only by the tyre supplier, and shall be made equally for all riders.

2.9.5 Each allocated tyre must be marked with its specification and carry an official identification label with a unique serial number. In the event of damage to or loss of the official label, the tyre company must be able to satisfy the Technical Director as to the tyre's specification. Tyres may be checked for compliance at any time, before or after use.

2.9.6 In the case of an interrupted race, a rider must use tyres from his allocation of marked tyres for the restarted race.

2.9.7 In the unlikely event of a tyre being accidentally damaged before it is used (for example during the fitting process) and deemed to be unusable by the Technical Director, it may be replaced with a tyre of the same specification with the permission of the Technical Director. Such replacement tyres will be marked and included in the allocation of the rider concerned. The damaged tyre will be removed from the allocation and may not be allocated again.

Once it is used (ie. has exited pit lane) a tyre may not be replaced because of damage or defect, except **if all** the following **conditions** **apply**:

- a) The tyre supplier must confirm to the Technical Director that the damage is solely due to a manufacturing defect or **fitting** problem (**ie. out of the team's control**), and not due to any other reason such as impact, cut, abrasion or accident.

- b) *Le fournisseur de pneus devra confirmer au Directeur Technique que la détérioration est suffisamment importante pour considérer que l'utilisation du pneu serait dangereuse.*
- c) *Le Directeur Technique décidera si un remplacement est autorisé et sa décision est sans appel.*
- d) *Si un pneu de remplacement est accordé, il devra être de la même spécification que celui du pneu endommagé et sélectionné aléatoirement par le Directeur Technique et/ou son personnel.*

2.9.8 *Lorsqu'un problème de sécurité exceptionnel et imprévisible survient à un fournisseur de pneus pendant une manifestation et afin que les coureurs puissent courir en toute sécurité, ce fournisseur de pneus doit informer le Directeur Technique et la Direction de Course du problème le plus tôt possible.*

Une nouvelle attribution des pneus adéquats peut être effectuée sous la supervision du Directeur Technique. Une telle attribution de pneus devra répondre à la même spécification et à la même quantité pour tous les coureurs. La quantité sera déterminée par le fournisseur de pneus en consultation avec le Directeur Technique.

2.9.9 **Tests, Classe MotoGP:**

- 1) *Pour les tests officiels d'1 jour, après une course, la quantité et la spécification de pneus que chaque coureur pourra utiliser à un seul test sera limitée comme suit:*

Pendant les séances d'essais, un maximum de 8 pneus slick, spécifiquement:

Pneus slick avant:

2 de Spécification "A" + 2 de Spécification "B" = 4 au total

Pneus slick arrière:

2 de Spécification "A" + 2 de Spécification "B" = 4 au total

Pendant toutes les séances d'essais, un maximum de 4 pneus pluie, spécifiquement:

Pneus pluie avant: 2 de spécification standard

Pneus pluie arrière: 2 de spécification standard

En supplément, chaque coureur peut utiliser un jeu de pneus (1 avant + 1 arrière) prélevé de son allocation lors de l'épreuve précédente. Ces pneus peuvent être neufs ou usagés (NB. Des pneus usagés doivent être encore montés sur la jante de l'épreuve précédente), et l'équipe doit informer le fournisseur de pneus de quel jeu (1 avant + 1 arrière), elle souhaite réutiliser pour le test, ceci dans les 2 heures suivant la fin de la course précédente.

- b) *The tyre supplier must confirm to the Technical Director that the damage is significant enough to deem the tyre unsafe to use.*
- c) *In determining whether a replacement will be allowed the decision of the Technical Director will be final.*
- d) *If a replacement tyre is granted, it must be of the same specification as the damaged tyre and selected at random by the Technical Director and/or his staff.*

2.9.8 *Should an exceptional and unpredictable safety problem arise for the tyre supplier during an event, so as to prevent riders from safely competing in the race, then the tyre supplier must inform the Technical Director and Race Direction of the problem as soon as possible.*

Are-allocation of suitable tyres may be made under the supervision of the Technical Director. Such allocated tyres will be the same specification(s) and quantities for all riders, the quantity being determined by the tyre supplier in consultation with the Technical Director.

2.9.9 **Tests, MotoGP Class:**

- 1) *For official Post-Race tests of 1 day duration, each rider will be restricted in the quantity and specification of tyres that they may use at a single test event as follows:*

During all practice sessions, a maximum of 8 slick tyres, specifically:

Front slick tyres:

2 of Specification "A" + 2 of Specification "B" = 4 in total.

Rear slick tyres:

2 of Specification "A" + 2 of Specification "B" = 4 in total.

During all practice sessions, a maximum of 4 wet tyres, specifically:

Front wet tyres: 2 of the standard specification

Rear wet tyres: 2 of the standard specification

In addition each rider may use 1 set of tyres (1 front + 1 rear) retained from their allocation for the preceding event. These tyres may be new or used (NB. used tyres must still be mounted on wheels from the preceding event), and the team must inform the tyre supplier which set of tyres (1 front + 1 rear), if any, they wish to retain for the test within 2 hours of the preceding race finish.

- 2) Pour les tests officiels hivernaux **ou d'après course** de 2 jours (ou plus), la quantité et la spécification de pneus que chaque coureur pourra utiliser à un seul test sera limitée comme suit:

Pendant toutes les séances d'essais du 1er jour, un maximum de 8 pneus pluie spécifiquement:

Pneus slick avant:

2 de Spécification "A" + 2 de Spécification "B" = 4 au total

Pneus slick arrière:

2 de Spécification "A" + 2 de Spécification "B" = 4 au total

Pendant toutes les séances d'essais de chaque jour supplémentaire, un maximum de 6 pneus slick, spécifiquement:

Pneus slick avant:

3 pneus d'une des 2 spécifications "A" et "B" = 3 au total

Pneus slick arrière:

3 pneus d'une des 2 spécifications "A" et "B" = 3 au total

Pendant toutes les séances d'essais au-delà de 2 jours (ou plus) du test, un maximum de 4 pneus pluie par jour, jusqu'à un total maximum de 8 pneus pluie, spécifiquement:

Pneus pluie avant:

4 de spécification standard, (maximum de 2 par jour)

Pneus pluie arrière:

4 de spécification standard, (maximum de 2 par jour)

- 3) A n'importe quels tests officiels après une course ou hivernaux, le fournisseur de pneus peut choisir d'attribuer des jeux de pneus supplémentaires avec une spécification différente. Une telle attribution sera déterminée uniquement par le fournisseur de pneus.

La même quantité des pneus de spécification identique sera attribuée au moins à tous les coureurs permanents de la classe MotoGP sous contrat avec les équipes d'usine.

Lorsqu'une nouvelle spécification de pneu rentre en vigueur, le fournisseur de pneu doit informer toutes les équipes au moins deux mois avant la date proposée pour le test de la nouvelle spécification.

Tests, Classe Moto2:

Pour tous les tests officiels hivernaux et après la course, la quantité et la spécification des pneus que pourra utiliser chaque coureur seront limitées à un seul test. Le fournisseur de pneus déterminera le nombre de spécifications et les quantités qu'il mettra à disposition pour chaque test. Chaque coureur présent au test recevra la même attribution concernant les spécifications standard et quantités de pneus.

- 2) For official Winter **or post-race** tests of 2 days (or more) duration, each rider will be restricted in the quantity and specification of tyres that they may use at a single test event as follows:

During all practice sessions on Day 1, a maximum of 8 slick tyres, specifically:

Front slick tyres:

2 of Specification "A" + 2 of Specification "B" = 4 in total

Rear slick tyres:

2 of Specification "A" + 2 of Specification "B" = 4 in total

During all practice sessions on each additional day, a maximum of 6 slick tyres, specifically:

Front slick tyres:

3 tyres out of the 2 specifications "A" and "B" = 3 in total

Rear slick tyres:

3 tyres out of the 2 specifications "A" and "B" = 3 in total

During all practice sessions over the 2 (or more) days of the test, a maximum of 4 wet tyres per day, up to a maximum total of 8 wet tyres, specifically:

Front wet tyres:

4 of the standard specification, (maximum of 2 per day)

Rear wet tyres:

4 of the standard specification, (maximum of 2 per day)

- 3) At any official Post-race or Winter test, the tyre supplier may choose to allocate extra tyre sets with a different specification. Such extra allocation will be determined solely by the tyre supplier. The same quantity of identical specification tyres will be allocated to at least all permanent MotoGP class riders contracted to factory teams at the test.

When a new specification tyre is to be introduced, the tyre supplier should inform all teams at least two months in advance of the proposed test date for the new specification.

Tests, Moto2 Class:

For all winter and post-race tests, each rider will be restricted in the quantity and specification of tyres they may use at a single test. The tyre supplier will determine the number of specifications and quantities it will bring to each test. Every rider present will receive the same allocation of standard tyre specifications and quantities.

Le fournisseur de pneus peut décider de fournir des pneus supplémentaires d'une spécification différente, pour des besoins de développement des pneumatiques. Toute allocation de pneus de développement demeurera à la seule discrétion du fournisseur de pneus.

2.10 Numéros et fonds

2.10.1 *Les numéros de course doivent être fixés à l'avant **du carénage de la machine, en position centrale. Les numéros à l'avant ou sur les côtés du motocycle sont facultatifs.***

2.10.2 *Les numéros doivent avoir une hauteur minimum de 140mm.*

2.10.3 *Les numéros doivent être aisément lisibles **dans un caractère clair et simple** contrastant fortement avec le couleur du fond. doivent être lisibles aisément et contraster fortement avec la couleur du fond. **Dans les classes Moto2 et 125cc, les numéros doivent être unicolores contrastant fortement avec le couleur du fond. Une petite ligne d'une couleur différente est autorisée.***

2.10.4 *Les fonds doivent être d'une seule couleur sur une superficie suffisamment large pour laisser un espace libre d'au moins 25 mm autour des numéros.*

2.10.5 ***Dans les classes Moto2 et 125cc, les équipes ayant plus d'un coureur doivent différencier leurs coureurs en utilisant des numéros différents et/ou avec une couleur de fond différente.***

2.10.6 *En cas de conflit sur la lisibilité des numéros, la décision finale appartient au Directeur Technique.*

2.11 Carburant et lubrifiants

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb.

Carburant et huile pour la classe Moto2

1) *Seul le carburant du fournisseur de carburant désigné est autorisé. Ce carburant sera disponible à toutes les manifestations officielles Moto2 et sera conforme aux spécifications FIM Grand Prix. L'utilisation de ce carburant sans adjonction, ni modification est obligatoire.*

The tyre supplier may choose to provide additional tyres of a different specification, for tyre development purposes. The allocation of any development tyres will be solely at the discretion of the tyre supplier.

2.10 Numbers and Backgrounds

2.10.1 **The racing number must be affixed to the front of the motorcycle **fairing in a central position. Rear or side numbers are optional.****

2.10.2 Numbers should be a minimum height of 140 mm.

2.10.3 Numbers must be easily legible, **in a clear simple font** and contrast strongly with the background colour. **In the Moto2 and 125cc classes, numbers must be of one single colour which contrasts strongly with the background colour. A small outline in a different colour is permitted.**

2.10.4 Backgrounds must be of one single colour over an area large enough to provide a minimum clear area of 25mm around the numbers.

2.10.5 **In the Moto2 and 125cc classes, teams with more than one rider must differentiate between the riders by using different number and/or background colours.**

2.10.6 In case of a dispute concerning the legibility of numbers, the decision of the Technical Director will be final.

2.11 Fuel and Oil

All motorcycles must be fuelled with unleaded petrol.

Moto2 class fuel and oil:

1) Only fuel from the appointed fuel supplier is permitted. This fuel will be available at all official Moto2 events, and will conform to the FIM Grand Prix specification. Use of this fuel without any addition or alteration is mandatory.

- 2) Seules les huiles moteur du fournisseur désigné sont autorisées. Cette huile sera disponible à toutes les manifestations de Grand Prix FIM Moto2 et sera conforme aux spécifications des Grands Prix FIM Moto2. L'utilisation de cette huile sans adjonction, ni modification est obligatoire. Le Directeur Technique peut exiger en tout temps un prélèvement d'échantillon d'huile de n'importe quelle équipe ou machine.

2.11.1 Le carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications Grand Prix FIM pour chaque classe de course.

2.11.2 Le carburant sans plomb sera conforme aux spécifications Grand Prix FIM, si:

- (a) Il contient les caractéristiques suivantes:

Propriété	Unités	Min.	Max.	Méthode de Contrôle
RON		95.0	102.0	ISO 5164
MON		85.0	90.0	ISO 5163
Oxygène	% m/m		2.7	ASTM D 4815
Benzène	% v/v		1.0	EN 238
RVP	kPa		90	EN 13016-1
Plomb	g/l		0.005	EN 237
Densité à 15°C	kg/m ³	720.0	775.0	ASTM D 4052
Stabilité de l'oxydation	minutes	360		ASTM D 525
Gomme existante	mg/100 ml		5.0	EN ISO 6246
Souffre	mg/kg		10	ASTM D 5453
Nitrogène	% m/m		0.2	ASTM D 4629
Corrosion du cuivre	taux		C1	ISO 2160
Distillation:				
A 70°C	% v/v	22.0	50.0	ISO 3405
A 100°C	%v/v	46.0	71.0	ISO 3405
A 150°C	% v/v	75.0		ISO 3405
Fin d'ébullition	°C		210.0	ISO 3405
Résidu	% v/v		2.0	ISO 3405
Oléfines (*)	% v/v		18.0	ASTM D 1319:1998 Chromatographie gazeuse
Aromatiques (*)	% v/v		35.0	ASMT D 1319: 1998 Chromatographie gazeuse
Total di-oléfinés	% m/m		1.0	GCMS / HPLC
Apparence		Claire et brillante		Inspection visuelle

La marge d'erreur dans chaque méthode de contrôle est comprise dans les valeurs min./max. spécifiées dans le tableau et ne sera pas ajoutée après l'analyse.

En cas de litige, la méthode de contrôle s'effectuera par chromatographie gazeuse (*).

- 2) Only engine oil from the appointed oil supplier is permitted. This oil will be available at all official Moto2 events and will conform to the FIM Grand Prix 'Moto2' specification. The use of this oil without any addition or alteration is mandatory. The Technical Director may require that an oil sample be taken from any team or machine at any time.

2.11.1 Unleaded petrol must comply with the FIM Grand Prix specification for each racing class.

2.11.2 Unleaded petrol will comply with the FIM Grand Prix specification if:

- (a) It has the following characteristics:

Property	Units	Min.	Max.	Test Method
RON		95.0	102.0	ISO 5164
MON		85.0	90.0	ISO 5163
Oxygen	% m/m		2.7	ASTM 4815
Benzene	% v/v		1.0	EN 238
RVP	kPa		90	EN 13016-1
Lead	g/l		0.005	EN 237
Density at 15 °C	kg/m3	720.0	775.0	ASTM D 4052
Oxidation Stability	minutes	360		ASTM D 525
Existent gum	mg/100 ml		5.0	EN ISO 6246
Sulphur	mg/kg		10	ASTM D 5453
Nitrogen	% m/m		0.2	ASTM D 4629
Copper Corrosion	rating		C1	ISO 2160
Distillation:				
At 70 °C	% v/v	22.0	50.0	ISO 3405
At 100 °C	% v/v	46.0	71.0	ISO 3405
At 150 °C	% v/v	75.0		ISO 3405
Final Boiling Point	°C		210.0	ISO 3405
Residue	% v/v		2.0	ISO 3405
Olefins(*)	% v/v		18.0	ASTM D 1319:1998 Gas Chromatography
Aromatics(*)	% v/v		35.0	ASTM D 1319:1998 Gas Chromatography
Total di-olefins	% m/m		1.0	GCMS / HPLC
Appearance		clear and bright		visual inspection

The measurement error in each test method is included in the min./ max. values given in the table and will not be added following the analysis. In case of a dispute, the test method will be Gas Chromatography (*).

- (b) *La totalité des composants individuels d'hydrocarbure, contenant uniquement de l'hydrogène et du carbone, présents dans des concentrations de moins de 5% m/m doivent constituer au moins 30% m/m du carburant.*

La conformité aux règles de composition est calculée sur la base suivante:

$$A=100-B-C$$

Où:

A est la concentration totale (en % m/m) des composants individuels d'hydrocarbure présents dans des concentrations inférieures à 5% m/m,

B est la concentration totale (en % m/m) d'oxygène présent dans le carburant et,

C est la concentration totale (en % m/m) des composants individuels d'hydrocarbure présents dans des concentrations supérieures à 5% m/m.

La méthode de contrôle s'effectuera par chromatographie gazeuse.

- (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

Les oléfines bicycliques et polycycliques ne sont pas autorisés. Le carburant ne contiendra aucune substance susceptible de réaction exothermique en l'absence d'oxygène extérieur.

- (d) *Seuls les oxygènes suivants seront autorisés:*

methanol, ethanol, iso-propyl alcool, iso butyl alcool, methyl tertiary butyl ether, ethyl tertiary butyl ether, tertiary amyl methyl ether, di-isopropyl ether, n-propyl alcool, tertiary butyl alcool, n-butyl alcool, secondary butyl alcool.

- (b) The total of individual hydrocarbon components, containing only hydrogen and carbon, present at concentrations of less than 5% m/m must be at least 30% m/m of the fuel.

Compliance with the compositional regulation is calculated on the following basis:

$$A = 100 - B - C$$

where:

A is the total concentration (in % m/m) of individual hydrocarbon components present at concentrations less than 5 % m/m,

B is the total concentration (in % m/m) of oxygenates present in the fuel, and

C is the total concentration (in % m/m) of individual hydrocarbon components present at concentrations greater than 5% m/m.

The test method will be gas chromatography.

- (c) The total concentration of naphthenes, olefins and aromatics in each carbon number group will not exceed the limits given in the following table.

% m/m	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Napthenes	0	5	10	10	10	10
Olefins	5	20	20	15	10	10
Aromatics			1.2	35	35	30

Bicyclic and polycyclic olefins are not permitted. The fuel must contain no substances which are capable of exothermic reaction in the absence of external oxygen.

- (d) Only the following oxygenates will be permitted:

Methanol, Ethanol, Iso-propyl alcohol, Iso-butyl alcohol, Methyl tertiary butyl ether, Ethyl tertiary butyl ether, Tertiary amyl methyl ether, Di-isopropyl ether, n-Propyl alcohol, Tertiary butyl alcohol, n-Butyl alcohol, Secondary butyl alcohol.

(e) Des dérivés du manganèse (<1 mg/L), plomb (<5 mg/L), fer (<5 mg/L) et nickel (<5 mg/L) ne sont pas autorisés au-dessus de ces limites.

(f) L'huile pour les mélanges 2 temps sera conforme aux spécifications Grand Prix FIM, si:

Contrôle	Limites		Méthode de contrôle
	inférieures	supérieures	
Métaux			ICP-OES GC-AED
Plomb (mg/kg)		10	
Manganèse (mg/kg)		10	
Fer (mg/kg)		10	
Nickel (mg/kg)		10	
Pourcentage à une ébullition de moins de 250°C (g/100G)		10	Distillation simulée

4 volumes d'huile seront ajoutés à 100 volumes de super sans plomb et les contrôles suivants seront effectués à partir de ce mélange:

	Limites		Méthode de contrôle
	inférieures	supérieures	
Recherche du nombre d'octanes (RON): Différence de la recherche du nombre d'octanes entre du carburant avec et sans huile	-2	+1	ISO 5164
Nombre d'octanes moteur (MON): Différence du nombre d'octanes moteur entre du carburant avec et sans huile	-2	+1	ISO 5163
Densité à 15°C (kg/m³) Différence de densité entre du carburant avec et sans huile		+30	ASTM D 4052

(e) Manganese (<1 mg/L), lead (<5 mg/L), iron (<5 mg/L) and nickel (<5 mg/L) additives are not permitted above these limits.

(f) Oil for two stroke mixtures will comply with the FIM Grand Prix specifications if:

Test	Limits		Test Method
	low	high	
Metals			ICP-OES GC-AED
Lead (mg/kg)		10	
Manganese (mg/kg)		10	
Iron (mg/kg)		10	
Nickel (mg/kg)		10	
Percentage boiling under 250°C (g/100g)		10	Simulated Distillation

4 volumes of oil will be added to 100 volumes super unleaded and the following tests will be carried out on the mixture.

	Limits		Test Method
	low	high	
Research Octane Number (RON): difference in research octane number between petrol with and without oil	-2	+1	ISO 5164
Motor Octane Number (MON): Difference in motor octane number between petrol with and without oil	-2	+1	ISO 5163
Density at 15°C (kg/m³) difference in density between petrol with and without oil		+30	ASTM D 4052

La réaction à la distillation de l'huile sera utilisée pour identifier celle-ci après la course.

L'huile ne doit pas modifier l'empreinte du carburant.

- (g) *Pour les mélanges 2 temps, les tolérances suivantes pour les spécifications de carburant seront autorisées:*

• <i>Densité à 15°C</i>	<i>Plus 30 kg/m³</i>
• <i>Résidu de distillation</i>	<i>Pas contrôlé</i>

- (h) *Dans la classe Moto2, l'huile de lubrification pour le moteur doit être conforme aux spécifications des Grands Prix FIM Moto2 si elle correspond aux chromatographies gazeuses de références établies par le fournisseur d'huile officiel.*
- (i) *Dans la classe Moto2, les spécifications d'essence et d'huile moteur seront déterminées par le fournisseur d'essence et d'huile officiel, en consultation avec les Organisateurs et le fournisseur officiel de moteur. Ces spécifications peuvent être modifiées à tout moment dans le cadre d'un accord mutuel.*

2.11.3 Mise en application du règlement sur le carburant

Dans les classes MotoGP et Moto2, lorsqu'un coureur qui prend part à une manifestation est sous contrat ou accord pour l'utilisation exclusive d'une certaine marque de carburant ou de lubrifiant, les organisateurs doivent donner libre accès au circuit pour ce carburant ou lubrifiant.

Tout litige final sera réglé en accord avec le Code Disciplinaire et d'Arbitrage Grand Prix FIM.

2.11.4 Procédure d'analyse de carburant

2.11.4.1 Approbation du carburant et de l'huile

1. *Tous les carburants utilisés en Championnat devront être approuvés avant la course pour laquelle le carburant sera utilisé. Les compagnies pétrolières fournissant du carburant aux Equipes participantes doivent soumettre pour analyse en conformité avec les spécifications 10 litres (2 x 5 litres) au laboratoire agréé par la FIM/Dorna. Pour autant que le carburant soit conforme aux spécifications, un certificat portant un numéro de rapport de contrôle sera émis. Le numéro de rapport de contrôle doit être remis aux Equipes concernées avant qu'elles ne prennent part à la course.*

The distillation behaviour of the oil will be used to identify it after the race.

The oil may not alter the fingerprint of the petrol.

- (g) For 2-stroke mixtures the following tolerances on the petrol specifications will be allowed:

• Density at 15 °C	plus 30 kg/m ³
• Distillation residue	not controlled

- (h) In the Moto2 class, oil for engine lubrication will comply with the FIM Grand Prix Moto2 specification if it matches the reference GC fingerprint established by the appointed oil supplier.
- (i) In the Moto2 class, the fuel and oil specification will be determined by the appointed fuel supplier and oil supplier in consultation with the Organisers and the official engine supplier and may be changed at any time by mutual agreement.

2.11.3 Implementation of the fuel regulation

In the MotoGP and 125cc classes when a rider taking part in a meeting is under contract or agreement for the exclusive use of a certain brand of petrol or oil, the Organisers must give free access to the circuit for that fuel or oil.

Any final dispute will be settled in accordance with the FIM Grand Prix Disciplinary and Arbitration Code.

2.11.4 Fuel Analysis Procedure

2.11.4.1 Fuel and Oil Approval

1. All fuel in use in the Championship must be approved prior to the race in which the fuel is to be used. Fuel companies supplying petrol to participating teams must submit ten litres (2 x 5 L) to the laboratory appointed by the FIM/Dorna for analysis in accordance with the specification. Providing the petrol is within the specification, a certificate containing a test report number will be issued. The test report number must be given to the appropriate teams before they take part in a race.

2. *Toutes les compagnies fournissant de l'huile pour être mélangée au carburant, afin de créer un mélange ou de lubrifier les moteurs de la classe Moto2 pour les Equipes participantes, doivent soumettre deux litres (2 x 1 litre) d'huile au laboratoire agréé par la FIM/Dorna pour approbation. Si l'huile est conforme aux spécifications, un certificat sera émis. Le numéro de rapport de contrôle spécifié sur le certificat sera indiqué aux Equipes qui ont l'intention d'utiliser l'huile.*
3. *Lors du contrôle technique du jeudi, chaque Equipe déclarera les numéros du rapport de contrôle correspondant au carburant et à l'huile utilisés. Cette information sera incluse dans le carnet de contrôle technique de chaque motocycle, lors de chaque Grand Prix.*

Par conséquent, le carburant qui sera utilisé doit être approuvé par le contrôle du jeudi après-midi avant la course pour laquelle le carburant sera utilisé.
4. *Lorsqu'un échantillon de carburant est requis sur un circuit Grand Prix, aussi bien pendant les essais, le warm up ou après la course, l'Equipe doit déclarer au Directeur Technique Grand Prix les numéros du rapport de contrôle du certificat du laboratoire correspondant au carburant et à l'huile utilisés.*
5. *Chaque compagnie pétrolière (carburant/huile) sera responsable envers le laboratoire du coût de ces analyses de type et de l'établissement des empreintes d'origine.*

2.11.4.2 Échantillonnage et contrôle de carburant et d'huile

1. *Le Directeur Technique Grand Prix nommera un commissaire technique qui sera responsable de l'administration et de la supervision de la procédure d'échantillonnage du carburant.*
2. *Les motocycles sélectionnés pour les contrôles de carburant seront normalement parmi les trois premiers et seront dirigés dans le «parc fermé» pour les contrôles techniques.*
3. *D'autres motocycles pourront être tirés au sort pour des contrôles de carburant. Un commissaire technique sera présent à l'entrée du stand du (des) coureur(s) désigné dont la machine accompagnera immédiatement le commissaire technique dans la zone de contrôle technique ou au «parc fermé».*

2. All companies supplying oil, for mixing with petrol to create a two stroke mixture or for engine lubrication in the Moto2 class, to participating teams must submit two litres (2 x 1 L) of the oil to the laboratory appointed by the FIM/Dorna for approval. If the oil conforms to the specifications, a certificate will be issued. The test report number given on the certificate must be supplied to teams which intend to use the oil.
3. During Thursday's technical control, each team will declare the certificate test report numbers corresponding to the petrol and oil to be used. This information will be entered in the Technical Control Book of each motorcycle at every Grand Prix.

Therefore, the fuel which is to be used must be approved by the Thursday afternoon before the race in which the fuel is to be used.
4. When a fuel sample is requested at any Grand Prix Circuit, either during practice, warm up or following the race, the certificate test report numbers corresponding to the petrol and oil used must be declared to the Grand Prix Technical Director by the team. Failure to provide the correct number will result in a fine.
5. Each fuel and/or oil Company will be responsible for payment to the laboratory for these batch analyses costs and establishment of the basic fingerprints.

2.11.4.2 Fuel and Oil Sampling and Testing

1. The Grand Prix Technical Director will appoint a senior Technical Scrutineer to take responsibility for the administration and supervision of the fuel sampling procedure.
2. Motorcycles selected for fuel controls will usually be amongst the first three finishers, and will be directed to the "parc fermé" for technical controls.
3. Other finishers may be chosen at random for fuel controls. A Technical Scrutineer will be posted at the entrance to the pit box of the selected rider(s) whose machine must immediately accompany the Technical Scrutineer to the technical control area or "parc fermé".

4. *Le carburant à tester sera transféré dans deux bouteilles «A» et «B» identifiées par la référence du coureur, de l'équipe et de la machine sur laquelle l'échantillon a été prélevé. Les bouteilles seront fermées, scellées et étiquetées par le Directeur Technique et/ou Commissaire Technique.*
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'Equipe signera cette déclaration après avoir vérifié que toutes les informations sont correctes.*
7. *L'échantillon «A» sera envoyé au laboratoire officiel agréé, accompagné d'un exemplaire de la Déclaration d'Echantillon du Carburant. L'échantillon de carburant sera comparé par chromatographie gazeuse avec le carburant et l'huile approuvés. Si nécessaire, la concentration d'autres éléments comprenant du plomb, manganèse, fer, nickel, nitrogène et oxygène pourra être mesurée à la demande du Directeur Technique pour s'assurer que des dispositifs pour augmenter l'indice d'octane et la puissance (boosters) n'ont pas été ajoutés. Si des divergences observées sur la courbe de chromatographie gazeuse indiquent qu'elles sont dues à un mélange avec un autre carburant, dont la FIM/Dorna a approuvé l'utilisation par l'équipe, l'échantillon de carburant devra être conforme, pour autant que celui-ci réponde toujours à la spécification Grand Prix FIM comme défini à l'article 2.11.2. Les coûts engendrés par les analyses de l'échantillon «A» seront pris en charge par la FIM/Dorna.*
8. *L'échantillon «B» sera déposé dans un service déterminé par la FIM pour être conservé en cas de réclamation et/ou demande pour une contre-expertise par le laboratoire officiel agréé. 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 au Directeur Technique Grand Prix avec copie à la FIM, aussitôt que possible, dès réception des échantillons, et avant le vendredi soir du Grand Prix suivant.*

4. The fuel to be tested will be transferred into two bottles, "A" and "B" identified by reference to the rider, team and machine from which the sample was taken. The bottles will be closed, sealed and labelled by the Technical Director and/or Technical Scrutineer.
5. Only new bottles will be used for the fuel samples and only new materials will be used to transfer the fuel.
6. The Fuel Sample Declaration form will be filled out immediately, containing all information as shown in the example sheet, including the riders and machines identity, date and place of fuel sampling. A responsible team member will sign this declaration, after verifying that all the information is correct.
7. Sample «A» will be sent to the official appointed laboratory, accompanied by a copy of the Fuel Sample Declaration form. The fuel sample will be compared with the approved petrol and oil using gas chromatography. If necessary the concentration of other elements, including lead, manganese, iron, nickel, nitrogen and oxygen may be measured at the request of the Technical Director to ensure that octane and power boosters have not been added. If any observed deviations of the GC curve indicate that they are due to mixing with one other fuel, which has been approved by the FIM/Dorna for use by the team, the fuel sample will be deemed to comply, provided the fuel sample still falls within FIM Grand Prix specification as described in Article 2.11.2. Costs for the analyses of sample «A» will be paid by FIM/Dorna.
8. Sample «B» will be handed over to the FIM designated storage facility for safeguarding in case of protests and/or requirement of a counter analysis by the appointed laboratory. Costs for the analyses of sample «B» will be paid by the team concerned.
9. Both samples will be transported by an authorised courier.
10. The laboratory must deliver the results of the fuel sample analyses to the Grand Prix Technical Director, with a copy to the FIM, as soon as possible after receipt of the samples, and before the Friday evening of the following Grand Prix event.

11. *En cas de non-conformité, le Directeur Technique doit, aussitôt que possible, dès réception des résultats, en informer la FIM, la Direction de Course Grand Prix et les représentants du coureur/de l'Equipe concernés.*

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

La Direction de Course prendra une décision à la manifestation Grand Prix suivant immédiatement la notification des résultats de l'expertise finale. Tout appel contre la décision de la Direction de Course sera entendu par les Commissaires FIM désignés à la manifestation Grand Prix lors de laquelle la décision de la Direction de Course est prise.

Si'il n'y a plus de Grand Prix après la notification des résultats des de l'expertise finale, la Direction de Course prendra une décision aussi rapidement que possible. Tout appel contre la décision de la Direction de Course sera entendu par les Commissaires FIM nommés par la FIM pour cette fonction spécifique.

12. *Le directeur de l'analyse de carburant du laboratoire officiel doit confirmer au Directeur Technique présent que l'identification et la qualité du scellé de l'échantillon «B» sont correctes avant que l'analyse de l'échantillon «B» soit effectuée.*
13. *Toute infraction aux spécifications du carburant et de l'huile approuvés et/ou toute adjonction de dispositifs pour augmenter l'indice d'octane et la puissance (boosters) comme défini à l'article 2.11.4.2.7 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.*
14. *Dans la classe Moto2, la procédure d'échantillonnage et du contrôle de carburant ci-dessus sera également appliquée à l'huile moteur. Si l'échantillon d'huile n'est pas conforme aux spécifications Moto2 comme défini à l'art. 2.11.2 (h), le Directeur Technique informera la Direction de Course qui peut infliger une sanction.*

11. In the case of non-conformity, the Technical Director must notify, as soon as practical after receipt of the results, the FIM, the Grand Prix Race Direction and the rider/team representative concerned.

Within 48 hours of the receipt of the notification of the results of the laboratory test of sample "A", the team must notify the FIM and the Technical Director if counter-expertise is required (or not required) for sample "B".

The Race Direction will take a decision at the Grand Prix event immediately following the notification of the results of the final expertise. Any appeal against the decision of the Race Direction will be heard by the FIM Stewards appointed for the Grand Prix event at which the Race Direction decision is taken.

If there is no more Grand Prix following the notification of the results of the final expertise, the Race Direction will take a decision as soon as practical. Any appeal against the decision of the Race Direction will be heard by the FIM Stewards appointed by the FIM for this specific task.

12. The director of fuel analysis at the official laboratory must confirm to the Technical Director that the identification and the seal status of the "B" sample is correct before any B sample analysis is carried out.
13. Failure of the sample to comply to approved petrol and oil, and/or the addition of octane and power boosters, as described in article 2.11.4.2.7, will automatically result in the disqualification of the competitor from the entire meeting.
- The result of the competitor's fuel sample analysis ("A" or "B" sample) more favourable to the competitor will be taken into account.
14. In the Moto2 class, the above fuel sampling and testing procedure will apply to engine oil also. In the case that the oil sample does not comply with the Moto2 specification as described in Art. 2.11.2.(h), the Technical Director will inform Race Direction who may impose a penalty.

- 2.11.5 *Pour la course MotoGP, le carburant dans la machine ne peut être inférieur à quinze degrés C (15°C) par rapport à la température ambiante.*

L'utilisation d'un procédé pour réduire artificiellement la température du carburant en dessous de la température ambiante est prohibée.

Afin de respecter cette règle, une température ambiante officielle sera déclarée et affichée sur les moniteurs de chronométrage une heure avant le départ de la course des MotoGP. L'équipe devra se conformer aux demandes du Directeur Technique et commissaires techniques qui contrôleront la température du carburant avant la course, si nécessaire y compris l'ouverture du bouchon d'essence. Le carburant du motocycle devra être conforme à la règle de température au plus tard 5 minutes avant l'ouverture de la voie des stands.

2.12 Vêtements de protection et casques

- 2.12.1 *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.*

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

- 2.12.3 *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.*

- 2.12.4 *Des matières remplaçant le cuir peuvent être utilisées, pour autant qu'elles aient été contrôlées par le Chef des Inspecteurs Techniques.*

- 2.12.5 *L'utilisation d'un protège dos est hautement recommandée.*

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

- 2.12.7 *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, JIS T 8133: 2007
- USA SNELL M 2005, SNELL M 2010

- 2.12.8 *Les visières doivent être réalisées dans une matière qui ne se casse pas.*

- 2.12.9 *Des visières jetables sont autorisées.*

- 2.11.5 For the MotoGP race, no fuel on the motorcycle may be more than fifteen degrees C (15°C) below ambient temperature. The use of any device on the motorcycle to artificially decrease the temperature of the fuel below ambient temperature is forbidden.

For the purposes of this regulation an Official Ambient Temperature will be declared and displayed on the timekeeping monitors one hour before the start of the MotoGP race. The team must comply with requests of the Technical Director and Technical Scrutineers checking pre-race fuel temperature, including opening the fuel tank cap if necessary. Fuel on the motorcycle must comply with the temperature regulation no later than 5 minutes before pit lane opens.

2.12 Protective Clothing and Helmets

- 2.12.1 Riders must wear a complete leather suit with additional leather padding or other protection on the principal contact points, knees, elbows, shoulders, hips etc.

- 2.12.2 Linings or undergarments must not be made of a synthetic material which might melt and cause damage to the riders' skin.

- 2.12.3 Riders must also wear leather gloves and boots, which with the suit provides complete coverage from the neck down.

- 2.12.4 Leather substitute materials may be used, providing they have been checked by the Chief Technical Scrutineer.

- 2.12.5 Use of a back protector is highly recommended.

- 2.12.6 Riders must wear a helmet which is in good condition, provides a good fit and is properly fastened.

- 2.12.7 Helmets must be of the full face type and conform to one of the recognised international standards:

- Europe ECE 22-05 'P'
- Japan JIS T 8133: 2000, JIS T 8133: 2007
- USA SNELL M 2005, SNELL M 2010

- 2.12.8 Visors must be made of a shatterproof material.

- 2.12.9 Disposable "tear-offs" are permitted.

2.12.10 *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 qui peut, s'il le désire, consulter les fabricants du produit avant de prendre une décision définitive.*

2.13 Procédures pour le contrôle technique

2.13.1 *A chaque circuit, une zone doit être désignée comme zone pour le contrôle technique. Dans cette zone, sous l'autorité du Chef des Inspecteurs Techniques et la supervision du Directeur Technique, un Equipement adéquat sera installé pour procéder aux différents contrôles, soit:*

- i) Equipement pour mesurer le bruit du motocycle.*
- ii) Balances avec poids étalons.*
- iii) Instruments pour mesurer la cylindrée du moteur.*
- iv) Instruments et jauges au besoin pour mesurer les autres dimensions et les critères définis dans les Règlements Techniques.*

2.13.2 *La procédure du contrôle technique sera effectuée conformément à l'horaire établi dans les Règlements. Les inspecteurs techniques doivent, cependant, être disponibles pendant toute la manifestation pour contrôler les motocycles et l'équipement sur demande du Directeur Technique.*

2.13.3 *La présentation d'une machine sera considérée comme déclaration implicite de sa conformité avec les règlements techniques. La responsabilité, pour la préparation de la machine devant se conformer à toutes les spécifications techniques et de sécurité, repose sur l'équipe.*

2.13.4 *La présence du coureur lors du contrôle technique initial n'est pas obligatoire, à l'exception de la classe 125cc où le coureur doit être présent pour le contrôle du poids avec son casque et ses vêtements de protection.*

2.13.5 *Les motocycles seront inspectés sous le nom de l'équipe et lors du contrôle initial chaque motocycle sera enregistré par les commissaires techniques qui prépareront une fiche «contrôle technique» sur laquelle figureront les spécifications techniques, les résultats des contrôles et les coureurs de l'équipe ayant le droit d'utiliser le motocycle.*

2.12.10 Any question concerning the suitability or condition of the riders clothing and/or helmet shall be decided by the Technical Director, who may, if he so wishes, consult with the manufacturers of the product before making a final decision.

2.13 Procedures for Technical Control

2.13.1 At each circuit an area must be designated as the Technical Checking Area. In this area, under the control of the Chief Technical Scrutineer and the supervision of the Technical Director, suitable equipment will be installed to conduct the various tests viz:

- i) Equipment for measuring the noise of the motorcycle.
- ii) Weighing scales with check weights for calibration purposes.
- iii) Instruments for measuring engine capacity.
- iv) Instruments and gauges as necessary for measuring other dimensions and criteria specified in the Technical Regulations.

2.13.2 The technical control procedure will be carried out in accordance with the schedule set out in the Regulations. The technical scrutineers must be available throughout the event to check motorcycles and equipment as required by the Technical Director.

2.13.3 Presentation of a machine will be deemed as an implicit statement of conformity with the technical regulations. Responsibility for the preparation of the machine to comply with all technical and safety regulations rests with the team.

2.13.4 A rider's presence at the initial technical control is not mandatory, except in the case of the 125cc class when the rider must be present for a weight check together with his helmet and all protective clothing.

2.13.5 Motorcycles will be inspected under the name of the team and at the initial technical control each motorcycle will be registered by the technical scrutineers who will prepare a technical control card to record technical specifications, check results and the riders in that team entitled to use the motorcycle.

- 2.13.6 *Lors du contrôle technique initial, les commissaires techniques devront contrôler le motorcycle pour enregistrer les détails techniques y compris le poids (+ le poids du coureur dans la classe 125cc), le niveau sonore et pourront également contrôler le motorcycle afin de s'assurer de leur conformité technique avec d'autres aspects des Règlements à la demande du Directeur Technique.*
- 2.13.7 *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 Rislán, mais un écrou ou un rivet sont préférables. Un velcro ou un adhésif seul ne sont pas acceptables. La goupille du transpondeur doit également être assurée par un collier en plastique.
- 2.13.8 *A chaque manifestation, à la fin des procédures du contrôle technique avant la première séance d'essais, les commissaires techniques placeront un petit autocollant sur le motorcycle indiquant qu'il a été enregistré pour être utilisé par le(s) coureur(s) de l'équipe pour la course en question et qu'il a passé les procédures des contrôles de sécurité.*
- 2.13.9 *Le Chef des Inspecteurs Techniques préparera un rapport avec les résultats du contrôle technique qui sera soumis au Comité de Direction de la Manifestation via le Directeur Technique.*
- 2.13.10 *Les commissaires techniques doivent ré-inspecter toute machine impliquée dans un accident et, si nécessaire, fixer un nouvel autocollant de contrôle technique pour une machine reconstruite. Ce contrôle est effectué normalement dans le stand du coureur concerné. L'équipe a l'entière responsabilité de toute réparation effectuée et de déterminer si la machine est prête à être utilisée à nouveau.*
- 2.13.11 *Les Inspecteurs Techniques doivent être prêts, selon les instructions du Directeur Technique, à ré-inspecter la conformité technique de tout motorcycle pendant la manifestation, ou après la course, et superviser l'inspection d'un motorcycle à la suite d'une réclamation sur une question technique.*
- 2.13.12 *A la fin de la course, le Chef des Inspecteurs Techniques s'assurera que les motorcycles classés aux trois premières places, plus tout autre motorcycle désigné par le Directeur Technique, soient placés dans la zone de contrôle pour une période de 60 minutes, dans l'attente d'une éventuelle réclamation.*

- 2.13.6 At the initial technical control the technical scrutineers should inspect the motorcycle to record technical details including weight (plus rider weight in the 125cc class), noise level and may also check the motorcycle for technical compliance with other aspects of the Regulations, as requested by the Technical Director.
- 2.13.7 All machines must have a correctly-positioned timekeeping transponder. The transponder must be supplied or approved by the official Timekeeper and fixed to the motorcycle in the **longitudinal centre of the motorcycle (typically close the swing arm pivot), on either the left or right side, as low as possible and avoiding being shielded by carbon bodywork.**
 Correct attachment of the transponder bracket consists of a minimum of tie-wraps, but preferably by screw or rivet. Velcro or adhesive alone will not be accepted, and any transponder retaining clip must also be secured by a tie-wrap.
- 2.13.8 At each event, at the conclusion of technical control procedures prior to the first practice, the technical scrutineers will place a small sticker on the motorcycle indicating that it has been registered for use by the team's rider(s) for that race and passed the technical control procedures.
- 2.13.9 The Chief Technical Scrutineer will prepare a report on the results of technical control which, will be submitted to the Event Management Committee via the Technical Director.
- 2.13.10 The technical scrutineers should re-inspect any machine that has been involved in an accident, and if necessary to issue a new technical control sticker for a rebuilt machine. This would normally be carried out at the pit of the rider concerned. The team has sole responsibility for any repairs carried out, and to determine when the machine is fit for further use.
- 2.13.11 The technical scrutineers must be available, based on instructions from the Technical Director, to re-inspect any motorcycle for technical compliance during the meeting or after the race and to supervise inspection of a motorcycle following a protest on a technical matter.
- 2.13.12 At the end of the race, the Chief Technical Scrutineer will ensure that the motorcycles placed in the first three positions, plus any other motorcycles designated by the Technical Director, are placed in the Check Area for a period of 60 minutes pending any protest.

Les motocycles peuvent être contrôlés pour conformité avec les règlements de bruit et poids, et tout autre exigence technique sous le contrôle et sur demande du Directeur Technique.

- 2.13.13 *Le Directeur Technique peut exiger qu'une Equipe fournisse certaines parties ou échantillons, s'il le juge nécessaire.*

2.14 Contrôles du bruit

- 2.14.1 *Les contrôles du bruit doivent être effectués dans une zone ouverte avec un espace de 10 mètres au moins entre le motorcycle en train d'être contrôlé et des murs ou autres obstacles. Il faut qu'il y ait un minimum de bruit ambiant dans la zone.*

- 2.14.2 *L'équipement de mesure doit être calibré avant le contrôle et recalibré à intervalles réguliers.*

- 2.14.3 *L'équipement de mesure doit être placé à 50 cm de l'extrémité du tuyau d'échappement et à un angle de 45 degrés du tuyau, soit de côté ou dessus.*

- 2.14.4 *A tout moment, les niveaux de bruit maximaux sont:*

– 2 temps: 113 dB/A
– Moto2: 115 dB/A
– MotoGP 4 temps: 130 dB/A

Pour plus de commodité, rendue possible par la similitude de la course du piston par configuration du moteur selon la cylindrée des classes, le contrôle peut être effectué à un RPM fixe.

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres et plus
125 cc	7'000 RPM			
MotoGP, Moto2		5'000 RPM	5'500 RPM	5'500 RPM

The motorcycles should be checked for compliance with the noise and weight regulations, and any other technical requirement, under the control of and as requested by the Technical Director

- 2.13.13 The Technical Director may require a team to provide such parts or samples as he may deem necessary.

2.14 Noise Tests

- 2.14.1 Noise tests must be conducted in an open area with a space of at least 10 metres between the motorcycle being tested and walls or other obstacles. There should be a minimum amount of ambient noise in the area.

- 2.14.2 The measuring equipment must be calibrated prior to the test and recalibrated at regular intervals.

- 2.14.3 The measuring equipment should be placed 50 cm from the end of the exhaust pipe and at 45 degree angle to the pipe either to the side or above.

- 2.14.4 The maximum noise levels at all times are:

– 2 stroke: 113 dB/A
– Moto2: 115 dB/A
– MotoGP 4 stroke: 130 dB/A

For convenience, made possible by the similarity of piston stroke per engine configuration within capacity classes, the test may be conducted at a fixed RPM.

	1 cylinder	2 cylinders	3 cylinders	4 cylinders and more
125 cc	7'000 RPM			
MotoGP, Moto2		5'000 rpm	5'500 rpm	5'500 rpm

DIAGRAM 1

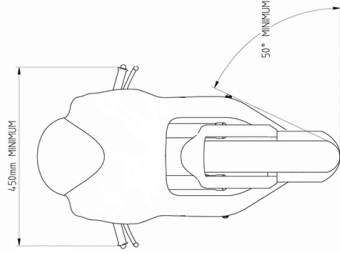


DIAGRAM 2

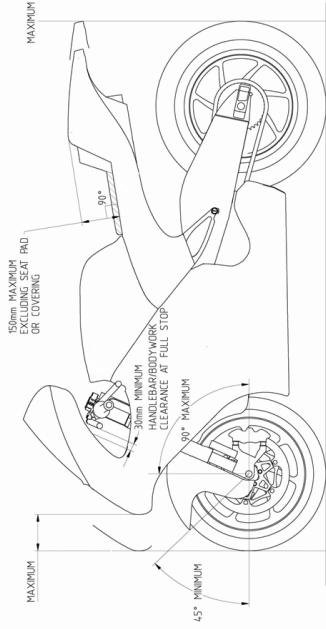


DIAGRAM 3

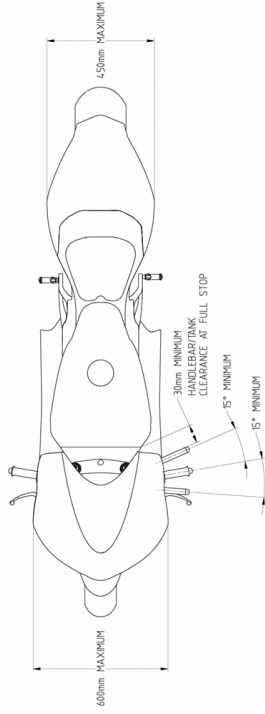


Diagramme 4: boîte à air

La structure principale de la boîte à air, indiquée à l'intérieur de la ligne, doit être originale et est obligatoire.

Le conduit d'admission ("connection d'admission au cadre") peut être remplacée.

Les caisses de résonance sur le couvercle de la boîte à air, y compris le couvercle supérieur si nécessaire, peuvent être **remplacées ou modifiées**.

Le volume de la boîte à air, à l'arrière du filtre, ne doit pas être supérieur à l'original.

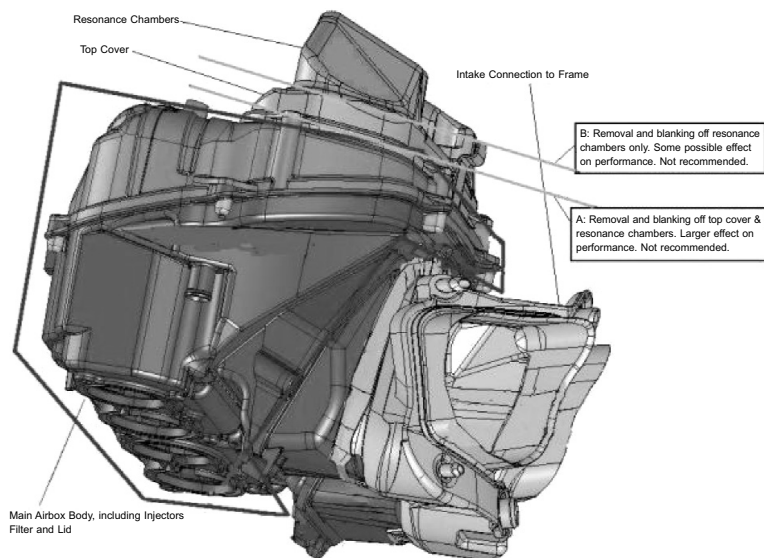


Diagram 4: Airbox

The main airbox body, shown inside the line, must be original and is mandatory.

The intake duct ("intake connection to frame") may be replaced.

The resonance chambers on the airbox lid, including the top cover if required, may be **replaced or modified**.

Airbox volume, from the filter back, must not be more than the original.

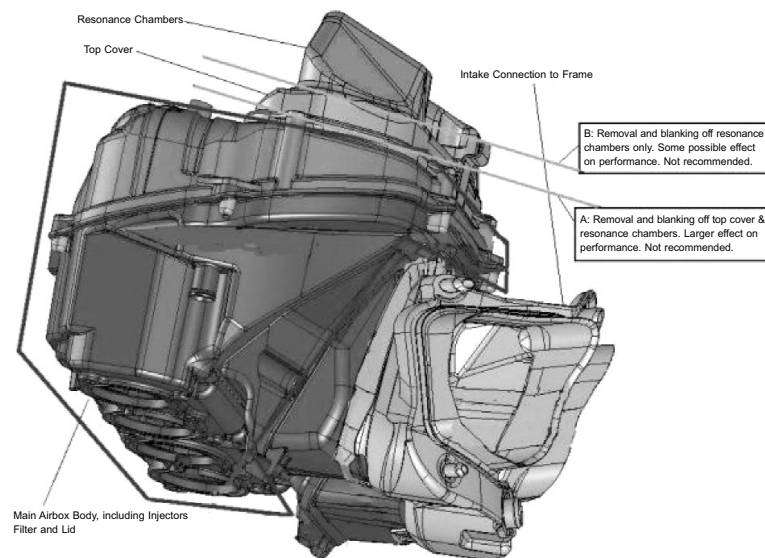


Diagramme 5: position du capteur de température d'air

Si une plaque d'estampage est placée sur le couvercle de la boîte à air, Le capteur de température d'air doit être fixé dans la position indiquée ci-dessous. Il ne doit être en contact avec aucune autre partie de la boîte à air, et ne doit pas être placé plus près (mesure horizontale) des injecteurs secondaires que la position standard sur le couvercle original (c'est-à-dire qu'il ne doit pas se trouver derrière la ligne des "32mm" indiquée ci-dessous).

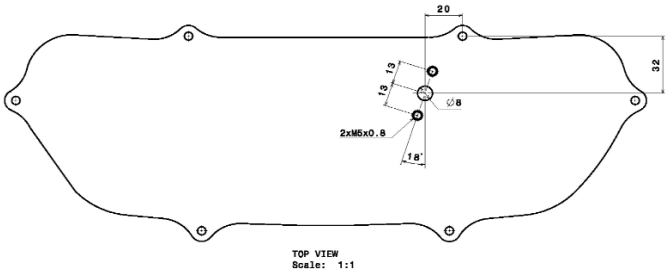


Diagram 5: Air temperature sensor position

If a blanking cover is fitted on the airbox lid, the air temperature sensor should be fitted in the position as shown below. It must not come into contact with any other parts in the airbox, and must not be positioned closer (measured horizontally) to the secondary injectors than the standard position on the original cover (that is, it must not be behind the "32mm" line shown below).

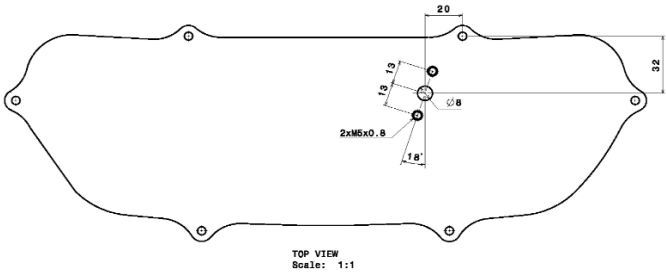


Diagramme 6: spécification d'échappement recommandée

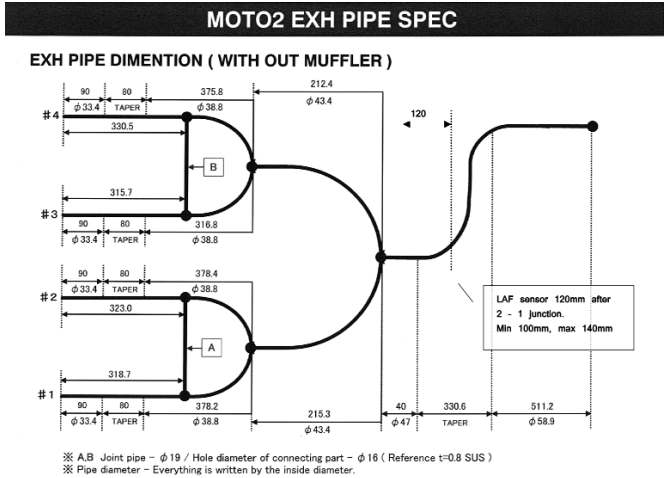


Diagram 6: Recommended exhaust specification

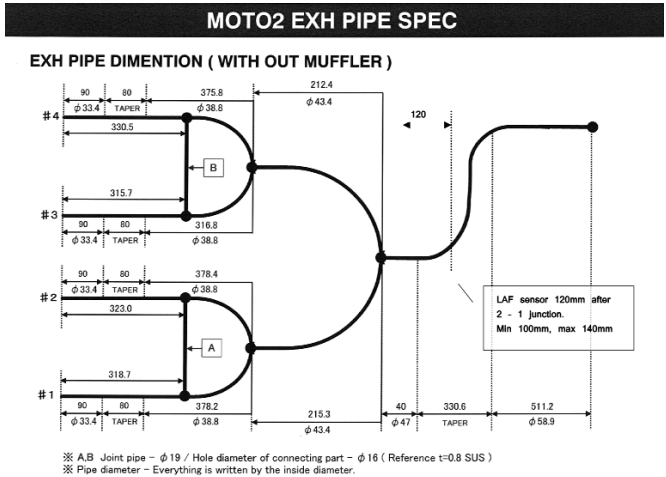


Table 1: Capteurs d'acquisition de données autorisés aux manifestations officielles Moto2:

<u>CANAUX STANDARD (FOURNIS COMME KIT MOTO2)</u>	<u>CAPTEUR</u>
Vitesse de la roue avant	Fourni dans le kit
Vitesse de la roue arrière	Calculée de la boîte de vitesses
Suspension avant	Fourni dans le kit , 150mm
Suspension arrière	Fourni dans le kit ,75 or 100mm
Pression frein avant	Fourni dans le kit
Amplificateur linéaire A/F (Lambda) & module d'entrée ECU	Fourni dans le kit
RPM	du moteur
Position de l'accélérateur	signal de l'ECU
Température d'eau	signal de l'ECU
Pression d'admission	signal de l'ECU
Température de l'air	signal de l'ECU
Commutateur à pression d'huile	signal de l'ECU
Signal d'anomalie de l'ECU	signal de l'ECU
Limiteur de vitesse dans la voie des stands	ECU, tableau de bord
Temps au tour	du transpondeur
V_GPS	du 2D Moto2GPS
Angle d'inclinaison	du 2D Moto2GPS
Latitude	du 2D Moto2GPS
Longitude	du 2D Moto2GPS
temps	du 2D Moto2GPS
Vbatterie	interne
Pression d'essence	du capteur
<u>CANAUX EN OPTION (Capteurs devant être approuvés par le Directeur Technique)</u>	
Capteur de Pression (pression d'huile/de carburant)	Capteur d'acquisition
Pression du frein arrière	Capteur d'acquisition
Accéléromètre axe avant /ou user-defined	Capteur d'acquisition
Accéléromètre axe arrière /ou user-defined	Capteur d'acquisition
Gyro	Capteur d'acquisition
Capteur de pression des pneus	Capteur d'acquisition, récepteur
Calcul de l'angle d'inclinaison	Software fourni, gratuit
Vitesse de suspension	Software fourni, gratuit
V_Arrière	Software fourni, gratuit

Table 1: Datalogging Sensors permitted at official Moto2 events:

<u>STANDARD CHANNELS (SUPPLIED AS MOTO2 KIT)</u>	<u>SENSOR</u>
Front Wheel Speed	supplied in kit
Rear Wheel Speed	calculated from g/box
Front Suspension	supplied in kit, 150mm
Rear Suspension	supplied in kit,75 or 100mm
Front Brake Pressure	supplied in kit
Linear A/F (Lambda) Amplifier & ECU Input Module	supplied in kit
RPM	from engine
Throttle Position	signal from ECU
Water Temperature	signal from ECU
Manifold Pressure	signal from ECU
Air Temperature	signal from ECU
Oil Pressure Switch	signal from ECU
Error Report ECU	signal from ECU
Pitlane Speed Limiter	from ECU, Dashboard
Laptime	from Transponder
V_GPS	from 2D Moto2GPS
Bank Angle	from 2D Moto2GPS
Latitude	from 2D Moto2GPS
Longitude	from 2D Moto2GPS
Time	from 2D Moto2GPS
Vbattery	internal
Fuel Pressure	from sensor
<u>OPTIONAL CHANNELS (user-defined sensors must be approved by Technical Director)</u>	
Pressure Sensor (Oil/Fuel Pressure)	purchase sensor
Rear Brake Pressure	purchase sensor
Front Axle Accelerometer /or user-defined	purchase sensor
Rear Axle Accelerometer /or user-defined	purchase sensor
Gyro	purchase sensor
Tyre Pressure Sensor	purchase sensors, receiver
Pitch Calculation	supplied software, no charge
Suspension Speed	supplied software, no charge
V_Rear	supplied software, no charge

Table 2: *paramètres de fonctionnement du moteur:*

<i>Vitesse du vilebrequin</i>	<i>16,000 rpm maximum</i>
<i>Température de l'eau en marche</i>	<i>60 - 80°C</i>
<i>Autonomie proportionnelle air/ carburant</i>	<i>13.5 - 12.8</i>
<i>Niveau d'huile</i>	<i>Départ des essais/de la course: au maximum indiqué</i>
	<i>Constamment entre les marques minimum et maximum</i>
<i>Pression d'huile</i>	<i>L'avertisseur de basse pression d'huile doit être respecté</i>

Table 2: Engine operating parameters:

Crankshaft speed	16,000 rpm maximum
Operating water temperature	60 - 80°C
Air/Fuel Ratio target range	13.5 - 12.8
Oil level	Start of practice/race: at maximum level mark
	At all times between minimum and maximum level marks
Oil pressure	Low oil pressure warning must be respected

CONTROLE TECHNIQUE CHAMPIONNAT DU MONDE DES GRANDS PRIX DE COURSES SUR ROUTE	
PRELEVEMENT D'ECHANTILLON DE CARBURANT AVANT-COURSE POUR ANALYSE EN LABORATOIRE	
	Date
POSITION FINALE:	COURSE N°:
COUREUR:	MARQUE DU MOTOCYCLE:
EQUIPE:	
CERTIFICAT DU RAPPORT DE CONTROLE PAR LE LABORATOIRE N°:	CARBURANT:
	HUILE:
ETIQUETTE DU FLACON D'ECHANTILLON N°:	FLACON ECHANTILLON «A», ETIQUETTE N°:
	FLACON ECHANTILLON «B», ETIQUETTE N°:
TEMPERATURE AMBIANTE: C°	MOTOCYCLE N°: 1 / 2 (entourez ce qui convient)
Les informations mentionnées ci-dessus concernent les échantillons de carburant prélevés du réservoir d'essence du motocycle 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 pour analyse et comparaison avec la chromatographie gazeuse conservé par le laboratoire approuvé. 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, _____ déclare avoir contrôlé les numéros de série des étiquettes des flacons et certifie que les informations indiquées sont exactes. Heure: _____ Signature: _____ Position dans l'équipe: _____ PROPRIETAIRE / DIRECTEUR / MECANICIEN (entourez ce qui convient)	

TECHNICAL CONTROL GRAND PRIX ROAD RACING WORLD CHAMPIONSHIP	
POST-RACE FUEL SAMPLES TAKEN FOR LABORATORY ANALYSIS Date	
FINISHING POSITION:	RACE N°:
RIDER:	MOTORCYCLE MAKE:
TEAM:	
LABORATORY TEST REPORT CERTIFICATE N°:	FUEL: OIL:
SAMPLE BOTTLE LABEL N°:	SAMPLE BOTTLE "A", LABEL N°: SAMPLE BOTTLE "B", LABEL N°:
AMBIENT TEMPERATURE: C°	MOTORCYCLE N°: 1 / 2 (circle as applicable)
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 appointed laboratory for analysis and comparison with the approved gas chromatogram safeguarded by the approved laboratory. Sample "B" will be safeguarded by the FIM for counter-analysis (if required). As a responsible member of the Team named on this sheet, I, _____ have controlled the serial numbers of the Sample Bottle Labels and hereby certify the accuracy of the listed information.	
Time: _____ Signature: _____	
Position in Team:	OWNER / MANAGER / MECHANIC (circle as applicable)

3. CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE

3.1 Principes

Les obligations incombant aux participants, officiels et organisateurs sont stipulées dans les Règlements publiés par la FIM.

La violation ou l'inobservation dûment établie de ces obligations sont passibles des sanctions figurant dans le présent chapitre.

3.2 Sanctions

Les sanctions sont les suivantes:

- avertissements
- amendes
- passage par la voie des stands
- changement de position
- pénalités de temps
- disqualification
- retrait de points de Championnat
- suspension
- exclusion

3.2.1 Définition et application des sanctions

- avertissements: peuvent être privés ou publics.
- amendes: en espèces de 500€ à 50'000€
- passage par la voie des stands: cf. Art. 1.19.
- changement de position: cf. Art. 1.22.2.
- pénalités de temps: imposition de temps affectant le résultat réel du coureur jusqu'à 2 minutes et annulation de temps.
- disqualification: entraîne la disqualification d'une manifestation, des séances d'entraînement (drapeau noir, drapeau noir avec rond orange) d'une course (drapeau noir, drapeau noir avec rond orange) ou du classement de ces dernières.
- retrait de points du championnat: perte des points de courses du Championnat déjà disputées.

3. DISCIPLINARY AND ARBITRATION CODE

3.1 Principles

The obligations incumbent upon the participants, officials and organisers are set out in the Regulations published by the FIM.

Proven violation or non-observance of these obligations will be subject to the penalties laid down in this chapter.

3.2 Penalties

The penalties are:

- warnings
- fines
- ride through
- change of position
- time penalties
- disqualification
- withdrawal of Championship points
- suspension
- exclusion

3.2.1 Definition and application of penalties

- warnings: can be made privately or publicly.
- fines: cash penalty from 500€ up to 50'000€
- ride through see Art. 1.19
- change of position see Art. 1.22.2
- time penalties: the imposition of time affecting the rider's actual result up to 2 minutes and the cancellation of time.
- disqualification: disqualification from an event, practice sessions (black flag, black flag with orange disc), race (black flag, black flag with orange disc) or from its results
- withdrawal of Championship points: the loss of points from the Championship races already run

- *suspension:* *perte des droits à participer aux épreuves du Championnat. Peut être appliquée à une ou plusieurs courses.*
- *exclusion:* *perte définitive de tous les droits de participer à toutes les activités placées sous le contrôle de la FIM.*

3.2.2 Cumul de sanctions

Tout contrevenant peut se voir infliger plusieurs sanctions, selon les circonstances.

3.3. Les Organes Disciplinaires et d'Arbitrage

Les organes disciplinaires et d'arbitrage de la FIM qui sont compétents en matière disciplinaire et d'arbitrage sont:

- *La Direction de Course*
- *Les Commissaires FIM*
- *La Cour Disciplinaire Internationale (CDI)*

3.3.1 La Direction de Course

3.3.1.1 Constitution

La Direction de Course est constituée conformément aux dispositions de l'article 1.6.

3.3.1.2 Autorité et compétence

La Direction de Course a compétence pour sanctionner d'office les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, promoteurs et organisateurs ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions lors d'une épreuve ou dans le Championnat:

- *des infractions aux Règlements.*
- *toute action ou acte volontaire ou involontaire, accompli au cours d'une manifestation par une personne ou un groupe de personnes, contraire aux règlements en vigueur ou aux ordres donnés par un officiel de la manifestation.*

- *suspension:* *the loss of rights to participate in the Championship may be applied to one or more races.*
- *exclusion:* *the final and complete loss of all rights of participation in any activity under FIM control.*

3.2.2 Plurality of penalties

Any offender may have several penalties pronounced against him according to the circumstances.

3.3 The Disciplinary and Arbitration Bodies

The disciplinary and arbitration bodies of the FIM, qualified to deal with disciplinary and arbitration matters, are:

- *The Race Direction*
- *The FIM Stewards*
- *The International Disciplinary Court (CDI)*

3.3.1 The Race Direction

3.3.1.1 Constitution

The Constitution of the Race Direction is in accordance with the requirements laid down in Article 1.6.

3.3.1.2 Authority and Competence

The Race Direction has the authority to penalise automatically riders, teams' personnel, officials, promoters/organisers and all the persons involved in any capacity whatsoever in an event or in the Championship for:

- *Infringements of the Regulations.*
- *any voluntary or involuntary action or deed accomplished by a person or a group of persons during a meeting, contrary to the current Regulations or instructions given by an official of the meeting.*

- toute action de corruption ou de fraude ou tout acte portant préjudice aux intérêts des manifestations ou du sport, accompli par une personne ou un groupe de personnes pendant une manifestation.

La Direction de Course est compétente pour statuer sur toute réclamation concernant les infractions aux Règlements.

3.3.1.3 Sanctions pouvant être prononcées par la Direction de Course

Les sanctions suivantes peuvent être prononcées par la Direction de Course:

- un avertissement
- une amende
- un passage par la voie des stands
- changement de position
- une pénalité de temps
- une disqualification
- retrait de points de Championnat
- une suspension

De plus, la Direction de Course peut déférer le cas à la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) pour infliger une sanction plus importante qui dépasse la compétence de la Direction de Course.

3.3.2 Le Collège des Commissaires FIM

3.3.2.1 Constitution

Le Collège des Commissaires FIM est constitué conformément aux dispositions de l'article 1.7.

3.3.2.2 Compétence

Le Collège des Commissaires entendra tous les appels contre les décisions prises par la Direction de Course.

3.3.2.3 Sanctions pouvant être prononcées par le collège des Commissaires FIM, seulement après appel:

- un avertissement
- une amende
- une pénalité de temps
- une disqualification
- retrait de points de Championnat
- une suspension

- any corrupt or fraudulent act, or any action prejudicial to the interests of the meetings or of the sport, carried out by a person or a group of persons occurring during an event.

The Race Direction is competent to adjudicate upon a protest relating to infringements of the Regulations.

3.3.1.3 Penalties that may be pronounced by the Race Direction

The following penalties may be pronounced by the Race Direction:

- a warning
- a fine
- a ride through
- a change of position
- a time penalty
- a disqualification
- a withdrawal of Championship points
- a suspension

Furthermore, the Race Direction can refer the case to the International Disciplinary Court (CDI) in order to impose a higher penalty than the Race Direction is empowered to do.

3.3.2 The FIM Stewards Panel

3.3.2.1 Constitution

The Constitution of the FIM Stewards Panel is in accordance with the requirements laid down in Article 1.7.

3.3.2.2 Competence

The FIM Stewards Panel will hear any appeals against decisions taken by the Race Direction.

3.3.2.3 Penalties that may be pronounced by the FIM Stewards Panel only following an appeal:

- a warning
- a fine
- a time penalty
- a disqualification
- a withdrawal of Championship points
- a suspension

De plus, le collège des Commissaires FIM peut déférer le cas à la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) pour infliger une sanction plus importante qui dépasse la compétence du collège des Commissaires FIM.

3.3.3 Le Collège des Juges Internationaux

Le Collège des Juges Internationaux (CJI) est constitué de personnes qualifiées à partir duquel sont nommés les membres de la CDI.

3.3.3.1 Constitution

Le Collège des Juges Internationaux se compose de membres nommés par les FMN. Chaque FMN peut nommer un ou plusieurs membres de la nationalité de la FMN en question. Les nominations sont confirmées par l'Assemblée Générale pour des périodes de 4 ans.

3.3.3.2 Qualifications

Pour pouvoir être nommé et figurer dans le Collège des Juges Internationaux, le candidat doit être à même de fournir des documents attestant qu'il est en possession d'un diplôme universitaire en droit. Il doit pouvoir s'exprimer dans au moins une des langues officielles de la FIM. Toutefois, il ne peut pas être membre élu ou titulaire d'une licence de la FIM.

3.3.4 La Cour Disciplinaire Internationale (CDI)

3.3.4.1 Nomination des membres

Le Président du Collège des Juges Internationaux de la FIM, nommera, à chaque saisine, le Président et les membres qui constitueront la CDI.

3.3.4.2 Procédures

Les noms des membres désignés doivent être notifiés à toutes les parties intéressées qui ont le droit de faire opposition dûment documentée, en totalité ou en partie, à la composition du tribunal, dans les trois jours suivant la réception de la notification. En cas d'objection, si le Bureau Exécutif considère que cette dernière est fondée, il doit alors nommer des remplaçants. Sinon, il rejette les objections et fixe la date de l'audience.

La Cour pourra demander l'avis d'expert ou de tout témoin qu'elle estime utile.

Furthermore, the FIM Steward Panel can refer the case to the International Disciplinary Court (CDI) in order to impose a higher penalty than the FIM Stewards Panel is empowered to do.

3.3.3 The International Judicial Panel

The International Judicial Panel (CJI) is composed of qualified persons from which the members of the CDI are nominated.

3.3.3.1 Constitution

The International Judicial Panel shall consist of members nominated by FMNs. Each FMN may nominate one or several members having the nationality of that FMN. The appointments shall be confirmed by the General Assembly for 4-year periods.

3.3.3.2 Qualifications

In order to qualify for appointment to the International Judicial Panel, a candidate must be in possession of a diploma in Law studies of University level. He must be able to express himself in at least one of the official languages of the FIM. He cannot however be an officer or a licence holder of the FIM.

3.3.4 The International Disciplinary Court (CDI)

3.3.4.1 Appointment of the Members

The President of the International Judicial Panel of the FIM will appoint, each time, the President and the members who will constitute the CDI.

3.3.4.2 Procedures

The names of the members appointed must be communicated to all interested parties in the case, who have the right to make a duly documented objection to the composition of the Court, either in total or in part, within three days after having received the information. If the Executive Board of the FIM considers that a reasonable objection is made, he must appoint the necessary replacements. Otherwise he rejects the objection and fixes the date for the hearing.

The court may request the opinion of an expert or summon a witness who it considers useful.

3.3.4.3 Autorité et compétences

La CDI entend tous les appels contre des décisions prises par les Commissaires FIM.

La CDI juge en première instance sur demande de la Direction de Course ou du Collège des Commissaires FIM.

3.3.5. La FIM Partie à l'Instance

3.3.5.1 Rôle

Dans toutes les procédures devant la CDI, la FIM a la faculté de faire valoir ses intérêts ou d'exposer sa position sous la forme d'un réquisitoire.

3.3.5.2 Désignation

Le Bureau Exécutif nomme pour chaque cas, la personne qui représentera la FIM.

3.3.5.3 Procédure

L'intervention de la FIM est facultative et laissée à l'appréciation du Bureau Exécutif.

En tant que partie, la FIM jouit des mêmes droits et obligations que les autres parties.

La FIM peut se présenter en personne lors de l'audience ou présenter ses réquisitions sous forme écrite.

3.4 Réclamations et appels

3.4.1 Droit de présenter une réclamation

Toute personne physique ou morale - coureur, Equipes, sponsor, constructeur, officiel, etc. - se considérant lésé à la suite d'une décision prise sous l'autorité de la FIM, a le droit de présenter une réclamation contre cette décision.

Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision de la Direction de Course qui entraîne (ou non):

- *un changement de position*
- *un passage par la voie des stands*

3.3.4.3 Authority and Competences

The CDI will hear any appeals against decisions taken by the FIM Stewards.

The CDI adjudicates upon request of the Race Direction or the FIM Steward Panel.

3.3.5 The FIM as a Party in the Legal Proceedings

3.3.5.1 Function

For all the appeals to the CDI, the FIM is entitled to assert its interests or to explain its position by means of a prosecution address.

3.3.5.2 Appointment

The Executive Board shall appoint in each case, the person who will represent the FIM.

3.3.5.3 Procedure

The intervention of the FIM is optional and is left to the appreciation of the Executive Board.

As a party, the FIM enjoys the same rights and obligations as the other parties.

The FIM may be present in person at a hearing or may present its claims in writing.

3.4 Protests and Appeals

3.4.1 Right of protest

Any legal entity or any individual, rider, team, manufacturer, official etc. affected by a decision taken under the authority of the FIM, has the right to protest against that decision.

No protest may be lodged against a decision of the Race Direction entailing or not:

- a change of position.
- a ride through.

- une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.
- Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands

Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision de la Direction de Course basée sur une «photo-finish».

3.4.2 Droit d'appel

Les dispositions concernant les appels contre des décisions disciplinaires de la FIM sont les suivantes:

1. Auprès des Commissaires FIM, contre une décision de la Direction de Course.

Aucun appel ne peut être interjeté contre décision qui entraîne (ou non):

- un changement de position
- un passage par la voie des stands
- une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.
- Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur une «photo-finish».

Lorsqu'aucun appel ne peut être interjeté, la décision de la Direction de Course est finale.

2. Auprès de la CDI, contre une décision des Commissaires FIM. La décision de la CDI est finale.

Aucun appel ne peut être interjeté si les Commissaires FIM confirment la décision précédente de la Direction de Course. Dans ce cas, la décision des Commissaires FIM est finale.

3. Auprès du TAS.

Aucun appel ne peut être interjeté contre décision qui entraîne (ou non):

- un changement de position
- un passage par la voie des stands
- une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.
- Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur une «photo-finish».

- a disqualification from the practice sessions or races by means of a black flag or black flag with orange disc.
- a fine for speeding in the pit lane.

No protest may be lodged against a decision of the Race Direction based on a photo finish.

3.4.2 Right of appeal

The rules concerning appeals against FIM disciplinary decisions are:

1. To the FIM Stewards against a decision of the Race Direction

No appeal may be lodged against a decision entailing or not:

- a change of position
- a ride through
- a disqualification from the practice sessions or races by means of a black flag or black flag with orange disc.
- a fine for speeding in the pit lane

No appeal may be lodged against a decision based on a photo finish.

When no appeal may be lodged the decision of the Race Direction decision is final.

2. To the CDI against a decision of the FIM Stewards. The decision of the CDI is final.

No appeal may be lodged if the FIM Stewards confirm the previous decision of the Race Direction. In this case, the decision of the FIM Stewards is final.

3. To the CAS

No appeal may be lodged against a decision entailing or not:

- a change of position
- a ride through
- a disqualification from the practice sessions or races by means of a black flag or black flag with orange disc
- a fine for speeding in the pit lane

No appeal may be lodged against a decision based on a photo finish.

3.4.3 Procédure et délai de réclamation

Toute réclamation doit être soumise et signée uniquement par la personne directement concernée. Chaque réclamation ne doit se référer qu'à un seul objet et être présentée 1 heure au plus tard après la publication des résultats. Les réclamations doivent être remises entre les mains d'un officiel responsable (Directeur de Course, Directeur de l'Epreuve ou Secrétaire de la Manifestation) accompagnées d'une caution de 600 Euros ou sa contrevaletur.

Les Equipes ou coureurs sous contrat pour participer au Championnat peuvent présenter, une lettre de garantie de l'IRTA, à la place du paiement.

Une réclamation portant sur l'admission d'un coureur, d'une équipe ou d'une machine, doit être introduite avant le début des essais officiels.

3.4.4 Audience d'une réclamation

Après l'audience, la Direction de Course doit statuer sur toute réclamation présentée. La réclamation doit être jugée selon les dispositions prévues dans les Règlements.

3.4.5 Effets de la décision

La décision de la Direction de Course sur la fixation de la sanction est d'application immédiate.

3.4.6 Délais pour l'introduction d'un appel

Le délai pour l'introduction d'un appel est:

- Contre une décision de la Direction de Course - 30 minutes
- Contre une décision des Commissaires FIM - 5 jours
- Interjection d'appel devant le Tribunal Arbitral du Sport (TAS) - 5 jours

Les délais courent à partir de la date et de l'heure de réception de la décision par l'appellant.

3.4.7 Introduction d'un appel

Pour être recevable, la déclaration d'appel doit être remise par lettre (appel devant les Commissaires FIM) ou envoyée par lettre recommandée ou par courrier spécial au Secrétariat Exécutif de la FIM, le cachet de la poste faisant foi (appel devant la CDI).

3.4.3 Procedure and time limit for protests

All protests must be submitted and signed only by the person directly concerned. Each protest must refer to a single subject only and must be presented within 1 hour at the latest after the publication of the results. Protests must be handed to a responsible official (Clerk of the Course, Race Director or Secretary of the Meeting) together with the security deposit of 600 € or equivalent.

Teams and riders contracted to compete in the Championship may submit a letter of guarantee from IRTA in lieu of payment.

A protest against the eligibility of a rider, team or a motorcycle entered, must be made before the start of the official practice.

3.4.4 Hearing of a protest

After a hearing, the Race Direction must make a decision on any protest presented. The protest has to be judged according to the provisions of the Regulations.

3.4.5 Effect of the decision upon a protest

The decision of the Race Direction of determination of penalty is immediate.

3.4.6 Time limits for the lodging of an appeal

The time limit for lodging a statement of appeal is:

- against a decision of the Race Direction - 30 Minutes
- against a decision of the FIM Stewards - 5 days
- statement of appeal before the Court of Arbitration for Sports (CAS) - 5 days

The time limits shall be taken from the date and time of receipt of the decision by the appellant.

3.4.7 Lodging of an appeal

To be admissible, the statement of appeal must be submitted by letter (appeal before the FIM Stewards) or sent by registered letter or special courier to the FIM Executive Secretariat and postmarked (appeal before the CDI).

Le montant exact de la caution pour appel doit être remis au Chef des Commissaires FIM (appel devant les Commissaires FIM) ou versée au Secrétariat Exécutif de la FIM (appel devant la CDI), selon le cas.

Dans les 10 jours suivant la déclaration d'appel, l'appellant transmet au Secrétariat Exécutif de la FIM un mémoire contenant une description des faits.

Si l'appel n'a pas été introduit et/ou si le montant de la caution pour frais d'appel n'a pas été versé dans les délais prévus à l'article 3.4.6, l'appel sera déclaré irrecevable sans audience.

3.4.7.1 Cautions à verser lors de l'introduction d'un appel

Le montant de la caution d'appel s'élève à 1'200 €.

Les Equipes et coureurs sous contrat à participer aux Championnats peuvent présenter une lettre de garantie d'IRTA en lieu de paiement.

3.4.7.2 Cautions à verser à la suite d'un ajournement

Si un ajournement est demandé par une des parties concernées pour convoquer d'autres témoins, cette partie doit fournir une garantie financière supplémentaire dans un délai déterminé qui sera fixée par l'organe disciplinaire. L'audience ne pourra pas être poursuivie avant que la garantie n'ait été versée. Si la caution n'est pas fournie dans le délai fixé, l'organe disciplinaire rend sa décision en se basant sur les preuves testimoniales existantes.

3.4.7.3 Délais à observer pour l'audience d'un appel

Les Commissaires FIM doivent se réunir pour examiner un appel immédiatement après que le mémoire d'appel ait été déposé.

La CDI doit se réunir pour examiner un appel au plus tard dans les 6 semaines suivant la date de dépôt du mémoire d'appel.

Dans tous les cas, les Commissaires FIM et la CDI doivent rendre une décision.

3.4.8 Effet d'un appel

A la requête de l'appellant, les Commissaires FIM peuvent suspendre l'exécution provisoire de la décision prise par la Direction de Course par une décision avant dire droit ou lors du prononcé de sa décision sur le fond.

The correct security deposit for appeal must be handed to the FIM Chief Steward (appeal before the FIM Stewards) or paid in to the FIM Executive Secretariat (appeal before the CDI), as the case may be.

Within 10 days following the statement of appeal before the CDI, the appellant assigns to the FIM Executive Secretariat a brief of appeal stating the facts.

If the appeal was not lodged and/or the security deposit for appeal not paid within the dead line specified in article 3.4.6, the appeal will be declared inadmissible without hearing.

3.4.7.1 Security deposit for appeals

The amount of the security deposit is 1'200 €.

Teams and riders contracted to compete in the Championships may submit a letter of guarantee from IRTA in lieu of payment.

3.4.7.2 Security deposit payable upon an adjournment

If an adjournment to call further witnesses is ordered upon the request of one of the parties involved, this party must provide an additional financial guarantee within a time limit to be fixed by the disciplinary body. The hearing will not be continued until this guarantee has been paid. In case of no provision of the guarantee within the time limit, the disciplinary body will make a determination on the appeal based on the evidence of the original witness.

3.4.7.3 Time limits to be observed for appeal hearings

The FIM Stewards must be convened to examine an appeal immediately after the brief of appeal is received.

The CDI must be convened to examine an appeal not later than 6 weeks after the brief of appeal is received.

The FIM Stewards and the CDI must in all cases pronounce a decision.

3.4.8 Effect of an appeal

On request of the appellant, the FIM Stewards Panel may decide a stay of the provisional execution adjudicated by the Race Direction by injunction or in its decision.

A la requête de l'appellant, la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) peut suspendre l'exécution provisoire de la décision prise par les Commissaires FIM par une décision avant dire droit ou lors du prononcé de sa décision sur le fond.

3.5. Procédure devant tous les organes Disciplinaire et d'Arbitrage

3.5.1 Droit à une audience

Toute personne ou organisme faisant l'objet d'une sanction selon les Règlements jouit du droit inaliénable de se défendre, en personne ou par procuration.

Toute partie convoquée devant un organe disciplinaire ou d'arbitrage a le droit d'être représentée par un défenseur de son choix et à ses propres frais, pour autant qu'elle ait notifié son intention en temps opportun, afin que cela puisse être également notifié à toutes les autres parties concernées. Un manquement à cette procédure peut faire l'objet de la part de l'organe disciplinaire ou d'arbitrage, d'une objection à cette représentation.

Si l'une des parties dûment convoquées ne se présente pas, le jugement peut être rendu par défaut.

Les organes disciplinaires ou d'arbitrage peuvent décider que l'audience se déroule sous la forme d'une conférence téléphonique, ou par tout autre moyen de communication, téléphonique ou électronique. Une telle audience ne peut se dérouler qu'avec le consentement de toutes les parties concernées.

3.5.2 Audience

L'audience sera publique. Toutefois, l'organe disciplinaire ou d'arbitrage peut en décider autrement, dans des circonstances exceptionnelles.

L'audience se déroulera dans une des langues officielles de la FIM. Au cas où une des parties souhaite utiliser une autre langue, elle mettra les interprètes nécessaires à disposition, à ses propres frais.

La partie interjetant appel devra être présente ou dûment représentée, à défaut, la réclamation sera déclarée irrecevable et les frais resteront à la charge de la partie appelante.

Après avoir ouvert les débats, le Président invitera les parties concernées à exposer leurs cas respectifs sans que les témoins soient présents.

On request of the appellant, the International Disciplinary Court (CDI) may decide a stay of the provisional execution adjudicated by the FIM Stewards Panel by injunction or in its decision.

3.5 Procedure before all the Disciplinary and Arbitration Bodies

3.5.1 Right to a hearing

It shall be the unquestionable right of any person or body charged with any offence under the Regulations to defend themselves, either in person or by proxy.

Any party convened before a disciplinary or arbitration body has the right to be represented by one defense counsel of its own choice and at its own expense. Adequate notice of this intention must be given in order that this may also be notified to all other parties in the case. Failure to do so may result in the disciplinary or arbitration body upholding an objection to such representation.

If any of the parties duly convened do not appear, judgment can be rendered by default.

The disciplinary or arbitration bodies may decide that the hearing take place by means of a telephone conference call or through any other means of communication using a telephone or electronic device. Such a method of conducting a hearing shall only take place with the consent of all parties involved.

3.5.2 The hearing

The hearing shall be public unless the disciplinary or arbitration body itself decides otherwise in exceptional circumstances.

The hearing shall be conducted in one of the official languages of the FIM. Should one of the parties wish to use another language, it shall provide the necessary interpreters at its own costs.

The appellant must be present or duly represented, failing which, the protest will not be admissible and the costs shall be borne by the appellant.

Once the President has opened the proceedings, he will invite the parties involved to state their respective cases without the witnesses being present.

Après les dépositions des parties concernées, l'organe disciplinaire ou d'arbitrage entendra les différents témoins et experts afin de compléter les dépositions. Les parties impliquées auront le droit d'interroger tous les témoins et experts sur leur déposition.

Chaque membre de l'organe disciplinaire ou d'arbitrage peut, à tout moment au cours de l'audience et avec l'autorisation du Président, interroger chacune des parties concernées ainsi que les témoins.

3.5.3 Témoins et experts

Chaque partie est responsable de la convocation et de la présence de ses propres témoins et des frais qui en résultent, à moins que le Tribunal n'en décide autrement.

L'organe disciplinaire ou d'arbitrage n'a aucune autorité pour obliger les témoins à prêter serment; en conséquence, les dépositions seront faites librement. Les témoins ne peuvent affirmer que des faits qu'ils connaissent et ils ne sont pas autorisés à exprimer un avis, à moins que l'organe disciplinaire ou d'arbitrage les considère comme experts sur un point particulier et leur demande de s'exprimer.

Après avoir fait leurs dépositions, les témoins ne peuvent pas quitter la salle d'audience et ne seront pas autorisés à parler avec d'autres témoins qui doivent encore faire leur déposition.

La Cour peut convoquer des experts.

3.5.4 Jugement

Les décisions de tous les organes disciplinaires ou d'arbitrage seront prises à huis clos, à la majorité simple des voix (Exception: cf. Art. 1.6.4 « Direction de Course»). Tous les membres ont le même droit de vote qui doit être exercé lorsqu'une décision est exigée. Les membres ne peuvent pas s'abstenir.

Chaque membre de l'organe disciplinaire ou d'arbitrage est tenu de garder secrètes toutes les délibérations.

3.5.5 Notification des jugements

Les décisions de la Direction de Course ou des Commissaires FIM doivent être notifiées directement sur le lieu de l'épreuve, ou en cas d'impossibilité, par courrier recommandé avec accusé de réception. Tous les jugements de la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) doivent être notifiés par écrit, par courrier avec accusé de réception, afin d'informer toutes les parties concernées.

After statements of the parties concerned, the disciplinary or arbitration body shall hear the various witnesses and experts in order to complete the evidence. The parties involved in the case shall have the right to question all witnesses and experts on their evidence.

Any member of the disciplinary or arbitration body may, at any time during the hearing and with the President's approval, question any of the parties involved, the witnesses and experts.

3.5.3 Witnesses and Experts

Each party is responsible for the convening and appearance of its own witnesses, as well as their expenses unless decided otherwise by the Court.

The disciplinary or arbitration body has no authority to oblige the witnesses to swear on oath; therefore, testimony shall be given freely. The witnesses may only testify to the facts they know and shall not be allowed to express an opinion, unless the disciplinary or arbitration body should regard them as experts on a particular subject and should ask them to do so.

After having made their statements, the witnesses may not leave the Courtroom and shall not be allowed to speak to any other witness who has still to give evidence.

The Court may summon experts.

3.5.4 Judgement

Decisions of all disciplinary or arbitration bodies will be reached in camera by a simple majority of votes (exception: See Art. 1.6.4 "Race Direction"). All members will have equal voting rights which must be exercised when a decision is required. Abstention is not permitted.

Each member of the disciplinary or arbitration body binds himself to keep all deliberations secret.

3.5.5 Notification of judgements

The decisions of the Race Direction or of the FIM Stewards must be notified directly at the event venue, or failing that, addressed by registered letter with acknowledgement of receipt.

All judgements of the International Disciplinary Court (CDI) must be notified, in writing, by registered letter with acknowledgement of receipt in order to inform all the parties concerned.

3.5.6 Publication des jugements

L'organe disciplinaire ou d'arbitrage infligeant une sanction ou statuant sur une réclamation ou un appel doit faire publier ses conclusions et citer les noms de toutes les parties concernées. Les personnes ou organismes cités dans ces communiqués n'ont aucun droit d'action contre la FIM, ni contre toute personne ayant publié le communiqué.

De plus, les décisions finales seront publiées au centre de presse ainsi que dans le Bulletin/Magazine FIM, à moins que la Cour, elle-même, n'en décide autrement.

3.6 Frais des de la procédure

Les frais d'une décision disciplinaire ou d'arbitrage seront fixés par le Secrétariat Exécutif de la FIM et seront attribués à la partie perdante, à moins que la juridiction n'en décide autrement.

3.6.1 Paiement des amendes et des frais

Si la sanction est définitive, toutes les amendes, doivent être versées au Fonds de Bienfaisance avant le début des premiers essais du deuxième Grand Prix suivant la décision finale. Les coûts doivent être réglés au Secrétariat Exécutif de la FIM dans les 30 jours suivant la notification du jugement conformément à l'article 3.5.5, la personne ou l'organisme frappé par la décision sera automatiquement suspendu de toute participation aux activités de la FIM jusqu'au moment où l'intégralité du paiement aura été reçue.

3.7 Réciprocité des sanctions

A la suite de l'accord de réciprocité passé le 30 avril 1949, entre les 4 organisations qui régissent le sport motorisé sur le plan international soit, en plus de la FIM:

- La Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)*
- La Fédération Aéronautique Internationale (FAI)*
- L'Union Internationale Motonautique (UIM)*

des sanctions de suspension ou d'exclusion peuvent aussi être appliquées, sur demande de la FIM, à l'un ou l'autre des sports représentés par les organisations ci-dessus.

3.5.6 Publication of judgements

The disciplinary or arbitration body imposing a penalty or adjudicating a protest or an appeal must have its findings published and quote the names of all parties concerned. The persons or bodies quoted in these statements have no right of action against the FIM nor against any person having published the statement.

Furthermore, final decisions will be published in the Media Centre and in the FIM Magazine unless the Court itself decides otherwise.

3.6 Costs of procedure

The costs of a disciplinary or arbitration decision will be assessed by the FIM Executive Secretariat and will be awarded against the losing party, unless the Court decides otherwise.

3.6.1 Payment of fines and costs

If the penalty is definitive, all fines must be paid into the Benevolent Fund before the beginning of the first practice of the second Grand Prix following the final decision. The costs must be paid to the FIM Executive Secretariat within 30 days of notification of the judgement decision according to Article 3.5.5.

The person or body affected by the decision shall be automatically suspended from participation in all FIM activities, until such time as full payment has been received.

3.7 Reciprocity of penalties

As a consequence of the agreement of reciprocity concluded on April 30th, 1949 between the 4 organisations controlling motorised sports internationally, i.e. in addition to the FIM, namely:

- the Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)
- the Fédération Aéronautique Internationale (FAI)
- the Union Internationale Motonautique (UIM)

penalties of suspension or exclusion may also be applied to one or another of the sports represented by the above organisations, upon request of the FIM.

3.8 Droit de Clémence

Le Conseil de Direction, après consultation avec le Président du CJI ou de sa propre initiative, peut atténuer ou totalement annuler la sanction d'une personne ou d'un groupe de personnes après qu'aient été épuisées toutes les voies de recours.

3.9. Clause Arbitrale

Les décisions définitives rendues par les organes juridictionnels (à l'exception de l'art 3.4.2.3) ou l'Assemblée Générale de la FIM peuvent être exclusivement soumises par voie d'appel au Tribunal Arbitral du Sport dans le délai prévu à l'article 3.4.6, qui tranchera définitivement le litige, suivant le Code de l'Arbitrage en matière de sport.

3.8 Law of Mercy

The Management Council, after consultation with the CJI President or upon his proposal, may mitigate or completely forgive the penalty of a person or group of persons after having exhausted all the appeal procedures

3.9. Arbitration Clause

Final decisions made by the disciplinary bodies (exception art. 3.4.2.3) or the General Assembly of the FIM may be submitted exclusively to the Court of Arbitration for Sport by way of appeal within the time limit as laid down in article 3.4.6, which shall have exclusive authority to impose a definitive settlement in accordance with the Code of Arbitration applicable to sport.

4. NORMES POUR LES CIRCUITS

Les normes des circuits sont définies par les «Normes FIM pour les Circuits de Courses sur Route» (NCCR).

4. CIRCUIT STANDARDS

Circuit standards will be defined by the "FIM Standards for Road Racing Circuits" (SRRC).

5. CODE MÉDICAL

5.1 INTRODUCTION

Le nouveau Code Antidopage FIM (inséré dans ce code) est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

5.2 CONTROLE MEDICAL SPECIAL

A tout moment, lors du déroulement d'une manifestation, un contrôle médical spécial peut être effectué à la demande du Directeur de l'Epreuve ou du Directeur Médical, par un médecin officiel, ou par un autre médecin désigné par le Chef du Service Médical (CSM).

5.2.1 Refus de se soumettre à un contrôle médical spécial

Tout coureur refusant de se soumettre à un contrôle médical spécial sera exclu de la manifestation et son cas signalé à la FIM.

5.2.2 Liste des coureurs médicalement inaptes à courir

Le CSM examineront tous les coureurs mentionnés sur la liste des coureurs médicalement inaptes à courir qui souhaitent prendre le départ afin de confirmer leur aptitude médicale à le faire avant qu'ils utilisent un motocycle sur la piste. La liste devra être soumise par le Directeur Médical.

5.2.3 Coureurs nécessitant des soins médicaux spéciaux

Il incombe aux coureurs sous certaines conditions médicales et pouvant avoir besoin d'un traitement spécial en cas de blessures, ou qui ont été hospitalisés pendant les 12 derniers mois ou qui sont traités pour n'importe quelles raisons médicales d'informer le Directeur Médical/CSM avant la manifestation qu'ils peuvent avoir besoin de ce traitement spécial.

5.3 SOINS MEDICAUX PENDANT LES MANIFESTATIONS

Tout traitement au circuit pendant la manifestation est gratuit pour les coureurs. Les coûts de transfert d'un coureur blessé à l'hôpital désigné par le CSM sont de la responsabilité de l'organisateur ou du promoteur de la manifestation.

5. MEDICAL CODE

5.1 INTRODUCTION

The new FIM Anti-Doping Code (included in these rule book) came into force on 1 July 2004.

5.2 SPECIAL MEDICAL EXAMINATION

At any time during an event a special medical examination may be carried out by an official doctor or by another doctor nominated by the Chief Medical Officer (CMO) at the request of the Race Director or Medical Director.

5.2.1 Refusal to undergo Special Medical Examination

Any rider who refuses to submit himself to such special medical examination must be excluded from the event, and his case notified to the FIM.

5.2.2 List of medically Unfit Riders

The CMO shall examine all riders listed as medically unfit who wish to compete in order to assess their medical fitness to do so the day before they use a motorcycle on the track. The list shall be supplied by the Medical Director who may attend this examination.

5.2.3 Riders with Special Medical Requirements

Riders with certain medical conditions and who may require special treatment in the event of injury, or who have been in hospital during the previous 12 months or who are being treated for any medical conditions are responsible for informing the Medical Director/CMO before the event that they may require such special treatment.

5.3 MEDICAL SERVICES AT EVENTS

Any treatment at the circuit during an event is free of charge to the riders. The costs for transferring an injured rider to a hospital designated by the CMO are the responsibility of the organiser or promoter of the event.

Les services médicaux doivent garantir une assistance à tous les coureurs, ainsi qu'à toute autre personne autorisée, blessée ou tombant malade au circuit pendant la manifestation.

Un service médical pour le public, strictement séparé du service ci-dessus, doit être mis à disposition par les organisateurs de la manifestation. Ce service n'est pas décrit dans ce code, mais il doit être conforme aux règlements en vigueur dans le pays concerné et être fonction du nombre de spectateurs attendu.

Les deux services médicaux doivent être contrôlés par un seul CSM.

Un service médical adéquat doit être assuré de façon continue au plus tard à partir de 08h00 le jour de l'ouverture du parc des coureurs pour les Equipes, jusqu'à 20h00 au plus tôt le jour de la course.

5.3.1 Termes de référence du CSM:

Le CSM:

- Est détenteur de la licence d'officiel FIM correspondante
- Est nommé par la FMNR/Organisateur
- Doit être le même pendant toute la manifestation.
- Doit figurer dans les documents d'informations de la manifestation.
- Doit être inscrit à l'ordre des médecins praticiens autorisé à pratiquer dans le pays ou l'état en question.
- Doit être en mesure de communiquer dans l'une des deux langues officielles de la FIM, soit l'anglais, soit le français.
- Doit être familier avec le Code Médical et le Code Antidopage FIM.
- Doit avoir une assurance adéquate de responsabilité professionnelle du pays concerné ou de l'état dans lequel la manifestation a lieu.
- Est responsable de l'emplacement du personnel médical et du personnel paramédical et les véhicules sous son contrôle.
- Doit informer le personnel médical avant le début des premières séances d'essais de la manifestation, et le debriefer après la manifestation.
- Doit fournir au Directeur Médical un plan du circuit mentionnant l'emplacement du personnel médical et des véhicules.
- Doit inspecter tous les services médicaux avec le Directeur Médical et l'Observateur Médical (s'il est présent) au plus tard 30 minutes avant le départ des essais et de la course chaque jour de la manifestation afin de s'assurer que tous les services et personnel sont à la bonne place et prêts à intervenir, le Centre médical y compris.
- Doit informer et tenir au courant le Directeur Médical et le Directeur de l'Epreuve de l'état physique des coureurs blessés qui sont à l'hôpital.
- Préparera une liste des coureurs blessés (LISTE D'INAPTITUDE MEDICALE), à remettre au Directeur Médical et à l'Observateur Médical FIM (s'il est présent).

Medical services must guarantee assistance to all riders as well as any other authorised persons injured or taken ill at the circuit during event.

A medical service for the public, separate from the above services must be provided by the event organisers. This service is not described in this code but must conform to any regulation enforced by the relevant country and reflect the size of crowd expected.

Both medical services must be controlled by a single CMO.

Adequate medical services should be available continuously, from at least 08.00 hrs. on the day the paddock opens for the teams, until at least 20.00 hrs. on the race day.

5.3.1 Terms of reference of the CMO:

The CMO:

- Is holder of the corresponding FIM official's licence.
- Is appointed by the FMNR/Organiser.
- Should be the same throughout the event.
- Must be able to communicate in at least one of the FIM official languages, either English or French.
- Should be familiar with the FIM Medical Code and FIM Anti- Doping Code.
- Must be named in the event information.
- Must be a fully registered medical practitioner authorised to practice in the relevant country or state.
- Must have malpractice insurance appropriate to the relevant country or state, where the event is being held.
- Is responsible for the positioning of medical and paramedical personnel and vehicles under his control.
- Is responsible for the positioning of medical and paramedical personnel and vehicles under his control.
- Must brief the medical personnel prior to the start of the first practice session of the event, as well as debrief the staff after the event.
- Must provide the Medical Director with a circuit map showing the position of the medical personnel and vehicles.
- Must with the Medical Director and FIM Medical Observer (if present) inspect all medical services not less than 30 minutes before the start of practice and racing each day of the event to ensure that all services and staff are in their correct place and ready to function, including the Medical Centre.
- Must inform and update the Medical Director and the Race Director regarding the condition of injured riders who are in the hospital.
- Will prepare a list of injured riders (MEDICALLY UNFIT LIST) to be given to the Medical Director and FIM Medical Observer (if present).

- *Doit certifier que les coureurs ayant chuté pendant les essais sont médicalement aptes à continuer la compétition. Tout coureur blessé lors d'une épreuve qui se soustrait à l'examen médical doit être mentionné sur la liste d'inaptitude médicale.*
- *Peut recommander au Directeur de l'Epreuve d'interrompre une séance d'essais ou une course:*
 - o *S'il y a danger de mort ou d'aggravation des blessures pour un coureur ou pour des officiels s'occupant de ce coureur lorsque d'autres coureurs continuent à circuler.*
 - o *S'il y a un risque de dommages physiologiques pour les coureurs ou d'incapacité de contrôler leurs machines, en raison de conditions climatiques extrêmes.*
 - o *Si l'Equipe médicale ne peut pas atteindre ou traiter un coureur blessé, quelle qu'en soit la raison.*
- *Doit se trouver à la Tour de Contrôle (si prévu) ou près du Directeur de Course lorsque des motos sont sur la piste.*
- *Doit compléter le QUESTIONNAIRE FIM DE CIRCUIT PAR LE CSM (annexe F) et le renvoyer à la FIM 60 jours au plus tard avant la manifestation.*
- *Doit contacter par écrit, au moins 60 jours avant la manifestation, les hôpitaux situés dans les environs de la manifestation pouvant fournir les services spécialisés suivants:*
 - *Réanimation traumatologique*
 - *Neurochirurgie*
 - *Chirurgie générale*
 - *Chirurgie vasculaire*
 - *Chirurgie traumatologique et orthopédique*
 - *Chirurgie cardio-thoracique*
 - *Soins intensifs*
 - *Brûlures et chirurgie plastique.*
- *Doit envoyer au Directeur Médical et à la FIM par FAX ou E-MAIL au plus tard 30 jours avant la manifestation les copies des lettres écrites aux hôpitaux et copies des lettres de confirmation que chaque hôpital utilisé pour des traitements aux personnes blessées sont informés que la manifestation a lieu et, qu'ils sont préparés à accepter et traiter des coureurs blessés sans délai. La lettre de confirmation de chaque hôpital doit indiquer son équipement (Rayons-X, scanner etc..) le nom (et numéros de téléphone) du médecin de garde pour chaque jour ainsi qu'un plan indiquant le chemin le plus rapide du circuit à l'hôpital. Toute modification à ces informations doit être immédiatement adressée au Directeur Médical et à la FIM. Un interprète en anglais doit être disponible en permanence au sein de l'hôpital quand un coureur blessé y séjourne.*
- *Doit faire tous les efforts pour qu'un coureur puisse quitter l'hôpital lorsqu'il le souhaite en signant le formulaire officiel de décharge pour le coureur.*
- *Doit être présent aux réunions du Comité de Direction de la Manifestation.*

- *Shall ascertain that fallen riders during practice are medically fit to continue in competition. All riders injured during an event who avoid a Medical examination must be placed on the medically unfit list.*
- *Can recommend to the Race Director/Clerk of the Course that a race be stopped if:*
 - o *There is danger to life or of further injury to a rider or officials attending that rider if other riders continue to circulate.*
 - o *There is a risk of physiological damage to riders or of inability by riders to control their machines, due to extreme weather conditions.*
 - o *The Medical personnel is unable to reach or treat a rider for any reason.*
- *Must be stationed in race control, whenever bikes are on the track.*
- *Must complete the FIM CIRCUIT CMO QUESTIONNAIRE (Appendix F) and return it to the FIM at least 60 days prior to the event.*
- *Must contact, in writing, at least 60 days before the event, hospitals in the vicinity of the event that are able to provide the following specialist services:*
 - *Trauma resuscitation*
 - *Neurosurgery*
 - *General surgery*
 - *Vascular surgery*
 - *Trauma and Orthopaedic surgery*
 - *Cardio-Thoracic surgery*
 - *Intensive Care*
 - *Burns and plastic surgery*
- *Must send copies to the Medical Director and to the FIM at least 30 days before the event by FAX or E-MAIL of the letters they have written to the hospitals and copies of the letters of confirmation that every hospital to be used for treatment of injured persons is aware that the event is taking place and, is prepared to accept and treat injured riders with minimum delay. The letter of confirmation of every hospital must mention its equipment (x-ray, scanner etc..) the name (and telephone numbers) of the doctor in charge for each day and a map showing the shortest way from the circuit to the hospital. Any change to the above mentioned information must be immediately forwarded to the Medical Director and to the FIM. An interpreter in English must be available in the hospital permanently when an injured rider is there.*
- *Must make every effort to ensure that a rider may be released from the hospital when he wishes by signing an official self discharge form.*
- *May attend the meetings of the Event Management Committee.*

5.3.2 Directeur Médical

Le Directeur Médical sera nommé par le partenaire contractuel.

Ses tâches seront:

- *Recevoir du CSM une copie signée du Rapport Médical FIM du Circuit et s'assurer que les installations sont conformes à ce rapport.*
- *Inspecter le circuit avec le CSM la veille de la première séance d'essais. Une nouvelle inspection sera effectuée 30 minutes au plus tard avant les séances d'essais ou la course de chaque journée, pour s'assurer que les installations médicales sont conformes à ce code, et faire un rapport de tout problème au Directeur de l'Epreuve et à l'Officiel chargé de la Sécurité.*
- *Obtenir du CSM, à la fin de chaque séance d'essais ou de la course, une liste des coureurs ayant chuté, et s'assurer que la liste des coureurs médicalement inaptes à la compétition tenue par le Directeur Médical soit à jour et disponible afin de s'assurer que des coureurs médicalement inaptes ne soient pas autorisés sur le circuit.*
- *Etre présent avec le CSM ou son adjoint désigné lors d'incidents graves et fournir toute aide qui peut être nécessaire. Un Véhicule doit être à disposition dans la voie des stands près de la Tour de Contrôle pour permettre cette aide.*
- *Examiner avec le CSM la liste de tous les coureurs blessés (la liste des coureurs inaptes) souhaitant courir pour confirmer leur aptitude médicale à le faire.*
- *Assister aux séances du Comité de Direction de la Manifestation.*

5.3.3 Observateur Médical FIM

L'Observateur Médical FIM à une manifestation sera un membre du Collège Médical FIM.

Les tâches de l'Observateur Médical FIM à une manifestation seront:

- *Observer et conseiller l'application du Code Médical.*
- *Informé le Directeur Médical et si nécessaire la Direction de Course de tout arrangement médical qui enfreint le Code Médical.*

5.3.4 Autres médecins

Tout coureur blessé doit préalablement être examiné et assigné par le personnel médical officiel de la manifestation pour un traitement d'urgence et être déclaré médicalement apte ou inapte à courir. Il peut ensuite consulter n'importe quel médecin de son choix. Si le CSM s'y oppose, le coureur doit signer une déclaration stipulant qu'il souhaite un autre avis et traitement.

Tout coureur, qui, après des soins prodigués par un médecin ne faisant pas partie de l'équipe médicale de la manifestation, souhaite participer, doit en premier lieu obtenir une autorisation à cet effet du CSM ou de son adjoint, qui doit tenir compte de toute recommandation faite par son médecin traitant.

5.3.2 Medical Director

The Medical Director will be appointed by the Contractual Partner.

His duties shall be:

- To receive from the CMO a signed copy of the FIM Circuit Medical Report Form and to ensure that the facilities comply with it.
- To inspect the circuit with the CMO the day before the first practice session. A further check will be made no later than 30 minutes before each days practice session or race to ensure that medical facilities are in accordance with this code, and to report any shortcomings to the Race Director and FIM Safety Officer.
- To obtain from the CMO at the end of each practice session or race a list of fallen riders and to ensure that the list of medically unfit riders held by the Medical Director is up to date to ensure medically unfit riders are not allowed on the circuit.
- To attend serious incidents with the CMO or his nominated deputy and render such assistance as may be necessary. A car should be available in the pit lane near the Race Control to allow this.
- To examine with CMO all riders listed as injured (Unfit Riders List) who wish to compete to assess their medical fitness to do so.
- To attend Event Management Committee Meetings.

5.3.3 FIM Medical Observer

The FIM Medical Observer at an event will be a member of the FIM Medical Panel.

The duties of the FIM Medical Observer at an event will be:

- To observe and advise the application of the Medical Code
- To inform the Medical Director and if necessary the Race Direction of any medical arrangement that contravenes the Medical Code.

5.3.4 Other Doctors

Any injured rider must first be seen and assessed by the official event medical personnel for emergency treatment and be declared medically fit or unfit to compete as appropriate. He may then attend any other doctor of his choice. If the CMO advises against this, the rider must sign a declaration that he is seeking other advice and treatment.

Any rider, who, after treatment by a doctor not part of the event team, wishes to compete, must first obtain authorisation for this from the CMO of the event or his deputy, who should consider any recommendation by the doctor treating him.

5.3.5 CLINIQUE MOBILE

Depuis de nombreuses années, la Clinique Mobile ou son personnel, sous la direction du Dr. Claudio Costa, a assisté aux Grands Prix et a acquis une réputation considérable auprès des coureurs et de leur personnel.

La Clinique Mobile possède des installations de rayons X et de traitement et son personnel a une expérience considérable dans le traitement des blessures des coureurs et des maladies. De nombreux coureurs préfèrent le traitement par le personnel de la Clinique Mobile à tout autre traitement. Les parties engagées dans le Championnat soutiennent entièrement le personnel de la Clinique Mobile et la Clinique Mobile sera présente aux manifestations et attendent une totale collaboration de la part des organisateurs des manifestations et des CSM.

Le personnel de la Clinique Mobile traitera les coureurs qui souhaitent être traités par lui, uniquement après qu'ils aient été vus par le CSM. Le CSM déclarera les coureurs médicalement aptes ou inaptes selon la procédure normale, après quoi ceux-ci peuvent se rendre à la Clinique Mobile s'ils le souhaitent. Le personnel de la Clinique Mobile remettra un rapport médical au CSM après examen et traitement. Un coureur ayant été déclaré médicalement inapte à courir qui, après le traitement du personnel de la Clinique Mobile, souhaite courir doit se présenter au CSM pour un nouvel examen.

Un coureur qui préfère être traité par le personnel de la Clinique Mobile, contrairement à l'avis du CSM, a le droit d'agir selon son gré, mais il devra signer un formulaire indiquant que sa décision va à l'encontre de l'avis médical local. Si le coureur décide qu'il préfère être traité dans un hôpital de son choix, le CSM, en utilisant les moyens disponibles au circuit (ambulance, hélicoptère, etc.), doit permettre au coureur d'accéder à un tel hôpital: c.à.d. le coureur doit être autorisé à être transporté par l'ambulance ou l'hélicoptère du circuit à l'aéroport le plus proche.

En cas de transfert à l'hôpital, un médecin de la Clinique Mobile accompagnera le coureur.

5.3.6 Qualification du personnel médical

5.3.6.1 Qualification des médecins

Tout médecin participant à une manifestation:

- Doit être inscrit à l'ordre des médecins praticiens*
- Autorisé à pratiquer dans le pays ou l'état en question*
- Doit être qualifié et être capable d'effectuer des traitements d'urgence et des réanimations.*

5.3.5 CLINICA MOBILE

For many years the CLINICA MOBILE, or its personnel, under the direction of Dr. Claudio Costa, has attended Grand Prix events and has gained a considerable reputation among riders and support staff.

The CLINICA MOBILE has X-ray and treatment facilities and its staff have considerable experience in treating riders' injuries and illness. Many riders prefer treatment by the CLINICA MOBILE staff to treatment by others. The parties involved in the Championship fully support the CLINICA MOBILE staff and the CLINICA MOBILE will be in attendance at events with the full co-operation of event organisers and CMOs.

The CLINICA MOBILE staff will treat those riders who wish to be treated by them only after they have been seen by the CMO. The CMO should declare riders medically fit or unfit as normal, after which they may go to the CLINICA MOBILE if they wish. The CLINICA MOBILE staff will give a medical report to the CMO after assessment and treatment. A rider who has been declared medically unfit to race, who after treatment by the CLINICA MOBILE staff then wishes to race, must present himself back to the CMO for re-examination.

A rider who prefers treatment by the CLINICA MOBILE staff when advised by the CMO otherwise is entitled to take his own course of action, but should sign a form indicating it was against local medical advice. If the rider decides he wishes to be treated in a hospital of his own choice, the CMO, using the means at his disposal at the circuit (ambulance, helicopter, etc.) must allow the rider to reach such hospital: i.e. the rider must be allowed to be transported by ambulance or helicopter from the circuit to the nearest airport.

In case of transfer to the hospital a doctor of the CLINICA MOBILE will accompany the rider.

5.3.6 Qualification of medical personnel

5.3.6.1 Qualification of doctors

Any doctor participating at an event:

- must be a fully registered medical practitioner.
- authorised to practice in the relevant country or state.
- qualified in and able to carry out emergency treatment and resuscitation.

5.3.6.2 Qualifications du personnel paramédical ou équivalent

Tout personnel paramédical ou équivalent participant à une manifestation:

- *Doit être qualifié et inscrit comme l'exige le pays ou l'état en question.*
- *Doit être expérimentés dans les soins d'urgence.*

5.3.6.3 Identification du personnel médical

Tout le personnel médical doit pouvoir être clairement identifié.

Tous les médecins et tout le personnel paramédical doivent porter un vêtement clairement marqué respectivement «DOCTOR» ou «DOCTEUR» et respectivement «MEDICAL», de préférence en rouge sur un fond blanc au dos et devant.

5.3.7 Equipement médical

5.3.7.1 Conditions médicales minimales requises pour les manifestations

Le service médical comprenant du matériel, des véhicules et du personnel en nombre suffisant lors de toute manifestation et pour chaque discipline doit être organisé de façon à assurer à un coureur blessé tous les traitements d'urgence nécessaires dans un délai minimum, ainsi que son transfert rapide dans un centre médical approprié ou dans une unité de soins d'un hôpital ayant l'équipement adéquat pour traiter ses blessures ou maladie, si cela s'avère nécessaire.

Le CSM déterminera donc le nombre, l'emplacement et le type de véhicules, le matériel et le personnel qui seront nécessaires pour atteindre cet objectif lors d'une manifestation spécifique, en prenant en considération la discipline, le circuit, le lieu et le terrain de la manifestation.

Les conditions médicales minimales requises seront sujettes à une confirmation et approbation, suite à une inspection de circuit de l'Observateur Médical FIM et du Directeur Médical.

Un médecin ou des médecins doivent être disponibles pour assurer une intervention médicale initiale directement ou suite à une évaluation initiale et des traitements par une équipe paramédicale.

Dans tous les cas, le transfert d'un coureur blessé vers un centre médical ou un hôpital par ambulance ou par hélicoptère ne doit pas interférer avec la manifestation et le CSM doit prévoir un équipement de remplacement suffisant pour permettre la poursuite de la manifestation

- *Les véhicules type A doivent être mobilisés en nombre suffisant et disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans les 2 minutes suivant la chute (immobilisation) du coureur.*

5.3.6.2 Qualification of paramedics or equivalent

Any paramedic or equivalent participating at an event:

- *must be fully qualified and registered as required by the relevant country or state.*
- *must be experienced in emergency care.*

5.3.6.3 Identification of medical personnel

All medical personnel must be clearly identified.

All doctors and paramedics must wear a garment clearly marked with "DOCTOR" or "DOCTEUR" and "MEDICAL" respectively, preferably in red on a white background on the back and on the front.

5.3.7 Medical Equipment

5.3.7.1 Minimum medical requirements for events

The medical service comprising of equipment, vehicles and personnel must be organised in such a way and in sufficient number to ensure that an injured rider can be provided with appropriate and all necessary emergency treatment with the minimum of delay and to facilitate their rapid transfer to further medical treatment in an appropriately equipped medical centre or definitive medical care in a hospital with the necessary facilities to deal with their injuries or illness should this be required.

The CMO will therefore determine the number, location and type of vehicles, helicopter, equipment and personnel that are required to achieve this for a specific event taking into consideration the circuit, event location.

The minimum medical requirements will be subject to confirmation and agreement following inspection and review by the FIM Medical Observer and Medical Director.

A doctor or doctors must be available to provide initial medical intervention directly or following initial assessment and treatment by the paramedic teams.

In all cases, the transfer of an injured rider to a medical centre or hospital either by ambulance or by helicopter must not interfere with the event and the CMO must plan to have sufficient replacement equipment available to allow the event to continue.

- *Vehicles type A are to be placed in such a way and in such numbers that a fallen rider can be reached within 2 minutes after coming to rest.*

- Véhicule(s) type B (nombre selon l'homologation médicale FIM) devant être disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans un délai minimum après la chute (immobilisation) du coureur.
- Véhicule(s) type C (nombre selon l'homologation médicale FIM) devant être disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans un délai minimum après la chute (immobilisation) du coureur.
- Postes de secours sur le terrain
- Postes de secours dans la voie des stands
- Un centre médical
- Hélicoptère

N.B. le seul remplacement autorisé à ces conditions est qu'un véhicule type B peut remplacer un véhicule type C.

5.3.7.2 Véhicules

5.3.7.2.1 Définition des véhicules

Les véhicules sont définis comme suit:

Type A: Un véhicule pour une intervention rapide sur les lieux d'accident afin d'apporter un secours immédiat aux blessés et d'assurer une réanimation par voies respiratoires et cardio-vasculaire.
Ce véhicule doit porter les mentions «MEDICAL» en clair et grands caractères.

Type B: Un véhicule particulièrement bien équipé, faisant office de centre de réanimation mobile.

Type C: Un véhicule capable de transporter un blessé sur brancard dans des conditions raisonnables.

5.3.7.2.2 Equipement pour véhicules type A (Véhicule médical d'Intervention rapide)

Personnel:

Type A1:

- Un conducteur, expérimenté dans la conduite d'un véhicule Type A et connaissant la piste.
- Un médecin expérimenté dans les soins d'urgence.
- Un deuxième médecin ou personne du paramédical expérimenté dans les soins d'urgence.

Type A2:

- Un conducteur, expérimenté dans la conduite d'un véhicule Type A et connaissant la piste.
- Personnel paramédical ou équivalent expérimentés dans les soins d'urgence.

- Vehicle(s) type B (number as per the FIM Medical Homologation) are to be placed in such a way that a fallen rider can be reached with minimum delay after coming to rest.
- Vehicle(s) type C (number as per the FIM Medical Homologation) are to be placed in such a way that a fallen rider can be reached with minimum delay after coming to rest.
- Track Ground posts
- Pit lane ground post
- A Medical Centre
- A helicopter

N.B. the only replacement allowed to these requirements is a vehicle Type B may replace a vehicle Type C

5.3.7.2 Vehicles

5.3.7.2.1 Definition of Vehicles

Vehicles are defined as follow:

Type A: A vehicle for rapid intervention at accident areas to give the injured immediate assistance for respiratory and cardio-circulatory resuscitation.
This vehicle should have "MEDICAL" clearly marked on it in large letters.

Type B: A highly specialised vehicle that can serve as a mobile resuscitation centre.

Type C: A vehicle capable of carrying a stretcher with an injured person in reasonable conditions.

5.3.7.2.2 Equipment for Vehicle Type A (Medical Rapid Intervention Vehicle)

Personnel:

Type A1:

- a driver, experienced in driving the Type A vehicle and familiar with the course
- a doctor experienced in emergency care
- a second doctor or paramedic, experienced in emergency care

Type A2:

- a driver, experienced in driving the Type A vehicle and familiar with the course
- paramedics (or equivalent) experienced in emergency care.

Équipement médical:

- Système portatif d'alimentation en oxygène
- Système manuel de ventilation
- Matériel pour intubation
- Matériel pour aspiration
- Matériel pour perfusion intraveineuse
- Attelles d'immobilisation pour membres et colonne vertébrale (y compris vertèbres cervicales)
- Pansements stériles
- Moniteur ECG et Défibrillateur
- Médicaments pour réanimations et analgésiques/ Liquides IV
- Sphygmomanomètre et stéthoscope

L'équipement doit être facilement identifiable et rangé de telle sorte qu'il peut être utilisé au niveau du sol au bord de la piste.

Technique:

- Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM
- Signalisation visible et audible
- Matériel pour enlever les combinaisons et les casques

Le nombre minimum de véhicules médicaux d'intervention rapide est de 2.

5.3.7.2.3 Équipement pour véhicules type B**Personnel:****Type B1:**

- Un médecin expérimenté dans les soins d'urgence.

Type B2:

- Deux personnes du paramédical ou équivalent expérimentés dans les soins d'urgence.

Équipement médical:

- Système portatif d'alimentation en oxygène
- Matériel pour ventilation manuelle et automatique
- Matériel pour intubation
- Matériel pour aspiration
- Matériel pour perfusion intraveineuse
- Attelles d'immobilisation pour membres et colonne vertébrale (y compris vertèbres cervicales)
- Pansements stériles
- Matériel pour drainage thoracique
- Matériel pour trachéotomie
- Sphygmomanomètre et stéthoscope
- Brancard

Medical Equipment:

- Portable oxygen supply
- Manual ventilator
- Intubation equipment
- Suction equipment
- Intravenous infusion equipment
- Equipment to immobilise limbs and spine (including cervical spine)
- Sterile dressings
- ECG monitor and Defibrillator
- Drugs for resuscitation and analgesia /IV fluids
- Sphygmomanometer and stethoscope

Equipment should be easily identified and stored in such a way that it can be used at ground level at the trackside.

Technical:

- Radio communication with Race Control and the CMO
- Visible and audible signals
- Equipment to remove suits and helmets

The minimum number of medical rapid intervention vehicle is 2.

5.3.7.2.3 Equipment for Vehicle Type B**Personnel:****Type B1:**

- A doctor experienced in emergency care

Type B2:

- Two paramedics or equivalent experienced in emergency care

Medical Equipment:

- Portable oxygen supply
- Manual and an automatic ventilator
- Intubation equipment
- Suction equipment
- Intravenous infusion equipment
- Equipment to immobilise limbs and spine (including cervical spine)
- Sterile dressings
- Thoracic drainage equipment
- Tracheotomy equipment
- Sphygmomanometer and stethoscope
- Stretcher

- Brancard Cuillère (de type scoop)
- Moniteur ECG et défibrillateur
- Oxymètre
- Médicaments pour réanimations et analgésiques/ Liquides IV

Technique:

- Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM
- Signalisation visible et audible
- Matériel pour enlever les combinaisons et les casques
- L'air conditionné et un réfrigérateur sont recommandés

1 telle ambulance doit être en «stand by» au Centre médical.

5.3.7.2.4 Equipement pour véhicules type C

Personnel:

- Deux brancardiers ou personnes du paramédical dont l'un est le chauffeur et l'autre, la personne capable de prodiguer les premiers soins d'urgence.

Médical:

- Brancard
- Oxygène
- Attelles d'immobilisation pour membres et colonne vertébrale (y compris vertèbres cervicales)
- Médicaments et matériels de premiers secours

Technique:

- Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM
- Signalisation visible et audible

5.3.7.3 Hélicoptères

Un hélicoptère doit être entièrement équipé avec le matériel adéquat et inclure le personnel nécessaire et avoir une licence appropriée pour le pays en question et être piloté par un pilote expérimenté, connaissant l'évacuation médicale par voie aérienne et les lieux d'atterrissage potentiels. Le personnel médical – médecin et personnel paramédical – doit être qualifié et capable d'effectuer un traitement et une réanimation d'urgence. L'hélicoptère doit être de conception et de dimensions permettant de poursuivre la réanimation d'un coureur pendant le transport. Il doit être stationné près du centre médical, afin qu'un trajet en ambulance entre le centre médical et l'hélicoptère ne soit pas nécessaire ou selon la législation du pays en question et de l'emplacement de la manifestation, il doit être disponible sur demande.

- Scoop stretcher
- ECG monitor and defibrillator
- Pulse oximeter
- Drugs for resuscitation and analgesia/ IV fluids

Technical

- Radio communication with Race Control and the CMO
- Visible and audible signals
- Equipment to remove suits and helmets
- Air conditioning and refrigerator are recommended

1 such ambulance must be on stand by at the Medical Centre.

5.3.7.2.4 Equipment for Vehicle Type C

Personnel:

- Two ambulance personnel or paramedics of whom one would be the driver and the other would be a person capable of giving first aid

Medical:

- Stretcher
- Oxygen supply
- Equipment to immobilise limbs and spine (including cervical spine)
- First aid medicaments and materials

Technical:

- Radio communication with Race Control and the CMO
- Visible and audible signals

5.3.7.3 Helicopter

A helicopter must be fully equipped with adequate personnel and equipment and be appropriately licensed for the relevant country and flown by an experienced pilot familiar with medical air evacuation and the potential landing sites. The medical personnel - doctor and paramedic(s) - should be qualified in and able to carry out emergency treatment and resuscitation. The helicopter should be of a design and size that will allow continuing resuscitation of an injured rider during the journey. It should be positioned close to the medical centre such that an ambulance journey between medical centre and helicopter is not necessary.

5.3.7.4 Postes de secours sur le terrain

Ils sont situés à des emplacements adéquats et en nombre suffisant autour du circuit afin d'assurer une intervention et une évacuation rapides du coureur pour l'éloigner de tout danger dans un délai minimum. Le personnel doit être suffisamment entraîné et expérimenté pour agir d'une façon autonome et immédiate en cas d'accident.

Personnel:

- Médecin ou personne du paramédical (ou équivalent) expérimentée dans les soins d'urgence.
- Un nombre suffisant de brancardiers.

Équipement médical:

Équipement pour commencer la réanimation et traitement d'urgence

Colliers cervicaux (minerves)

Brancard de type Scoop

Équipement technique:

Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM

Un abri convenable devrait être à la disposition du personnel et du matériel.

5.3.7.4.1 Postes de secours dans la voie des stands

Personnel:

Un médecin et une personne du paramédical (ou équivalent) expérimentés dans les soins d'urgence.

Un ou plusieurs postes de secours dans la voie des stands sont exigés (nombre selon la longueur de la voie des stands).

Équipement médical:

- Matériel pour la gestion des voies aériennes et pour l'intubation
- Médicaments pour réanimations et analgésiques/ Liquides IV
- Colliers cervicaux
- Système pour la ventilation manuelle
- Matériel pour les perfusions intraveineuses
- Matériel pour les premiers soins
- Brancard

Équipement technique:

- Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM

5.3.7.5 Centres médicaux

Se référer à l'article 029.9.1 des Normes FIM pour les Circuits de Courses sur Route (NCCR).

5.3.7.4 Track Ground Posts

These are placed at suitable locations and in sufficient numbers around the circuit to provide rapid intervention and evacuation of the rider from danger with the minimum of delay. The personnel must have sufficient training and experience to take action autonomously and immediately in case of an accident.

Personnel:

- Doctor or paramedic (or equivalent) experienced in emergency care
- Sufficient number of stretcher bearers

Medical Equipment:

- Equipment for initiating resuscitation and emergency treatment
- Cervical collar
- Scoop stretcher
- Technical Equipment:
- Radio communication with race control and the CMO

Adequate shelter for staff and equipment should be available.

5.3.7.4.1 Pit Lane Ground Post

Personnel:

A doctor and paramedic (or equivalent) experienced in emergency care must be positioned in the pit lane.

One or more Pit Lane Ground posts, depending on the length of the pit lane are required.

Medical Equipment:

- Airway management and intubation equipment
- Drugs for resuscitation and analgesia/ IV fluids
- Cervical collars
- Manual respiration system
- Intravenous Infusion Equipment
- First Aid Equipment
- Stretcher

Technical Equipment:

- Radio communication with race control and the CMO

5.3.7.5 Medical Centres

Refer to Art. 029.9.1 of the FIM Standards for Road Racing Circuits (SRRC).

5.3.7.5.1 Equipement pour les zones de réanimation:

- *Equipement pour intubation endotrachéale, trachéotomies et ventilateur, y compris aspiration, oxygène et agents curarisants.*
- *Equipement pour intraveineuses, y compris canules et liquides, y compris des dérivés de plasma colloïde et des solutions cristalloïdes.*
- *Equipement pour les drainages intercostaux et suffisamment d'instruments chirurgicaux pour effectuer une thoracotomie d'urgence pour contrôler une hémorragie.*
- *Equipement pour contrôle cardiaque et réanimation, y compris la tension artérielle et scopes pour contrôle ECG et un défibrillateur.*
- *Equipement pour immobiliser la colonne vertébrale à tous les niveaux.*
- *Attelles pour les fractures des membres*
- *Médicaments/Liquides IV, y compris des analgésiques, agents sédatifs, anticonvulsivants, agents curarisants, médicaments/Liquides IV de réanimation cardiaque.*
- *Sérums et vaccins antitétaniques et antibiotiques à large spectre sont recommandés.*
- *Un Equipement pour diagnostics par ultrasons est recommandé.*
- *Un système permanent ou portable pour les rayons X, utilisé pour détecter les fractures osseuses usuelles en sport motocycliste doit être mis à disposition.*

5.3.7.5.2 Equipement pour la zone des blessures légères:

Cette zone doit disposer de lits, de pansements, d'Equipement de sutures et des liquides suffisants pour traiter simultanément jusqu'à 3 coureurs légèrement blessés. Un stock suffisant doit être à disposition pour réapprovisionner la zone pendant la manifestation et il faut qu'il y ait suffisamment de médecins et de personnel paramédical expérimentés dans le traitement des traumatismes.

5.3.7.5.3 Personnel du Centre médical

Les spécialistes suivants doivent être immédiatement à disposition dans le Centre médical:

- *Spécialiste dans la réanimation des traumatismes (par ex. anesthésiste, spécialistes en accidents et urgences, spécialistes en soins intensifs).*
- *Chirurgien expérimenté dans le traitement des traumatismes*

Des infirmières et du personnel paramédical en nombre suffisant, devraient être expérimentés dans la réanimation, les diagnostics et traitements de patients gravement blessés.

5.3.7.5.1 Equipment for Resuscitation Areas:

- Equipment for endotracheal intubation, tracheostomy and ventilatory support, including suction, oxygen and anaesthetic agents
- Equipment for intravenous access including cut-down and central venous cannulation and fluids including colloid plasma expanders and crystalloid solutions
- Intercostal drainage equipment and sufficient surgical instruments to perform an emergency thoracotomy to control haemorrhage
- Equipment for cardiac monitoring and resuscitation, including blood pressure and ECG monitors and a defibrillator
- Equipment for immobilising the spine at all levels
- Equipment for the splinting of limb fractures
- Drugs/IV fluids including analgesic, sedating agents, anticonvulsants, paralysing and anaesthetic agents, cardiac resuscitation drugs/IV fluids
- Tetanus toxoid and broad spectrum antibiotics are recommended
- Equipment for diagnostic ultrasound is recommended
- A permanent or portable X-ray machine, appropriate to detect usual bone fractures in motorcycle sport, must be available.

5.3.7.5.2 Equipment for minor injuries area:

The area must have beds, dressings, suture equipment and fluids sufficient to treat up to three riders with minor injuries simultaneously. Sufficient stocks to replenish the area during the meeting must be available and sufficient Doctors and Paramedics experienced in treating trauma must be available.

5.3.7.5.3 Staff of Medical Centre

The following specialists should be immediately available in the medical centre:

- Trauma resuscitation specialist (e.g. Anaesthetist, Accident and emergency specialist, Intensive care specialist)
- Surgeon experienced in trauma

Nurses and paramedics in a sufficient number, should be experienced in resuscitation, diagnosis and treatment of seriously injured patients.

5.3.7.6 Homologation médicale des circuits / Inspection médicale des épreuves

Tous les circuits nécessitent une homologation médicale.

Pour tous les circuits qui ont subi des changements importants dans le tracé ou au Centre médical durant la période d'homologation, il est nécessaire de renouveler l'homologation. L'objectif étant de maintenir un niveau de services pour la sécurité des coureurs le plus élevé possible. Ce code sera utilisé comme référence pour les inspections d'homologation. Tout renouvellement d'homologation devrait être faite par la FMN concernée.

Les exigences spécifiques pour chaque circuit seront décidées par l'Inspecteur Médical FIM en collaboration avec le CSM qui doit être présent au circuit conformément aux exigences des promoteurs des Championnats et conformément au Code Médical.

Après homologation, un certificat d'homologation sera émis pour une période de 3 ans et où il sera mentionné les détails des services médicaux.

Des modèles (plans) de Centre Médicaux sont disponibles auprès du Secrétariat Exécutif de la FIM pour référence.

La FIM informera la FMN et l'Organisateur si le circuit demande un renouvellement d'homologation.

A tout moment, la FIM se réserve le droit de revoir une telle homologation.

5.3.8 Procédure dans le cas d'un coureur blessé

Le traitement d'un coureur blessé demeure sous le contrôle du CSM et se déroule comme suit:

Un coureur ayant chuté doit être rejoint par un médecin ou une personne du paramédical qui peut commencer le traitement dans les 30 secondes suivant l'immobilisation du coureur. Si le coureur est blessé, le CSM doit être informé par radio afin que d'autres procédures puissent commencer. Il est recommandé que le CSM soit en poste à la Direction de Course avec accès à la télévision en circuit fermé pour surveiller la situation. A la demande du CSM, tout véhicule médicalisé peut être déployé sur les lieux de l'accident. Seul le Directeur d'Epreuve peut autoriser leur entrée sur la piste ou apporté une réponse sur la piste. Similairement, l'interruption ou la fin de la course ou des essais peut être autorisée uniquement par le Directeur d'Epreuve. Il est de la responsabilité du CSM et du Directeur Médical d'informer le Directeur d'Epreuve, lorsque l'accès à un coureur ayant chuté implique des conséquences.

5.3.7.6 Medical homologation of circuits / Medical inspection of events

All circuits require medical homologation.

All circuits which have undergone significant changes in the layout or at the Medical Centre within the homologated period are required to renew homologation. The objective is to maintain the highest standard of services for the safety of the riders. This code will be used as the reference for the homologation inspections. Any request for renewal of homologation should be made by the FMN concerned.

The specific requirement for each circuit will be decided by the FIM Medical Inspector in collaboration with the Circuit CMO who has to be present according to the requirements of the Championships promoters and with reference to the Medical Code.

Following homologation, a certificate of homologation will be issued for a period of 3 years and will include details of medical services.

Sample drawings of Medical Centre models are available from the FIM Executive Secretariat for reference.

The FMN and the Organiser will be informed by the FIM if the circuit requires renewal of homologation.

The FIM also reserves the right to review such a homologation at any time.

5.3.8 Procedure in the event of an injured rider

The management of an injured rider is under the control of the CMO and should be the following:

A fallen rider must be reached by a Doctor or Paramedic who can begin treatment within 30 seconds of the rider coming to rest. If the rider is injured, the CMO must be informed by radio so that further procedures can be initiated. It is recommended that the CMO be stationed in Race Control with access to Closed Circuit Television to monitor the situation. Upon request by the CMO any Medical Vehicle can be dispatched to the scene of the incident, only the Race Director can authorize entry onto, or response via track. Similarly, interruption or cessation of racing or practice session can only be authorized by the Race Director. It is the responsibility of the CMO and Medical Director to advise the Race Director of incidences where access to a fallen rider(s) necessitates this.

Cette intervention doit être codifiée comme suit:

- Code 0 pas d'intervention médicale nécessaire
Le coureur se relève sans assistance*
- Code 1 Secours rapide
Le coureur est capable de marcher avec de l'assistance
Le coureur aura évacué la piste en moins d'une minute*
- Code 2 Secours long
Le coureur a besoin d'un brancard
Le coureur aura évacué la piste en moins de deux minutes*
- Code 3 Secours prolongé
Le coureur(s) gravement blessé(s)
Le coureur(s) a(ont) besoin d'un brancard
Les secours prendront plus de 3 minutes
Une intervention médicale est nécessaire sur la piste*

Transfert au Centre médical

*Le coureur blessé sera transféré au Centre médical, lorsque son état le permet.
Le CSM décidera du moment et du moyen de transfert. Rarement, sur décision du CSM uniquement, un coureur pourra être transféré à l'hôpital directement depuis la piste.*

Le véhicule utilisé pour le transfert du coureur doit être sur le lieu de l'accident dans un délai minimum qui suit l'ordre de s'y rendre.

Centre médical

*Du personnel médical sera disponible au Centre médical pour traiter le coureur.
Le CSM reste responsable du traitement du coureur.*

Si le coureur est inconscient, il sera traité par le personnel du Centre médical sous la responsabilité du CSM. Le médecin personnel du coureur peut assister au traitement et accompagner le coureur à l'hôpital.

Un coureur qui est conscient peut choisir le personnel médical par lequel il souhaite être traité. Un coureur qui ne souhaite pas être traité par le personnel du Centre médical, à l'encontre de leur avis, doit signer un formulaire «Décharge du coureur».

Response Codes are:

- Code 0** No medical intervention required
Rider gets up unassisted
- Code 1** Short Rescue
Rider able to walk with assistance
Rider will be cleared from track in less than 1 minute
- Code 2** Long Rescue
Rider requires stretcher
Rider will be cleared from track in less than 2 minutes
- Code 3** Prolonged Rescue
Rider(s) seriously injured
Rider (s) requires stretcher
Rescue will take longer than 3 minutes
Medical intervention required on track

Transfer to the Medical Centre

The injured rider will be transferred to the Medical Centre when his condition permits. The CMO shall decide the time and method of transfer. Rarely, at the discretion of the CMO only, a rider may be transferred to hospital directly from the trackside.

The vehicle used to transfer the rider must be on scene of the accident with minimum delay following the order to intervene.

Medical Centre

At the Medical Centre, medical personnel will be available to treat the rider. The CMO remains responsible for the treatment of the rider.

If the rider is unconscious, he will be treated by the Medical Centre staff under the responsibility of the CMO. The rider's personal doctor may observe this treatment and may accompany the rider to hospital.

A rider who is conscious may choose the medical personnel by whom he wishes to be treated. A rider who does not wish to be treated by the Medical Centre staff against their advice must sign a "Competitor Self Discharge" Form.

Transfert à l'hôpital

Le CSM décidera du moment du transfert, du mode de transfert et de la destination du coureur blessé. Après avoir pris la décision, il est de sa responsabilité de s'assurer que l'hôpital recevant le coureur et les spécialistes appropriés soient informés de l'heure d'arrivée prévue et de la nature des blessures. Il est également de la responsabilité de CSM de s'assurer que le coureur est accompagné d'un personnel qualifié et équipé en conséquence.

Un médecin de la Clinique Mobile accompagnera le coureur.

5.4 ASSURANCE DE RESPONSABILITE PROFESSIONNELLE MEDICALE

Tous les médecins et autres Equipes médicales d'une épreuve doivent être couverts par une assurance de responsabilité professionnelle médicale.

Transfer to hospital

The CMO shall decide the time of transfer, the mode of transfer and the destination of an injured rider. Having made the decision, it is his/her responsibility to ensure that the receiving hospital and appropriate specialists are informed of the estimated time of arrival and the nature of injuries. It is also the responsibility of the CMO to ensure appropriately skilled and equipped staff accompany the rider. A doctor of the Clinica Mobile will accompany the rider.

5.4 MEDICAL MALPRACTICE INSURANCE

All doctors and other medical personnel at an event must have adequate medical malpractice insurance cover.

FORMULAIRE DE DECHARGE POUR LE COUREUR

1^{ère} PARTIE: à compléter par le coureur

Je, soussigné, _____ coureur N° _____
dans la classe _____, déclare me dégager des conseils médicaux locaux
et suis conscient des conséquences possibles.

Signature: _____ Date: _____ Heure: _____

2^{ème} PARTIE: à compléter par le Chef du Service Médical (CSM)

Je, soussigné, Dr. _____, CSM au
circuit de _____, confirme avoir informé le
coureur des conséquences possibles de sa décharge.

Au vu des difficultés linguistiques, cette explication a été traduite par un interprète
(information à supprimer le cas échéant).

Signé: _____ Date: _____ Heure: _____

5 Copies: CSM, Coureur, Directeur de Course, Directeur Médical, Clinique Mobile

RIDER SELF DISCHARGE FORM

PART 1: To be completed by the rider

I, _____ rider no _____
in the _____, class, discharge myself against local medical advice
and understand the possible consequences.

Signed: _____ Date: _____ Time: _____

PART 2: To be completed by the Chief Medical Officer (CMO)

I, Dr _____, CMO at the
_____, circuit, confirm that I have
explained the possible consequences of the rider discharging himself/herself.

In view of the language difficulties, this explanation was given through an interpreter
(Delete if inappropriate).

Signed: _____ Date: _____ Time: _____

5 Copies: CMO, Rider, Clerk of the Course, Medical Director, Clinica Mobile

6. CODE ANTIDOPAGE

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

6. ANTI-DOPING CODE

The regulations will be defined by the "FIM ANTI-DOPING CODE".

7. CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Les règles sont définies par le «CODE DE L'ENVIRONNEMENT FIM».

7. ENVIRONMENTAL CODE

The regulations will be defined by the “FIM ENVIRONMENTAL CODE”.



PRESS RELEASE

DOHA, 19/03/11

FOR MORE INFORMATION:

ISABELLE LARIVIÈRE
PRESS OFFICER
isabelle.lariviere@fim.ch
TEL +41 22 950 95 68

FIM Road Racing World Championship Grand Prix

Decision of the Grand Prix Commission

The Grand Prix Commission, composed of Messrs. Carmelo Ezpeleta (Dorna, Chairman), Ignacio Verneda (FIM Executive Director, Sport), Hervé Poncharal (IRTA) and Takanao Tsubouchi (MSMA), in the presence of Jorge Viegas (FIM Deputy President), Javier Alonso (Dorna), Rezső Bulcsu (FIM CCR Director) and M. Paul Butler (Secretary of the meeting), in a meeting held on 19 March in Doha (Qatar), unanimously decided the following:

Immediate Application

MotoGP

Article 1.28.4.

Teams will compete for a Championship. For teams with more than one rider, in each race, points scored by the best placed rider and the worst placed rider in the team, including substitutes and replacements, will count towards the Team Championship.

(In the case of a Team entered in an event with more than two riders, but starting the race with one/two riders, only the best placed rider will score points counting towards the Team Championship.)

Application 2012

Moto3 Class

Technical Regulations

1. Engine

Engine Specification

- 1.1 4-stroke reciprocating piston engines only.
- 1.2 Engine capacity: maximum 250cc.
- 1.3 Single cylinder only.
- 1.4 Maximum bore size: 81mm. Oval pistons are not permitted (refer to Art. 2.3.1 of the FIM Grand Prix Regulations).
- 1.5 Engines must be normally aspirated. No turbo-charging, no super-charging.
- 1.6 Crankshaft speed limited to maximum: 14,000 rpm.*
- 1.7 Maximum of 1 ignition driver.*
- 1.8 Pneumatic and/or hydraulic valve systems are not permitted.





- 1.9 Valve timing system drive must be by one chain. An intermediate drive gear which rotates on only one axle or rotation centre is allowed in the system (refer to ANNEX1 for some examples of permitted systems).
- 1.10 Variable valve timing and/or variable valve lift systems are not permitted.

Engine Supply

- 1.11 The engine is defined as the complete engine including intake system (throttle body, injectors), and one complete transmission.
- 1.12 The maximum price of the engine must not exceed 12,000 Euros. No optional parts or service contracts may be used to circumvent this price limit.
- 1.13 Each engine manufacturer must undertake to supply sufficient engines and spare parts to supply 15 riders per season, if requested.
- 1.14 Each engine manufacturer must submit a spare parts price and lead-time list for the season for approval by the Organiser, and may not charge more than these published prices. Approval is based on the prices and lead-times being in line with current market norms for these parts and technologies.
- 1.15 In the event of engine updates or upgraded parts being developed, these must be made available to all customers at the same time, and respecting the price limits described in Art. 1.14.
- 1.16 The official ECU start-up procedure is to ensure manufacturers will be supplied with the official ECU with an initial map to suit their engine in time for the first official Moto3 tests. The initial map is intended for safe and trouble-free engine function, and not maximum performance. Performance mapping is the responsibility of the engine manufacturer or the Team.

For an engine to be eligible for the Moto3 class, one of the following two options for the ECU start-up procedure must be followed:

1. Manufacturers will be guaranteed supply of the official ECU with initial maps to suit their engine in time for the first official Moto3 tests provided that, by October 15th of the preceding year:
 - a) the Moto3 Engine Manufacturer Entry Form is completed and submitted to the organisers (see ANNEX 3),
 - b) two complete and working engines (including throttle body, idle bypass actuator, transmission, sensors, spark plugs, complete wiring harness with ECU connector) and one complete airbox, cooling system, and exhaust are delivered to the organisers for mapping tests (engines will be returned in January of the following year at the latest),
 - c) a deposit of 10,000 Euros is lodged with the organisers.
- or
2. Manufacturers can make an agreement with the ECU supplier to carry out their own initial mapping, with the following conditions:
 - a) the Moto3 Engine Manufacturer Entry Form is completed and submitted to the organisers (see ANNEX 3).
 - b) the ECU will be delivered to the manufacturer in the first instance only by the ECU supplier, and the ECU supplier representative must be present to initiate setup of the mapping process.
 - c) the organisers and the ECU supplier provide no guarantee of any completion date for the mapping process.
 - d) there is no set deadline for this second option, but option 1 takes precedence and requests for option 2 made before Oct. 15th, 2011 will be processed at a time determined by the ECU supplier.

2. Inlet & Fuel System

- 2.1 Variable-length inlet tract systems are not permitted.
- 2.2 Only one throttle control valve is permitted, which must be controlled exclusively by mechanical means (eg. cable) operated by the rider only. No other moving devices (except injectors) are permitted in the inlet tract before the engine intake valve. No interruption of the mechanical connection between the rider's input and the throttle is allowed.
Idle speed (including engine braking) adjustment by means of an air bypass system, controlled by the ECU is allowed (see also 5.4).*



- 2.3 Fuel injectors must be located upstream of the engine intake valves.
- 2.4 Maximum of 2 fuel injectors and 2 independent fuel injector drivers.*
- 2.5 Fuel pressure must not exceed 5.0 bar.
- 2.6 Other than engine sump breather gases, only air or air/fuel mixture is permitted in the inlet tract and combustion chamber.
- 2.7 Only fuel from the official supplier may be used, which must comply with the FIM "Moto3" specification (TBA).

3. Exhaust system

- 3.1 Variable length exhaust systems are not permitted.
- 3.2 No moving parts (e.g. valves, baffles) are allowed in the exhaust system.
- 3.3 Noise tests will be according to Article 2.14 of the FIM Grand Prix Regulations. Test rpm: 5,500. Maximum permitted noise level: 115 dB/A.

4. Transmission

- 4.1 A maximum of 6 gearbox speeds is permitted.
- 4.2 A maximum of 2 possible gear ratios for each gearbox speed, and 2 possible ratios for the primary drive gear is permitted. Teams will be required to declare the two gearbox ratios chosen for each gear at the beginning of the season, and only these ratios may be used during the entire season.
The alternate gearbox ratios and primary gears must have the same list price and lead-times as the original supplied gearbox (see Art. 1.11 to 1.15).
- 4.3 Electro-mechanical or electro-hydraulic clutch actuating systems are not permitted.

5. Ignition, Electronics & Data-Logging

- 5.1 Only the ignition/fuel injection control units (ECU) approved by the series Organiser are allowed. This ECU must remain unmodified in hardware and software, as delivered by the Organiser. The only permitted changes are the setting (tuning) options included in the software.
The Technical Director may require the team to change the ECU on any machine for another standard one at any time.
- 5.2 This official ECU will include an engine rpm limiter.
- 5.3 This official ECU will include an inboard data logger, and no other additional data loggers may be used.
- 5.4 Recommended engine management and electronics features:
 - dashboard Dell'Orto part # 16001, see ANNEX 4,
 - idle speed control stepper motor (ref. 2.2) Dell'Orto part # 17258, see ANNEX 4,
 - two timing options:
 - 1. only crankshaft pickup: the crankshaft timing pattern being the "n-2" type, where "n" can be from 12 to 30 (for optimum performance it is advised that the first tooth "after" the missing ones is corresponding to the top dead centre), or
 - 2. crankshaft and camshaft pickups: the crankshaft timing wheel having from 12 to 30 teeth and the camshaft timing pattern being 1 single tooth.

The above mentioned features are guaranteed to work properly, different choices and the relevant development costs and timings must be agreed separately with the ECU manufacturer.



- ignition must be of the inductive type, the maximum ignition coil current must be less than 30A,
- the throttle position sensor voltage output must be 0-5V,
- the crankshaft pickup sensor must be of the inductive type, voltage at 300rpm must be at least 0,8V and maximum voltage must be less than 100V,
- the camshaft pickup sensor, if any (see timing option no. 2 in 5.4), must be of the Hall-effect type, "0" voltage must be less than 0,5V, "1" voltage must be 4,5±0,5V,
- a battery is compulsory; proper engine management function is ensured only when the battery voltage is in the 8÷18V range.

NB. A drawing showing overall dimensions of the ECU and the required connector with pinout will be published by April 30 2011.

6.1	Chassis must be a prototype, the design and construction of which is free within the constraints of the FIM Grand Prix Technical Regulations.
6.2	Minimum total weight of Motorcycle + Rider: 148kg
6.3	Brake discs must be made from ferrous materials.
6.4	Suspension systems must be of a conventional, mechanical type. Active and semi-active suspension systems and/or electronic control of any aspect of the suspension and ride height is not permitted. Springing must be by means of coil springs made of ferrous materials.

7.1	The materials permitted for wheel construction are Magnesium and Aluminium alloys.
7.2	The only permitted wheel rim sizes are: Front, 2.50" x 17" Rear, 3.50" x 17"
7.3	The number and specification of tyres allocated to each rider per event will be controlled.
7.4	Only tyres from the official supplier may be used.

8.1	Construction materials must comply with Article 2.7.10 of the FIM Grand Prix Regulations.
8.2	Camshafts, crankshafts, piston pins must be made from ferrous materials. Inserts of a different material are allowed in the crankshaft for the sole purpose of balancing.
8.3	Engine crankcases, cylinder blocks and cylinder heads must be made from cast aluminium alloys.
8.4	Pistons must be made from an aluminium alloy.
8.5	Connecting rods, valves and valve springs must be made from either ferrous or Titanium-based alloys.
8.6	Definitions: "X-based alloy" or "X materials" means the element X (e.g. Fe, for ferrous or iron-based alloy) must be the most abundant element in the alloy, on a % w/w basis.

9.1 Number of machines: the team can present only one motorcycle per rider for technical control. Replacement motorcycles may only be used subject to Article 1.15.3 of the FIM Grand Prix Regulations





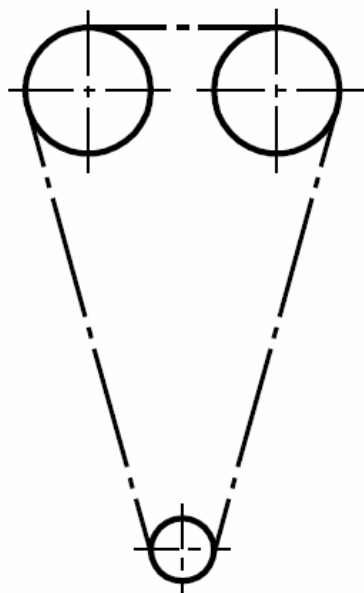
- 9.2 Number of engines: a maximum of 8 engines per rider may be used during all Grand Prix race events comprising the season. A rebuilt engine will be counted as a new engine (see Art. 9.4).
- 9.3 Teams will be required to register engines at Technical Control on the day before the first practice at each event. Such registered engines will be sealed and seals may not be removed except under supervision of the Technical Director and staff. Only sealed and registered engines may be used on track at Grand Prix race events. An engine presented for Technical Control or used on track without intact security seals will be counted as a new engine.
- 9.4 1) Engine seals: The engines will be sealed by means of wiring and identification tabs and/or other systems, so that major components (including but not limited to: crankshaft and it's bearings, conrod and it's bearings, piston, piston rings and piston pin, valves and their springs, camshafts) can not be replaced. Sealing positions must be approved by the Technical Director so that:
- a) the timing system is accessible for the sole purpose of adjusting the valve clearance (e.g. the cylinder head cover/cam cover can be removed from the cylinder head), but valve shims must be the only parts that can be replaced (or valve clearance adjusters can be reached) without breaking the security seals. If the engine design does not allow such adjustments without removing security seals, then valve shims cannot be replaced (e.g. it must not be possible to remove camshafts and rocker arms, if any, without breaking the seals).
 - b) the cylinder head and the cylinder (if any) cannot be removed from the engine (e.g. the cylinder head is wired to the cylinder and the cylinder is wired to the engine crankcase),
 - c) the crankcase cannot be opened (e.g. the crankcase halves are wired together).
- 2) All parts that are accessible without removing the security seals may be replaced. Breaking or removing the security seals or wiring without supervision by the Technical Director or staff will be deemed to be "engine rebuilding" and engines with broken, tampered with or missing security seals will be treated as a new engine in the allocation.
- 3) As an exception to the above, it will be possible for the 2012 season to break the seals if all of the following conditions apply:
- a) under supervision of the Technical Director and staff (details TBA),
 - b) with the sole purpose of:
 - I. changing the gearbox ratios (see Art. 4.2), on an engine design where seals need to be broken for internal gearbox access.
 - II. replacing the timing chain, on an engine design where seals need to be broken to access the timing chain.
 - c) once per race event per rider at a time and place determined by the Technical Director (details TBA), i.e. the operations mentioned in b) I. and b) II. must be performed at the same time, if both are required.
- 9.5 Apart from the above regulations, all other construction criteria, dimensions and specifications are as per the FIM Grand Prix Regulations.



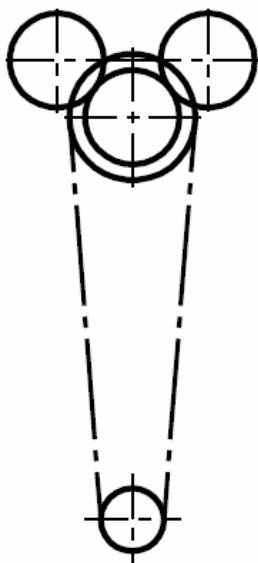
Appendix

ANNEX 1

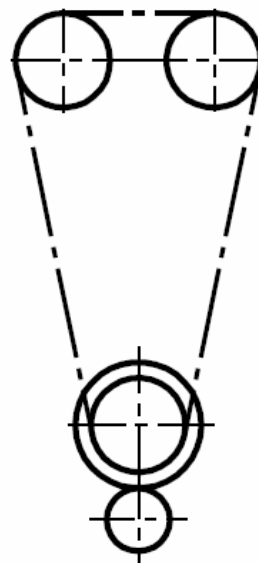
Examples of permitted valve timing systems with a single chain as the principal drive mechanism (NB. general concept illustrations only, not an exhaustive list. Other layouts may be possible provided they comply with Art. 1.10)



a) simple chain drive



b) chain drive + upper gear



c) chain drive + lower gear

ANNEX 2

A drawing showing overall dimensions of the ECU and the required connector with pinout.
To be published by April 30 2011.

ANNEX 3

Moto3 Engine Manufacturer Entry Form.

[Click here](#)

ANNEX 4

Compatible dashboard and idle stepper motor, as per 5.4.

[Click here](#)



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

Official Suppliers

- ECU: Dell'Orto (FIM Press Release 15 March)
- Tyre, fuel and oil will be decided by 30 April.

About the FIM (www.fim-live.com)

The FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) founded in 1904, is the governing body for motorcycle sport and the global advocate for motorcycling. The FIM is an independent association formed by 103 National Federations throughout the world. It is recognised as the sole competent authority in motorcycle sport by the International Olympic Committee (IOC). Among its 50 FIM World Championships the main events are MotoGP, Superbike, Endurance, Motocross, Supercross, Trial, Enduro, Cross-Country Rallies and Speedway. Furthermore, the FIM is also active and involved in the following areas: public affairs, road safety, touring and protection of the environment. The FIM was the first international sports federation to impose an Environmental Code in 1994.



HEADQUARTERS 11 ROUTE DE
SUISSE
CH - 1295 MIES
SWITZERLAND

TEL +41 22 950 95 00
FAX +41 22 950 95 01
INFO@FIM.CH
WWW.FIM-LIVE.COM

FOUNDED 1904



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

MOTO3 ENGINE MANUFACTURER ENTRY FORM TO GRAND PRIX RACE DIRECTION

RETURN TO & FOR MORE INFORMATION

CORRADO CECCHINELLI
motogpdot@1984cc.it

MIKE WEBB
mike@mikewebb.biz

<i>The Manufacturer</i>	
Manufacturer's name:	
Manufacturer's address (Country):	
Manufacturer's address (city):	
Manufacturer's address (road...):	
Manufacturer's address (ZIP code):	
Manufacturer's legal representative (last name, name):	
Manufacturer's legal representative (e-mail):	
Manufacturer's legal representative (telephone):	
Manufacturer's representative for initial mapping (last name, name):	
Manufacturer's representative for initial mapping (e-mail):	
Manufacturer's representative for initial mapping (telephone):	

<i>The engine</i>	
Engine name/code:	
Engine bore (mm):	
Engine stroke (mm):	
Crankshaft inductive pickup sensor (V at 300rpm):	
Crankshaft inductive pickup sensor (V max):	
Crankshaft timing pattern (teeth):	
Camshaft Hall-effect pickup sensor (V min):	
Camshaft Hall-effect pickup sensor (V max):	
Camshaft timing pattern (teeth):	
Fuel injectors (1 or 2):	
Fuel injectors (type, make, code):	
Throttle Position Sensor (contact/contactless):	
Throttle Position Sensor (single/double output):	
Throttle bypass motor (make, code):	
Throttle bypass motor (stepper/DC):	
Ignition coil maximum current:	
Spark plug(s) (make, code):	



HEADQUARTERS

11 ROUTE DE SUISSE
CH - 1295 MIES
SWITZERLAND

TEL +41 22 950 95 00
FAX +41 22 950 95 01
INFO@FIM.CH
WWW.FIM-LIVE.COM

FOUNDED 1904



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

ANNEX:

- ✓ Engine overall drawings (side and top view, intended to a proper dyno mount) with:
Engine mounting points (with threads dimensions if not through-holes).
Power output position (side and top view pinion position).
Overall engine dimensions.
- ✓ Spare parts price list and lead-time list (see 1.14 in Moto3 press release).
- ✓ Throttle bypass motor complete datasheet (if not as recommended in 5.4 of Moto3 press release).

The Engine Manufacturer undertakes that:

- ✓ Any change in the above mentioned technical characteristics requires a new ECU start-up procedure, as prescribed in 1.16 of Moto3 press release.
- ✓ By submitting this form the Engine Manufacturer commits to supply engines to at least 15 riders, if so requested, at a maximum price of 12'000€ each (see 1.12 and 1.13).
- ✓ The Manufacturer's representative for initial mapping must attend the initial mapping (estimated 1 week, to be agreed with the ECU supplier) if it is performed according to 1.16.1.

Signed by the manufacturer's legal representative in _____
on ____/____/____

The Engine Manufacturer's legal representative (see above)

Received and accepted by Race Direction on ____/____/____

MotoGP Technical Director



HEADQUARTERS 11 ROUTE DE SUISSE
CH - 1295 MIES
SWITZERLAND

TEL +41 22 950 95 00
FAX +41 22 950 95 01
INFO@FIM.CH
WWW.FIM-LIVE.COM

FOUNDED 1904



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

PRESS RELEASE

ESTORIL, 30/04/2011

FOR MORE INFORMATION:

ISABELLE LARIVIÈRE

PRESS OFFICER

isabelle.lariviere@fim.ch

TEL +41 22 950 95 68

FIM Road Racing World Championship Grand Prix

Decision of the Grand Prix Commission

The Grand Prix Commission, composed of Messrs. Carmelo Ezpeleta (Dorna, Chairman), Ignacio Verneda (FIM Executive Director, Sport), Hervé Poncharal (IRTA) and Takanao Tsubouchi (MSMA), in the presence of Javier Alonso (Dorna) and M. Paul Butler (Secretary of the meeting), in a meeting held on 30 April in Estoril (Portugal), unanimously decided the following (Changes in bold):

Immediate Application

Sporting Regulations

1) Art. 1.15.1.1. MotoGP Class

- b) Practice during the day following the Portuguese Grand Prix (Estoril).
Practice during the day following **the Italian Grand Prix (Mugello)** or the Czech Grand Prix (Brno).
Practice during 2 days ~~immediately~~ following the last Grand Prix (Valencia).
- a) Any activity authorized by the Race Direction.

2) Art. 1.18 10

3 Minutes Before the Start of the Warm Up Lap – Display of 3 Minute Board on the grid.

Generators must be disconnected **from tyre warmers** and removed from the grid as quickly as possible.

In the 125cc and Moto2 classes, tyre warmers must be removed from machines on the grid.

At this point all persons other than **two mechanics per rider in the 125cc, and Moto2 classes, and three mechanics per rider in MotoGP**, the person holding the umbrella for the rider, the TV crew of the host broadcaster and essential officials, must leave the grid.

The MotoGP riders must put their helmets on.

No person (except essential officials) is allowed to go onto the grid at this point.



11 ROUTE DE SUISSE
CH - 1295 MIES

FOUNDED 1904

TEL +41 22 950 95 00
FAX +41 22 950 95 01
info@fim.ch
WWW.FIM-LIVE.COM



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

- 11) 1 Minute Before the Start of the Warm Up Lap – Display of the 1 Minute Board on the grid.

Tyre warmers must be removed from MotoGP machines on the grid.

At this point, all team personnel except the mechanic(s) will leave the grid. The mechanic(s) will as quickly as possible assist the rider to start the machine and will then vacate the grid.

- 3) The Grand Commission has accepted the proposal of the MSMA for testing opportunities for machines eligible under the 2012 Regulations.

Machines Eligible under 2012 Regulations- “1000cc Machines”.

During the 2011 season teams may test for a total 8 rider/days with their contracted riders. This will apply retrospectively for the 2011 season.

Application 2012

MotoGP Class

Technical Regulations

2.2 Classes

2.2.1 The following classes will be accommodated, which will be designated by engine parameters:

[...]

MotoGP: Up to 1'000cc – maximum four cylinders, maximum cylinder bore 81mm.

Four stroke motorcycles participating in the MotoGP class must be prototypes. Those that are not entered by a member of MSMA must be approved for participation by the Grand Prix Commission, and teams using such motorcycles may ask the Grand Prix Commission (hereinafter GPC) for the “*Claiming Rule Team*” (hereinafter CRT) status by December 31st of the year before the season they intend to race.

The GPC will reply to any CRT status requests within one month of receiving the official request. Approval of CRT status is subject to unanimity among all the members of the GPC, and CRT status is given only for one year at a time. The CRT status is approved by unanimous decision of the GPC in order to ensure fair competition, and based on the same consideration it can be withdrawn at any time by a majority decision of the GPC members. In case of CRT status withdrawal the GPC will inform the team at least one race in advance of CRT status being withdrawn.

The CRT status affects the requirements of engine durability (Article 2.3.7 FIM Grand Prix Regulations) and fuel tank capacity (Article 2.6.5).

CRT's are subject to the Claiming Rule (Article 2.2.2) and must not represent any MSMA manufacturer, as defined solely by a GPC majority decision.

2.2.2 Claiming Rule:

MSMA manufacturers have the right to purchase the engine of a motorcycle entered by a CRT immediately after a race, for a fixed price of:

- 20,000€ (twenty thousands Euros) including gearbox/transmission, or
- 15,000€ (fifteen thousands Euros) without gearbox/transmission.

A maximum of four engine claims can be made against one CRT in any one racing season. An MSMA manufacturer may not claim more than one engine per year from the same CRT (i.e. a different claimant for every claimed engine of the same CRT).



11 ROUTE DE SUISSE
CH - 1295 MIES

FOUNDED 1904

TEL +41 22 950 95 00
FAX +41 22 950 95 01
info@fim.ch
WWW.FIM-LIVE.COM



To lodge a claim under the Claiming Rule, an MSMA manufacturer must inform Race Direction in writing after the start of the race. In the case of more than one claim lodged against the same team, the claim lodged first will be recognised, and other claims dismissed. Provided that the relevant CRT has not already been subjected to the Claiming Rule four times that season, Race Direction will request the Technical Director to securely identify the used engine immediately after the race. The CRT must make that engine available at Technical Control within two hours after the identification, to be handed over to the successful claimant by the Technical Director. Race Direction will inform IRTA of the successful claim, and IRTA will ensure payment and receipt of the claiming fees between the two involved Teams.

2.3.7 Engine Durability

In the MotoGP class the number of engines available for use by each rider is limited to 6 engines per permanent contracted rider for all the scheduled races of the season. The following exceptions will apply: Permanent contracted riders entered by an MSMA member participating in MotoGP for the first time since 2007; limited to 9 engines for all the scheduled races of its first season.

Permanent contracted riders entered by a CRT; limited to 12 engines for all the scheduled races of the season.

If a CRT loses an engine due to Art. 2.2.2 Claiming Rule, an additional engine will be allowed in the affected rider's allocation.

The number of engines available for use by each rider using a machine entered by a CRT can be changed during the season by a majority decision of the GPC, with the aim of ensuring fair competition. The number of engines allowed after that point will be determined by the GPC, based on half the number of engines remaining in the CRT's allocation, numbers rounded up. (eg. 9 engines remaining $/2 = 4.5$, rounded up = 5 engines allowed)

Should a rider be replaced for any reason [...].

2.5.1 The following are the minimum weights permitted:

[...]

MotoGP up to 800cc capacity	motorcycle	150kg
801cc to 1'000cc capacity	motorcycle	153kg

2.6.5 The fuel tank capacity limit in the MotoGP class is:

- maximum 21 litres, for motorcycles that have not been entered by CRT's,
- maximum 24 litres, for motorcycles that have been entered by CRT's.

The maximum fuel tank capacity for motorcycles entered by CRT's can be changed during the season by a majority decision of the GPC, with the aim of ensuring fair competition.

In defining fuel tank capacity [...].

Moto3 Class, 2012

The following clarifications were approved.

[See document](#)

Appendix

1. ANNEX 1

Examples of permitted valve timing systems with a single chain as the principal drive mechanism (NB. general concept illustrations only, not an exhaustive list. Other layouts may be possible provided they comply with Art. 1.10)S

2. ANNEX 2

ECU specifications, dimensions, connector and pinout.





FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

3. ANNEX 3

[Moto3 Engine Manufacturer Entry Form.](#)

4. ANNEX 4

[Compatible dashboard and idle stepper motor, as per 5.4](#)

5. The decision on the tenders for fuel/oil and for tyres to be supplied to Moto3 remains pending.

About the FIM (www.fim-live.com)

The FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) founded in 1904, is the governing body for motorcycle sport and the global advocate for motorcycling. The FIM is an independent association formed by 103 National Federations throughout the world. It is recognised as the sole competent authority in motorcycle sport by the International Olympic Committee (IOC). Among its 50 FIM World Championships the main events are MotoGP, Superbike, Endurance, Motocross, Supercross, Trial, Enduro, Cross-Country Rallies and Speedway. Furthermore, the FIM is also active and involved in the following areas: public affairs, road safety, touring and protection of the environment. The FIM was the first international sports federation to impose an Environmental Code in 1994.



11 ROUTE DE SUISSE
CH - 1295 MIES

FOUNDED 1904

TEL +41 22 950 95 00
FAX +41 22 950 95 01
info@fim.ch
WWW.FIM-LIVE.COM



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

6510002

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