



Appendices / Annexes

**FIM ENDURANCE WORLD  
CHAMPIONSHIP, CUP AND TROPHY  
REGULATIONS**

**2026**

*RÈGLEMENTS FIM DU CHAMPIONNAT  
DU MONDE, DE LA COUPE DU MONDE  
ET DU TROPHÉE MONDIAL D'ENDURANCE*



*Les articles modifiés pour la saison 2026 sont mentionnés en gras  
Les articles modifiés au cours de la saison 2026 sont en gras et rouge*

# ***Annexes***

## ***Règlements FIM du Championnat du Monde, de la Coupe du Monde et du Trophée Mondial d'Endurance***



**SAISON 2026**

*mis à jour 29 mai 2026*

Technique

EWC

SST

PRD

EXP

**FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM)**

11, route Suisse

CH - 1295 MIES

Tel: +41-22-950 950 0

[www.fim-moto.com](http://www.fim-moto.com)

[paul.duparc@fim.ch](mailto:paul.duparc@fim.ch)

[pierre-alexandre.gallois@fim.ch](mailto:pierre-alexandre.gallois@fim.ch)

**ENDURANCE MOTO PROMOTER (EMP)**

12, rue du Montel

F - 63670 La Roche Blanche

**Doriano Valeriani**

**Team Coordinator & Promoter's Representative**

**+32 4 73 34 66 44**

[racecontrol@fimewc.com](mailto:racecontrol@fimewc.com)

**Thomas Morsellino**

**Press Officer**

**+33 6 48 11 15 94**

[media@fimewc.com](mailto:media@fimewc.com)

<b>ANNÉE 2026</b>		
<b>Version</b>	<b>Applicable au</b>	<b>Paragraphes Modifiés / Articles n°</b>
<b>1</b>	<b>26.05.2026</b>	<b><u>RÈGLEMENTS TECHNIQUES</u></b> <b>Art. 2.3.15.2; Art. 2.6.6.2; Art. 2.6.6.4; Art. 2.6.6.6;</b> <b>Art. 2.7.2.2; Art. 2.7.6.5; Art. 2.8; Art. 2.8.6.5;</b> <b>Art. 2.8.6.14; Art. 2.8.11; Art. 2.10; Art. 2.10.1</b>

**Les articles modifiés pour la saison 2026 sont mentionnés en gras**  
**Les articles modifiés au cours de la saison 2026 sont en gras et rouge**

## **SOMMAIRE**

1. *Règlements Sportifs du Championnat, de la Coupe du Monde et du Trophée d'Endurance* ..... 6-66
2. *Règlements Techniques du Championnat, de la Coupe du Monde et du Trophée d'Endurance* ..... 68-190
3. *Règlements Disciplinaires du Championnat, de la Coupe du Monde et du Trophée d'Endurance* ..... 191-210

## **RÈGLEMENTS FIM DU CHAMPIONNAT DU MONDE, DE LA COUPE DU MONDE ET DU TROPHÉE MONDIAL D'ENDURANCE**

<b>1.</b>	<b>RÈGLEMENTS SPORTIFS.....</b>	<b>6</b>
	1.1 INTRODUCTION.....	6
	1.2 MANIFESTATIONS.....	6
	1.3 PARC DES COUREURS.....	8
	1.4 OFFICIELS ET AUTORITÉS.....	9
	1.5 LE JURY INTERNATIONAL.....	12
	1.6 LA DIRECTION DE COURSE.....	13
	1.7 LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES EWC FIM.....	14
	1.8 CALENDRIER.....	15
	1.9 MOTOCYCLES.....	16
	1.10 COMPÉTITEURS ADMISSIBLES.....	18
	1.11 NUMÉROS DE DÉPART.....	23
	1.12 EXIGENCES POUR LES MANIFESTATIONS SE DÉROULANT EN PARTIE LA NUIT.....	23
	1.13 PROGRAMME.....	24
	1.14 CONTRÔLE TECHNIQUE – CONTRÔLE MÉDICAL – CONTRÔLE DU DOPAGE – CONTRÔLE D'ALCOOLÉMIE	26
	1.15 SÉANCES D'ESSAIS.....	28
	1.16 POSITIONS SUR LA GRILLE.....	30
	1.17 COURSES.....	31
	1.18 PROCÉDURE DE DÉPART.....	38
	1.19 PROCÉDURES SPÉCIALES POUR PÉNALITÉS DE COURSE.....	43
	1.20 COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE.....	45
	1.21 DRAPEAUX ET FEUX.....	50
	1.22 UNIFORMES DES COMMISSAIRES.....	55
	1.23 VÉHICULES MÉDICAUX.....	55
	1.24 PROCÉDURE STANDARD D'UNE FIN D'UNE COURSE	56
	1.25 SUSPENSION D'UNE COURSE.....	57
	1.26 NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE QUI A ÉTÉ SUSPENDUE.....	58
	1.27 ZONE DE CONTRÔLE.....	60
	1.28 PODIUM.....	60
	1.29 VÉRIFICATION TECHNIQUE FINALE.....	60
	1.30 PRIX ET PRIMES.....	61
	1.31 CAUTIONS SUPPLÉMENTAIRE EN CAS DE CONTRÔLE DE MACHINE SUITE A UNE RÉCLAMATION.....	61

1.32	CAUTION SUPPLÉMENTAIRE POUR DES CONTRÔLES DE CARBURANT SUITE A UNE RÉCLAMATION .....	62
1.33	SANCTION POUR NON-CONFORMITÉ AUX RÈGLEMENTS RELATIFS AU CARBURANT .....	62
1.34	POINTS POUR LES CHAMPIONNATS, LA COUPE ET LE TROPHÉE ; CLASSEMENTS .....	62
1.35	INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS .....	66
<b>2.</b>	<b>ENDURANCE TECHNICAL REGULATIONS.....</b>	<b>68</b>
2.1	INTRODUCTION .....	68
2.2	CLASSES.....	69
2.3	GENERAL ITEMS .....	69
2.6	FORMULA EWC TECHNICAL SPECIFICATIONS.....	89
2.7	SUPERSTOCK TECHNICAL SPECIFICATIONS .....	112
2.8	PRODUCTION TECHNICAL SPECIFICATIONS.....	136
2.9	EXPERIMENTAL TECHNICAL SPECIFICATIONS .....	158
2.10	FUEL, LUBRICANT AND COOLANTS.....	166
2.11	PROTECTIVE CLOTHING AND HELMETS.....	167
2.12	PROCEDURES FOR TECHNICAL CONTROL.....	171
2.13	VERIFICATION GUIDELINES FOR TECHNICAL STEWARDS .....	175
2.14	SOUND CONTROL.....	179
2.15	GUIDELINES FOR USE OF SOUND LEVEL METERS..	182
<b>3.</b>	<b>CODE DISCIPLINAIRE.....</b>	<b>191</b>
3.1	PRINCIPES .....	191
3.2	SANCTIONS.....	191
3.3	LES ORGANES DISCIPLINAIRES FIM ; PRÉSENTS SUR L'ÉPREUVE .....	194
3.4	LA COUR D'APPEL INTERNATIONALE (CAI); NON PRÉSENTE SUR L'ÉPREUVE .....	196
3.5	JUGES DE FAITS.....	199
3.6	LA FIM PARTIE À L'INSTANCE .....	199
3.7	RÉCLAMATIONS ET APPELS.....	200
3.8	PROCÉDURE DEVANT TOUS LES ORGANES DISCIPLINAIRES .....	207
3.9	FRAIS DE LA PROCÉDURE .....	210
3.10	RÉCIPROCITÉ DES SANCTIONS.....	210
3.11	DROIT DE CLÉMENCE .....	210

---

<b>4.</b>	<b><i>NORMES POUR LES CIRCUITS</i></b> .....	<b>211</b>
<b>5.</b>	<b><i>CODE MÉDICAL</i></b> .....	<b>212</b>
<b>6.</b>	<b><i>CODE ANTIDOPAGE</i></b> .....	<b>213</b>
<b>7.</b>	<b><i>CODE DE L'ENVIRONNEMENT</i></b> .....	<b>214</b>
<b>8.</b>	<b><i>CODE D'ÉTHIQUE</i></b> .....	<b>215</b>

## **OBLIGATIONS ET CONDITIONS GÉNÉRALES**

*Afin de garantir une meilleure lisibilité, nous nous conformons à la règle qui permet d'utiliser le masculin avec la valeur neutre; les références au genre masculin dans ce document renvoient donc aussi au genre féminin sauf si le contexte s'y oppose.*

*Tous les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, organisateurs ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions participant au Championnat, à la Coupe du Monde FIM d'Endurance (dénommé ci-après « Championnat ») s'engagent, en leur propre nom et au nom de leurs représentants et employés, à respecter toutes les dispositions des :*

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

*tels que complétés et modifiés périodiquement.*

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

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

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

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

---

## **RÈGLEMENTS PARTICULIERS**

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

## **1. RÈGLEMENTS SPORTIFS**

### **1.1 INTRODUCTION**

#### **1.1.1**

*Une série de courses motocyclistes sera organisée comptant pour le Championnat du Monde FIM, pour la Coupe du Monde FIM et pour le Trophée Mondial d'Endurance FIM pour les Équipes, les coureurs et les Constructeurs.*

#### **1.1.2**

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

### **1.2 MANIFESTATIONS**

#### **1.2.1**

*La manifestation commencera à l'heure 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 salle de Direction de Course 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 homologués par la FIM pour le Championnat.*

#### **1.2.3**

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

#### 1.2.4

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

#### 1.2.5

*Les organisateurs seront désignés par le promoteur et soumis à l'approbation de la FIM.*

#### 1.2.6

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

#### 1.2.7

***EMP** souscrira ou fera fournir par chaque organisateur une assurance en responsabilité civile d'un montant minimum de dix millions d'euros pour chaque épreuve couvrant la responsabilité de **EMP** et celle de tous les participants, constructeurs, coureurs, sponsors, équipes, sociétés de services et officiels en cas d'accidents à des tiers lors d'une épreuve ou lors des essais.*

*La police d'assurance couvrira également toute responsabilité éventuelle de la FIM et de l'organisateur envers des tiers.*

#### 1.2.8

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

- a) Confirmation du nom et de l'adresse des Organisateur, avec les numéros de téléphone pour la correspondance ainsi que les adresses courriel.*
- b) La date et le lieu de la manifestation.*
- c) Un plan détaillé du circuit, sa direction, sens ou sens contraire des aiguilles d'une montre, et sa longueur.*
- d) Le nom et l'adresse de la compagnie d'assurance responsabilité civile ainsi que le numéro de la police.*
- e) Nom et adresse de la FMNR.*

- f) *Le nom du Directeur de Course (avec Superlicence FIM de Directeur de Course).*
- g) *Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du Chef du Service Médical.*  
**À partir de 2027, un médecin-chef adjoint, responsable de toutes les fonctions du médecin-chef en cas d'indisponibilité de ce dernier, devra être présent.**
- h) *Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des hôpitaux désignés pour l'épreuve.*
- i) *Les règlements particuliers de la manifestation en anglais et en français (voir annexe).*

### **1.2.9**

*90 jours au moins avant la manifestation, l'Organisateur devra proposer au promoteur un planning horaire de la manifestation.*

### **1.2.10**

*60 jours au moins avant la manifestation, la FIM publiera les informations ci-dessus et les envoyer pour distribution à toutes les équipes permanentes participant à la manifestation.*

## **1.3 PARC DES COUREURS**

### **1.3.1**

*Le parc des coureurs, les stands ainsi que toutes les autres installations doivent être à la disposition des équipes au moins la veille de la première journée d'essai et rester à la disposition des concurrents au moins jusqu'au lendemain de la manifestation.*

### **1.3.2**

*Les 3 équipes en tête du Championnat du Monde, de la Coupe du Monde et du Trophée Mondial FIM d'Endurance sont prioritaires sur le choix de leur stand. Pour la première épreuve de la saison, cette priorité est donnée à l'équipe Championne du Monde, à l'équipe vainqueur de la Coupe du Monde et à l'équipe vainqueur du Trophée Mondial de l'année précédente.*

### **1.3.3**

*Il doit être accessible aux équipes qui arrivent pour s'installer entre 08h00 et 20h30.*

### **1.3.4**

*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.*

### **1.3.5**

*Lorsque le parc des coureurs est occupé, il faut qu'il y ait un service médical de base et un service de lutte contre les incendies à l'intérieur du circuit.*

*Il faut une voiture de pompiers ayant les caractéristiques minimales suivantes : capacité du réservoir 4 mètres cubique; pression : 40 kg/cm<sup>2</sup> (haute), 12 kg/cm<sup>2</sup> (basse); débit de l'eau 300 - 400 litres/minute.*

### **1.3.6**

*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 ET AUTORITÉS**

*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 Permanents**

*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 Jury International et les collègues de Commissaires FIM.*

*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 Safety cars.*
- e) *L'utilisation des véhicules médicaux/voitures d'intervention rapide.*

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

Le Directeur Technique a le pouvoir discrétionnaire d'interdire l'utilisation de toute pièce s'il juge qu'elle pourrait causer un problème de sécurité. Le directeur technique peut, de temps à autre, émettre et/ou mettre à jour des directives générales de conception qui sont considérées comme faisant partie des règlements techniques. **Tout manquement aux règlements techniques doit être signalé au collège des Commissaires EWC FIM.**

Directeur Medical FIM : Il est responsable de la liaison avec le Chef du Service Médical nommé par l'organisateur pour s'assurer que le Code Médical est respecté.

Officiel(s) de Sécurité FIM : Il(s) est(sont) chargé(s) de superviser tous les aspects liés à la sécurité, y compris les inspections et homologation du circuit.

#### **1.4.2 Officiels individuels de l'Epreuve**

Tous les Officiels individuels de l'Epreuve seront nommés pour chaque Epreuve et seront approuvés par la FIM.

##### **1. Directeur de Course**

Ses responsabilités sont les suivantes :

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

*Placement de tout le personnel de piste et de l'équipement (c.à.d. les commissaires, services d'incendie, moto-taxis, véhicules d'intervention/de récupération, drapeaux, etc.) le long du circuit au plus tard 30 minutes avant le début de toutes les séances d'essais et des tours de chauffe.*

*Pour l'inspection matinale, les groupes du personnel médical et des commissaires de piste doivent être séparés d'environ 5 mètres afin d'identifier clairement les différents groupes.*

*Le Directeur de l'Epreuve, l'Officiel de Sécurité FIM, le Directeur de Course et le Chef du Service Médical effectueront, l'inspection finale du circuit, 30 minutes avant le début de la 1<sup>ère</sup> séance d'essais et/ou warm up du jour, 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) L'utilisation des Safety cars sur demande du Directeur d'Epreuve ou de la Direction de Course.*
- e) S'assurer que la manifestation se déroule conformément aux Règlements.*
- f) Notifier les réclamations et toute violation des règlements au collège des Commissaires EWC FIM.*
- g) Approuver et signer immédiatement les résultats provisoires en ajoutant l'heure (essais, warm-up, grille de départ et course) et présenter les rapports au Jury International.*

***À partir de 2027, un directeur de course adjoint, responsable de toutes les fonctions du directeur de course en cas d'indisponibilité de ce dernier, devra être présent. Ce directeur de course adjoint devra être titulaire d'une superlicence FIM EWC.***

## **2. Secrétaires**

*Sont responsables :*

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

## **3. Autres Officiels**

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

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

## **1.5 LE JURY INTERNATIONAL (GESTION ADMINISTRATIVE DE L'ÉPREUVE)**

### **1.5.1**

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

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

*Les seconds et troisièmes membres du Jury, nommés par la FIM\*;*

*Le Directeur d'Épreuve FIM;*

*L'Officiel de Sécurité FIM;*

*Le Directeur Médical FIM;*

*Le Délégué nommé par **EMP**;*

*Le Directeur de Course;*

*Le Chef du Service Médical;*

*Le Directeur Technique FIM.*

*\* pour certains événements un 4<sup>ème</sup> membre du Jury peut être présent.*

### **1.5.2**

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

- a) S'assurer que les coureurs et les équipes soient bien titulaires des licences et autorisations nécessaires.*
- b) Confirmer l'éligibilité des motocycles dans chaque classe, après la réalisation des contrôles techniques.*
- c) S'assurer que la manifestation se déroule de manière efficace et régulière.*
- d) Faire des recommandations à la Direction de Course concernant toute affaire qui est en contradiction avec les Règlements.*
- e) Annoncer à la Direction de Course toute infraction aux Règlements.*
- f) Recevoir les rapports des divers Officiels concernant le contrôle technique, les essais et les courses.*
- g) Faire des recommandations à l'organisateur pour que la manifestation se déroule de manière efficace et régulière.*
- h) Confirmer les résultats des essais et de la course.*

### 1.5.3

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

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

### 1.5.4

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

*En cas de décision soumise au vote, seuls, le Président du Jury, le 2<sup>nd</sup>, le 3<sup>ème</sup> et le 4<sup>ème</sup> Membre du Jury disposent d'un droit de vote.*

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

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

## 1.6 **LA DIRECTION DE COURSE**

*La Direction de Course sera désignée pour le Championnat par la FIM.*

### 1.6.1

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

- Le Directeur de l'Epreuve FIM - qui présidera les séances.*
- Le ou les Officiels de Sécurité FIM (potentiellement présents en alternance pour les épreuves inscrites de plus de 12 Heures).*
- Le Représentant de **EMP**.*

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

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

*Le quorum pour une réunion de la Direction de Course est de deux personnes. En cas d'absence du Directeur de l'Epreuve FIM (repos ou autre raison temporaire), c'est l'Officiel de Sécurité FIM qui présidera les séances.*

## **1.6.2**

*Les tâches de la Direction de Course sont :*

- a) De prendre des décisions en application des Règlements.*
- b) Superviser les questions opérationnelles pour assurer un déroulement sûr, efficace et aux moments opportuns de la manifestation; ceci conformément au Règlement du Championnat du Monde d'Endurance FIM.*
- c) Apporter une modification dans la conduite et/ou le format des essais et/ou de la course justifiée par des questions de sécurité et pour autant que cette décision soit absolument nécessaire pour résoudre une situation qui n'est pas prévue dans les Règlements du Championnat. Dans ce cas de figure exceptionnel, une telle décision peut prévaloir sur les dispositions spécifiques aux Règlements du Championnat.*
- d) Dans le cas où il est absolument nécessaire de résoudre une situation non prévue dans les Règlements, la Direction de Course pourra rédiger des instructions ou clarifications avant la course et dans des cas précis, pourra même édicter des Règlements avant la course (e.g. prendre en considération les conditions locales d'un circuit en particulier).*

## **1.7 LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES EWC FIM**

### **1.7.1**

*Il y aura un collège de trois Commissaires FIM\* (titulaires d'une superlicence FIM de Commissaire Sportif) supervisé par le Chef des Commissaires qui présidera les séances. Chaque Commissaire EWC FIM sera appointé de façon permanente ou en alternance.*

*\* pour certains événements un 4<sup>ème</sup> membre du Jury peut être présent.*

### **1.7.2**

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

### 1.7.3

*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.*

### 1.7.4

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

### 1.7.5

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

### 1.7.6

*Les responsabilités des Commissaires EWC FIM sont :*

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

### 1.7.7

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

*Les décisions du Collège des Commissaires FIM EWC prises pendant les activités sur piste (essais et courses) peuvent être communiquées sur des moniteurs. De telles communications sur des écrans publics sont considérées comme des notifications valables.*

## 1.8 **CALENDRIER**

### 1.8.1

*Le calendrier des courses comptant pour le Championnat sera publié, en principe, au plus tard 6 mois avant le début du Championnat.*

## **1.9 MOTOCYCLES**

### **1.9.1 Classes**

- *La Classe pour le Championnat du Monde FIM est : « FORMULA EWC » (EWC).*
- *La Classe pour la Coupe du Monde FIM est : « SUPERSTOCK » (SST).*
- *La Classe pour le Trophée Mondial FIM est : « Production » (PRD).*
- *L'organisateur peut admettre la participation d'une autre classe, dénommée : « EXPERIMENTAL » (EXP).*

*Les spécifications techniques de cette classe doivent être indiquées dans ces Règlements et dans les règlements particuliers, selon les directives du Directeur Technique Endurance FIM. Les équipes de cette classe ne seront pas classées dans le classement final des courses dans lesquelles elles ont été admises et ne recevront pas de points, de prix et d'allocations.*

*A condition qu'il y ait au moins 3 motos inscrites sur la liste de départ, un podium pourra être organisé pour cette catégorie.*

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

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

### **1.9.2 Éclairage et signalisation**

*Au moins un brassard rétro-réfléchissant en matière plastique avec une fermeture efficace **contenant le transpondeur du pilote à des fins d'identification** fourni par le **service de chronométrage** devra être obligatoirement porté par les coureurs à tout moment pendant les essais, le warm up et la course.*

*De plus, l'organisateur doit fournir un bracelet, de la même couleur que les brassards. Le bracelet comme le brassard, ne peuvent pas être changés sauf autorisation expresse du Jury International.*

*Les casques devront être munis de surfaces rétro-réfléchissantes auto-adhésives sur l'arrière et les côtés, l'une de couleur rouge de 25 cm<sup>2</sup>, l'autre de couleur blanche de 25 cm<sup>2</sup> également.*

*Tous les feux du motorcycle doivent être allumés durant les essais et la course.*

*Les phares avant des motocycles de la classe EWC devront émettre un faisceau lumineux de couleur blanc.*

*Les phares avant des motocycles des autres classes devront émettre un faisceau lumineux de couleur jaune.*

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

*Les motocycles doivent porter des plaques numéros en conformité avec l'article 2.3.12.*

*Pour les essais de nuit ainsi que pour la course, les numéros doivent obligatoirement être électroluminescents. Les numéros électroluminescents du motocycle doivent être allumés lorsque le Directeur d'Epreuve le requiert. Les instructions seront communiquées grâce à un panneau (100 cm horizontal x 80 cm vertical – fond noir – mot : « LIGHT » en jaune).*

*Pendant les contrôles techniques, ces numéros électroluminescents seront vérifiés.*



### **1.9.3 Moyens de propulsion**

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

## **1.10 COMPÉTITEURS ADMISSIBLES**

### **1.10.1 Licences et autorisations de départ**

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

*Les équipes doivent être en possession d'une licence valable. **Il sera possible pour certains événements d'ajouter un autre nom/sponsor, mais le nom de l'équipe figurant sur la licence devra rester complet et respecté. Les équipes seront classées au classement général selon le nom figurant sur leur licence.***

*Les constructeurs doivent être possesseurs de la licence « Licence Constructeur FIM » appropriée.*

### **1.10.2 Nationalité des coureurs**

*Un coureur ne représentera qu'une seule Nation figurant sur son passeport.*

*En cas de pluralité de nationalités, le coureur choisit la Nation qu'il représentera au début de sa carrière lors de la commande de sa première licence FIM.*

*En cas de perte ou de changement de nationalité ou de force majeure, le coureur pourra demander un changement de nationalité sportive à la FIM, uniquement avant le début d'une saison (lorsqu'il commande sa nouvelle licence FIM).*

*Le coureur concourra durant toute la saison sous son drapeau national.*

### **1.10.3 Inscriptions**

*Tout engagement doit être établi sur la plateforme spécifique en ligne où doivent être mentionnées toutes les informations relatives aux coureurs, équipe, sponsors et la marque de la machine.*

*Pour l'inscription préalable des équipes, les informations devront obligatoirement comporter au minimum :*

- *le nom d'un coureur pour les courses de moins de 24 heures;*
- *le nom de 2 coureurs pour les courses de 24 heures.*

*Ce(s) coureur(s) devra(devront), sauf cas de force majeure, faire partie de l'équipage enregistré au contrôle administratif.*

*L'information doit être signée par le chef d'équipe sur la plateforme d'inscription\*.*

*Le nombre d'équipes engagées ne peut pas excéder la capacité mentionnée dans le rapport d'homologation ou les Règlements Particuliers avec un maximum de 65 pour les essais et la course.*

*Si les demandes d'engagement reçues par les organisateurs sont supérieures à la capacité maximum autorisée, un comité de sélection fera une sélection parmi les candidats.*

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

#### **1.10.4 Composition des équipes**

*La composition de l'équipe doit être communiquée par les concurrents au plus tard lors des vérifications administratives par le biais de **la plateforme officielle en ligne** et selon le processus en vigueur.*

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

- *Pour la classe Production, et pour les épreuves inscrites de 24H, chaque motorcycle peut être conduit par une équipe composée de 2, 3 ou 4 coureurs.*
- *Pour la classe Superstock, et pour les épreuves inscrites de 24H, chaque motorcycle peut être conduit par une équipe composée de 2, 3 ou 4 coureurs.*
- *Pour la classe EWC ainsi que pour la classe « Experimental », pour les épreuves de plus de 12H ou de plus de 1800 Km, un **4<sup>ème</sup> coureur (appelé « coureur de réserve »** sera autorisé pour les essais uniquement.*

*Le changement de la composition des équipes et le changement d'ordre (brassards) des coureurs dans une même équipe sont interdits depuis la fin des contrôles administratifs jusqu'à la fin de la dernière séance d'essais qualificatifs.*

*En cas de force majeure seulement, un changement dans la composition des équipes peut encore exceptionnellement être fait par écrit **sous forme de demande adressée au Jury International**.*

***Ce n'est qu'après ce délai, si le jury International donne son accord, qu'une instruction sera donnée pour le changement des brassards et des bracelets.***

*Faute de changement, la liste confirmée après la dernière séance de qualification deviendra automatiquement valide.*

*Le nom du coureur prenant le départ, doit être **désigné sur la plateforme officielle en ligne**, au plus tard dans l'heure qui suit le warm up **ou au moment préalablement fixé par le Jury international de la FIM**.*

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

### **1.10.5 Briefing des coureurs et des Chefs d'équipe**

*Un briefing obligatoire pour tous les coureurs participant pour la 1<sup>ère</sup> fois au Championnat ou à la Coupe de l'année en cours sera organisé la veille de la 1<sup>ère</sup> séance d'essais officiels.*

*Un briefing obligatoire pour tous les chefs d'équipe sera organisé la veille de la 1<sup>ère</sup> séance d'essais officiels.*

*Ces 2 briefings peuvent être regroupés en un seul.*

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

*Ne pas assister au briefing complet peut entraîner une pénalisation du coureur ou de l'équipe.*

*Une dispense peut être accordée par le Président du Jury.*

*Les licences des équipes et des coureurs seront contrôlées.*

### **1.10.6 Age des compétiteurs**

*Les licences de coureur ne sont délivrées qu'aux compétiteurs ayant atteint l'âge de 18 ans. La limite d'âge minimum débute à la date d'anniversaire du coureur.*

### **1.10.7 Équipes et constructeurs sous contrat**

#### **1.10.7.1**

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

#### **1.10.7.2**

*Chaque équipe sous contrat s'engage à participer à toutes les manifestations du Championnat (à l'exception des 8H de Suzuka, **qui reste un événement optionnel**).*

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

### 1.10.7.3

30 jours avant chaque épreuve, le Promoteur publiera une liste des constructeurs sous contrat.

### 1.10.8 **Acceptation**

Les inscriptions doivent être effectuées selon l'ordre de priorité suivant :

- *Avant la 1<sup>ère</sup> épreuve du Championnat :*
  - *Les équipes sous contrat;*
  - *Les équipes ayant obtenu des points dans le Championnat de la saison précédente (N-1);*
  - *Les équipes ayant obtenu des points dans la Coupe de la saison précédente (N-1);*
  - *Les équipes ayant obtenu des points dans le Trophée de la saison précédente (N-1);*
  - *2 places seront réservées aux équipes présentant une machine dans la classe « Expérimentale » pour autant qu'elles satisfassent aux exigences de l'article 2.9 et qu'elles soient admises par le Directeur Technique Endurance;*
  - *Les équipes ayant obtenu des points au Championnat de l'avant-dernière saison (N-2);*
  - *Les équipes ayant obtenu des points dans la Coupe de l'avant-dernière saison (N-2);*
  - *Les équipes ayant obtenu des points dans le Trophée de l'avant-dernière saison (N-2);*
  - *Les autres équipes.*
- *Après la 1<sup>ère</sup> épreuve du Championnat :*
  - *Les équipes sous contrat;*
  - *Les équipes ayant obtenu des points dans le Championnat de la saison en cours à la clôture des inscriptions;*
  - *Les équipes ayant obtenu des points dans la Coupe de la saison en cours à la clôture des inscriptions;*

- Les équipes ayant obtenu des points dans le Trophée de la saison en cours à la clôture des inscriptions;
- 2 places seront réservées aux équipes présentant une machine dans la classe « Expérimentale » pour autant qu'elles satisfassent aux exigences de l'article 2.9 et qu'elles soient admises par le Directeur Technique Endurance;
- Les équipes ayant obtenu des points au Championnat lors de la dernière saison (N-1);
- Les équipes ayant obtenu des points dans la Coupe lors de la dernière saison (N-1);
- Les équipes ayant obtenu des points dans le Trophée de la saison précédente (N-1);
- Les autres équipes.

#### **1.10.9 Droits d'inscription**

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

*Dans ce cas :*

- *Pour les courses de moins de 24H, le montant maximal est fixé à 2'000 Euros.*
- *Pour les courses de 24H, le montant maximal est fixé à 3'000 Euros.*

*Il doit être versé aux organisateurs au plus tard 30 jours avant la course.*

#### **1.10.10 Non-participation à une manifestation**

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

- *Première infraction **pour un coureur** : amende de 150 €.*
- *Première infraction **pour une équipe** : amende de 1'500 €.*
- *Récidives au cours de la même saison : Suspension de la prochaine manifestation comptant pour le Championnat, ou la Coupe ou le Trophée.*

### **1.10.11 Retrait d'une manifestation**

*Une équipe peut se retirer d'une manifestation qui a déjà commencé, à cause de blessures, dégâts irréparables au(x) motorcycle(s) ou en cas de force majeure.*

*Le retrait doit être approuvé par le Jury International.*

### **1.10.12 Participation à la manifestation**

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

### **1.10.13 Participation à la course**

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

## **1.11 NUMÉROS DE DÉPART**

*Les équipes sous contrat auront un numéro permanent.*

*Les organisateurs attribueront les numéros pour les autres équipes en consultation avec la FIM.*

*Les équipes qui ont déjà participé à une épreuve du Championnat durant la saison auront la priorité sur les autres pour conserver leur numéro pour le reste de la saison.*

*L'équipe « Championne du Monde » de la saison précédente devra porter le numéro 1 durant la saison en cours. Son ancien numéro de course sera protégé pendant la durée où elle portera le « 1 ».*

*La décision finale concernant les numéros de départ est sujette à l'approbation de la FIM.*

## **1.12 EXIGENCES POUR LES MANIFESTATIONS SE DÉROULANT EN PARTIE LA NUIT**

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

- *Des feux rouges (diamètre min. 15 cm) seront mis en place. Leur nombre et leur position seront fixés lors de l'homologation. Ils seront commandés par la Direction de Course et donneront la possibilité au Directeur de Course d'informer immédiatement les coureurs de l'arrêt des essais ou de la course.*

- *Les signaleurs le long de la piste devront être en possession de panneaux rétro-réfléchissants, conformément aux Normes FIM pour les Circuits. D'autre part, les Commissaires d'intervention devront être équipés de baudriers rétro-réfléchissants.*
- *Chaque circuit organisant des épreuves de nuit devra être équipé d'une signalisation lumineuse fixe à chaque poste de Commissaires. Cette signalisation devra être commandée par le poste dont elle dépend et par le poste suivant.*
- *La piste devra obligatoirement être balisée de manière efficace dans les courbes (à l'intérieur et à l'extérieur de la courbe).*

## **1.13 PROGRAMME**

### **1.13.1 Programme d'Essais**

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

*Les essais officiels commenceront au plus tôt 2 heures après la fin des vérifications techniques.*

*Les essais officiels ont lieu la veille, 2 ou 3 jours précédant la course. La couleur des coureurs bleu, jaune, rouge et vert d'une même équipe, est celui indiqué sur le bulletin d'engagement.*

*Chaque coureur recevra un bracelet fourni et placé par l'organisateur. Ce bracelet doit être de la même couleur que son brassard.*

*Le bracelet comme le brassard, ne peuvent pas être changés ou échangés entre les pilotes sauf autorisation expresse du Jury International.*

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

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

*A moins que les Règlements Particuliers y dérogent, il est recommandé que les essais se déroulent de la manière suivante :*

**1<sup>ère</sup> journée : Vérifications techniques et administratives**

**2<sup>ème</sup> journée :**

*Essais libres 120 minutes*

*Intervalle : 3 heures*

*1<sup>ère</sup> séance d'essais qualificatifs coureur bleu 20 minutes*

*Intervalle : 10 minutes*

*1<sup>ère</sup> séance d'essais qualificatifs coureur jaune 20 minutes*

*Intervalle : 10 minutes*

*1<sup>ère</sup> séance d'essais qualificatifs coureur rouge 20 minutes*

*Intervalle : 10 minutes*

*1<sup>ère</sup> séance d'essais qualificatifs coureur de réserve vert 20 minutes*

*+ Pour les courses se déroulant en partie la nuit :*

*Intervalle : 3 hours*

*Essais de nuit minimum 1 heure*

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

**3<sup>ème</sup> journée :**

*2<sup>ème</sup> séance d'essais qualificatifs coureur bleu 20 minutes*

*Intervalle : 10 minutes*

*2<sup>ème</sup> séance d'essais qualificatifs coureur jaune 20 minutes*

*Intervalle : 10 minutes*

*2<sup>ème</sup> séance d'essais qualificatifs coureur rouge 20 minutes*

*Intervalle : 10 minutes*

*2<sup>ème</sup> séance d'essais qualificatifs coureur de réserve vert 20 minutes*

*La dernière séance d'essais qualificatifs devra être terminée au plus tard à 12h00, la veille du départ de la course.*

### **1.13.2 Warm-up**

*Il est recommandé que l'organisateur prévoie un warm up de de 45 minutes minimum, qui sera réservé aux équipes qualifiées, avant le départ de la course. Les horaires doivent être indiqués dans les règlements particuliers.*

*Il est souhaitable qu'un intervalle minimum de deux heures soit respecté entre la fin du warm up et l'heure de départ de la course.*

### **1.13.3 Changements de programme**

*Les horaires susmentionnés peuvent uniquement être modifiés comme suit :*

- i) Avant la manifestation par la FIM en collaboration avec le Promoteur;*
- ii) Pendant la manifestation, par la Direction de Course.*

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

### **1.13.4 Reconnaissance de piste**

*Le programme peut prévoir un temps alloué aux coureurs et aux équipes pour effectuer des tours de piste à vélo ou à pied, les scooters étant interdits. À ce moment-là, toute la circulation doit se faire dans le sens du circuit.*

*L'utilisation de scooters sur la piste pendant toute la durée de l'épreuve est interdite, y compris les jours de mise en place précédant le début officiel de l'épreuve. Des exceptions sont faites pour le personnel du Circuit et de l'Organisation qui doit être sur la piste aux fins de l'installation et de l'entretien des installations.*

## **1.14 CONTRÔLE TECHNIQUE – CONTRÔLE MÉDICAL – CONTRÔLE DU DOPAGE – CONTRÔLE D'ALCOOLÉMIE**

### **1.14.1**

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

*Les équipes peuvent présenter jusqu'à deux motocycles au contrôle technique, qui sera spécialement identifié par les Inspecteurs Techniques.*

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

#### **1.14.2**

*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 FIM.*

*La procédure pour le Contrôle d'alcoolémie est décrite dans le Code Médical FIM.*

#### **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.*

*A moins qu'il en soit décidé autrement par une autorité judiciaire compétente (Jury International FIM, Commissaires EWC FIM, Commissaires d'appel, CAI), si un coureur est convaincu d'infraction aux règles du Code Antidopage FIM et pénalisé par une disqualification ou une suspension, cela entraînera de facto la disqualification de l'équipe complète pour l'épreuve sur laquelle ce coureur a été contrôlé positif.*

#### **1.14.4**

*Suite à une procédure de contrôle d'alcoolémie FIM, si le résultat du contrôle de confirmation est supérieur au seuil autorisé, le coureur sera automatiquement et immédiatement exclu de toute participation ultérieure et disqualifié de l'épreuve par l'instance disciplinaire chargée d'appliquer les sanctions lors de la manifestation.*

*Le coureur sera également automatiquement et provisoirement interdit par la FIM (Suspension Provisoire) de participer à toute compétition sanctionnée par la FIM, ses CONU et ses FMN.*

*La suspension provisoire ne pourra en aucun cas donner lieu à une quelconque réclamation de la part du coureur ou de toute autre partie concernée. Cette décision est définitive et sans appel. Cette décision automatique et immédiate ne pourra en aucun cas donner lieu à une quelconque réclamation de la part du coureur ou de toute autre partie concernée.*

*Les détails du cas seront immédiatement notifiés par l'instance disciplinaire responsable lors de l'épreuve au Service Juridique de la FIM ([legal@fim.ch](mailto:legal@fim.ch)).*

## **1.15 SÉANCES D'ESSAIS**

### **1.15.1 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.*

*La fin des essais est indiquée par la présentation d'un drapeau à damiers et, au même moment, la sortie des stands sera fermée. La fin d'une séance d'essais est déterminée par la fin du temps imparti pour la séance tel qu'indiqué par le chronométrage officiel.*

*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 réduire leur vitesse et faire avec attention** un tour de décélération pour rentrer aux stands.*

- iii) Si, suite à un incident ou pour toute autre raison, les essais sont interrompus, un feu/drapeau rouge sera alors présenté sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires/systèmes de feux LED. Tous les coureurs doivent retourner lentement dans la voie des stands. Lorsque les essais recommencent, le temps restant sera celui indiqué sur le panneau « compte à rebours » dans la voie des stands au moment où les drapeaux rouges ont été affichés à moins que la Direction de Course en ait décidé autrement.*
- iv) Une fois que les essais ont commencé, il est interdit à quiconque de modifier l'état de la surface de course du circuit. Cela concerne les Commissaires de piste et autres officiels qui ne peuvent pas nettoyer piste sans instructions et/ou autorisation préalable du Directeur d'Epreuve ou de l'Officiel de Sécurité FIM.*

### **1.15.2 Essais de nuit**

*Pendant les essais de nuit les équipes devront faire un tour chronométré minimum (pour vérifier les machines pendant des conditions nocturnes).*

### **1.15.3 Temps au tour**

*Tous les tours des coureurs sont chronométrés.*

*Les records officiels de circuit seront retenus de la façon suivante :*

- *Record du tour (de tous les temps) – Le temps au tour le plus rapide de l'histoire, dans toutes les sessions d'une épreuve.*
- *Meilleur tour en course – le meilleur temps de l'histoire enregistré pendant une course.*

*Pour les essais et la course, le temps d'un tour est la soustraction de temps entre deux passages consécutifs sur la ligne d'arrivée peinte sur la piste, **dans les limites de la première ligne de protection du circuit.***

### **1.15.4 Résultats des essais qualificatifs**

- **Coureurs**

*Les résultats seront basés sur les meilleurs temps réalisés par les coureurs au cours des essais qualificatifs.*

*Dans le cas où toutes les séances de qualification ont été annulées, les résultats seront établis sur la base du meilleur temps enregistré réalisé par chaque coureur dans toutes les séances d'essais libres.*

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

*Le classement des essais qualificatifs sera établi, pour chaque groupe de coureurs (bleu, jaune, rouge, vert).*

- **Equipes**

*Les résultats seront basés sur la moyenne des temps des 2 coureurs les plus rapides de l'équipe, comme indiqué précédemment.*

*Pour les classes EWC et « Experimental », le temps du coureur de réserve ne peut pas être inclus dans cette moyenne.*

### **1.15.5 Qualification pour la course**

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

*Il devra avoir réalisé un temps de qualification au moins égal à 110% du temps enregistré par le coureur le plus rapide de son groupe et dans sa classe\*\* dans au moins une séance qualificative.*

*\*\* Pour le cas particulier de la classe « Experimental » et pour des raisons d'uniformité des performances, entre participants, les coureurs dans la classe « Experimental » devront réaliser un temps de qualification au moins égal à 110% des coureurs les plus rapides de leur groupe dans la classe EWC.*

*Une exception peut être accordée par le Jury International à tout coureur ayant réalisé un temps inapproprié lors des essais de qualification.*

*Cette dérogation ne sera accordée que si le coureur concerné a réalisé un temps inférieur à 110% du coureur le plus rapide lors de la séance d'essais libres (toutes catégories).*

*La charge de la preuve incombera au coureur concerné lors de la demande d'une telle dérogation auprès du Jury International.*

*La décision du Jury International d'autoriser/de refuser une exception est définitive.*

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

### **1.16 POSITIONS SUR LA GRILLE**

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

*Lors de la réunion du Jury suivant la dernière séance d'essais qualificatifs, une grille de départ provisoire sera établie. Elle comprendra le nombre d'équipes qualifiées pour la course basée sur la moyenne des meilleurs temps réalisés par les 2 coureurs les plus rapides de l'équipe lors des essais qualificatifs (coureur réserve non inclus **pour les catégories EWC et EXP**).*

*La grille de départ définitive sera publiée une heure après la fin du warm up, ou au moment préalablement fixé par le Jury international de la FIM, et mentionnera clairement le nom du coureur qui prendra le départ.*

*Les équipes bénéficiant d'une exception du Jury International pour un coureur grâce au temps réalisé lors des Essais Libres s'élanceront en fond de grille.*

*Dans le cas où plusieurs équipes bénéficieraient de cette dérogation, leur position sera départagée par la moyenne des temps réalisés par le(s) coureur(s) régulièrement qualifié(s) ou tel que défini par le Jury International.*

*Les coureurs bénéficiant de cette exception pourront participer à la course mais ne seront pas autorisés à prendre le départ de la course.*

*Les équipes conserveront la même position que celle publiée sur la grille de départ provisoire (même en cas de changement de coureurs).*

## **1.17 COURSES**

### **1.17.1 Admission au départ**

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

### **1.17.2 Durée ou distance**

1. *Durée déterminée : la course doit durer 3 heures au minimum et 24 heures au maximum.*

*Ou*

2. *Distance déterminée : la distance ne devra pas être inférieure à 200 Miles, ni supérieure à 3600 Km.*

### **1.17.3 Procédure à suivre après une chute qui nécessite une évacuation vers le centre médical**

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

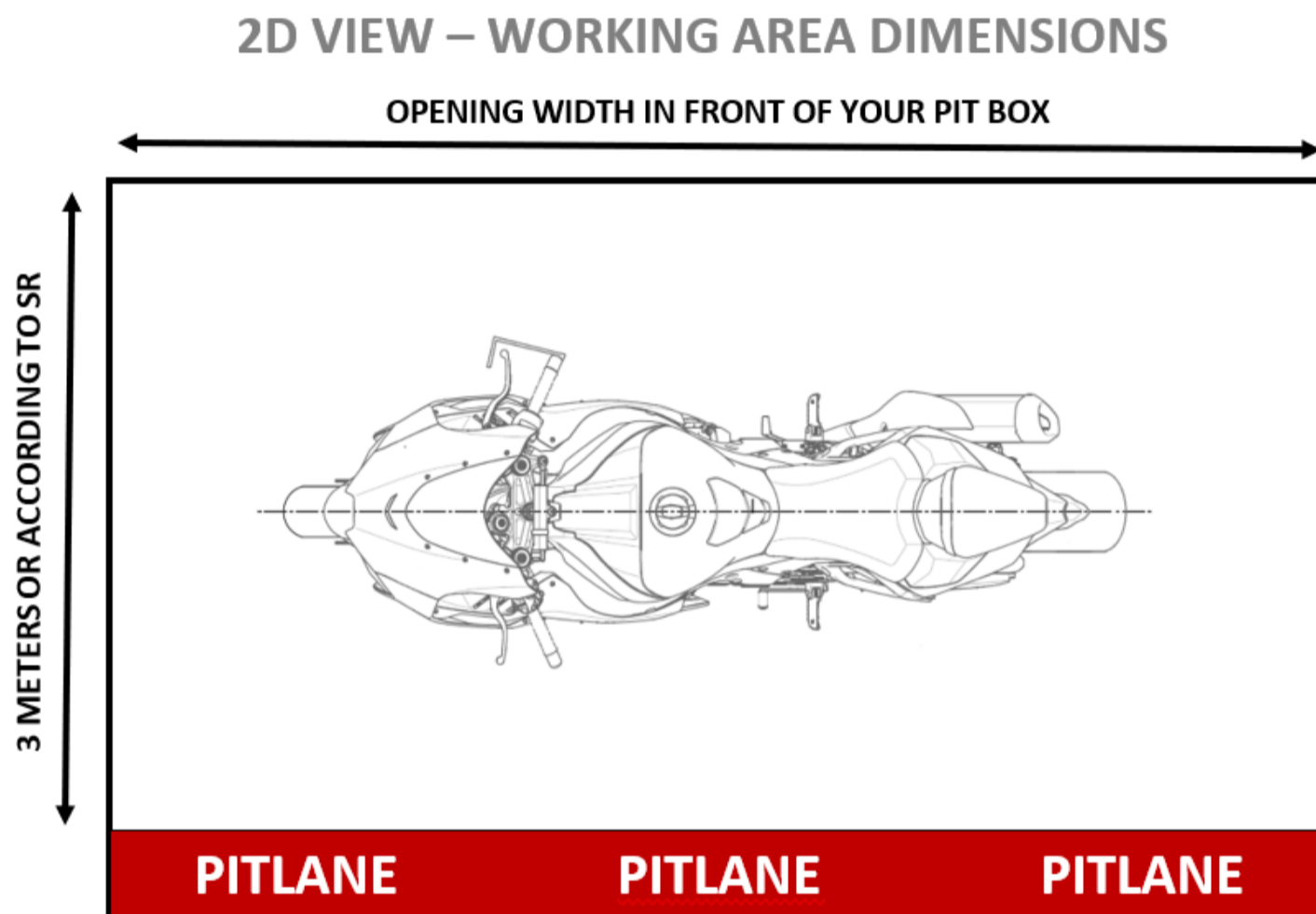
### **1.17.4 Sanctions pendant la course**

*Si des sanctions sont infligées à un coureur pendant la course, elles seront communiquées **aussi vite que possible** à la personne responsable de l'équipe en question.*

### 1.17.5 Arrêts aux stands

Aucune flamme nue n'est autorisée dans le stand quel qu'en soit le moment.

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



La zone de travail est définie avec des dimensions précisées sur le schéma ci-dessus (largeur d'ouverture devant le box : 3 mètres de la ligne rouge PITLANE peinte à l'entrée du stand, ou, la distance décrite dans le règlement particulier de l'épreuve).

Tout le personnel de l'équipe et l'équipement nécessaire lors des arrêts au stand doivent rester (autant que possible) dans cette zone de travail. En cas d'arrêt au stand de concurrents dans les stands voisins, il sera accepté que la distance de 3 mètres soit dépassée (pour des raisons de sécurité).

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

Les phares doivent être éteints durant l'arrêt aux stands.

Les phares doivent être allumés dès que le moteur est mis en marche et le motorcycle en mouvement.

*Seuls les membres des équipes porteurs des laissez-passer officiels adéquats et directement concernés par l'arrêt au stand et identifiés par le port obligatoire d'un casque (casque conforme aux normes internationales incluant une protection contre les chocs directs au sol à une vitesse minimale de 3 m/s ou 11 km/h) sont autorisés dans la zone de travail devant leur stand.*

*Ces casques doivent être présentés par l'équipe au directeur technique lors des vérifications techniques initiales.*

*Lorsque les machines sont en piste, toutes les personnes présentes dans la pit lane doivent porter des vêtements protecteurs couvrant bras et jambes, réalisés en coton ou en matériau de protection contre le feu. Les chaussures doivent être de type fermé.*

*Lors de l'arrêt au stand sur la voie des stands, seules les 4 personnes clairement identifiées par le port d'un brassard officiel sont autorisées à travailler sur la machine. Ces 4 personnes ne peuvent recevoir aucune assistance de la part de quiconque. Dans la voie des stands, seules les personnes portant ces brassards officiels peuvent donner ou réceptionner les roues, pièces diverses ou autres outils.*

*Si le coureur prend part au travail, il/elle sera compris(e) dans ces 4 personnes. Cependant, lorsque **la personne autorisée** enlève ou remet le cache de protection du système de ravitaillement et/ou essuie un éventuel écoulement de liquide sur sa machine, une telle « action » ne sera pas considérée comme « travail sur la machine ». cf Art. 2.3.15 para. 5*

*En dehors des interventions, les membres des équipes ne peuvent pas rester dans la voie des stands.*

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

***Un pilote ne peut pas quitter le box assis sur sa machine avec le moteur en marche pour reprendre la piste.***

*En cas de perte ou de défaillance du transpondeur, un officiel est autorisé à effectuer le changement.*

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

*Avant le ravitaillement en carburant (**essence**), la machine doit être béquillée.*

*Lors du ravitaillement, le coureur ne peut pas rester sur sa machine.*

- Pour les classes Formula EWC, Superstock et Experimental, tout ravitaillement (en carburant) doit se dérouler après que toute intervention mécanique sur la machine soit terminée et avant que le coureur ne tente de redémarrer sa machine.*

*Pendant le ravitaillement en carburant, l'utilisation des couvertures chauffantes sous tension électrique n'est pas autorisée.*

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

- *Pour la classe Production, le changement complet du réservoir à carburant est considéré comme une intervention mécanique et peut-être effectué à n'importe quel moment devant le stand. Cette intervention sera contrôlée par le chronométreur officiel et ne pourra pas prendre moins de **90** secondes (afin d'assurer une intervention sécurisée).*

*Chaque pilote dont l'intervention au stand est inférieure à **90** secondes sera pénalisé par les Commissaires FIM.*

*Pendant ce remplacement de réservoir à carburant, qui est plein, l'utilisation des couvertures chauffantes sous tension électrique n'est pas autorisée.*

*Un maximum de 60 litres de carburant **stocké dans un bidon refermable et étanche** est autorisé dans le stand **de chaque équipe**.*

*Un maximum de 60 litres de carburant par équipe est autorisé à l'extérieur et à proximité immédiate du stand (côté paddock).*

*Dès le début des essais officiels, chaque équipe devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Cette personne devra être équipée d'un extincteur efficace contre les feux de carburant et devra obligatoirement être présente lors de toutes les opérations de ravitaillement en carburant.*

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

*Ces consignes sont applicables durant les essais et la course et sont définies précisément à l'article 2.3.15.*

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

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

*Le responsable des Commissaires Techniques pourra exiger une matérialisation amovible (bande adhésive, etc..) de la zone de travail.*

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

*Pendant les arrêts au stand, seuls les systèmes pour les couvertures chauffantes inactifs, les outils électriques portables sans câbles d'alimentation et les outils à pression d'air peuvent être utilisés devant les stands.*

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

*Pour repartir, le coureur étant sur la moto, 2 personnes sont autorisées à pousser la machine ou le coureur peut également utiliser le démarreur de la machine. L'utilisation de batterie additionnelle est interdite. L'utilisation d'un dispositif de démarrage autonome est autorisée.*

*Sauf cas de force majeure dûment reconnu par le Collège des Commissaires EWC FIM, au moins un changement de coureur doit être réalisé pendant la course lors d'un arrêt au stand.*

*Toute infraction à cet article sera **rapportée au commissaires EWC FIM et pourra être sujet à une pénalité.***

#### **1.17.6 Arrêt sur la piste / Option d'un véhicule d'assistance**

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

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

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

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

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

*Si l'Equipe le souhaite, elle peut demander une assistance pour que le pilote et le motorcycle soient ramenés dans un véhicule de l'organisation. Dans ce cas, ils seront déposés le plus près possible de la voie d'entrée des stands, de l'entrée des stands ou devant le local des contrôles techniques (à préciser dans les RP). Depuis ce lieu, deux personnes de l'équipe pourront ramener le motorcycle au stand, sous le contrôle d'un officiel.*

*Son tour de piste ne sera pas comptabilisé dans son décompte de la course.*

*Cette procédure est valable également dans le cas où un coureur est transporté au centre médical. Sa machine pourra être ramenée et un de ses coéquipiers pourra reprendre la course.*

*Si suite à un problème collectif plusieurs équipes souhaitent bénéficier de cette aide, la prise en charge des équipes sera faite suivant l'ordre de la grille de départ.*

*Aucune réclamation ne peut être formulée sur l'ordre d'intervention des véhicules d'assistance.*

*Le nombre de véhicules d'assistance disponibles sur les circuits doit être indiqué clairement dans les Règlements Particuliers.*

*Aucune autre assistance que celle de l'organisation ne sera admise.*

#### **1.17.7            Changement des pièces du motorcycle**

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

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

#### **1.17.8            Neutralisation de la course / procédure Safety Car**

*Au cas où pendant la course, un incident (conditions atmosphériques ou tout autre cause) engageait la sécurité, rendant impossible le déroulement normal de la compétition, le **Directeur d'épreuve**, en conjonction avec le **Directeur de course** pourra décider la neutralisation.*

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

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

*Dès que ces véhicules entreront en piste, ils allumeront, sur l'ordre du Directeur de Course ou du Directeur d'épreuve, leurs gyrophares clignotants oranges. Dès ce moment, les drapeaux jaunes seront agités et les panneaux « SC » seront présentés aux postes de commissaires aux drapeaux. Les coureurs rattrapant les Safety Cars devront se ranger derrière en file indienne sans les dépasser.*

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

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

***Le feu vert** sera allumé pendant une durée de **15 secondes**, 15 secondes après le passage d'un des safety cars au niveau du feu rouge. Ensuite, la sortie de la voie des stands sera à nouveau fermée (feu/drapeau « rouge »). Les coureurs qui n'ont pas quitté la voie des stands devront attendre le prochain groupe.*

*Les Safety Cars peuvent être de couleur différente.*

*Lorsque les Safety Cars seront rappelés par le Directeur de Course/Directeur d'épreuve, ils devront éteindre le gyrophare au premier emplacement « safety car » rencontré et quitter la piste à l'emplacement suivant.*

*Les dépassements restent toujours interdits jusqu'au moment où les Safety Cars quitteront la piste.*

*Les Safety Cars doivent quitter la piste au même moment.*

*Dès que les Safety Cars auront quitté la piste **et ont rejoint leurs postes**, tous les drapeaux jaunes et panneaux SC seront retirés simultanément le long de la piste, la sortie de la voie des stands sera de nouveau ouverte en permanence, 15 secondes après qu'un coureur ait passé la sortie de la voie des stands.*

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

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

*Toutes les autres règles de la course restent valables.*

## 1.18 PROCÉDURE DE DÉPART

1. *En aucun cas les coureurs ne peuvent pousser leur machine directement sur la grille de départ depuis la voie des stands.*
2. *Au minimum 45 mn avant le départ de la course - Ouverture de la sortie de la voie des stands pour le tour de reconnaissance.*

**NB : Tout pilote de l'équipe peut effectuer le tour de reconnaissance.**

*Feux verts allumés à la sortie de la voie des stands.*

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

*Pendant le(s) tour(s) de reconnaissance qui durera 15 minutes. Il est possible de changer de moto pour autant que ceci se fasse pendant la période d'ouverture de la pit lane. Nous vous rappelons que le transpondeur doit être refixé sur la moto pendant cette période.*

3. *40 minutes avant le départ de la course - Fermeture de la sortie de la voie des stands.*

*Feux rouges allumés à la sortie de la voie des stands.*

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

*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.*

*Les coureurs qui démarrent le tour de chauffe depuis la voie des stands seront pénalisés avec un Stop & Go.*

5. *Lorsque les coureurs reviennent sur la grille après le(s) tour(s) de reconnaissance, ils doivent s'arrêter à au fond de la grille de départ et arrêter leur moteur.*

*La machine sera alors poussée à la vitesse d'un marcheur à pied par un membre de l'équipe jusqu'à la position définie sur la grille. Le coureur peut descendre ou rester sur la moto pour être poussé jusqu'à sa position sur la grille. Sur la grille, les coureurs peuvent être assistés par sept personnes maximum, parmi lesquelles une peut tenir un parapluie. Tous les assistants sur la grille doivent porter un laissez-passer « Grille ». Après avoir pris place à leur position, les coureurs doivent enlever leurs casques.*

*Un générateur par machine peut être utilisé pour alimenter les chauffe-pneus sur la grille. Le générateur doit être de type portable ou compact.*

*Afin de faciliter la mobilité lors l'évacuation de la grille, le volume et le type d'équipement de la grille, tels que générateurs, chariots porte-outils, etc. sont soumis à l'approbation de la Direction de Course.*

- 6. 35 minutes avant le départ de la course - Le coureur prenant le départ s'assiera sur sa machine sans son casque, ses coéquipiers, le team manager et 2 mécaniciens se plaçant à ses côtés.*
- 7. 15 minutes avant le départ de la course - Un panneau signifiant l'évacuation sera présenté sur toute la longueur de la grille. Evacuation des personnes non indispensables au départ de la course. Pourront rester, le pilote prenant le départ, le team manager et 2 mécaniciens.*

*Les équipes sur la grille peuvent, à ce moment-là, procéder à des réglages sur la machine ou changer de pneus pour les adapter aux conditions de la piste.*

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

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

*Ces coureurs prendront le départ du tour de chauffe depuis la voie des stands et seront pénalisés d'un Stop & GO.*

*Travailler sur une machine sur la grille après que le panneau 3 minutes ait été présenté sera sanctionné par un Stop & Go.*

*Il est interdit de ravitailler ou de changer de réservoir sur la grille.*

- 8. 10 Minutes avant le départ de la course - Présentation du panneau 5 minutes sur la grille.*
- 9. 9 Minutes avant le départ de la course - Hymne National.*
- 10. 8 Minutes avant le départ de la course - Présentation du panneau 3 minutes sur la grille.*

*Les générateurs doivent être débranchés et retirés de la grille immédiatement.*

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

*Dès cet instant, toutes les personnes, à l'exception d'un mécanicien par machine, la personne avec le parapluie, **les équipe(s) de tournage autorisée(s) par les organisateurs du championnat** et les Officiels indispensables, doivent quitter la grille.*

*Les coureurs doivent mettre leur casque **homologué**.*

*Dès cet instant, nul (à l'exception des officiels indispensables) n'est autorisé à se rendre à nouveau sur la grille.*

11. 6 Minutes avant le départ de la course - Présentation du panneau 1 minute sur la grille.

*Dès cet instant, tout le personnel de l'équipe, sauf un mécanicien qui tient la machine, quittera la grille. Tous les coureurs doivent être en position assis sur leur machine.*

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

13. 5 Minutes avant le départ de la course - Drapeau vert agité pour le départ du tour de chauffe.

*Chaque coureur met le moteur en marche et débute le tour de chauffe.*

*Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé, ceci uniquement après que le panneau jaune avec l'inscription « PUSH » en noir ait été présenté sur la plateforme de départ.*

*Si après un temps raisonnable, le moteur ne redémarre pas, le coureur sera alors poussé dans la voie des stands où ses mécaniciens pourront lui prodiguer une assistance et d'où il/elle pourra changer de machine. Ce coureur pourra prendre part au tour de chauffe depuis la voie des stands et sera pénalisé par un Stop & Go.*

*Les coureurs effectueront un tour, à vitesse non restreinte, suivis par un véhicule médical. Ce véhicule dépassera les coureurs lents qui seront dirigés dans la voie des stands.*

*Dès que les coureurs ont passé le feu de la sortie de la voie des stands au départ du tour de chauffe, ce 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 **(qui peut également être fermée par le feu rouge)**.

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

Un Officiel se tiendra devant la grille avec un drapeau rouge.

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.

Lorsque le Safety Car a pris sa position, un Officiel à l'arrière de la grille agitera un drapeau vert.

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

14. 70 Secondes avant le départ de la course - Diffusion de l'Hymne du Championnat EWC.

15. 1 Minute avant le départ de la course - Présentation du panneau 1 minute sur la grille.

Tous les coureurs doivent être dans leur cercle ou sur le point blanc en face de leur machine.

16. 30 Secondes avant le départ de la course - Présentation du panneau 30 secondes sur la grille + feux rouges allumés (sauf si le drapeau national est utilisé pour le départ de la course).

17. Extinction des feux rouges ou drapeau national abaissé (doit être précisé dans les règlements particuliers) pour donner le départ de la course.

\* NB Un autre drapeau peut être utilisé avec l'autorisation préalable de la FIM.

Chaque coureur court vers son motocycle, met seul le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course.

**Pour les coureurs utilisant un airbag homologué intégré à leur combinaison en cuir et relié par un câble, une personne est autorisée à se trouver derrière la moto pour connecter le fil à la structure arrière.**

Un véhicule médical doit suivre les machines durant tout le premier tour. Le véhicule dépassera les coureurs lents.

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

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

*Le départ anticipé est défini par le fait qu'un coureur soit en dehors du cercle ou qu'il ait les pieds en dehors du point blanc au moment où le départ est donné. C'est le Collège des Commissaires EWC FIM qui décidera si une pénalité sera infligée et qui doit faire en sorte que l'Equipe soit avertie d'une telle pénalité aussi vite que possible.*

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

*Si après un temps raisonnable, le moteur ne redémarre pas, le coureur sera poussé dans la voie des stands où ses mécaniciens pourront lui prodiguer une assistance. Il/elle pourra également changer de machine jusqu'à ce que le coureur de tête ait franchi le premier tour de course.*

*Les coureurs qui changent de machine se verront infliger deux Stop & Go.*

19. *Après que les coureurs aient passé la sortie des stands\*, la sortie des stands sera ouverte (drapeau/feu vert signalé ou drapeau/feu rouge non-signalé) pour donner le départ aux coureurs encore dans la voie des stands.*

*Les coureurs qui prennent le départ de la course depuis la voie des stands peuvent réparer ou changer leur machine. Ils se verront infliger deux Stop & Go. Ils peuvent rejoindre la course à tout moment mais dès qu'ils ont démarré leur course, ils ne peuvent plus changer de machine.*

*\* La sortie de la voie des stands est définie comme le point où la voie des stands rejoint le circuit, ou tel que défini autrement par la Direction de Course (référence à l'article 1.21.21).*

20. *Aucun autre changement de machine n'est autorisé (sauf si la course est interrompue). A l'issue du 3<sup>ème</sup> tour réalisé par le coureur de tête, les machines et les moteurs de rechange doivent être retirés des stands.*

21. Si un problème se présente au moment du départ pouvant nuire à la sécurité, alors le starter actionnera la procédure du Départ Retardé (« Start delayed ») comme suit :

- Un drapeau rouge est agité en tête de la grille de départ.
- Les feux rouges sont allumés.
- Le panneau « Start Delayed (Départ Retardé) » est brandi en tête de la grille de départ.
- Indépendamment des instructions du starter, un commissaire agitera un drapeau jaune pour indiquer l'endroit où se trouve le danger ayant causé le départ retardé.

La procédure de départ recommencera au panneau 1 minute; les coureurs effectueront un tour de chauffe supplémentaire.

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 - passage par la voie des stands - Stop & Go - disqualification - retrait de points au Championnat.

## **1.19 PROCÉDURES SPÉCIALES POUR PÉNALITÉS DE COURSE**

### **1.19.1 Procédure de passage par la voie des stands**

Pendant la course, le coureur pourrait se faire ordonner de passer par la voie des stands, l'arrêt n'est pas autorisé. Il pourra alors reprendre la course.

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (Art. 1.20.13) dans la voie des stands. En cas d'infraction à cette limite de vitesse, le coureur sera pénalisé par les Commissaires FIM EWC (la pénalité par défaut est une procédure Stop and Go, mais d'autres pénalités peuvent être imposées), et les infractions répétées pendant la course seront également pénalisées.

En cas de reprise de la course, le règlement ci-dessus s'appliquera également.

Dans le cas d'une course suspendue avant le respect de la pénalité et, s'il y a une deuxième partie, le coureur sera tenu de réaliser un passage par la voie des stands après le départ de la deuxième partie de la course.

Un panneau visible (80 cm horizontal vertical x 100 cm vertical) portant la mention « Ride Though » et affichant le numéro du coureur (couleur noire) sera affiché à la ligne de départ/arrivée et les informations seront également affichées sur les moniteurs de chronométrage.

*Si le coureur concerné ne passe pas, après s'être vu montrer le panneau 5 fois, ce coureur se verra infliger une pénalité de Stop and Go.*

*Dans le cas où l'organisation n'a pas pu signaler, ou a décidé de ne pas signaler la pénalité de passage par la voie des stands avant la fin de la course, l'équipe concernée se verra infliger une pénalité en temps automatique **déterminée par les Commissaires EWC FIM pour refléter la durée de la pénalité de passage par la voie des stands, comme notifié aux équipes avant la course.***

*Cette pénalité automatique en temps ne peut faire l'objet d'aucune réclamation ou appel.*

### **1.19.2 Procédure « Stop & Go »**

*Pendant la course, le coureur pourrait se faire ordonner de s'arrêter dans la zone de pénalité clairement matérialisée dans la voie des stands. S'arrêter à tout autre endroit dans la voie des stands n'est pas autorisé.*

*il/elle doit arrêter sa machine complètement et rester à l'arrêt **pouvant aller jusqu'à 30 secondes.** il/elle peut ensuite reprendre la course.*

*Une procédure de Stop and Go avec un temps d'immobilisation inférieur à 30 secondes pourra également être imposée par les Commissaires FIM EWC. Toutefois, cette immobilisation plus courte doit être précisée par l'autorité qui a imposé cette sanction.*

*Une pénalité Stop and Go peut être prononcée pour des périodes de 10, 20 ou 30 secondes. Elle ne peut cependant pas être prononcée pour une immobilisation de plus de 30 secondes (par Stop and Go).*

*Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (Art 1.20.13) dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure « stop & go » sera répétée. Dans le cas d'une seconde infraction de cette limitation de vitesse, le drapeau noir sera présenté au coureur.*

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

*Dans le cas d'une course suspendue avant que la pénalité ne soit appliquée et, s'il y a une deuxième partie, le coureur sera tenu de s'arrêter après le départ de la deuxième partie de la course.*

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

Une fois que l'équipe a été avertie de la pénalité, un panneau visible (80 cm horizontal vertical x 100 cm vertical) avec la mention « STOP & GO » et portant le numéro du coureur (de couleur noire, hauteur : 50 cm, largeur du trait : 10 cm) sera présenté à la ligne d'arrivée/de départ et l'information sera également indiquée sur les écrans de chronométrage.

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

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

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

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

Dans le cas où l'organisation n'a pas pu signaler, ou a décidé de ne pas signaler la pénalité de Stop & Go avant la fin de la course, l'équipe concernée se verra infliger une pénalité **en temps automatique déterminée par les Commissaires EWC FIM pour refléter la pénalité de Stop & Go, comme notifié aux équipes avant la course.**

**Cette pénalité automatique en temps ne peut faire l'objet d'aucune réclamation ou appel.**

## **1.20 COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE**

1. Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux, les lumières, et les panneaux qui transmettent les instructions. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée conformément aux dispositions de l'article 1.19.
2. Les coureurs doivent conduire d'une manière responsable qui ne représente aucun danger pour les autres compétiteurs ou participants, soit sur la piste ou dans la voie des stands. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende - passage par la voie des stands - procédure de Stop & Go - pénalité de temps - disqualification - retrait de points au Championnat - suspension.

3. *Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et la voie des stands. Toutefois, si un coureur quitte la piste accidentellement, il/elle 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 pourra être 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 - Stop & Go disqualification - retrait de points au Championnat peuvent également être infligées.*

4. ***Après un accident ou un problème technique, les machines en panne sur la piste ou dans les zones de dégagement seront immédiatement emmenées par les commissaires derrière la première ligne de protection, où ceux-ci pourront aider le pilote en soulevant et/ou en tenant la machine pendant que les réparations et/ou les réglages sont effectués. Toutes les réparations ou tous les réglages doivent être effectués derrière la première ligne de protection, par exemple dans la voie de service, par le pilote travaillant seul, sans aide extérieure autre que celle fournie par les commissaires.***

***Les commissaires peuvent aider le pilote à pousser la machine afin qu'il puisse la redémarrer dans la voie de service (le cas échéant). Aucune machine ne peut être démarrée en la poussant du côté piste de la première ligne de protection. Aucune personne autre que les commissaires ou les pilotes n'est autorisée du côté piste de la première ligne de protection.***

***Un service de voiture de dépannage peut être fourni à la demande de l'équipe et sous le contrôle de la direction de course.***

5. *Si le coureur a l'intention d'abandonner, il/elle 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/elle ne doit pas essayer de retourner à vitesse réduite jusqu'aux stands, mais sortir de la piste et mettre sa machine à un endroit sûr comme indiqué par les commissaires.*
7. *Les coureurs qui retournent lentement aux stands pour des réparations doivent s'assurer qu'ils roulent aussi loin que possible de la ligne idéale.*

8. *Les coureurs peuvent entrer dans la voie des stands pendant la course pour procéder à des réglages de leur machine, ravitailler ou changer de pneus. Tous ces travaux doivent être effectués dans la zone de travail devant les stands. Les travaux importants peuvent être effectués à l'intérieur du stand (où le nombre de mécaniciens n'est pas limité).*
9. *Pour redémarrer une machine dont le moteur a été arrêté au stand, les coureurs peuvent être aidés par deux mécaniciens.*
10. *Les coureurs ne peuvent transporter une autre personne sur leur machine ou être transportés par une autre personne sur sa machine (exception : Un autre coureur ou par un autre coureur après le drapeau à damiers).*
11. *Les coureurs ne doivent pas conduire ou pousser leur moto dans la direction opposée du circuit, soit sur la piste ou dans la voie des stands, sauf :*
  - *s'ils le font sous la direction d'un Officiel et/ou de la Direction de Course;*
  - *sur une courte distance pour que le coureur se mette rapidement hors de danger;*
  - *lorsque cela est spécifiquement mentionné dans les RP et expliqué lors du briefing.*

*Les Commissaires FIM EWC seront les seuls juges pour évaluer si un tel mouvement est légal ou non.*

12. ***Les transpondeurs Mylaps X2 Pro et le GPS RaceLink Club sont obligatoires pour toutes les équipes. Ce transpondeur et ce GPS sont utilisés par la direction de course ainsi qu'à des fins médiatiques et promotionnelles.***

***Toutes les motos qui prennent le départ de la course doivent être équipées du transpondeur GPS opérationnel mentionné ci-dessus (monté selon les instructions du chronométreur officiel).***

***Tout autre transpondeur ou GPS que celui officiel n'est pas autorisé (sauf pour les appareils contractuels obligatoires du Championnat ou/et sauf mention contraire dans le Règlement Particulier).***

***Démarrer la course sans ce transpondeur GPS monté et opérationnel entraînera 2 pénalités Stop and Go de 30 secondes.***

*L'utilisation du GPS de l'Airbag est autorisée à travers la combinaison de course du pilote avec le seul but de permettre aux fabricants de combinaison et aux organisateurs d'analyser les données de chute. Il est strictement interdit que les données GPS de l'airbag soient partagées avec les constructeurs, les équipes ou les pilotes.*

*Les lumières installées par les équipes sur la plateforme de signalisation ne doivent pas être clignotantes et ne peuvent pas être rouges.*

*Les Communications radio entre une équipe et ses coureurs peuvent être exceptionnellement autorisées pour des raisons de promotion et de couverture télévisuelle mais uniquement après une demande et un accord préalable entre la FIM, le promoteur et l'équipe concernée.*

*Les signaux des caméras de télévision embarquées sont autorisés, mais uniquement lorsque ces signaux sont destinés à et gérés par la FIM et par le promoteur du Championnat.*

*Toutes les machines doivent être équipées de caméra(s) embarquée(s) et de tout autre équipement à la demande de l'organisateur du championnat. Cela inclut le module embarqué **de l'organisateur** et le transpondeur de chronométrage officiel.*

*Les caméras et l'équipement doivent être transportés pendant toutes les séances d'essais et la course. A cet effet, les équipes doivent donner un accès et une assistance raisonnables à la société désignée pour la fourniture de l'équipement de caméra afin de faciliter le montage de l'équipement.*

*Toutes les caméras embarquées et l'équipement de l'Organisateur doivent être installés sur la machine en suivant les instructions de montage et uniquement à l'emplacement ou aux emplacements spécifiés par l'Organisateur. Ces détails de montage seront communiqués aux constructeurs et aux équipes.*

*L'alimentation doit être donnée au module **de l'organisateur** comme expliqué en annexe.*

*Toutes les équipes et motos choisies pour avoir une caméra embarquée doivent être prêtes et pré-équipées 24h avant la première séance d'essais.*

*Une équipe désignée par l'organisateur qui prendrait le départ de la course sans cette caméra embarquée pourra faire l'objet d'un double Stop and Go de la part des Commissaires FIM EWC (sauf si la responsabilité incombe à l'organisateur).*

*Les récidives entraîneront des sanctions plus élevées (ou supplémentaires).*

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

***\* Sur certains circuits, dû à l'étroitesse de la voie des stands, l'Officiel de Sécurité FIM peut instaurer une limite de vitesse plus basse.***

**Les infractions peuvent être sanctionnées par une amende de 150 € infligée par les Commissaires FIM EWC, et les récidives peuvent faire l'objet de sanctions plus sévères. Des sanctions supplémentaires peuvent être appliquées en cas de vitesse excessive et d'infractions multiples au cours de la saison.**

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

14. *Le Collège des Commissaires EWC FIM doit communiquer l'infraction au stand du coureur après avoir reçu l'information de l'Officiel chargé du contrôle.*
15. *Tout arrêt sur la piste pendant les essais ou la course est interdit.*
16. *Si un coureur désire parader avec un drapeau, ou célébrer après le drapeau à damier, il/elle doit se rendre sur le côté de la surface de course à un endroit sûr afin de prendre le drapeau et/ou célébrer et ensuite, lorsqu'il n'y a pas de danger, il/elle peut rejoindre la piste.*

*Il est interdit de s'arrêter sur la ligne droite d'arrivée après la présentation du drapeau à damier pour quelques célébrations que ce soit.*

17. *Après le drapeau à damiers, les coureurs roulant sur la piste ne doivent pas quitter leur casque **homologué** tant qu'ils ne sont pas arrêtés dans la voie de sécurité/parc fermé.*
18. *Il n'est pas permis de conduire une machine de course à l'intérieur du circuit ailleurs que dans la voie des stands ou sur la piste.*
19. *Tout coureur dont la machine a répandu de l'huile sur la piste ayant causé une interruption des essais, warm up ou de la course deux fois pendant l'épreuve pourra être sanctionné par l'une des pénalités suivantes : amende - disqualification - retrait de points au Championnat - suspension.*
20. *La voie de la sortie des stands peut être définie par l'officiel de Sécurité et délimitée par des lignes peintes. Dans ce cas, une ligne en pointillé (ligne discontinue) indiquera la fin du couloir des stands qui se trouve être l'endroit où commence la piste et où démarre la course.*

*Les coureurs doivent rester dans la voie des stands délimitée par les lignes jusqu'à ce qu'ils passent les lignes discontinues, et ce pendant toutes les séances sur la piste (essais et course).*

*Toute infraction peut être sanctionnée par une pénalité infligée par le collège des Commissaires EWC FIM.*

## **1.21 DRAPEAUX ET FEUX**

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

*Tous les drapeaux sont présentés agités.*

*Les panneaux lumineux peuvent être utilisés en complément ou à la place des drapeaux et peuvent présenter de légères variations d'aspect par rapport au drapeau en raison de contraintes techniques.*

*Les drapeaux et les lumières sur la piste sont tous deux des signaux officiels.*

*Depuis 2023, l'utilisation de panneaux lumineux, associée aux drapeaux agités, est obligatoire sur tous les circuits.*

### **1.21.1 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations**

- **Drapeau national :**

*Peut être utilisé agité pour donner le départ de la course.*

- **Drapeau vert :**

*La piste est dégagée.*

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

*Ce drapeau doit être agité 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.*

*Ce drapeau peut être agité à la sortie de la voie des stands, en conjonction avec le signal officiel de feu vert, comme une information supplémentaire que la sortie de la voie des stands est ouverte.*

- **Drapeau jaune à bandes rouges :**

*L'adhérence sur cette section de la piste pourrait être affectée par toute autre raison que la pluie rendant les conditions de surface inattendues. Cela peut inclure des taches d'humidité isolées sur une piste sèche, de l'huile, du gravier, de l'herbe ou d'autres débris.*

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

- **Drapeau blanc avec croix diagonale rouge :**  
**(largeur de la croix diagonale rouge : entre 10 et 13 cm)**

*Gouttes de pluie, voire pluie affectant la surface de la piste sur cette partie du circuit.*

*Ce drapeau doit être présenté agité 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'essais, le coureur concerné doit éviter de perturber les autres coureurs en roulant lentement sur la ligne de course et laisser passer le coureur le plus rapide.*

*Pendant la course, le coureur concerné va se faire prendre un tour. il/elle doit permettre le(s) coureur(s) qui le rattrape(nt) de le dépasser à la première occasion. Le dépassement entre coureurs au sein du groupe qui est dépassé est interdit sous drapeau bleu.*

*Toute infraction à cette règle peut être sanctionnée.*

- **Drapeau à damiers noir / blanc :**

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

*Après avoir reçu le drapeau à damiers, les coureurs doivent rejoindre les stands à vitesse réduite. Ils ne peuvent s'arrêter sur la piste juste après la ligne d'arrivée.*

- **Drapeau à damiers et drapeau bleu :**

*Ce drapeau à damiers noir/blanc doit être agité avec le drapeau bleu sur 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 1.24.2).*

- **Feu vert :**

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

## **1.21.2 Drapeaux et feux transmettant des informations et des instructions**

- **Drapeau jaune :**

*Un seul drapeau jaune agité au poste de commissaire aux drapeaux, indique qu'il y a un danger plus avant, sur le bord de la piste.*

*Deux drapeaux jaunes agités au poste de commissaire aux drapeaux, indique qu'il y a un danger obstruant totalement ou partiellement la piste.*

*La présentation agitée d'un drapeau jaune simple ou double ne signifie pas un degré de danger, mais seulement l'emplacement de l'incident.*

*Les coureurs doivent ralentir et procéder avec prudence.*

*Il est interdit de dépasser jusqu'à l'endroit où un drapeau vert est agité.*

- *Toute infraction à cette règle lors d'une séance d'essai entraînera l'annulation du temps réalisé dans le tour où l'infraction a été commise.*
- *Toute infraction à cette règle pendant la course sera sanctionnée par un Stop & Go.*

*Dans les deux cas, une pénalité supplémentaire peut également être infligée.*

*Si immédiatement après avoir doublé, le coureur réalise qu'il a commis une infraction, il/elle doit laisser passer de façon intentionnelle le(s) coureur(s) qu'il/elle vient de doubler. Dans ce cas, aucune sanction ne lui sera infligée.*

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

- **Drapeau blanc :**

*Agité au poste de commissaire aux drapeaux, ce drapeau indique que les coureurs vont rencontrer un coureur poussant sa machine ou conduisant lentement dans la section présente de la piste.*

*Le dépassement du coureur poussant sa machine ou conduisant lentement pendant la présentation du drapeau blanc est autorisé.*

*NB : Le drapeau blanc sera toujours présenté avec le(s) drapeau(x) jaune(s).*

- **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 feu devra être allumé et le drapeau rouge peut être agité à la sortie de la voie des stands, en conjonction avec le signal officiel de feu rouge.*

*Les coureurs ne sont pas autorisés à quitter la voie des stands.*

*Toute infraction à cette règle peut être sanctionnée.*

*Le drapeau rouge sera présenté immobile à l'arrière de la grille de départ à la fin du tour de reconnaissance.*

*Le drapeau rouge sera présenté immobile à l'avant de la grille de départ à la fin du tour de chauffe.*

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

- **Drapeau noir :**

*This flag is used to convey instructions to one rider only and is waved 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 when this flag results from a penalty.*

*This flag can also be presented to a rider for a reason other than a penalty (ie. for checking or changing a transponder).*

*Any Infringement of this rule may be penalised.*

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

*Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur. Ce drapeau informe le coureur que son motorcycle 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. Ce coureur pourra alors demander l'aide du véhicule d'assistance ou retourner au stand en poussant le motorcycle moteur arrêté. il/elle ne pourra pas reprendre la piste sans être préalablement autorisé à le faire par un officiel.*

*Toute infraction à cette règle peut être sanctionnée.*

### **1.21.3 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.*

### **1.21.4 Couleur des drapeaux**

*Les références « Pantone » pour les couleurs sont :*

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

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

### **1.21.5 Panneau avec numéro du coureur**

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

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

### **1.21.6 Postes des Commissaires aux drapeaux**

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

### **1.21.7 Signalisation lumineuse**

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

### **1.21.8 Signalisation par panneau**

- Un panneau rétro-réfléchissant blanc portant les lettres « SC » en noir (Noir C).*

*Présenté aux postes de commissaire aux drapeaux combinés avec les drapeaux jaunes : la course est neutralisée.*

*Les coureurs doivent ralentir et être prêts à rattraper un Safety Car ou un véhicule d'intervention.*

*Il est interdit à un coureur de dépasser un autre coureur pendant la présentation de ce drapeau.*

*Il est autorisé de dépasser le véhicule d'intervention.*

*Il est interdit de dépasser le Safety Car. Les coureurs doivent rouler en file indienne derrière lui.*

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

## **1.22 UNIFORMES DES COMMISSAIRES**

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

## **1.23 VÉHICULES MÉDICAUX**

*Il est recommandé que les véhicules médicaux, s'ils doivent emprunter la piste, soient de couleur blanche, équipés de gyrophares de couleur bleue.*

*La mention « MEDICAL CAR » devra être indiquée de manière très visible à l'arrière et sur les côtés du véhicule. Pour les épreuves se déroulant en partie la nuit, cette mention devra être rétro-réfléchissante.*

*Il est rappelé que le dépassement de ces véhicules est autorisé.*

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

## **1.24 PROCÉDURE STANDARD D'UNE FIN D'UNE COURSE ; RÉSULTATS**

### **1.24.1**

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

### **1.24.2**

*La course est considérée comme terminée une fois que le drapeau à damiers a été présenté au coureur de tête au niveau de la ligne d'arrivée au niveau de la piste.*

*Le drapeau à damiers continuera à être présenté aux coureurs suivants.*

*Si le coureur en tête ne franchit pas la ligne d'arrivée dans les 5 minutes, on présentera, le drapeau à damiers au coureur second, au classement provisoire.*

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

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

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

### **1.24.3**

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

### **1.24.4**

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

### 1.24.5

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

- a) Effectué 75% du nombre de tours effectués par le vainqueur de la course de sa classe.*
- b) Franchi le niveau de la ligne d'arrivée dans les limites de la première ligne de protection du circuit (et non pas dans la voie des stands) après le vainqueur de la course dans les 5 minutes.*
- c) Effectué son dernier tour complet (sortie de la voie des stands, moteur en marche et passage de la ligne d'arrivée) dans un temps n'excédant pas 5 minutes.*

*Au cas où le coureur ne serait pas en contact avec la machine, le temps d'arrivée est déterminé par la première partie du coureur ou de sa machine qui franchit la ligne d'arrivée en dernier.*

### 1.24.6

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

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

*Il est obligatoire que les officiels FIM envoient la liste des amendes et résultats, courrier électronique, immédiatement après l'approbation des résultats, au Secrétariat Exécutif de la FIM.*

## 1.25 **SUSPENSION D'UNE COURSE**

### 1.25.1

*Si la Direction de Course décide de suspendre une course pour des raisons climatiques ou autres, des feux/drapeaux rouges seront présentés à la ligne d'arrivée et à tous les postes de commissaires aux drapeaux et les feux rouges seront allumés le long du circuit. Les coureurs doivent immédiatement ralentir pour retourner dans la voie des stands et rejoindre le parc fermé.*

*Les résultats seront ceux jusqu'au dernier moment où le coureur de tête a effectué un tour complet, avant que le drapeau rouge ait été présenté.*

### **1.25.1.1 Si la course suspendue n'est pas relancée (et est considérée comme finale) :**

*Pour figurer dans les résultats finaux, l'équipe doit avoir effectué 75% du nombre de tours effectués par le vainqueur de la course de sa classe.*

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

- 1. Pour toutes les équipes à qui le drapeau à damier a été présenté avant l'interruption, un classement partiel sera établi à la fin du dernier tour de course.*
- 2. Pour toutes les équipes à qui le drapeau à damier n'a pas été présenté avant l'interruption, un classement partiel sera établi à la fin de l'avant dernier tour de course.*
- 3. Le classement complet sera établi en combinant les 2 classements partiels obtenus ci-dessus selon le principe tours/temps.*

### **1.25.1.2 Si la course suspendue est relancée :**

*Toutes les équipes n'ayant pas signé la feuille d'abandon officiel, seront autorisées à prendre part au nouveau départ.*

### **1.25.1.3**

*Le collège des Commissaires EWC FIM sera seul à décider si un coureur participe activement à la course et aucun recours n'est possible contre sa décision.*

*Pour les besoins du présent règlement, le terme « actif » désigne le coureur qui roule sur la piste ou tente de réparer/redémarrer sa machine, de rejoindre la piste ou de revenir dans la voie des stands, avec la machine en condition sûre pour reprendre la piste.*

## **1.26 NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE QUI A ÉTÉ SUSPENDUE**

*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. Après que les coureurs seront retournés aux stands, la Direction de Course annoncera dès que possible, une nouvelle heure de procédure de départ.*

*La course est considérée suspendue.*

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

### **1.26.1 La procédure de départ de la course relancée sera réalisée derrière un (ou) 2 Safety Car(s)**

*Selon les conditions climatiques et les conditions de la piste, la procédure suivante pour reprendre la course est recommandée :*

- *Toutes les motos autorisées à redémarrer doivent être stockées dans une zone sécurisée (couverte en cas de pluie).*

- *15 minutes avant l'ouverture de la voie des stands :*

*2 Mécaniciens par machine seront autorisés à sortir leur machine de cette zone sécurisée couverte et à les pousser sur une zone dédiée (zone neutre - parc fermé) devant leurs stand.*

*Aucun travail n'est autorisé sur la moto.*

- *5 minutes avant l'ouverture de la voie des stands:*

*la zone dédiée ((zone neutre - parc fermé) devant leurs box sera ouverte.*

*2 mécaniciens maximum par machine récupéreront leur machine et l'apporteront dans leur box.*

*Le travail sur la moto est autorisé.*

- *À l'heure « H » : ouverture de la voie des stands pendant 2 minutes*

*Les coureurs réaliseront le tour d'observation.*

*A la fin du tour d'observation, les coureurs prendront leur position sur la grille selon le classement publié après la suspension.*

- *La course reprendra derrière un ou deux Safety Cars, en fonction de la décision de la Direction de Course.*

#### **1.26.1.1 Derrière un Safety Car**

*Tous les coureurs suivront le Safety Car en file indienne.*

*Après un tour (ou plus) sous Safety Car, la Direction de Course décidera de reprendre la course et leur demandera de quitter la piste.*

### **1.26.1.2 Derrière deux Safety Cars**

*Le première Safety Car quittera la ligne de départ suivie de la première moitié des coureurs, en file indienne, selon le classement publié au départ de la suspension de course.*

*Lorsque ce Safety Car a atteint le milieu du circuit, le second Safety Car démarre, suivie par le reste des coureurs, en file indienne.*

*Le Directeur de Course décidera de la fin de l'opération Safety car. Dans ce cas particulier, le premier groupe de coureurs doit être celui qui franchit la ligne de départ/arrivée en premier sans Safety Car.*

### **1.27 ZONE DE CONTRÔLE**

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

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

### **1.28 PODIUM**

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

### **1.29 VÉRIFICATION TECHNIQUE FINALE**

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

*Le démontage des moteurs peut avoir lieu le lendemain de la course pour permettre le contrôle technique final.*

## **1.30 PRIX ET PRIMES**

### **1.30.1 Monnaie**

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

### **1.30.2 Classement pour les prix**

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

- *Équipes classées;*
- *Équipes non classées;*
- *Équipes ayant abandonné;*
- *Équipes disqualifiées.*

### **1.30.3 Paiement**

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

### **1.30.4 Prix – Allocations**

*Les Primes, Allocations de participation et de voyage sont sujets aux contrats signés entre **EMP**, les organisateurs et les équipes.*

## **1.31 CAUTIONS SUPPLÉMENTAIRE EN CAS DE CONTRÔLE DE MACHINE SUITE A UNE RÉCLAMATION**

*La caution en cas de démontage et remontage d'une machine pour mesurer la cylindrée, suite à une réclamation, est de 250 € (y compris le matériel).*

*La caution en cas de démontage partiel ou complet du moteur ou de la boîte de vitesses est de 400 €.*

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

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

### **1.32 CAUTION SUPPLÉMENTAIRE POUR DES CONTRÔLES DE CARBURANT SUITE A UNE RÉCLAMATION**

*Toute demande de contrôle de carburant suite à une réclamation ou un appel doit être accompagnée d'une caution de 660 € déposée à la FIM.*

*Après le dernier contrôle :*

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

### **1.33 SANCTION POUR NON-CONFORMITÉ AUX RÈGLEMENTS RELATIFS AU CARBURANT**

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

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

### **1.34 POINTS POUR LES CHAMPIONNATS, LA COUPE ET LE TROPHÉE ; CLASSEMENTS**

#### **1.34.1**

*Les équipes, les coureurs et les constructeurs participeront au Championnat, à la Coupe et au Trophée.*

#### **1.34.2**

*Pour les équipes (et leurs coureurs), les points seront ceux obtenus dans chaque course.*

#### **1.34.3**

*Pour les constructeurs, seules les deux machines les mieux placées d'un constructeur obtiendront des points selon leurs positions à l'issue de la course.*

### 1.34.4

Les classements présenteront en outre, les informations suivantes :

1. Le nom de l'équipe (tel qu'il figure sur la licence);
2. La marque de la moto;
3. La catégorie;
4. Le nom des coureurs avec lesquels l'équipe a marqué des points;
5. Le nombre total de points.

### 1.34.5

Pour chaque course les points pour le Championnat, la Coupe et le Trophée. sont attribués selon le barème ci-dessous :

<b>Places</b>	<b>Points pour courses inscrites de 8 Heures ou moins</b>	<b>Points pour courses inscrites de plus de 8H jusqu'à 12H</b>	<b>Points pour courses inscrites de plus de 12 H</b>
1	30	35	40
2	24	29	33
3	21	25	28
4	19	21	24
5	17	18	21
6	15	16	19
7	14	14	17
8	13	13	15
9	12	12	13
10	11	11	11
11	10	10	10
12	9	9	9
13	8	8	8
14	7	7	7
15	6	6	6
16	5	5	5
17	4	4	4
18	3	3	3
19	2	2	2
20	1	1	1

En outre, une valorisation à hauteur de 150% sera appliquée au barème de points alloués pour la dernière manche de la saison (soit une multiplication des points par un facteur 1,5) sauf si cette dernière manche est une course inscrite pour une durée de 24H).

### 1.34.6

*En outre, il sera attribué des points aux 5 équipes occupant les 5 1<sup>ères</sup> places de la grille de départ finale dans leur classe, distribués ainsi :*

<b>Grid position</b>	<b>Points</b>
1	5
2	4
3	3
4	2
5	1

*Ces points seront attribués indépendamment des résultats de la course.*

*Les constructeurs ne sont pas concernés par cette règle et ne recevront pas de points pour les qualifications.*

### 1.34.7

*Pour les courses enregistrées pour une durée de 12 à 24 heures, un classement partiel sera établi.*

*A exactement 8 heures et 16 heures après le départ de la course, un classement partiel sera imprimé. Les 10 premières équipes dans chaque classe qui mènent la course à cet instant se verront attribuer des points de bonus selon le barème suivant :*

<b>Places</b>	<b>A 8 heures après le départ de la course</b>	<b>A 16 heures après le départ de la course</b>
1	10	10
2	9	9
3	8	8
4	7	7
5	6	6
6	5	5
7	4	4
8	3	3
9	2	2
10	1	1

*Ces points de bonus seront attribués indépendamment des résultats de la course.*

*Les constructeurs ne sont pas concernés par cette règle et ne recevront pas de points de bonus.*

### **1.34.8**

*Le Championnat du Monde FIM (classe EWC) est composé de 4 épreuves qui compteront toutes pour le classement final.*

*La Coupe du Monde FIM (classe SST) est composée de 4 épreuves (dont les 8H de Suzuka). Seuls les 3 meilleurs résultats (en points) de l'équipe compteront pour le classement final.*

*Le Trophée FIM (classe SST) est composé de 4 épreuves (dont les 8H de Suzuka). Seuls les 3 meilleurs résultats (en points) de l'équipe compteront pour le classement final.*

*Ces classements généraux seront calculés après la dernière manche de la saison concernée.*

### **1.34.9**

*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 deuxièmes places, etc.) dans leurs classes. Dans le cas où l'ex-aequo subsiste, c'est la date de l'épreuve du Championnat ou de la Coupe à laquelle la meilleure place a été obtenue qui sera prise en considération, la priorité allant au résultat ayant été obtenu le plus tard.*

### **1.34.10**

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

### **1.34.11**

*Le classement « Coureurs » du Championnat du Monde, de la Coupe du Monde ou du Trophée sera déterminé à la fin de la saison, en prenant en compte le classement « Équipe » du Championnat du Monde, de la Coupe du Monde ou du Trophée.*

*Pour le classement final du Championnat du Monde « Coureurs », les coureurs doivent avoir effectué au moins un tour de course ou avoir pris le départ de la course dans 75% des épreuves (nombre arrondi au supérieur) auxquelles l'équipe a participé.*

*Pour le classement final de la Coupe du Monde « Coureurs », les coureurs doivent avoir effectué au moins un tour de course ou avoir pris le départ de la course dans 66% des manches (nombre arrondi au supérieur) auxquelles l'équipe a participé.*

*Pour le classement final du Trophée « Coureurs », les coureurs doivent avoir effectué au moins un tour de course ou avoir pris le départ de la course dans 66% des manches (nombre arrondi au supérieur) auxquelles l'équipe a participé.*

*Le classement « Coureur » du Championnat, de la Coupe du Monde ou du Trophée ne mentionnera pas les points obtenus.*

### **1.34.12**

*Les Coureurs Champions du Monde ainsi qu'un représentant de l'équipe Championne du Monde, sont obligés d'assister à la cérémonie FIM official Awards.*

## **1.35 INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS**

### **1.35.1**

*Des instructions peuvent être données par le Jury International et/ou la Direction de Course et/ou les Collèges de Commissaires FIM **EWC** aux Équipes et/ou Coureurs par des circulaires spéciales conformément aux Règlements. Les circulaires peuvent être fournies manuellement à chaque équipe et doivent être affichées sur le tableau électronique d'informations officielles et/ou délivrées par voie électronique telle que courriel. Le fait de les afficher sur le tableau électronique d'informations officielles ou de les délivrer par voie électronique telle que par courriel sera considéré comme preuve de livraison.*

### **1.35.2**

*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 électronique d'informations officielles ou être délivrées d'une autre façon aux équipes. Le fait d'afficher sur le tableau électronique d'informations officielles ou de délivrer une information d'une autre façon aux équipes sera considéré comme preuve de livraison et de publication officielle.*

### **1.35.3**

*Toute communication du Jury International, de la Direction de Course ou du Collège des Commissaires EWC FIM à une équipe ou à un coureur doit être communiquée par écrit ou par un moyen électronique, y compris et sans limitation par, un courrier électronique, tableau électronique d'informations et sur les écrans officiels de chronométrage. De même, toute communication d'une équipe ou d'un coureur au Jury International, à la Direction de Course, au Collège des Commissaires EWC FIM, aux Officiels Permanents, au Directeur de Course, doit également être faite par écrit, y compris par tout moyen électronique tel que le courriel.*

## 2026 Technical Regulations for Endurance

### Corrections and changes

<b>Article</b>	<b>Subject</b>
<b>2.0</b>	<b>ENDURANCE TECHNICAL REGULATIONS</b>
<b>2.3</b>	<b>GENERAL ITEMS</b>
2.3.15	Refueling
2.3.15.1	For Formula EWC, SUPERSTOCK and EXPERIMENTAL Classes
<b>2.3.15.2</b>	<b>For PRODUCTION Class</b>
2.3.15.3	Fire-retardant Standards for protective equipment
2.3.19	Timekeeping instruments (transponder, GPS and armband)
<b>2.6</b>	<b>FORMULA EWC TECHNICAL SPECIFICATIONS</b>
<b>2.6.6.2</b>	<b>Front fork</b>
<b>2.6.6.4</b>	<b>Rear suspensions unit(s)</b>
<b>2.6.6.6</b>	<b>Brakes</b>
2.6.6.8	Handlebars and hand controls
2.6.6.34	Generator, alternator, electric starter
<b>2.7</b>	<b>SUPERSTOCK TECHNICAL SPECIFICATIONS</b>
<b>2.7.2.2</b>	<b>For SUPERSTOCK 1100</b>
<b>2.7.6.5</b>	<b>Wheels</b>
2.7.6.8	Handlebars and hand controls
2.7.6.32	Electronic control system
<b>2.8</b>	<b>PRODUCTION TECHNICAL SPECIFICATIONS</b>
<b>2.8.6.5</b>	<b>Wheels</b>
2.8.6.8	Handlebars and hand controls
<b>2.8.6.14</b>	<b>Battery</b>
<b>2.8.11</b>	<b>Additional equipment</b>
<b>2.9</b>	<b>EXPERIMENTAL TECHNICAL SPECIFICATIONS</b>
2.9.10	Fuel tank
<b>2.10</b>	<b>FUEL, LUBRICANT AND COOLANTS</b>
<b>2.10.1</b>	<b>FIM Fuel specifications</b>
<b>2.11</b>	<b>PROTECTIVE CLOTHING AND HELMETS</b>
2.11.5	Airbag compulsory
2.11.7	Helmet Standards
<b>2.12</b>	<b>PROCEDURES FOR TECHNICAL CONTROL</b>
2.12.10	Transponder and GPS attachment
<b>2.13</b>	<b>VERIFICATION GUIDELINES FOR TECHNICAL STEWARDS</b>
2.13.2	Preparations, procedures
	<b>DIAGRAMS AND APPENDICES</b>

## 2. ENDURANCE TECHNICAL REGULATIONS

**EVERYTHING THAT IS NOT PRESCRIBED OR SPECIFICALLY ALLOWED IN THESE REGULATIONS IS STRICTLY FORBIDDEN.**

Amendments to the Technical Regulations may be made at any time in order to ensure **safe and fair** competitions.

During practices: If a motorcycle is found not to be in conformity with the Technical Regulations during or after the practices, its rider/team will be given a penalty **defined by the FIM EWC Stewards Panel.**

After a Race: If a motorcycle is found not to be in conformity with the Technical Regulations after a race, its rider/team will be given a penalty **defined by the FIM EWC Stewards Panel.**

In case of force majeure or based on identified safety concerns at his/her sole judgement and discretion, the FIM Technical Director has the power to allow or disallow the use of any parts used by the rider/team with immediate effect. The FIM Technical Director may from time-to-time issue and update general design guidelines which are considered as part of the technical regulations.

In case of a dispute of any of the following Technical Articles, the decision of the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward will be final.

### 2.1 INTRODUCTION

#### 2.1.1

Motorcycles for the FIM Endurance World Championship with a valid road homologation in one of the following areas: USA, EU or ASIA.

These motorcycles must be available for sale to the public in the shops and the dealerships representing the manufacturer in at least one of the above areas, before being eligible to participate in the Championship events of the current year.

## **2.2 CLASSES**

### **2.2.1**

*The based-production racing classes will be designated by engine capacity and by state of tuning, all with a valid FIM Homologation:*

- *EWC – Article 2.6*
- *SUPERSTOCK (1000 + 1100) – Article 2.7*
- *PRODUCTION – Article 2.8*

*The EXPERIMENTAL class will be designated by engine type and/or technology:*

- *EXPERIMENTAL – Article 2.9*

## **2.3 GENERAL ITEMS**

### **2.3.1 Materials**

*The use of titanium in the construction of the frame, the front forks, the handlebars and the swingarms is forbidden. The use of titanium or aluminium alloys in the construction of swingarm spindles and the wheel spindles is forbidden. Double or “twin” treaded bolts/spindles are not allowed.*

*The use of titanium and light alloys for nuts and bolts is allowed.*

### **2.3.3 Handlebars**

*Exposed handlebar ends must be plugged with a solid material or rubber covered.*

*The minimum angle of rotation of the handlebar on each side of the centre line or mid position must be of 15° for solo motorcycles.*

*Whatever the position of the handlebars, the front wheel, tyre and the front fender must respect a 10 mm gap.*

*Solid stops (other than steering dampers) must be fitted to ensure a minimum clearance of 30 mm between the handlebar with levers and the tank when on full lock to prevent trapping the rider's fingers (see diagrams A, B, C).*

*The repair by welding of light alloy handlebars is prohibited.*

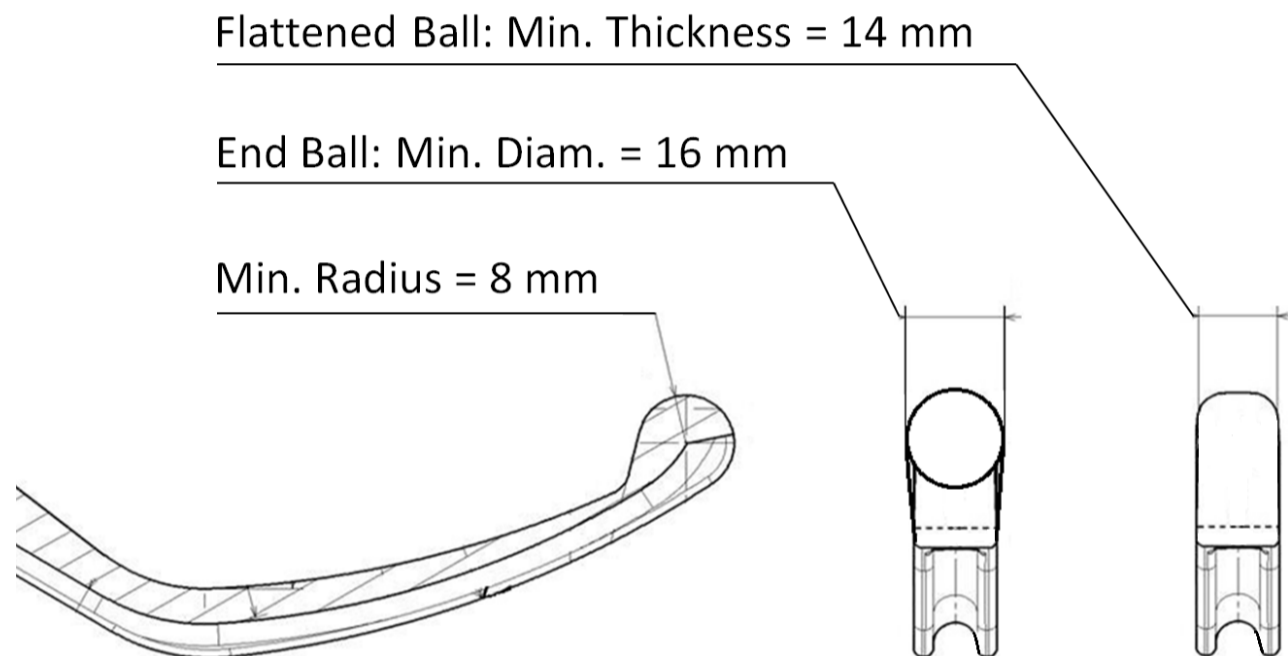
*Handlebars made from composite materials are not permitted.*

### 2.3.4 Control levers

All handlebar levers (clutch, brake, etc.) must be ball ended (diameter of this ball to be at least 16 mm). This ball can also be flattened, but in any case, the edges must be rounded (minimum thickness of this flattened part 14 mm). These ends must be permanently fixed and form an integral part of the lever (see drawings hereunder).

Each control lever (hand and foot levers) must be mounted on an independent pivot.

The front brake lever must be protected by an adapted guard.



The rear brake lever, if pivoted on the footrest axis, must work under all circumstances. If damaged, it must be repaired immediately in working order during the next pitstop.

Modified rider controls will be considered for the mobility challenged subject to a review and approval by the Medical Director. The FIM EWC Technical Director's decision on the modifications is final.

### 2.3.5 Wheels and rims (See Table 1)

1. All tyres will be measured mounted on the rim at a pressure of 1 kg/cm<sup>2</sup> (14 lb./sq.in.); measurements taken at a tyre section located at 90° from the ground.
2. Any modification to the rim or spokes of an integral wheel (cast, moulded, riveted) as supplied by the manufacturer or of a traditional detachable rim other than for spokes, valve or security bolts is prohibited except for tyre retention screws sometimes used to prevent tyre movement relative to the rim. If a rim is modified for these purposes, bolts, screws etc. must be fitted.

3. The wheel rim widths are (in inches):

- **Formula EWC**      Front:            3.50”  
                              Rear:            6.00”  
                              Diameter:      17.00”
- **SUPERSTOCK**    according to the homologated size.
- **PRODUCTION**    according to the homologated size.

4. The rim width is the distance between the rim walls measured inside the flange walls in accordance with ETRTO.

5. Only wheels made of the same material as the homologated wheels are permitted, or only for EWC, wheels in aluminium (See Art. 2.6.6.5, 2.7.6.5 and 2.8.6.5).

6. Only steel or aluminium air valves are allowed. Angled tyre air valves are recommended.

7. Wheel balance weights may be discarded, changed, or added to.

8. Any inner tube (if fitted) or inflation valves may be used.

### 2.3.6 Tyres

Tyres may be replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

From 01/01/2025 to 31/12/2027 for the FIM Endurance World Cup – SUPERSTOCK and the FIM Endurance World Trophy – PRODUCTION Classes:

All teams must use the tyres exclusively provided on the circuit of the event by the single supplier contracted for the FIM Endurance World Cup/Trophy.

All “external” tyres not directly supplied by the official representatives of the single supplier on the spot of the event are forbidden.

All teams shall respect all the instructions given by the single tyre supplier in how to prepare and use their products (cf. related appendix available on the FIM official website):

[https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=dunlop](https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=dunlop)

#### 1. Requirements

With the exception of slick tyres and tyres marked “NOT FOR HIGHWAY USE” (NHS), the manufacturer must identify the tyre with a mark indicating:

- The DOT mark and/or the E mark (used for “homologated tyres” or tyres marked for highway use only)

- *The name of the manufacturer*
- *The year of manufacture (in code)*
- *The tyre dimensions*
- *The speed rating*
- *Any other features necessary for the correct use of the tyre*

## **2. Fitting**

- *The tyre must be mounted on the correct rim.*
- *The rim must not be deformed or damaged.*

## **3. Permitted minimum speed**

- *The minimum speed rating is: W.*

## **4. Tyre surface tread pattern**

*The tread pattern is unrestricted.*

*The tread pattern must be made exclusively by the manufacturer when producing the tyre. No hand-cutting is allowed.*

*The choice of slick and/or WET weather tyres (and type of tread pattern, where applicable) is left to the discretion of the rider/team.*

*For the SUPERSTOCK and PRODUCTION Classes, in case of force majeure and for safety reasons, the single tyre supplier Technical Manager can modify the tyres allocation and the tyres specifications available. In case of such intervention, an official note information from the FIM will be communicated to the teams.*

*As a safe minimum, the depth of the tyre tread over the whole pattern at pre-race control must be at least 2.5 mm.*

*Tyres which at the preliminary examination have a tread depth of less than 1.5 mm are considered as non-treaded tyres and the restrictions applying to slick tyres will then apply to them.*

*The surface of a slick tyre must contain three or more hollows at 120° intervals or less, indicating the limit of wear on the centre and shoulder areas of the tyre. The rider shall not enter the track if at least 2 of these indicator hollows are worn on different parts of the periphery.*

## 5. Tyre control method

1. Tyre Restriction for the Formula EWC, SUPERSTOCK and PRODUCTION classes is controlled by FIM tyre stickers. These tyre restriction rules will apply on all circuits (including every new circuit in the championship, even with new asphalt (resurfaced circuits)).
2. With the exception of “full wet” type tyres, all “slick” or “intermediate” type tyres, used by each Team must be marked with an FIM tyre sticker previously allocated to the team by the FIM Officials prior to their use during the Qualifying Practice sessions (QP).

*NB: all drawings/patterns illustrated with pictures of “full wet” type tyres must be declared by each tyre manufacturer to the FIM International Technical Commission (CTI at [cti@fim.ch](mailto:cti@fim.ch)) before the opening of the official event (deadline: one week before the scrutineering day of the event).*

3. Numbered tyre stickers will be assigned to each team in a sealed envelope, the day before the first QP practice. The team is solely responsible for the correct application and use of the tyre sticker on the tyre. It is strictly forbidden to apply an “old” tyre sticker given on a previous event or coming from another team.
4. Both stickers (for the front and the rear tyre) must be applied on the same side of the motorcycle (pit box side). Officials will check that all Formula EWC, SUPERSTOCK and PRODUCTION motorcycles in the pit lane are fitted with tyres carrying the sticker. All riders must stop to the “control point” of tyre stickers and wait for the “OK” of the Technical Stewards before to rejoin the track. All motorcycles found without tyre sticker(s) will be send back to its pit box by the Officials.
5. The use of motorcycles without the official stickers or a “forcing” of the control point of tyre stickers will be immediately reported to the FIM EWC Stewards Panel who will take appropriate action (see Sporting Regulations).
6. In exceptional cases, i.e. should the sticker be damaged, up to 1 (one) extra sticker may be provided at the sole discretion of the FIM Technical Director. The damaged sticker and the tyre it was applied to must be absolutely intact (i.e. not used) and shown to the FIM EWC Technical Director. The FIM EWC Technical Director may decide to retrieve and hold the tyre in question.

7. A “Stop and Go” penalty may be given for each additional tyre given to a team.
8. For the SUPERSTOCK and PRODUCTION Classes only, for an easy identification, all tyres provided by the single supplier on the circuit of the event will be identified by a special tyre sticker produced and applied by the single supplier itself. This marking from the single supplier is totally independent and cannot replace at any moment the tyre control method applied by FIM (through FIM tyre stickers).

## 6. Tyre sticker quantities

Each team will be given a fixed number of FIM tyre stickers, assigned to the team. Each tyre (with the exception of “full wet” type tyres) must be marked with one sticker, applied carefully to the tyre sidewall (pit box side) (NB: 1 sticker per tyre), before the rider/motorcycle leaves the pit box.

### 1. Formula EWC class - per team:

- For all events:  
3-riders team: 7 stickers for the QPs  
2-riders team: 5 stickers for the QPs

NB: The “reserve” (4<sup>th</sup>) rider is not required to use tyres marked with FIM stickers during his/her QP sessions.

### 2. SUPERSTOCK and PRODUCTION classes - per team:

- For 24 hours events:  
4-riders team: 9 stickers for the QPs  
3-riders team: 7 stickers for the QPs  
2-riders team: 5 stickers for the QPs
- For all other events (excluding 24 hours events):  
3-riders team: 7 stickers for the QPs  
2-riders team: 5 stickers for the QPs

### 3. EWC, SUPERSTOCK and PRODUCTION classes:

- A tyre is considered as “used” as soon as the rider has left the pit lane with his motorcycle.
- The Team is solely responsible for the correct application and use of the tyre sticker on the tyre.
- Any tyre found without this marking will be sanctioned by the FIM EWC Stewards Panel.

### **2.3.7 Tyre clearance**

*The team must guard that a minimum safe distance between the surface of the tyre (at its largest point) and any fixed part of a motorcycle is guaranteed at all times (safe distance = no scrubbing of the tyre against any fixed parts).*

### **2.3.8 Adaptation of the tyre's surface**

*In order to obtain optimal tyre adhesion, new unused tyres can be adapted by scuffing the surface. As a safe minimum, the depth of the tyre tread over the whole pattern at pre-race control must be at least 2.5 mm.*

### **2.3.9 Tyre warmers**

*The use of tyre warmers is allowed.*

### **2.3.10 Starting devices**

*A starting device are compulsory on all motorcycles, regardless of the class entered.*

### **2.3.11 Electrical equipment (lights) and electroluminescent numbers**

#### **INSTALLATION / PREPARATION:**

*All motorcycles must be equipped with a complete electric lighting system with all components in good working order. A complete electrical lighting system means: front and rear lights (no brake lights, no turn signals, no "flashing" lights).*

*The following components are part of the electrical lighting system: - headlights, - batteries, - generator, - rear lights and one (1) emergency rear light with the respective cable harnesses.*

*Whatever the choice of the point 1 or 2 hereunder, the location of the main sources of lighting (main bulb(s)) must be respected as on the homologated motorcycle.*

- 1. The original headlight housing, - (bulbs), the internal parts of headlight(s) and headlight brackets may be modified or replaced. If the optics is glass, it must be completely covered with an adhesive clear plastic film to prevent it from breaking in the event of an accident.*
- 2. If the original headlamp (s) is/are replaced, the opening or shape of the original headlamp(s) at the front of the fairing must be respected. The original shape and location of the light-housing(s) or each light-housing, shall be duplicated with a tolerance of +/- 20 mm (as for the shape of headlight plexi/glass cover (as long as the shape of the fairing will not change)).*

3. *Each front light source must be a minimum 1200 lumens bulb (or must be in compliance with ECE R112 Class A Headlamp standard). The technical sheet of the factory will prevail.*
  - *In EWC class the headlights must emit a WHITE light beam (color temperature equal or upper than 5000K “cold white”).*
  - *For SST and other class(es), the headlights must emit a YELLOW light beam (color temperature equal or lower than 3000K “yellow/warm white”).*
4. *A rear light contains a non-flashing red light (lamp/LED,\*).*

*\* Each rear light will meet the following specifications: max. 250 lumens, red 630-670 nm recommended; the technical specification sheet will prevail.*
5. *Except during the pitstop, at least one headlamp and one taillight must be “ON” at all times during the race (example: after a crash or mechanical issue except if the headlamps and/or taillights are materially damaged).*



*At any time of the event, the FIM EWC Technical Director may ask the team to demonstrate the correct compliance of the requirement hereabove (example but no limited to: by simulating a crash in static conditions by leaning the Inertial Measurements Unit or the Tip Over Sensor).*

*When modified, the original or modified wireloom circuit must include:*

- 7. At least one (1) ON/OFF switch on a wireloom, connected with two (2) head lights, two (2) rear lights, with either single or multiple halogen lights (i.e. xenon, LEDs, OLEDs or LASER).*
- 8. A third, RED rear “emergency” light\* on a separate wireloom with fuse and an ON/OFF switch, connected to a battery and within reach to be operated by the rider, or an “autonomous” type with same capacity.*

*Either model, the capacity of the battery used must offer 36 hours of lighting. (Li-Po batteries are excluded because they cannot be extinguished). This battery must have the same guarantee of safety as the main battery in terms of attachment to the machine.*

*\* Each rear light will meet the following specifications: max. 250 lumens, red 630-670 nm recommended; the technical specification sheet will prevail.*

- 9. Magnetic or electronic relays can be used to control each circuit individually.*
- 10. The electroluminescent display of the competitor’s number can have its own ON/OFF switches and may be on an independent circuit.*
- 11. Extra identification lights, non-flashing, (no red, yellow or green, max intensity 100 lumens/max. 5 W), may be added, fixed on the streamlining, visible only when viewed from the front and from the side of the motorcycle.*

### **OPERATIONS:**

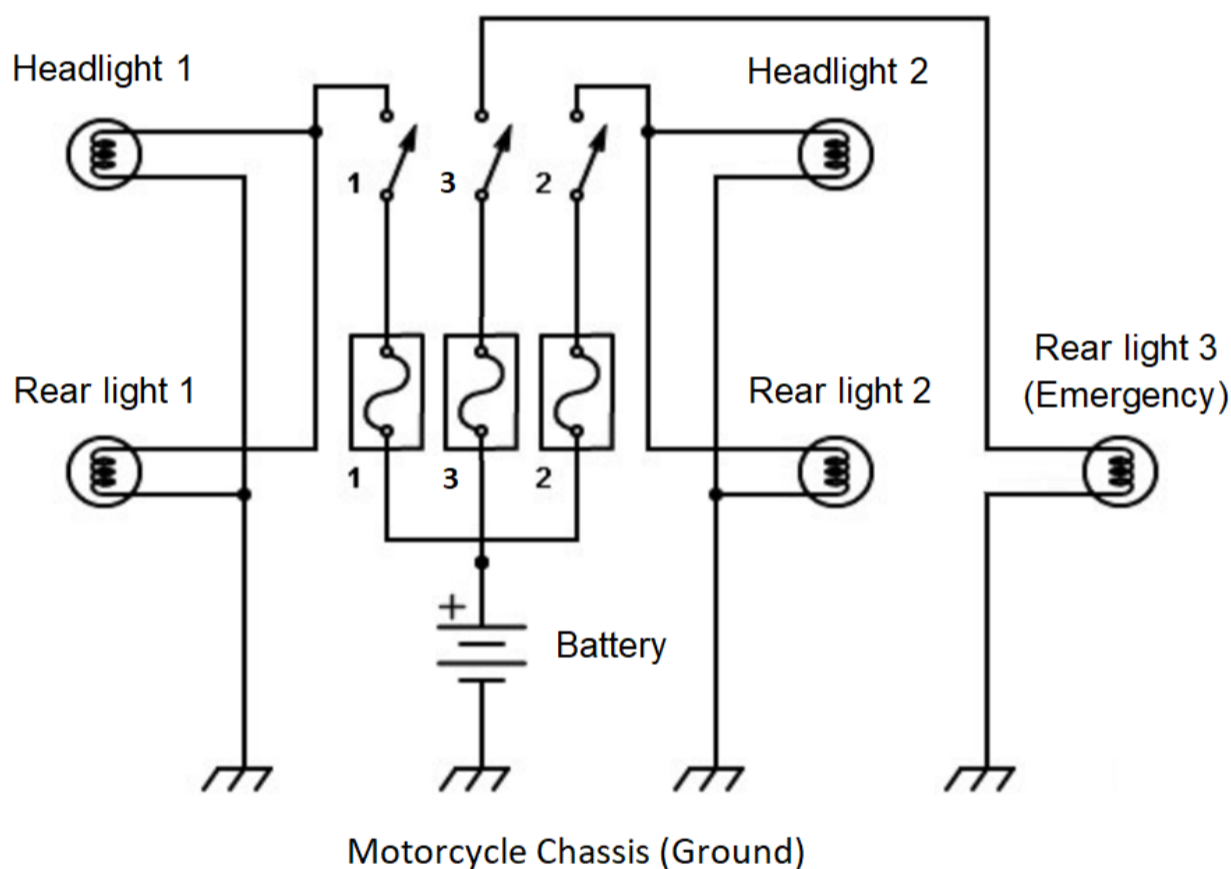
*All lights (2 headlights and 2 rear lights) must be lit (“on”) with the command “engine start”, before the motorcycle is moving and the rider leaves the pit box.*

- The head- and rear lights must be “off” as the engine is stopped before work and/or refuelling. Only the electroluminescent numbers, the third rear “emergency” red light and the extra identification lights can remain switched on during the pitstop/refuelling.*
- If a headlight or rear light is damaged after a crash, the damaged light(s) must be repaired at the next pitstop (see also: Art. 1.7.2 - Lights on). No motorcycle may leave the pit box with a non-functioning head light or rear light.*

- A motorcycle without any lights must exit the track and continue on the service road, on its own power (and at a pace as ordered by Race Direction), by human power or with the recovery vehicle. After a crash during the night, with only an emergency light working, the rider must follow the orders provided by the Race Direction and/or continue on the service road.
- If lights are switched “on” after the motorcycle has left the pit box/ or are switched “off” before the motorcycle arrives at the pit box, the team may receive a penalty **defined by the FIM EWC Stewards Panel**.

**NOTE:** The electroluminescent numbers and the third rear “emergency” red light shall be working when the panel “LIGHTS ON” is shown (and during the whole duration of the procedure “LIGHTS ON”). (See also Art. 2.3.12).

### **Schematic guidelines for lighting installation (recommended):**



### **2.3.12 Number plate and colours**

The background colours and figures (numbers) of the number plates are as follows:

<b>Class</b>	<b>Background</b>	<b>Figures</b>
FORMULA EWC	Black (RAL 9005)	white electroluminescent figures
SUPERSTOCK	Red (RAL 3020)	white electroluminescent figures
PRODUCTION	Blue (RAL 5015)	white electroluminescent figures
EXPERIMENTAL	Green (RAL 6002)	white electroluminescent figures

*The sizes for the numbers are:*

<i>Minimum height (for all front numbers):</i>	<i>140 mm</i>
<i>Minimum width (for all front numbers):</i>	<i>80 mm</i>
<i>Minimum height (for all side and rear numbers):</i>	<i>120 mm</i>
<i>Minimum width (for all side and rear numbers):</i>	<i>70 mm</i>
<i>Minimum stroke:</i>	<i>25 mm</i>
<i>Minimum space between the numbers:</i>	<i>10 mm</i>

*In case of race numbers with three digits (example: 333, 777, etc.):*

<i>Minimum height (for all front numbers):</i>	<i>130 mm</i>
<i>Minimum width (for all front numbers):</i>	<i>70 mm</i>
<i>Minimum height (for all side and rear numbers):</i>	<i>120 mm</i>
<i>Minimum width (for all side and rear numbers):</i>	<i>70 mm</i>
<i>Minimum stroke:</i>	<i>20 mm</i>
<i>Minimum space between the numbers:</i>	<i>7.5 mm</i>

*The allocated number (and plate) for the team must be affixed on the motorcycle as follows:*

- *Once on the front, either in the centre of the fairing or slightly off to one side. The top of the figures must be inclined towards the centreline. The number must be centred on the background with no advertising within 25 mm in all directions.*
- *Once, on each side of the motorcycle. Alternatively, once across the top of the rear seat section with the top of the number towards the rider. The number must be centred on the background.*

*For light coloured bodywork, there shall be a black line of 8 mm minimum all around the perimeter of the background.*

### **2.3.13 Reflective area**

*Only for races taking place partly at night (even for the last stint or last minutes of the race), a red reflective surface with a minimum area of 60 cm<sup>2</sup> must be fixed onto the rear of the motorcycle seat cowling and must remain entirely visible by following riders.*

### **2.3.14 Hand-protectors**

*Only in rain conditions and/or low ambient temperatures, additional hand-protectors may be attached to the streamlining with “quick-fit” type fasteners. Hand-protectors are intended to give extra protection to the hands only and cannot exceed the handlebar width. All sharp edges must be rounded. The required clearances between handlebars, clutch and brake lever/-protectors and these hand-protectors must be respected when these are fitted to the streamlining (see Diagram A-3). These hand-protectors cannot have any aerodynamic purpose and be used as such.*

*Hand-protectors must be presented and validated by the FIM EWC Technical Director before their installation and use. The usage will be authorised by the FIM EWC Technical Director according to the weather conditions.*

### **2.3.15 Refueling**

***All fuel shall be stored and used at ambient temperature.***

***Fuel spills are not acceptable and very dangerous. Fuel transfer is not without any risks. Every team must be extremely careful and attentive when handling fuel during fuel stops. Any evidence of a defective system observed or reported will be investigated and can be sanctioned at a later stage in case of evidence of modification by the team after investigation. Any inappropriate behavior/handling of the persons from the team directly or indirectly involved in the refueling interventions will be immediately reported to the FIM EWC Stewards Panel who will take appropriate actions (see Sporting rules). The team must follow all directives given by the Officials and/or by the firefighters.***

#### **2.3.15.1 For Formula EWC, SUPERSTOCK and EXPERIMENTAL Classes**

*From 01/01/2023 to 31/12/2032 (2 periods of 5 years: 2023-2026 and 2027-2032):*

*The original fuel tank cap must be replaced by the FIM Homologated Fuel Quick Fill System.*

*FIM EWC Parts List - 8000115196J (or latest update) downloadable on the FIM official website:*

[https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=EWC+fuel+system](https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=EWC+fuel+system)

*No modification of any parts of the original homologated system (presented in the Parts List here above) is allowed.*

However, for the teams wishing to develop a “support” system to help the refueller in the holding/handling of the portable container, such system may be authorised (without any modification of the original homologated system) and must be validated by the FIM EWC Technical Director in prior of its use.

Before the pitstop interventions, the refueller is allowed to use a “waiting stand” to help to carry the portable fuel container when awaiting the arrival of the motorcycle at the pitstop. The refueller must maintain at all times the portable fuel container. This stand must be removed as soon as possible after the motorcycle left the pitstop working area. The stand must be well prepared, compact and secured (stable (no wheels) and no mass in suspension). In case of any doubt, please ask a FIM Technical Director for confirmation.

All teams must use the same specification as described in the latest Parts List. The list of the Homologated Parts (including older tank plug for example) is downloadable on the FIM official website:

[https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=EWC+fuel+system](https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=EWC+fuel+system)

Fuel shall only be transferred by gravity feed. No part of the refuelling installation and/or the fuel may be cooled or pressurized.

Cameras or any other electrical equipment (batteries or power supply sources) cannot be mounted / affixed to this portable fuel container.

**At any time during the pitstop, the PLUG CAP (P/N 100041568 or latest part reference) can be handled either:**

- **by the rider (leaving the motorcycle) to take off the plug cap.**
- **by the rider (taking the motorcycle) to put back the plug cap.**
- **by the person appointed as assistant refueller (if equipped as the refueller).**
- **by one of the 4 identified mechanics (if equipped as the refueller).**

**The PLUG CAP (P/N 100041568 or latest part reference) must be back in place to release the motorcycle in the pitlane. In case this part is lost during a session or stint, the team will have to fit a new one at the next pitstop.**

After the refueling intervention is done and the motorcycle left the front of the pit box, the excess of fuel present in the venting line must systematically be drained into the fuel drain container (previously emptied) either:

- **Through the FIM Homologated drain plug (P/N 100042532) to drain only the venting line (refer to FIM EWC Parts List - 8000115196J (or latest update)). The drain plug implantation plan is available on the Parts List.**

- *Through the FIM Homologated fuel tank plug (P/N 100041567) to drain the complete system (the portable container + the venting line) (refer to FIM EWC Parts List - 8000115196J (or latest update)). The fuel tank plug implantation plan is available on the Parts List.*

*The main body of the drain container is free of design but must be in metal (examples: Aluminium or Steel) and sized (capacity) to be able to contain all the fuel remaining in the system (minimum 2 litres and maximum 30 litres).*

*After the venting line is drained, the main portable container can be filled (the special procedure for Le Mans is explained in the Supplementary Regulations). That is the only moment when the team is authorised to remove the top cap (including the non-spill valve) present on the container. As soon as the container is filled, this top cap must be fitted back (and tight) on the container to get the system leak-proof again.*

***All personnel who are involved in the refueling operations, including the person of the team responsible for the fire extinguisher, must wear an overall made of fire-retardant materials; hands and feet must be protected with gloves and footwear made of fire-retardant materials; safety goggles and mask and a balaclava of fire-retardant quality. The use of a suitable protective helmet and eye protection is compulsory. The original labels sewn by the manufacturer on all these fire-retardant material products must be present and readable by the FIM/FMN technical crew during the scrutineering in order to check the conformity of the fire-retardant material. All fire-retardant protective equipment must be compliant with one of the following standards listed in article 2.3.15.3.***

*All refuelling or “draining” interventions must be secured by a firefighter (of the team) ready to intervene with **suitable** extinguisher (Type B – CO<sub>2</sub> - minimum capacity 5 kg) in case of issue.*

### **2.3.15.2 For PRODUCTION Class**

*In the Production class there is no direct refueling intervention during the pitstop of the motorcycle. It consists in a fuel tank change during the pitstop, **in the defined working area in front of each pitbox (except in case of force majeure defined and agreed by the FIM Technical Director)**, which is considered as a mechanical intervention. Therefore, the next fuel tank must be prepared (refuelled) before the next pitstop.*

*This fuel tank change **(which involves removing the mounting bolts, removing the fuel tank, installing the next fuel tank and tightening the bolts)** can be managed **by a maximum of 2 persons:***

- either by the refueller **and his** assistant

OR

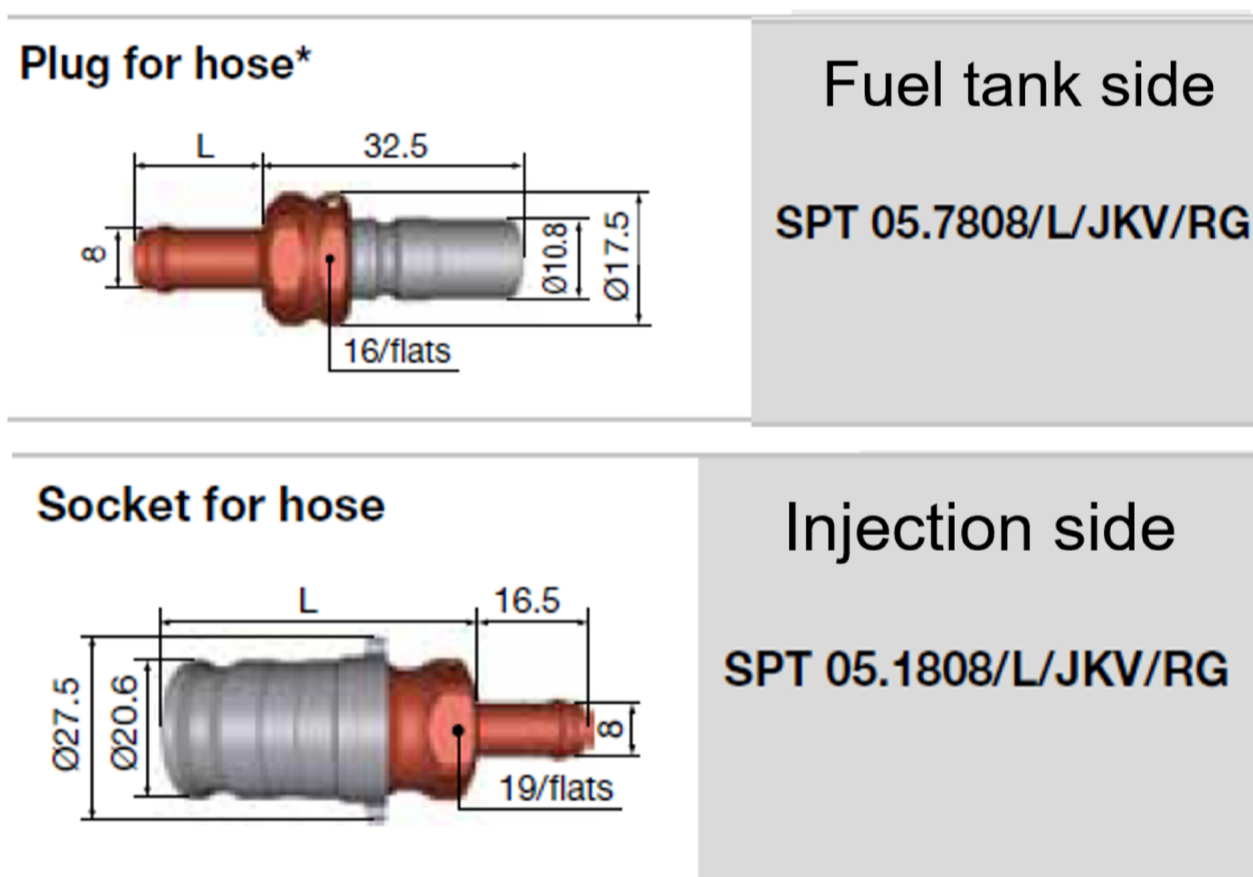
- by the **refueller and one** mechanic identified by a specific armband **“FUEL”** allowed to work on the motorcycle in the pitlane working area.

**During the fuel tank change procedure, these two persons must be equipped with the entire fire-retardant clothing (like during the refueling intervention) with the sole exception of the gloves and goggles).**

**NB: A total of 6 persons maximum are allowed to work simultaneously on the motorcycle in the working area (4 mechanics + 2 “FUEL” persons).**

**Fuel tank filler top cap(s) must be changed for a “screw type” cap to prevent accidental opening at any time, and when closed, must be leak proof.**

The fuel line from the fuel tank to the injection ramp must be secured by the following compulsory FIM homologated dry-break connector:



FIM EWC Parts List - Production (or latest update) downloadable on the FIM official website:

[https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=EWC+production](https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=EWC+production)

No modification of any parts of the FIM homologated original connector (presented in the Parts List here above) is allowed.

All teams must use the same specification as described in the latest Parts List.

For any refueling, the fuel tank (dismounted from the motorcycle) with its stand must be placed inside the compulsory antistatic box (provided with the pitbox equipment in Le Mans only. **NB: for any other event of the FIM Endurance World Trophy, it is the responsibility of each team to directly purchase the compulsory antistatic box on the following website link):**

<https://www.auer-packaging.com/fr/fr/Bacs-Euro-ESD-avec-couvercle-%C3%A0-charni%C3%A8res/ESD-ED-8652-HG.html?color=9017>

**This compulsory antistatic box cannot be altered and/or modified, except if specifically prescribed and authorized by the FIM Technical Director.**

The fuel tank with its stand must be prepared to be able to enter in a box with the following dimensions: 77 x 57 x 49,7 cm.

Once inside this antistatic box, **the fuel tank vent must be secured with a non-return valve (to prevent any fuel spillage or leakage from the tank inside the antistatic box).** The top cap can be opened for the refueling of the fuel tank. As soon as the fuel tank is filled, the top cap must be fitted back (and tight) on the fuel tank to get the system leak-proof again. The antistatic box with the fuel tank full can be placed in front of the pitbox of the team waiting for the next pitstop.

In addition of this article 2.3.15, please always refer to the Supplementary Regulations of each event.

Fuel shall only be transferred by gravity feed. No part of the refueling installation and/or the fuel may be cooled or pressurized.

Cameras or any other electrical equipment (batteries or power supply sources) cannot be mounted / affixed to this portable fuel container.

**All personnel who are involved in the refueling and fuel tank change operations (firefighter of the team excluded), must wear an overall made of fire-retardant materials; feet must be protected with footwear made of fire-retardant materials; head must be protected with a balaclava of fire-retardant quality. The use of a suitable protective helmet is compulsory.**

**The person of the team responsible for the fire extinguisher must wear an overall made of fire-retardant materials; hands and feet must be protected with gloves and footwear made of fire-retardant materials; safety goggles and mask and a balaclava of fire-retardant quality. The use of a suitable protective helmet and eye protection is compulsory.**

**The original labels sewn by the manufacturer on all these fire-retardant material products must be present and readable by the FIM/FMN technical crew during the scrutineering in order to check the conformity of the**

**fire-retardant material. All fire-retardant protective equipment must be compliant with one of the following standards listed in article 2.3.15.3.**




All refuelling or “draining” interventions, including also any fuel tank change during any pitstop must be secured by a firefighter (of the team) ready to intervene with suitable extinguisher (Type B – CO<sub>2</sub> - minimum capacity 5 kg) in case of issue.

### 2.3.15.3 Fire-retardant Standards for protective equipment

Overalls must conform to one of the standards below:

<p><b>FIA 1986 Standard</b></p>	
<p><b>FIA Standard 8856-2000</b></p>	
<p><b>FIA Standard 8856-2018</b></p>	
<p><b>ISO 11613-2017</b> (protective clothing used by firefighters)</p>	
<p><b>EN 531</b> (protective clothing for workers exposed to heat)</p> <p><b>ISO 11612</b> (protective clothing for workers exposed to heat and flame)</p> <p><b>ISO 14116</b> (Materials, composite materials and flame-retardant clothing)</p>	

**Gloves, footwear and balaclavas must conform to one of the standards below:**

<p><b>FIA Standard 8856-2000</b></p>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <p>In compliance with FIA Standard 8856-2000 Manufacturer name Year of manufacture: 2016</p> </div> <div style="margin-right: 10px;">+</div>  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>In compliance with FIA standard 8856-2000 Manufacturer name</p> </div>
<p><b>FIA Standard 8856-2018</b></p>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <p>In compliance with: FIA Standard 8856-2018  Manufacturer name: Name of manufacturer  Homologation N°: DC.XXX.XX-X Not valid after: 20XX</p> </div> <div style="margin-right: 10px;">+</div>  </div>
<p><b>EN 13911:2004</b></p>	<div style="text-align: center;">  <p>EN 13911:2004</p> </div>

### 2.3.16 Compulsory reliability kits

Only if officially requested by a motorcycle manufacturer to the FIM CTI, and officially approved by the FIM CTI after investigation, in the sole purpose to improve safety on track for all riders, the use of a registered reliability kit is compulsory.

The list of the concerned motorcycles/engines, the composition of the kit (parts references, drawings, manufacturer official reference contact, etc.) is published in a separated document available hereunder:

[https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=EWC+reliability](https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=EWC+reliability)

This rule applies to all classes in which the motorcycles/engines are concerned.

### 2.3.17 Markings

The frame must be marked and/or sealed before the practice sessions. Additionally the engine (crankcase(s)) must be marked and/or sealed before the race.

At the discretion of the FIM EWC Technical Director, these numbers may be verified after the qualifying practice sessions and after the race.

*During the race, all defective parts may be replaced with the exception of the frame and the crankcase(s).*

### **2.3.18 Ballast**

*The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit. The use of ballast must be declared to the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward at the scrutineering and before the race. Nevertheless, the verified weight may never fall below the required minimum weight required for each Class.*

*All ballast must be made from solid metallic piece/s, firmly, securely connected, either through an adapter or directly to the main frame or engine, with minimum 2 steel bolts (min. 8 mm diameter, 8.8 grade or over). Other equivalent technical solutions must be submitted to the FIM EWC Technical Director for his approval.*

### **2.3.19 Timekeeping instruments (transponder, GPS and armband)**

**All teams and riders must use the official timekeeping instruments which include:**

- **Transponder (mounted on the motorcycle)**
- **GPS (mounted on the motorcycle)**
- **Armband (mounted on the rider' arm)**

**All teams must carefully respect the mounting instructions of the transponder and the GPS on their motorcycle(s) provided by the official Timekeeper.**

**All practical information (i.e. ordering, delivery, technical support, etc.) and official mounting instructions related to the FIM Endurance World Championship timekeeping instruments (transponder + GPS) are available on:**

**[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=Endurance+Timekeeping](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=Endurance+Timekeeping)**

**All motorcycles which take the start of the race must be equipped with the operational official GPS and transponder.**

**It is strictly forbidden to have a second transponder on the motorcycle (except for the Championship compulsory contracted devices or/and except when mentioned in the Supplementary Regulations).**

***Wearing the armband containing the rider's transponder for identification purposes is mandatory for all riders during each track session. The armband in the colour corresponding to the rider registered on the official list with his/her transponder will be given to the team manager by the timekeeping service at each event, along with instructions on where to wear it depending on each circuit.***

***All teams and riders must carefully respect the mounting instructions of the armband on their arm provided by the official Timekeeper.***

### **2.3.20 Onboard cameras**

*Where the Organiser has required a team to carry onboard camera(s) or other equipment such as the Promoter' Onboard Module and the Official timing transponder and relevant antennas, such cameras and equipment must be carried during all practice sessions and the race, or as requested by the Organiser.*

*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.*

*All onboard cameras and Organiser's equipment must be fitted to the machine following the mounting instructions and only in the location(s) specified by the Organiser. Such fitting details will be communicated to the manufacturers and teams.*

*Power supply must be supplied to the Promoter' module by the team (as will be explained by the responsible of the onboard cameras).*

*All teams and motorcycles chosen to have an onboard camera have to be ready and pre-equipped 24h before the first practice session.*

## 2.6 FORMULA EWC TECHNICAL SPECIFICATIONS

**EVERYTHING THAT IS NOT PRESCRIBED OR SPECIFICALLY ALLOWED IN THESE REGULATIONS IS STRICTLY FORBIDDEN.**

Formula EWC motorcycles are based on road legal models with a valid FIM homologation.

Formula EWC motorcycles require a FIM "SUPERBIKE" Homologation.

The FIM Homologation procedure "FIM Homologation Regulations for Motorcycles" is available on:

[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=homologation+regulations](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=homologation+regulations)

Please find the latest list of "FIM Homologated Motorcycles" for the on-going year available on:

[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=listing+homologated+motorcycles](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=listing+homologated+motorcycles)

All motorcycles entered in the Formula EWC class must comply in every respect with all the requirements for Circuit Racing as specified in these Technical Regulations, unless they are already equipped as such on the homologated model.

The appearance from both front, rear and the profile of Formula EWC motorcycles for Endurance must (except when otherwise stated) conform in principle to the homologated shape (as originally produced by the manufacturer). The appearance of the exhaust system is excluded from this rule.

### 2.6.1 Displacement capacities

Over 600cc up to 1000cc	4-stroke:	4 cylinders
Over 750cc up to 1000cc	4-stroke:	3 cylinders
Over 850cc up to 1200cc	4-stroke:	2 cylinders

The displacement capacity, the bore and stroke must remain as the homologated size.

### 2.6.2 Minimum weight

All machines: 170 kg for all races.

This is the absolute minimum weight (without the fuel tank and its content).

*("Its content" includes: fuel onboard, all fuel tank internal parts, fuel valve(s) system + protective cover, fuel pump, glued protective covers/rider anti-slip systems).*

*At any time during the event, the weight of the whole motorcycle (excluding the fuel tank and its content) must not be less than the minimum weight.*

*There is no tolerance on the minimum weight of the motorcycle.*

*The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit and may be required due to a handicap system. The use of ballast and weight handicap must be declared to the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward at the preliminary checks and/or prior to the race.*

*During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control in the pit lane. The minimum weight remains at 177 kg (including the fuel tank and its content).*

*In all cases the rider (and the team) must comply with this request for a control. Any "forcing" of the control point of the weight control will be immediately reported to the FIM EWC Stewards Panel who will take appropriate actions (see Sporting rules).*

*During the Final Technical Inspection at the end of each race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race (without the fuel tank and its content), and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids. Any exceptional situation will be the subject of an investigation by the FIM EWC Stewards who will decide on the appropriate measures resulting from this exceptional situation.*

*The minimum weight includes all Championship contracted devices whether fitted or not, such as transponder and on-board TV system.*

#### **2.6.4 Fuel injection system (injection and throttle bodies)**

*Fuel injection system (refers to the complete system, including throttle bodies and variable length intake tract devices) must remain as homologated. No modifications are allowed. See also Art. 2.6.6.18.*

#### **2.6.5 Fuel**

*All teams must use one of the fuel specification(s) (Octane 102 or 98: choice at the sole discretion of the team) provided by the appointed single fuel supplier contracted for the FIM Endurance World Championship (please always refer to the related supplementary regulations of each event).*

## **2.6.6 Motorcycle specifications**

*All items not mentioned in the following articles must remain as originally produced by the manufacturers for the homologated motorcycle.*

### **2.6.6.1 Main frame body and rear subframe**

*The main frame must be the originally manufactured part produced and fitted by the manufacturer and be used on all the units produced following the homologated motorcycle model.*

*The main frame must have a Vehicle Identification Number (VIN) as issued by the manufacturer on the homologated model. Any main frame (as “original” or originating as “spare part”) must be identical to the original homologated part (or including modifications allowed by the FIM Technical Regulations in each serie) and correspond to all the dimensions and weight detailed on the homologation drawings.*

*Such main frame must be identified by permanent method by a special and unique number: Requirement: Initial(s) of the manufacturer – Model Code – 01, 02, etc.*

*Examples for:*

- *Aprilia : A – ZD4KYB – 01*
- *BMW : B – K66MU COMP – 01*
- *Ducati : D – 3D – 01*
- *Honda : H - SC82 (2024) SP – 01*
- *Kawasaki : K – ZXT02T – 01*
- *Suzuki : S – L9R – 01*
- *Yamaha : Y – B4S – 01*

*To find the exact “model code” of your motorcycle, please refer to the list of “FIM Homologated Motorcycles” for the on-going year available on:*

[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=listing+homologated+motorcycles](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=listing+homologated+motorcycles)

*The main frame may only be modified by the addition of gussets or tubes. No gussets or tubes may be removed, other modifications are allowed within the following section of these rules:*

*Holes may be drilled on the frame only to fix authorised components (i.e. fairing brackets, steering damper mount, frame protectors).*

*The dimensions and position of*

- *Engine*
- *Suspension linkage mounting points on the frame*

*must remain as homologated.*

*Steering angle changes are permitted by fitting inserts onto the bearing seats of the original steering head pipe. The original bearing seat diameters on steering head pipe may be increased to insert special bushings. The new fore and aft position of each bearing can be a maximum +/- 6 mm in respect to the original bearing location.*

*No part of these special bushings may protrude axially more than 3 mm from the original steering head pipe location. The steering head pipe can be reinforced in the area of the bearing seats. Welding and machining are allowed for the purpose of making these modifications.*

*Modifications to the frame at the swing arm pivot area are allowed to give a maximum of +/-5 mm of adjustment in the radial view. Welding and machining are allowed for the purpose of making this modification of the original swing arm pivot, regardless of the technology used and the dimensions of the component or section of the frame (i.e. cast, fabricated, etc.).*

*Protective covers made from composite materials protecting a section of a frame are permitted and must be attached securely. Adequate space must be available to affix the FIM Technical Verification sticker (on a smooth surface).*

*The homologated rear subframe construction may be modified, but the design, purpose and assembly must remain as used by the homologated part. The material used must remain as homologated or of higher specific weight.*

*The material for the seat pad may be modified and/or replaced.*

*The material of the streamlining/seat section may be replaced, but the homologated shape/profile must remain as homologated.*

*The paint scheme is not restricted.*

#### **2.6.6.2 Front fork**

*Front fork in whole or part may be changed but must be the same type homologated (leading link, telescopic, upside down, etc.). Small supports for the front wheel stand may be added (round or flat, in steel, aluminium, with max. dimensions for length x height (starting horizontally from the centre of the front axle shaft: maximum dimensions: 80 mm x 110 mm) with a minimum thickness of this part of (aluminium: 6 mm, steel: 3 mm). All edges must be rounded and face inwards.*

*No aftermarket or prototype electronically-controlled suspensions maybe used.*

*An electronically-controlled suspension may only be used if already present on the production model of the homologated motorcycle.*

*The electronically-controlled valves must remain as homologated. The shims, spacers and fork springs not connected with these valves can be changed.*

*The ECU for the electronic suspension must remain as homologated.*

*The electronic interface between the rider and the suspension must remain as on the homologated motorcycle. It is allowed to remove or disable this rider interface.*

*The original suspension system must work safely in the event of an electronic failure.*

*Electro-magnetic fluid systems which change the viscosity of the suspension fluid(s) during operation are not permitted.*

*The upper and lower fork clamps (triple clamp, fork bridges) can be changed or modified.*

*Steering damper may be added or replaced with an after-market damper.*

*The steering damper cannot act as a steering lock limiting device.*

*Electronic controlled steering damper cannot be used if not installed in the homologated model for road use. However, it must be completely standard (any mechanical or electronic part must remain as homologated).*

**For 2027 on (TBC: To be confirmed):**

**Participants in the EWC class must only use units from the WSBK Eligible Parts for Competition List. The retail price limits (excluding taxes) are:**

- **Fork: For the complete fork kit, including all parts such as but not limited to cartridge, springs (1 set), adjusters, fork caps, blanking inserts, seals, bushes but excepting oil and fitting the price limit is **€12000** excluding tax.**

**The rest of limitations present on the article 2.4.10.2 Suspension – General of the WSBK Technical regulations are applicable.**

**[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=eligible+parts](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=eligible+parts)**

### **2.6.6.3 Swingarm**

*The rear swingarm may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. However, the type single or double sided must remain as homologated. The use of carbon fibre or Kevlar® materials is not allowed if not homologated on the original motorcycle.*

*Protective covers made from composite materials to protect a section of a swingarm are permitted and must be attached securely.*

*A chain guard must be fitted to the swingarm in such a way to reduce the possibility that any part of the riders' body should become trapped between the lower chain run and the rear wheel sprocket. This lower chain guard (a.k.a. shark-fin) must cover substantially the opening where the chain meets the rear sprocket. Chain guards must be made of strong material (steel, aluminium, composites) and face inwards.*

*Rear wheel stand brackets may be added to the rear swingarm by welding and/or attached by bolts.*

*These brackets (in steel or aluminium, fitted behind or below the swingarm) must respect maximum dimensions (measured all around the swingarm main body) for length x height: 120 mm x 120 mm) with a minimum thickness of this part of (aluminium: 6 mm, steel: 3 mm). All edges must be rounded and face inwards.*

*Fastening screws must be recessed.*

*A small bracket to retain the chain (steel, aluminium) is permitted, securely mounted, edges must be rounded. Max dimensions: length: 60 mm; height above the swingarm main body: 60 mm; minimum width/thickness: aluminium: 6 mm, steel: 3 mm.*

### **2.6.6.4 Rear suspension unit(s)**

*Rear suspension unit can be changed but a similar system must be used (i.e. dual or mono).*

*Electronically-controlled suspension may only be used if already present on the production model of the homologated motorcycle.*

*The electronically-controlled valves must remain as homologated. The shims, spacers and shock absorber springs not connected with these valves can be changed.*

*The ECU for the electronic suspension must remain as homologated.*

*The electronic interface between the rider and the suspension must remain as on the homologated motorcycle. It is allowed to remove or disable this rider interface.*

*The original electronic system must work safely in the event of an electronic failure.*

*Electro magnetic fluid systems which change the viscosity of the suspension fluid(s) during operation are not permitted.*

*The rear suspension linkage may be modified or replaced.*

*The original fixing points in the frame (if any) must be used to mount the shock absorber, linkage and rod assembly fulcrum (pivot points).*

**For 2027 on (TBC: To be confirmed):**

**Participants in the EWC class must only use units from the WSBK Eligible Parts for Competition List. The retail price limits (excluding taxes) are:**

- **Shock Absorber/RCU: For the complete shock absorber/RCU including but not limited to spring (1 of), pre-load adjuster and length/ride height adjuster the price limit is **€6000** excluding tax.**

**The rest of limitations present on the article 2.4.10.2 Suspension – General of the WSBK Technical regulations are applicable.**

**[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=eligible+parts](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=eligible+parts)**

#### **2.6.6.5           Wheels**

*Wheels may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle (see also Art. 2.3.5).*

*Bearings, seals, spacers and axles may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle (see also Art. 2.3.1).*

#### **2.6.6.6           Brakes**

*Front master cylinder may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.*

*Front brake calipers may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.*

*Front brake system cooling air-ducts are allowed. This duct (1) must be fitted between the front brake caliper and the front brake caliper bracket. No modifications to the front brake calipers are allowed.*

*Air-ducts shall be routed to cool the discs or directed onto the brake caliper bodies. Viewed from the side, the air-ducts opening shall not pass the vertical line drawn by the centre of the front axle shaft. Viewed from the front, the air-ducts must fall inside the shape drawn by the fairing (aerodynamic winglets excluded) and must be positioned as close as possible to the front fork leg/foot. For safety reasons, we strongly recommend that the airflow shall not be directed onto the brake pads. If the airflow is directed onto the brake pads, the front opening of the air-ducts must be protected by wire-mesh.*

*The air-ducts may be made of composite materials. The complete assembly must be presented and validated by the FIM EWC Technical Director in prior of its use.*

*Rear master cylinder may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle (clarification: rear hand brake master cylinder/lever not allowed).*

*Rear brake calipers may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.*

*Brake pads may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. The brake pads friction material can be chamfered to allow the insertion of the disc onto the brake caliper. This chamfering procedure cannot affect the backing plate of the brake pad structure.*

*Brake hoses and brake couplings may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. The split of the front brake lines for both front brake calipers must be made above the lower fork bridge (lower triple clamp). Brake line hose fittings (including banjo bolts) can only be steel or titanium. Quick couplings can remain in Aluminium.*

*Brake discs may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. Only ferrous materials are allowed for brake discs. The use of exotic alloy materials for discs and brake calipers (i.e. aluminium beryllium, etc.) is not allowed.*

*The anti-lock braking system (ABS) may be used only if installed in the homologated model for road use. The type of system (mechanical or electronic) and the ABS pump/pressure regulator must remain as homologated on the homologated motorcycle. Discs, speed sensor (rotor), brake calipers, master cylinder and the software of the ABS may be modified or replaced. Only ferrous materials are allowed for brake discs. The use of exotic alloy materials for brake calipers (i.e. aluminium-beryllium, etc.) is not allowed.*

*The anti-lock braking system (ABS) can be disconnected and the ABS pump/pressure regulator can be removed.*

**For 2027 on (TBC: To be confirmed):**

**Participants in the EWC Class must only use front brake parts (Calipers, master cylinders, brake discs, brake pads and dry-break systems) from the **latest** WSBK Eligible Parts for Competition List. The price limits are:**

- **Caliper: Including all parts such but not limited to body, pistons, radiators, anti-drag system, anti-knockback (mechanical) and boost systems but excepting dry break/quick connect systems, hoses and pads the price limit is €2800 excluding tax. No optional parts will be allowed to be fitted to the calipers.**
- **Master Cylinder: For a complete master cylinder the price limit is €1300 excluding tax.**
- **Brake Disc: For a complete brake disc assembly (each) the price limit is €850 excluding tax.**
- **Quick Connect system: For a complete per set of quick connectors and quick bleed valves for both calipers that includes male, female, bleeding and caps the price limit is €1800 excluding tax.**

**The rest of limitations present on the article 2.4.10.7 Brakes of the WSBK Technical regulations are applicable.**

**[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=eligible+parts](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=eligible+parts)**

#### **2.6.6.7 Tyres**

See Art. 2.3.6.

#### **2.6.6.8 Handlebars and hand controls**

*Only one (1) RED engine stop switch may be located on the left or right handlebar, reachable by the rider with his/her hands in normal position on the grips.*

*Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.*

*Handlebars, hand controls and associated cables may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle (see Art. 2.3.4), but all hand controls, electric starter switch button and engine stop switch button (both must be controlled by direct human pressure action) must remain directly fitted on the handlebars. For safety reasons, the switch to start the engine can only be one push-button located at one of the handlebars. Other circuits, per example starting the engine by pulling the clutch lever, are prohibited. Other switches may be changed.*

*Clutch and brake lever may be replaced with an aftermarket model (see also Art. 2.3.4).*

*It is compulsory to equip all motorcycles with a solid brake lever guard preventing the brake lever from being accidentally activated in case of collision with another motorcycle. The maximum flexibility displacement of this guard cannot exceed 10 mm **under a horizontal and vertical force of 10 N** (aluminium or steel recommended). In case of dispute, the decision of the FIM EWC Technical Director is final.*

#### **2.6.6.9 Footrest and foot controls**

*Footrests/foot controls may be relocated, but the original mounting points must be used.*

*Footrests may be rigidly mounted or a folding type which must incorporate a device to return them to the normal position.*

*The end of the footrests must have at least an 8 mm solid spherical radius. (see diagram A and C).*

*Non-folding footrests must have an end (plug) which is permanently fixed, made of aluminium, plastic, Teflon® or equivalent type of material (min. radius of 8 mm). The plug surface must be designed to reach the widest possible area of the footrest. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward has the right to refuse any plug not satisfying this safety aim.*

#### **2.6.6.10 Fuel tank**

*The original fuel tank may be modified or replaced with a copy to achieve the maximum capacity of 24.0 litres, provided that the homologated appearance and location are maintained. However, the actual shape of the tank can be slightly changed to suit the rider's preference.*

*All fuel tanks must be filled with fire retardant material (open-celled mesh, i.e. "Explosafe®, ExploStop®"). The use of "volume balls" to achieve the maximum capacity is allowed.*

*The fuel tank used during practice must be of the same size (max. capacity 24.0 litres).*

*The fuel tank may be modified below the upper frame line. The extended part of the fuel tank shall remain protected by the seat sub-frame (in the event of case a crash). Its underside must also be shielded by a protective cover. Whatever the position of the rear wheel, it shall not touch this protective cover of the extended fuel tank (minimum clearance between the wheel and the protective cover: 10 mm). The modified fuel tank shall not extend past a vertical line drawn through the rear wheel axle.*

*The material used in the construction of the fuel tank may be altered from the material used of the original fuel tank fitted on the homologated motorcycle. Other than steel, only aluminium must be used in the construction of the fuel tank. The minimum wall thickness must be of 1.2 mm.*

*Carbon or aramid fibres or fibreglass materials are not authorised in the construction of fuel tanks.*

*Protective tank covers must be fitted on the exposed edges (in case of crash) of tanks made of steel. These protectors must fit the shape of the fuel tank. These covers must be presented and the application validated by the FIM EWC Technical Director.*

*The fuel tank must be fixed to the frame from the front and the rear with a crash-proof assembly system, with a minimum of 3 bolts of 5 mm diameter (or more). Bayonet style couplings can not be used, nor any fixing to any parts of the streamlining. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward have the right to refuse a motorcycle if he is of the opinion that the fuel tank fixation method is not safe.*

*Fuel tanks with tank breather pipes must be fitted with non-return valves which discharge into a catch tank with a minimum volume of 250 cc and a maximum volume of 350 cc made of a suitable material.*

#### **2.6.6.11 Fairing / body work**

- a) *Fairing and body work must conform in principle to the homologated shape as originally produced by the manufacturer.*
- b) *Wind screen may be replaced.*
- c) *Original air-ducts running between the fairing to the airbox may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.*
- d) *The lower fairing must 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 edge of openings in the fairing must be positioned at least 50 mm above the bottom of the fairing.*

*The lower fairing section must remain leak proof at all times. (A hole of 25 mm is no longer required). The rear of the lower fairing must be fixed by a minimum of two brackets (or two fixing points) to the engine or to the frame to carry the lower fairing when filled with liquid.*

- e) *Minimal changes are allowed in the fairing to permit the use of an elevator (stand) for wheel changes and to add plastic protective cones to the frame or the engine.*

- f) *Holes may be drilled or cut in the fairing or bodywork to allow additional increased intake air to the oil cooler. Holes bigger than 10 mm must be covered with metal gauze or fine mesh. Mesh must be painted to match the surrounding material.*

*Original openings for cooling in the lateral fairing/bodywork sections may be partially closed only to accommodate sponsors' logos/lettering. Such modification shall be made using wire mesh or perforated plate ('the material is free but the distance between all opening centres, circle centres and their diameters must be constant'). Holes or perforations must have an open area ratio > 60%.*

- g) *A front fender must be fitted. Material, shape, fixing method and position may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.*
- h) *Holes may be drilled in the front fender to allow additional cooling. Holes bigger than 10 mm must be covered with metal gauze or fine mesh. Mesh must be painted to match the surrounding material.*
- i) *Rear fender may be altered, added or removed.*
- j) *Material of construction for the fairing and the front + rear fenders may be changed.*
- k) *Additional heatshield may be installed on the rear exhaust pipe section and running up and inside the rider's footrest. This heatshield cannot have any aerodynamic purpose and be used as such. The appreciation of this piece remains a decision of the FIM EWC Technical Director.*
- l) *The onboard TV modules (cameras, antennas and equipment) are not subject to the fairing/body work regulations, prescriptions and limit dimensions, unless otherwise specified.*

#### **2.6.6.12      Seat**

*The seat may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.*

*The top portion of the rear body work around the seat may be modified to a solo seat. The solo seat then must incorporate the rear number plates. The appearance from both front rear and profile must conform in principle to the homologated shape.*

*The seat/rear cowl must allow for proper number display.*

*Holes may be drilled in the seat or rear cowl to allow additional cooling. Holes bigger than 10 mm, must be covered with metal gauze or fine mesh.*

*Mesh must be painted to match the surrounding material.*

*Material of construction of the seat may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.*

#### **2.6.6.13 Radiator, cooling system and oil cooler**

*The original radiator or oil cooler may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.*

*Additional radiators or oil coolers may be added. The oil cooler shall not be mounted on or above the rear fender.*

*The radiator tubes may be changed.*

*Radiator fan and wiring maybe removed or replaced.*

*The appearance from the front, rear and profile of the motorcycle must in principle conform to the homologated shape after the addition of additional radiators or oil coolers.*

*Thermal switches, water temperature sensor and thermostat can be removed, replaced or altered inside the cooling system.*

#### **2.6.6.14 Electric and electronic devices**

*Electric cables, connectors, and switches are free.*

#### **2.6.6.15 Battery**

*The battery may be replaced.*

*For safety reasons, whatever is the technology of the battery used, no charging is allowed without any surveillance and during the night (in the pitbox or in the team' truck). The charging area must be safe as possible and as far away as possible of any fuel cans.*

*The use of Lithium Polymer (LIPO) batteries is strictly prohibited. Participants are not allowed to use LIPO batteries in any form, including but not limited to primary power source, backup power source, or in any other capacity due to the safety risks associated with LIPO batteries, including overheating, swelling, and explosion.*

*We recommend the use of battery alternatives, such as Lead-Acid, Absorbed Glass Mat (AGM), Nickel Metal Hydride (NiMH), Lithium Ferrophosphate (LFP), Lithium Iron Phosphate (Li-Fe), Lithium-Ion (Li-ion) batteries, etc. Lithium-Ion (Li-ion) batteries must be managed by a BMS.*

#### **2.6.6.16 Airbox**

*The airbox must remain as originally produced by the manufacturer on homologated motorcycle but the airbox drains must be sealed. The airbox cover, when housing the standard ECU, may be modified to fit an after-market/kit ECU, without increasing the original airbox volume.*

*Air filters, internal flap type valve, sensors and vacuum fittings may be removed, modified, or replaced with aftermarket parts. The air filter element may be modified or replaced.*

*Any holes in the airbox to the outside atmosphere resulting from the removal of components must be completely sealed from incoming air.*

*Ram air tubes or ducts running from the fairing to the airbox may be modified, replaced or removed. If tubes/ducts are utilised, they must be attached to the original, unmodified air box inlets.*

*All motorcycles must have a closed breather system. All the oil breather lines must be connected and discharge in the airbox.*

*A heat protection can be attached to the airbox.*

#### **2.6.6.18 Fuel injection system / throttle bodies**

*Fuel injection systems refer to throttle bodies, fuel injectors, variable length intake tract devices, fuel pump and fuel pressure regulator.*

*The original homologated fuel injection system must be used without any modification.*

*The fuel injectors must be stock and unaltered from the original specification and manufacture.*

*Air funnels may be altered or replaced.*

*Primary throttle valves cannot be changed or modified.*

*Variable intake tract devices cannot be added if they are not present on the homologated motorcycle. If present on the homologated motorcycle, variable intake tract devices must remain identical and operate in the same way as the homologated system. All the part of the variable intake tract device must remain exactly as homologated (excepting the air funnels). Variable intake tract devices may be replaced with fixed air funnels.*

*Air and air/fuel mixture can go to the combustion chamber exclusively through the throttle bodies.*

*Electronically controlled throttle valves, known as “ride-by-wire”, may be only used if the homologated model is equipped with the same system. Software may be modified but all the safety systems and procedures designed by the original manufacturer must be maintained.*

#### **2.6.6.19 Fuel supply**

*Fuel pump and pressure regulator cannot be modified.*

*The original fuel valve (petcock) may be altered, replaced or removed from those installed on the homologated motorcycle.*

*Quick connectors or dry break quick connectors may be used. Fuel lines from the fuel tank up to the injectors (fuel hoses, delivery pipe assembly, joints, clamps, fuel canister) may be replaced, without increasing the fuel volume.*

*The fuel line(s) going from the fuel tank to the fuel injection instruments must be located in such a way that they are protected from possible crash damage.*

*A cross over line between each side of the tank is allowed (maximum inside diameter 10 mm).*

*Fuel vent lines may be replaced.*

*Fuel filters may be added.*

#### **2.6.6.20 Cylinder head**

*The homologated cylinder head may be modified as follows:*

*Homologated materials and castings for the cylinder heads must be used. Material for these parts may only be removed by machining.*

*The induction and exhaust system including the number of valves and or ports (intake and exhaust) must be as homologated.*

*Porting and polishing of the cylinder head normally associated with individual tuning such as gas flowing of the cylinder head, including the combustion chamber is authorised.*

*The compression ratio is free.*

*Valves must remain as homologated.*

*Valve seats must remain as homologated. Only normal maintenance interventions as prescribed by the manufacturer in the model's Service Manual are authorised.*

*Valve guides must remain as homologated. Modifications to the port area are allowed.*

*Valve springs may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. The material must remain as homologated.*

*Valve spring seats and retainers may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. The material of the valve spring seat must remain as homologated.*

*Cotter valves may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.*

*The cylinderhead cover must remain as homologated.*

#### **2.6.6.21 Camshaft**

*Camshafts may be modified or replaced from those fitted to the homologated motorcycle but the material and the method of fabrication and the drive method must remain the same as homologated. Cam profile dimensions are free. The type of cam chain or cam belt is free. The cam chain or cam belt tensioning device(s) may be modified or replaced.*

*Offsetting the camshaft (from its homologated position in the cylinder head) is not allowed. The camshaft must remain in the homologated location.*

#### **2.6.6.22 Cam sprockets**

*Cam sprockets or cam gears may be modified or replaced to allow the degreeing of the camshafts.*

### **2.6.6.23 Crankshaft**

*No modifications are allowed (including polishing and lightening).*

*Balancing is allowed but only by the same method as the homologated crankshaft.*

*The balancing must be performed by the original method (i.e. drilling) and in the same position (i.e. edge of flywheels).*

*The final weight (after balancing) must not be lighter or heavier than 3% of the homologated weight excluding the tolerance as shown in the homologation documents of the crankshaft.*

*The balance shaft must remain as homologated.*

### **2.6.6.24 Oil pumps and oil lines**

*No pump modifications are allowed.*

*Oil lines may be modified or replaced. Oil lines containing positive pressure, if replaced, must be of metal reinforced construction with swaged or threaded connectors.*

### **2.6.6.25 Connecting rods**

*No modifications are allowed (including polishing and lightening).*

- a) *The connecting rod must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.*
- b) *Connecting rod big end nuts/bolts may be changed but must be of the same weight or heavier, same material or of higher specific weight material.*
- c) *The weight of the connecting rod assembly is the homologated weight (normally the weight of the middle weight rod) with a tolerance of +/-3%.*

### **2.6.6.26 Pistons**

*No modifications are allowed (including polishing and lightening).*

### **2.6.6.27 Piston rings**

*No modifications are allowed.*

### **2.6.6.28          Piston pins and clips**

*No modifications are allowed.*

### **2.6.6.29          Cylinders**

*No modifications are allowed.*

### **2.6.6.30          Crankcase, other engine cases and covers (i.e. ignition case cover, clutch case cover)**

*Crankcases must remain as homologated. No modifications to the crankcases are allowed (including painting, polishing and lightening).*

*The oil sump may be altered or replaced.*

*It is not allowed to add a pump used to create a vacuum in the crankcase. If a vacuum pump is installed on the homologated motorcycle then it must be used only as homologated.*

*Lateral (side) covers may be altered, modified or replaced. If altered or modified, the cover must have at least the same resistance to impact as the original one. If replaced, the cover must be made in material of same or higher specific weight and the total weight of the cover must not be less than the original one.*

*All lateral covers/engine cases containing oil and which could be in contact with the ground during a crash, must be protected by a second cover made from metal, such as aluminium alloy, stainless steel or steel.*

*Plates or crash bars made from aluminium or steel also are permitted in addition to these covers. All these devices must be designed to be resistant against sudden shocks, abrasions and crash damage.*

*FIM protective covers declared eligible for competition will be permitted without regard of the material.*

*These covers must be fixed properly and securely with case cover screws (minimum 3 fixing points) that also mount the original covers/engine cases to the crankcases.*

*The FIM EWC Technical Director has the right to forbid any cover, if it is evident that the cover is damaged or ineffective.*

### **2.6.6.31 Transmission / gearbox**

*All transmission/gearbox ratios, shafts, shift drum and selector forks may be altered or replaced.*

*Primary gears (and ratio) must remain as homologated.*

*In addition of the articles here above, the number of possible sets of gearbox ratios is limited at 2 maximum per season and per manufacturer as follow:*

- *SET 1: Homologated gearbox ratios (as on the homologated model)*
- *SET 2: Free gearbox ratios*

*Each manufacturer (through the official representative of the brand involved in the FIM EWC Working Group or the appointed Endurance programme Manager) must declare their set (SET 2) for the whole season. This declaration must cover all the models homologated to compete in Formula EWC and must be sent to the FIM EWC Technical Director ([cti@fim.ch](mailto:cti@fim.ch)) in prior of the opening of the season at least 3 months in prior of the first event. For any question about the declared gearbox ratios, please contact directly your manufacturer.*

*The layout of the transmission shafts must be the same as on the homologated motorcycle and only the material and the ratios can be changed.*

*The layout and function of the shift drum must be the same as on the homologated motorcycle.*

*The selector forks may be changed; however, the forks must engage with the same gears and function in the same way as on the homologated motorcycle.*

*Countershaft sprocket, rear wheel sprocket, chain pitch and size can be changed.*

*The drive sprocket cover can be modified or eliminated. A crankcase protection may be added in this area (against chain damage).*

*The chain guard (swingarm mounted) may be removed or replaced.*

*No power source (i.e. hydraulic or electric) can be used for gear selection, if not installed in the homologated model for road use.*

*Human power and so called "quick shifter" systems are excluded from the ban.*

*Seamless shift gearboxes are not allowed unless if originally fitted on the homologated motorcycle.*

### **2.6.6.32 Clutch**

*The original clutch assembly may be modified or replaced.*

*A back-torque limiter ("slipper" clutch) is permitted.*

*Any power source (i.e. hydraulic or electric) cannot be used for clutch operation, if not installed in the homologated model for road use. Human power is excluded from the ban.*

*Clutch type (wet or dry) and the way of operation (by cable or hydraulic) must remain as homologated.*

### **2.6.6.33 Ignition / engine control system (ECU)**

*The ignition/engine control system (ECU) and its software may be modified or changed; its position may be changed (relocated).*

*Spark plugs, spark plug caps and wires may be replaced.*

### **2.6.6.34 Generator, alternator, electric starter**

*The generator, electric starter, starter crank gear and starter shaft may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.*

*The electric starter must operate normally and always be able to start the engine during the event. The engine must keep running on its own power when the electric starter has stopped its procedure.*

*The voltage regulator (rectifier) may be changed.*

**For 2027 on (TBC: To be confirmed):**

**No modifications are allowed. The electric starter must operate normally and always be able to start the engine during the event.**

### **2.6.6.35 Lights**

*Headlights must emit a WHITE light beam (refer to Art. 2.3.11 Electrical equipment (lights) and electroluminescent numbers).*

### **2.6.6.36 Exhaust system**

*The exhaust system may be modified for racing use. Catalytic converters must be removed. O<sub>2</sub> and equivalent sensors may be removed.*

*The number of the exhaust silencer(s) must remain as homologated. The silencer(s) output(s) must remain at the same side as homologated on the original model. The position of the silencer(s) (up or down) is free. The silencer's end must not pass a vertical line drawn at the edge of the rear tyre. The silencer's end cap may be made of composite materials.*

*For safety reasons, the exposed edge(s) of the exhaust pipe(s) outlet(s) must be rounded (diameter: min. 1 mm), avoid any sharp edges and be kept within 5 mm of the end cap of the silencer.*

*The silencer exhaust mounting/support flange may be made of composite materials; the assembly has to be secured by means of screws and bolts. Quick “zip” ties are not allowed.*

*Wrapping of exhaust systems is not allowed except in the area of the riders foot or an area in contact with the fairing for protection from heat.*

*For the Sound Control (Art. 2.14), no modification (by any possible way) of the original RPM signal (channel) is allowed. The RPM information displayed on the dashboard and shown by the team must be the real engine revolution. Furthermore, all systems as “home-made” dB-Killers (not delivered as original part or accessory of the silencer/exhaust line) are strictly forbidden. All these cheating systems will be strongly penalised.*

**2.6.7            *The following items MAY BE altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle***

- *A special “one-way” valve can be fitted to the crankcase oil filler opening (to avoid any oil spillage).*
- *It is recommended that motorcycles be equipped with a red light on the instrument panel. This light must flash in the event of oil pressure drop.*
- *Tachometer.*
- *Any type of lubrication, brake or suspension fluid may be used.*
- *Any type of tubing (i.e. air, fuel, oil or water) may be used.*
- *Any inner tube (if fitted) or inflation valves may be used.*
- *Gaskets and gasket material.*
- *Wheel balance weights may be discarded, changed or added to.*
- *Bearings (ball, roller, taper, plain, etc.) of any type or brand may be used.*
- *Fasteners (nuts, bolts, screws, etc.).*
- *External surface finishes and decals on fairing and bodywork.*

### **2.6.8 The following items MAY BE removed**

- *The air injection control system (valve, solenoid, tubes) may be removed. The tubes connected to the cylinder head cover may be plugged.*
- *Unused elements of the wiring harness.*
- *Instrument and instrument bracket and associated cables.*
- *Tachometer.*
- *Speedometer and associated wheel spacers.*
- *Chain guard.*
- *Bolt on accessories on a rear sub frame (seat).*

### **2.6.9 The following items MUST BE removed**

- *Turn signal indicators (when not incorporated in the fairing). The openings in the fairing must be covered by a suitable material.*
- *Rear-view mirrors.*
- *Horn.*
- *License plate bracket.*
- *Toolbox.*
- *Helmet hooks and luggage carrier hooks.*
- *Passenger footrests.*
- *Passenger grab rails.*
- *Safety bars, centre and side stands must be removed (fixed brackets must remain).*

### **2.6.10 The following items MUST BE altered**

- *Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button (RED), mounted on the handlebar, capable of stopping a running engine and within reach of the hand while on the hand grips.*
- *Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.*

- *All drain plugs must be wired. External oil filter(s) screws and bolts that enter an oil cavity and/or fix connections of pressurized oil lines (i.e. on crankcases, hoses, oil radiators, etc.) must be safety wired.*
- *All motorcycles must have a closed-circuit breather system. The oil breather line must be connected and discharge into the airbox.*
- *Where breather or overflow pipes are fitted they must discharge via existing outlets into the airbox. The original closed system must be retained; no direct atmospheric emission is permitted.*
- *Oil cooler must not be mounted on or above the rear mudguard.*

### **2.6.11 Additional equipment**

*Additional electronic hardware equipment not on the original homologated motorcycle may be added (this permission refers to: data acquisition and sensors).*

*On-board cameras may only be used upon request and after the team has obtained written permission from the FIM and the Promoter. It is forbidden to use, mount or affix cameras on the rider's helmet.*

*The addition of a device for infra-red (IR) transmission of a signal between the racing rider and his team, used exclusively for laptiming, is allowed.*

*The addition of a GPS unit for positioning, laptiming and/or lapscoreing purposes or legible messages via an on-board screen is allowed.*

*Telemetry is not allowed (remote signals to or from the motorcycle), except for the compulsory championship devices.*

*The use of bi-directional communication is not allowed except when mentioned in the Supplementary Regulations or by the request of the Race Direction and with the approval of the FIM EWC Technical Director.*

*The addition of all Championship contracted devices such as Transponder and Promoter's on-board TV system is allowed. The Promoter is requested to advise the FIM EWC Technical Director of the list of motorcycles on which their systems will be fitted in prior of the race.*

*One extra mechanic (a 5<sup>th</sup> one identified with a special chasuble given by the Promoter) will be allowed during the pitstop only to manage these TV devices following the Promoter's instructions.*

## 2.7 SUPERSTOCK TECHNICAL SPECIFICATIONS

**EVERYTHING THAT IS NOT PRESCRIBED OR SPECIFICALLY ALLOWED IN THESE REGULATIONS IS STRICTLY FORBIDDEN.**

### 2.7.0.1 For SUPERSTOCK 1000

Formula SUPERSTOCK motorcycles require an FIM “SUPERSTOCK” Homologation.

The FIM Homologation procedure “FIM Homologation Regulations for Motorcycles” is available on:

[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=homologation+regulations](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=homologation+regulations)

**Please find the latest list of “FIM Homologated Motorcycles” for the on-going year available on:**

[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=listing+homologated+motorcycles](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=listing+homologated+motorcycles)

All motorcycles entered in the Formula SUPERSTOCK class must comply in every respect with all the requirements for Circuit Racing as specified in these Technical Regulations, unless they are already equipped as such on the homologated model.

The appearance from both front, rear and the profile of Formula SUPERSTOCK motorcycles for Endurance must (except when otherwise stated) conform in principle to the homologated shape (as originally produced by the manufacturer). The appearance of the exhaust system is excluded from this rule.

### 2.7.0.2 For SUPERSTOCK 1100

Formula SUPERSTOCK 1100 motorcycles require a FIM “SUPERSTOCK 1100” Homologation.

The FIM Homologation procedure “FIM Homologation Regulations for Motorcycles” is available on:

[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=homologation+regulations](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=homologation+regulations)

**Please find the latest list of “FIM Homologated Motorcycles” for the on-going year available on:**

[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=listing+homologated+motorcycles](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=listing+homologated+motorcycles)

*Concept definition: in order to be eligible to compete with the SUPERSTOCK 1000 machines, these SUPERSTOCK 1100 machines will have to comply with the requested balancing of performances defined during the FIM Phase 2 Homologation (engine dyno test). This balancing of performances will be based on different parameters such as (but not limited to) the minimum weight of the machine, air restrictor, torque limitation on all gears, power limitation on all gears and rpm limiter on all gears.*

*FIM reserves the right to update the balance of performances at its discretion (and at any time) in the case of an imbalance.*

*All motorcycles entered in the Formula SUPERSTOCK 1100 class must comply in every respect with all the requirements for Circuit Racing as specified in these Technical Regulations unless they are already equipped as such on the homologated model.*

*The appearance from both front, rear, and the profile of Formula SUPERSTOCK 1100 motorcycles for Endurance must (except when otherwise stated) conform in principle to the homologated shape (as originally produced by the manufacturer). The appearance of the exhaust system is excluded from this rule.*

## **2.7.1 Engine configurations and displacement capacities**

### **2.7.1.1 For SUPERSTOCK 1000**

*The following engine configurations comprise the SUPERSTOCK 1000 class:*

<i>Over 750cc up to 1000cc</i>	<i>4-stroke:</i>	<i>3 &amp; 4 cylinders</i>
<i>Over 850cc up to 1200cc</i>	<i>4-stroke:</i>	<i>2 cylinders</i>

*The displacement capacity, the bore and stroke must remain at the homologated size.*

### **2.7.1.2 For SUPERSTOCK 1100**

*The following engine configurations comprise the SUPERSTOCK 1100 class:*

<i>Over 750cc up to 1200cc</i>	<i>4-stroke:</i>	<i>3 &amp; 4 cylinders</i>
--------------------------------	------------------	----------------------------

*The displacement capacity, bore and stroke must remain at the homologated size.*

## **2.7.2 Minimum weight**

### **2.7.2.1 For SUPERSTOCK 1000**

*All machines: 170 kg for all races.*

*This is the absolute minimum weight (without the fuel tank and its content).*

*(“Its content” includes: fuel on-board, all fuel tank internal parts, fuel valve system + protective cover, fuel pump, glued protective covers/rider anti-slip systems).*

*At any time during the event, the weight of the whole motorcycle (excluding the fuel tank and its content) must not be less than the minimum weight.*

*There is no tolerance on the minimum weight of the motorcycle.*

*The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit and may be required due to a handicap system. The use of ballast and weight handicap must be declared to the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward at the preliminary checks and/or prior to the race.*

*During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control in the pit lane. The minimum weight during the QPs remains at 177 kg (including the fuel tank and its content).*

*In all cases the rider (and the team) must comply with this request for a control. Any “forcing” of the control point of the weight control will be immediately reported to the FIM EWC Stewards Panel who will take appropriate action (see Sporting Regulations).*

*During the Final Technical Inspection at the end of each race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race (without the fuel tank and its content), and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids. Any exceptional situation will be the subject of an investigation by the FIM EWC Stewards who will decide on the appropriate measures resulting from this exceptional situation.*

*The minimum weight includes all Championship contracted devices whether fitted or not, such as transponder and on-board TV system.*

### **2.7.2.2 For SUPERSTOCK 1100**

*All machines: **176 kg for all races.***

*This is the absolute minimum weight (without the fuel tank and its content).*

*(“Its content” includes: fuel on-board, all fuel tank internal parts, fuel valve system + protective cover, fuel pump, glued protective covers/rider anti-slip systems).*

*At any time during the event, the weight of the whole motorcycle (excluding the fuel tank and its content) must not be less than the minimum weight.*

*There is no tolerance on the minimum weight of the motorcycle.*

*The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit and may be required due to a handicap system. The use of ballast and weight handicap must be declared to the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward at the preliminary checks and/or prior to the race.*

*During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control in the pit lane. The minimum weight remains at the combined minimum motorcycle weight declared + 7 kg (including the fuel tank and its content).*

*In all cases the rider (and the team) must comply with this request for a control. Any “forcing” of the control point of the weight control will be immediately reported to the FIM EWC Stewards Panel who will take appropriate action (see Sporting Regulations).*

*During the Final Technical Inspection at the end of each race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race (without the fuel tank and its content), and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids. Any exceptional situation will be the subject of an investigation by the FIM EWC Stewards who will decide on the appropriate measures resulting from this exceptional situation.*

*The minimum weight includes all Championship contracted devices whether fitted or not, such as transponder and on-board TV system.*

#### **2.7.4 Carburation instruments**

*Carburation instruments (fuel injection system, etc.), must remain as homologated. No modifications are authorised. See also Art. 2.7.6.17.*

#### **2.7.5 Fuel**

*All teams must use the fuel specification (Octane 98 maximum) provided by the appointed single fuel supplier contracted for the FIM Endurance World Cup (please always refer to the related supplementary regulations of each event).*

## **2.7.6 Motorcycle specifications**

*All parts and systems not mentioned in the following articles must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

### **2.7.6.1 Main frame body and rear subframe**

*The main frame must be the originally manufactured part produced and fitted by the manufacturer and be used on all the units produced following the homologated motorcycle model.*

*The main frame may only be modified by the addition of gussets or tubes. No gussets or tubes may be removed, other modifications are allowed within the following section of these rules.*

*Holes may be drilled on the frame only to fix authorised components (i.e. fairing brackets, steering damper mount, sensors.).*

*The main frame must have a Vehicle Identification Number (VIN) as issued by the manufacturer on the homologated model. Any other frame (as “original” or originating as “spare part”) must be identical to the original homologated part (or including modifications allowed by the FIM Technical Regulations in each serie) and correspond to all the dimensions and weight detailed on the homologation drawings.*

*Such main frame must be identified by permanent method by a special and unique number: Requirement: Initial(s) of the manufacturer – Model Code – 01, 02, etc.*

*Examples for:*

- *Aprilia : A – ZD4KYB – 01*
- *BMW : B – K66MU COMP – 01*
- *Ducati : D – 3D – 01*
- *Honda : H - SC82 (2024) SP – 01*
- *Kawasaki : K – ZXT02T – 01*
- *Suzuki : S – L9R – 01*
- *Yamaha : Y – B4S – 01*

*To find the exact “model code” of your motorcycle, please refer to the list of “FIM Homologated Motorcycles” for the on-going year available on:*

[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=listing+homologated+motorcycles](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=listing+homologated+motorcycles)

*Protective covers made from composite materials to protect a section of a frame are permitted and must be attached securely. Drilling holes to attach these covers is not permitted. For the Technical Inspections, the motorcycles must be presented without these protective covers. The FIM EWC Technical Director may ask the team at any time of the event to take off these covers for further verifications.*

*Adequate space must be available to affix the FIM Technical verification sticker (on a smooth surface).*

*Nothing else may be added or removed from the frame body.*

*Engine mounting brackets or plates must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

*The homologated rear sub-frame construction may be modified, but the design, purpose and assembly must remain as used by the homologated part. The material used must remain as homologated or of higher specific weight.*

*The material for the seat pad may be modified and/or replaced.*

*The material of the streamlining/seat section may be replaced, but the homologated shape/profile must remain as homologated.*

*Additional seat brackets may be added but none may be removed; non-stressed protruding brackets may be removed if they do not affect the safety of the construction or assembly.*

*Bolt-on accessories to the rear sub-frame may be removed.*

*The paint scheme is not restricted but polishing the frame body or sub frame is not allowed.*

### **2.7.6.2 Front fork**

*Forks, stanchions, stem, wheel spindle, upper and lower crown, etc., must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

*Original internal parts of the homologated forks may be modified or changed. After market damper kits or valves may be installed.*

*No aftermarket or prototype electronically-controlled suspension parts may be used, unless such suspension is already present on the production model of the homologated motorcycle, and it must remain completely standard (all mechanical or electronic parts must remain as homologated). The original suspension system must work safely in the event of an electronic failure.*

*Any quality and quantity of oil can be used in the front forks.*

*Electro-magnetic fluid systems which change the viscosity of the suspension fluid(s) during operation are not permitted.*

*The fork caps can be modified or replaced to allow external adjustment.*

*Dust seals can be modified changed or removed providing the fork remains totally oil-sealed.*

*The original surface finish of the fork tubes (stanchions, fork pipes) may be changed. Additional surface treatments are allowed.*

*The height and position of the front fork in relation to the fork crowns is free.*

*The upper and lower fork clamps (triple clamp, fork bridges) must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle.*

*A steering damper may be added or replaced with an after-market damper.*

*The steering damper cannot act as a steering lock limiting device.*

*The addition of small supports for the front stand is not allowed if not originally fitted on the homologated motorcycle.*

### **2.7.6.3 Swingarm**

*Every part of the rear swingarm must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle (including rear fork pivot bolt and rear axle adjuster).*

*Protective covers made from composite materials to protect a section of a swingarm are permitted and must be attached securely. Drilling holes to attach these covers is not permitted. For the Technical Inspections, the motorcycles must be presented without these protective covers. The FIM EWC Technical Director may ask the team at any time of the event to take off these covers for further verifications.*

*A rigid chain guard must be fitted in such a way to reduce the possibility that any part of the riders' body may become trapped between the lower chain run and the rear wheel sprocket. This lower chain guard (a.k.a. shark-fin) must cover the opening where the chain meets the rear sprocket. Chain guards must be made of strong material and resist any bending (steel, aluminium, composites).*

*Rear swingarm pivot bolt must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

*An anchorage system or point(s) to keep the original rear brake calliper in place may be added to the rear swingarm.*

*Rear wheel stand brackets may be added to the rear swingarm by welding and/or attached by bolts.*

*These brackets (in steel or aluminium, fitted behind or below the swingarm) must respect maximum dimensions (measured all around the swingarm main body) for length x height: 120 mm x 120 mm) with a minimum thickness of this part of (aluminium: 6 mm, steel: 3 mm). All edges must be rounded and face inwards.*

*Fastening screws must be recessed.*

*A small bracket to retain the chain (steel, aluminium) is permitted, securely mounted, edges must be rounded. Max dimensions: length: 60 mm; height above the swingarm main body: 60 mm; minimum width/thickness: aluminium: 6 mm, steel: 3 mm.*

#### **2.7.6.4 Rear suspension unit(s)**

*Rear suspension unit (shock absorber) may be modified or replaced, but the original attachments to the frame and rear swingarm must be as homologated.*

*Rear suspension unit spring(s) may be changed.*

*No aftermarket or prototype electronically-controlled suspension unit maybe used, unless such suspension is already present on the production model of the homologated motorcycle, and it must remain completely standard (any mechanical or electronic parts must remain as homologated). The original suspension system must work properly safely in the event of an electronic failure.*

*The rear suspension linkage must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

#### **2.7.6.5 Wheels**

*Wheels must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

*For safety reasons, wheels made of composite materials are forbidden (even if originally homologated (example: CFK)).*

*The speedometer drive may be removed and replaced with a spacer.*

*If the original design includes a cushion drive for the rear wheel, it must remain as originally produced for the homologated motorcycle.*

*No modifications of the wheel-axles or any fixing and mounting points for front brake caliper are authorised. Internal and external spacers of wheels may be modified **or replaced**. Modifications to the wheels to keep spacers in place are permitted.*

*The external spacers and nuts of wheel axles (front and rear) must remain original (no modification allowed).*

### **2.7.6.6 Brakes**

*Brake discs may be replaced by aftermarket discs which comply with following requirements:*

*Replacement brake discs must be of ferrous materials. Internally ventilated discs are not allowed.*

*The outside and inner diameters of the brake disc must not be larger than the ones on the homologated disc.*

*The thickness of the brake disc may be increased but the disc must fit into the homologated brake caliper without any modification to the caliper.*

*Front brake discs can be made floating, using original rotors. The number of floaters is free.*

*Brake disc carriers may be changed but must retain the same off-set and same type of mounting to the wheels.*

*The front brake master cylinder may be replaced. The rear brake master cylinder must remain as on the homologated motorcycle. The front and rear brake fluid reservoirs may be replaced and/or repositioned.*

*The air bleeder screw on the originally homologated calipers may be replaced.*

*The front and rear brake caliper (mount, carrier, hanger) must remain the one as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

*Front brake system cooling air-ducts are allowed. A (1) duct must be fitted between the front brake caliper and the front brake caliper bracket. However, no modifications to the front brake calipers are allowed.*

*Air-ducts shall be routed to cool the discs or directed onto the brake caliper bodies. Viewed from the side, the air-ducts opening shall not pass the vertical line drawn by the center of the front axle shaft. Viewed from the front, the air-ducts must fall inside the shape drawn by the fairing (aerodynamic winglets excluded) and must be positioned as close as possible to the front fork leg/foot. For safety reasons, we strongly recommend that the airflow shall not be directed onto the brake pads. If the airflow is directed onto the brake pads, the front opening of the air-ducts must be protected by wire-mesh.*

*The air-ducts may be made of composite materials. The complete assembly must be presented and validated by the FIM EWC Technical Director in prior of its use.*

*In order to reduce the transfer of heat to the hydraulic fluid it is permitted to add metallic shims (spacers) to the calipers, between the pads and the calipers, and/or to replace light alloy pistons with more heat resistant pistons (either in Steel, Inox, Titanium, etc.) made by the same manufacturer of the caliper (for safety and liability reasons, the team must follow the recommendations/instructions of the braking system manufacturer). All systems not originally fitted on the homologated motorcycle in order to maintain the brake pads “in position” are not allowed.*

*The rear brake caliper bracket may be mounted “fixed” on the swingarm, but the bracket must maintain the same mounting (fixing) points for the caliper as used on the homologated motorcycle. A modification of the rear caliper bracket in part is authorised. The swingarm may be modified for this reason to aid the location of the rear brake caliper bracket, by welding, drilling or by using a Heli Coil.*

*The original chain adjusters (round or square) may be drilled to keep the rear brake caliper bracket in place.*

*Front and rear hydraulic brake lines may be changed.*

*“Quick” (or “dry-brake”) connectors in the brake lines are authorised.*

*The split of the front brake lines for both front brake calipers must be made above the lower fork bridge (lower triple clamp). Brake line hose fittings (including banjo bolts) can only be steel or titanium. Quick couplings can remain in Aluminium.*

*Front and rear brake pads may be changed. Brake pad locking pins may be modified for quick change type. The brake pads friction material can be chamfered to allow the insertion of the disc onto the brake caliper. This chamfering procedure cannot affect the backing plate of the brake pad structure.*

*The anti-lock braking system (ABS) may be used only if installed in the homologated model for road use. The type of system (mechanical or electronic) and the ABS pump/pressure regulator must remain as homologated on the homologated motorcycle. Discs, speed sensor (rotor), master cylinder and the software of the ABS may be modified or replaced. Only ferrous materials are allowed for brake discs.*

*The anti-lock braking system (ABS) can be disconnected and the ABS pump/pressure regulator can be deleted.*

#### **2.7.6.7 Tyres**

*See Art. 2.3.6.*

#### **2.7.6.8 Handlebars and hand controls**

*Only one (1) RED engine stop switch may be located on the left or right handlebar, reachable by the rider with his/her hands in normal position on the grips.*

*Throttle controls must be “self-closing” when not held by the hand.*

*Handlebars, hand controls and associated cables may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle (see Art 2.3.4), but all hand controls, electric starter switch button and engine stop switch button (both must be controlled by direct human pressure action) must remain directly fitted on the handlebars. For safety reasons, the switch to start the engine can only be one push-button located at one of the handlebars. Other circuits, per example starting the engine by pulling the clutch lever, are prohibited. Other switches may be changed.*

*Clutch and brake lever may be replaced with an aftermarket model (see also Art. 2.3.4).*

*It is compulsory to equip all motorcycles with a solid brake lever guard preventing the brake lever from being accidentally activated in case of collision with another motorcycle. The maximum flexibility displacement of this guard cannot exceed 10 mm **under a horizontal and vertical force of 10 N** (aluminium or steel recommended). In case of dispute, the decision of the FIM EWC Technical Director is final.*

#### **2.7.6.9 Footrest and foot controls**

*Footrests/foot controls may be relocated but brackets must be mounted to the frame in the original mounting points. Their two original points of fixture (for the footrest, foot-controls and on the shift shaft) must remain as original. Foot controls linkage may be modified. The original mounting points must remain.*

*Footrests may be rigidly mounted or a folding type which must incorporate a device to return them to the normal position.*

*The end of the footrest must have at least an 8 mm solid spherical radius. (see Diagram A and C).*

*Non-folding footrests must have an end (plug) which is permanently fixed, made of plastic, Teflon® or an equivalent type of material (minimum radius 8 mm). The plug surface must be designed to reach the widest possible area. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward has the right to refuse any plug not satisfying this safety aim.*

#### **2.7.6.10 Fuel tank**

*The original fuel tank may be modified or replaced by a copy to achieve the maximum capacity of 24.0 litres, provided that the homologated appearance and location are maintained; however, its actual shape can be slightly changed to suit the rider's preference.*

*All fuel tanks must be filled with fire retardant material (open-celled mesh, i.e. "Explosafe®, ExploStop®"). The use of "volume balls" to achieve the maximum capacity is allowed.*

*The fuel tank used during practice must be of the same size (max. capacity 24.0 litres).*

*The fuel tank may be modified and extended below the upper frame line. The extended part of the fuel tank shall remain protected by the seat sub-frame (in case of a crash) and the underside shielded by a protective cover. Whatever the position of the rear wheel, it shall not touch this protective cover of the extended fuel tank (minimum clearance between the wheel and the protective cover: 10 mm). The modified fuel tank shall not extend past a vertical line drawn through the rear wheel axle.*

*The material used in the construction of the fuel tank may be altered from the homologated material fitted on the homologated motorcycle. Other than steel, only aluminium must be used in the construction of the fuel tank. The minimum wall thickness will be 1.2 mm.*

*Carbon or aramid fibres or fibreglass materials are not authorised in the construction of fuel tanks.*

*Protective tank covers must be fitted on the exposed edges (in case of crash) of tanks made of steel. These protectors must fit the shape of the fuel tank. These covers must be presented and the application validated by the FIM EWC Technical Director.*

*The fuel tank must be fixed to the frame from the front and the rear with a crash-proof assembly system, with a minimum of 3 bolts of 5 mm diameter (or more). Bayonet style couplings cannot be used, nor any fixing to any parts of the streamlining. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward have the right to refuse a motorcycle if he is of the opinion that the fuel tank fixation method is not safe.*

*Fuel tanks with tank breather pipes must be fitted with non-return valves which discharge into a catch tank with a minimum volume of 250 cc and a maximum volume of 350 cc made of a suitable material.*

#### **2.7.6.11 Fairing / body work**

- a) *Fairing and body work may be replaced with exact cosmetic duplicates of the original parts, but must appear to be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle, with slight differences due the racing use (different pieces mix, attachment points, fairing bottom, etc). The material may be changed. Specific reinforcements in kevlar or carbon are authorised locally around holes and stressed areas.*
- b) *Overall size and dimensions must be the same as the original part.*
- c) *Wind screen may be replaced with an aftermarket product. In case of unusual design or dimensions observed by the FIM EWC Technical Director, his decision will be final in the approval or rejection of the part.*
- d) *Motorcycles that were not originally equipped with streamlining are not allowed to add streamlining in any form, with the exception of a lower fairing device as described in (g). This device cannot exceed above a line drawn horizontally from wheel axle to wheel axle.*
- e) *The original combination instrument/fairing brackets may be replaced, but the use of titanium and carbon (or similar composite materials) is forbidden. All other fairing brackets may be altered or replaced.*
- f) *The original air ducts running between the fairing and the airbox may be altered or replaced by exact cosmetic replicas of the original parts. If the part serves another function (ie Dash Mounting) then the airflow passage must retain the homologated internal shape. The material may be changed. Particle grills or “wire-meshes” originally installed in the openings for the air ducts may be removed. Flap valves systems may be removed. Air-ducts cannot be added if they are not present on the original machine.*

*Any fixing point(s) for the front/rear wheel stand must be bolted to either the frame, engine block or rear fork (swingarm). No element of this support can exceed any part of the fairing. Only modifications made to the fairing in order to accept this element are allowed. The maximum clearance between this device and the fairing is 5 mm.*

- g) The lower fairing must 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 (minimum 5 litres). The lower edge of openings in the fairing must be positioned at least 50 mm above the bottom of the fairing.*

*Original openings for cooling in the lateral fairing/bodywork sections may be partially closed only to accommodate sponsors' logos/lettering. Such modification shall be made using wire mesh or perforated plate ("the material is free but the distance between all opening centres, circle centres and their diameters must be constant"). Holes or perforations must have an open area ratio > 60%.*

*The lower fairing section must remain leak proof at all times. (A hole of 25 mm is no longer required). The rear of the lower fairing must be fixed by a minimum of two brackets (or two fixing points) to the engine or to the frame to carry the lower fairing when filled with liquid.*

- h) Front fender may be replaced with a cosmetic duplicate of the original part. All the dimensions, including the mounting points must remain exactly as original. The material is free as long as the minimum stiffness of the part structure (and its integrity) is ensured to resist to any air pressure deformation/bending effect (example: surface underneath the front fender touching with front tyre). In case of dispute, the decision of the FIM EWC Technical Director is final. "Flexible" mounts by "dzus" fasteners, clips, "zip" tie-raps, clamps, etc. are not permitted.*
- i) Rear fender fixed on the swingarm may be modified, replaced or deleted but the original shape must be respected.*
- j) Additional heatshield made from composites may be installed on the rear exhaust pipe section and running up, and inside the rider's footrest. This heatshield cannot have any aerodynamic purpose and be used as such. The appreciation of this piece remains a decision of the FIM EWC Technical Director.*
- k) The onboard TV modules (cameras, antennas and equipment) are not subject to the fairing/body work regulations, prescriptions and limit dimensions, unless otherwise specified.*

### **2.7.6.12            Seat**

*Seat, seat base and associated body work may be replaced with parts of similar appearance as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle. The appearance from front, rear and profile must conform to the homologated shape.*

*The top portion of the rear body work around the seat may be modified to a solo seat.*

*The seat/rear cowl replacement must allow for proper number display.*

*The homologated seat locking system (with plates, pins, rubber pads etc.) may be removed.*

### **2.7.6.13            Wiring harness and tachometer (rpm gauge)**

*The original wire-loom may be modified, replaced or relocated.*

*The original tachometer must be used.*

*The ignition key/lock may be relocated.*

### **2.7.6.14            Battery**

*The battery may be replaced. If replaced, its nominal capacity (C/1) must be equal to or higher than the homologated type.*

*For safety reasons, whatever is the technology of the battery used, no charging is allowed without any surveillance and during the night (in the pitbox or in the team' truck). The charging area must be safe as possible and as far away as possible of any fuel cans.*

*The use of Lithium Polymer (LIPO) batteries is strictly prohibited. Participants are not allowed to use LIPO batteries in any form, including but not limited to primary power source, backup power source, or in any other capacity due to the safety risks associated with LIPO batteries, including overheating, swelling, and explosion.*

*We recommend the use of battery alternatives, such as Lead-Acid, Absorbed Glass Mat (AGM), Nickel Metal Hydride (NiMH), Lithium Ferrophosphate (LFP), Lithium Iron Phosphate (Li-Fe), Lithium-Ion (Li-ion) batteries, etc. Lithium-Ion (Li-ion) batteries must be managed by a BMS.*

### **2.7.6.15 Radiator, cooling system and oil coolers**

*Protective meshes may be added in front of the oil and/or water radiator(s).*

*The radiator tubes/hoses to and from the engine may be replaced. The original heat exchanger (oil/water) may be replaced by an oil-cooler and its tubes separated from the cooling circuit. Overflow tanks may be changed but must be fixed in a secure way.*

*Radiator fan and wiring may be removed. Thermal switches, water temperature sensor and thermostat may be removed, replaced or altered inside the cooling system.*

*Radiator cap is free.*

*An additional water radiator may be fitted but the appearance of the front, the rear and the profile of the motorcycle must not be changed. Extra mounting brackets to accommodate the additional radiator are permitted.*

*An additional oil cooling radiator may be fitted either under or behind the water radiator(s) but the appearance of the front, the rear and the profile of the motorcycle must not be changed. Extra mounting brackets to accommodate the additional radiator are permitted.*

### **2.7.6.16 Airbox**

*The airbox must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle but the airbox drains must be sealed.*

*The air filter element may be modified or replaced.*

*All motorcycles must have a closed breather system. The oil breather line must be connected and discharge in the airbox.*

*A heat protection can be attached to the airbox.*

### **2.7.6.17 Fuel injection system**

*Fuel injection systems refer to throttle bodies, fuel injectors, variable length intake tract devices, fuel pump and fuel pressure regulator.*

*The original homologated fuel injection system must be used without any modification.*

*The fuel injectors must be stock and unaltered from the original specification and manufacture.*

*Bell mouths must be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

*Throttle valves (butterfly valves) cannot be changed nor modified.*

*Variable intake tract devices cannot be added if they are not present on the homologated motorcycle and they must remain identical and operate in the same way as the homologated system. All the parts of the variable intake tract device must remain exactly as homologated.*

*Air and air/fuel mixture can go to the combustion chamber exclusively through the throttle body butterflies.*

*Electronically controlled throttle valves, known as “ride-by-wire”, may be only used if the homologated model is equipped with the same system. Software may be modified but all the safety systems and procedures designed by the original manufacturer must be maintained.*

#### **2.7.6.18 Fuel supply**

*Fuel pump and pressure regulator cannot be modified.*

*The original fuel valve (petcock) may be altered, replaced or removed from those installed on the homologated motorcycle.*

*Quick connectors or dry break quick connectors may be used.*

*Fuel lines from the fuel tank up to the injectors (fuel hoses, delivery pipe assembly, joints, clamps, fuel canister) may be replaced, without increasing the fuel volume.*

*The fuel line(s) going from the fuel tank to the fuel injection instruments must be located in such a way that they are protected from possible crash damage.*

*A cross over line between each side of the tank is allowed (maximum inside diameter 10 mm).*

*Fuel vent lines may be replaced.*

*Fuel filters may be added.*

#### **2.7.6.19 Cylinder head**

*No modifications are allowed.*

*No material may be added or removed from the cylinder head.*

*The cylinder head gaskets may be changed.*

*The valves, valve seats, guides, springs, tappets, oil seals, shims, cotter valve, spring base and retainers must be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle. Only normal maintenance interventions as prescribed by the manufacturer in the model's Service Manual are authorised.*

*Valve spring shims are not allowed.*

#### **2.7.6.20 Camshaft**

*No modifications are allowed.*

*Camshafts must remain as homologated (no kit-camshafts; valve lift, cam-lobe lift and contour of the lobe must be as homologated).*

*At the Technical Checks: for direct cam drive systems, the cam lobe lift is measured; for non-direct cam drive systems (i.e. with rocker arms), the valve lift is measured.*

*The camshaft "timing" (degreeing) may be modified.*

#### **2.7.6.21 Cam sprockets or gears**

*Cam sprockets or cam gears may be modified or replaced to allow the degreeing of camshafts.*

#### **2.7.6.22 Cylinders**

*No modifications are allowed.*

#### **2.7.6.23 Pistons**

*No modifications are allowed (including polishing and lightening).*

#### **2.7.6.24 Piston rings**

*No modifications are allowed.*

#### **2.7.6.25 Piston pins and clips**

*No modifications are allowed.*

#### **2.7.6.26 Connecting rods**

*No modifications are allowed (including polishing and lightening).*

#### **2.7.6.27 Crankshaft**

*No modifications are allowed (including polishing and lightening).*

### **2.7.6.28 Crankcase and all other engine cases (ignition case, clutch case, etc.)**

*Crankcases must remain as homologated. No modifications are allowed (including painting, polishing and lightening).*

*The oil sump must remain as homologated.*

*It is not allowed to add a pump used to create a vacuum in the crankcase. If a vacuum pump is installed on the homologated motorcycle, then it may be used only as homologated.*

*All lateral covers/engine cases containing oil and which could be in contact with the ground during a crash, must be protected by a second cover made from metal, such as aluminium alloy, stainless steel, steel.*

*Plates or crash bars made from aluminium or steel also are permitted in addition to these covers. All of these devices must be designed to be resistant against sudden shocks, abrasions and crash damage.*

*FIM protective covers declared eligible for competition will be permitted without regard of the material.*

*These covers must be fixed properly and securely with case cover screws/bolts (minimum 3 fixing points) that also mount the original covers/engine cases to the crankcases.*

*The FIM EWC Technical Director has the right to forbid any cover, if the evidence shows the cover is not effective.*

### **2.7.6.29 Transmission / gearbox**

*No modifications are allowed.*

*No power source (i.e., hydraulic or electric) can be used for gear selection, if not installed in the homologated model for road use.*

*Human power and so called “quick shifter” systems are excluded from the ban.*

*Other modifications to the gearbox or to the selector mechanism are not authorised.*

*Countershaft sprocket, rear wheel sprocket, chain pitch and size can be changed.*

*The drive sprocket cover can be modified or eliminated. A crankcase protection may be added in this area (against chain damage).*

*The chain guard (swingarm mounted) may be removed or replaced.*

### **2.7.6.30 Clutch**

*No modifications are allowed.*

*Only friction and drive discs may be changed, but their number must remain as original.*

*Clutch springs may be changed.*

### **2.7.6.31 Oil Pumps and oil lines**

*No pump modifications are allowed.*

*Oil lines may be modified or replaced. Oil lines containing positive pressure, if replaced, must be of metal reinforced construction with swaged or threaded connectors.*

### **2.7.6.32 Electronic control system**

*The electronic control system (including ECU and dashboard) must be either:*

- The standard system as on the homologated motorcycle (STD).*
- The manufacturer's official Superstock 1000/1100 Kit system (KIT).*

**For 2027 on (TBC: To be confirmed):**

**The manufacturer's official Superstock 1000/1100 Kit system (KIT) price cap is set at 4500 euros (VAT excluded) for all manufacturers. This price cap includes at least: ECU, dashboard (if any), wiring harness(es) and base map. If used, participants in the SST 1000/1100 class must only use the KIT officially homologated and registered in the FIM Eligible Parts for Competition List available hereunder:**

**[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=eligible+parts](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=eligible+parts)**

*The size of the Electronic Control Unit (ECU) must be identical to the original, homologated unit. The ECU may be relocated.*

*Whatever the electronic control system used by the team (STD or KIT), the ECU must be clearly identified by the original serial number issued by the manufacturer at the production of the ECU.*

*The manufacturer must declare this list of serial numbers (including ECU STD and KIT) to the FIM EWC Technical Director either at the FIM Homologation inspection or before the opening of the season (deadline: three months before the event) at [sptech@fim.ch](mailto:sptech@fim.ch) and/or [cti@fim.ch](mailto:cti@fim.ch).*

*The ECU serial number used by the team must comply with the model and the years range of the motorcycle homologated by the FIM and declared by the manufacturer.*

*The ECU must be set following the manufacturer's instructions (user manual).*

*At all times, the FIM EWC Technical Director (or his appointed colleague) must have access and way to connect to the ECU, for controlling purposes.*

*Spark plugs may be replaced.*

#### **2.7.6.33 Generator, alternator, electric starter**

*No modifications are allowed.*

*The electric starter must operate normally and always be able to start the engine during the event.*

#### **2.7.6.34 Exhaust system**

*The exhaust system may be modified for racing use. Catalytic converters must be removed. O<sub>2</sub> and equivalent sensors may be removed.*

*The number of the exhaust silencer(s) must remain as homologated. The silencer(s) output(s) must remain at the same side as homologated on the original model. The position if the silencer silencer(s) (up or down) is free. The silencer's end must not pass a vertical line drawn at the edge of the rear tyre. The silencer's end cap may be made of composite materials.*

*For safety reasons, the exposed edge(s) of the exhaust pipe(s) outlet(s) must be rounded (diameter: min. 1 mm), avoid any sharp edges and be kept within 5 mm of the end cap of the silencer.*

*The silencer exhaust mounting/support flange may be made of composite materials; the assembly has to be secured by means of screws and bolts. Quick "zip" ties are not allowed.*

*Wrapping of exhaust systems is not allowed except in the area of the riders' foot or an area in contact with the fairing for protection from heat.*

*For the Sound Control (Art. 2.14), no modification (by any possible way) of the original RPM signal (channel) is allowed. The RPM information displayed on the dashboard and shown by the team must be the real engine revolution. Furthermore, all systems as "home-made" dB-Killers (not delivered as original part or accessory of the silencer / exhaust line) are strictly forbidden. All these cheating systems will be strongly penalised.*

### **2.7.6.35 Lights**

*Headlights must emit a YELLOW light beam (refer to Art. 2.3.11 Electrical equipment (lights) and electroluminescent numbers).*

### **2.7.6.36 Fasteners**

*Standard fasteners (excluding spacers and nuts of wheel axles which must remain original) may be replaced with fasteners of any material and design but titanium fasteners may not be used. The strength and design must be equal to or exceed the strength of the standard fastener it is replacing.*

*Fasteners may be drilled for safety wire, but any intentional weight savings modifications are not allowed.*

*Fairing/bodywork fasteners may be changed to the quick disconnect type.*

*Aluminium fasteners may only be used in non-structural locations.*

### **2.7.7 The following items MAY BE altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.**

- *A special one-way valve can be fitted to the crankcase oil filler opening (to avoid any oil spillage).*
- *It is recommended that motorcycles be equipped with a red light on the instrument panel. This light must flash in the event of oil pressure drop.*
- *Any type of lubrication, brake or suspension fluid may be used.*
- *Any type of spark plug.*
- *Any inner tube (if fitted) or inflation valves may be used.*
- *Gaskets and gasket materials (with the exception of the cylinder base gasket).*
- *Wheel balance weights may be discarded, changed or added to.*
- *Instruments, instrument bracket(s) and associated cables.*
- *Painted external surface finishes and decals.*
- *Headlamp and rear lamp, only for races taking place partly at night.*
- *Material for brackets connecting non-original parts (fairing, exhaust, etc) to the frame (or engine) cannot be made from titanium.*

- *Protective covers for engine (see also Art. 2.6.6.30 and 2.7.6.28), frame, chain, footrests, etc. can be made in other materials like fibre composite material if these parts do not replace original parts mounted on the homologated model.*

### **2.7.8 The following items MAY BE removed**

- *Emission control items (anti-pollution) in or around the airbox and engine (O<sub>2</sub> sensors, air injection devices).*
- *The air injection control system (valve, solenoid, tubes) may be removed. The tubes connected to the cylinder head cover may be plugged.*
- *Speedometer.*
- *Chain guard.*
- *Bolt on accessories on a rear sub frame.*

### **2.7.9 The following items MUST BE removed**

- *Turn signal indicators (when not incorporated in the fairing). The openings in the fairing must be covered by suitable materials.*
- *Rear-view mirrors.*
- *Horn.*
- *License plate bracket.*
- *Toolbox.*
- *Helmet hooks and luggage carrier hooks.*
- *Passenger footrests.*
- *Passenger grab rails.*
- *Safety bars, centre and side stands must be removed (fixed brackets must remain).*

### **2.7.10 The following items MUST BE altered**

- *Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button (RED), mounted at least on one side of the handlebar (within reach of the hand while on the hand grips) that is capable of stopping a running engine.*
- *Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.*

- *All drain plugs must be wired. External oil filter(s) screws and bolts that enter an oil cavity and/or fix connections of pressurized oil lines (i.e. on crankcases, hoses, oil radiators, etc.) must be safety wired.*
- *All motorcycles must have a closed breather system. The oil breather line must be connected and discharge in the airbox.*
- *Where breather or overflow pipes are fitted they must discharge via existing outlets. The original closed system must be retained; no direct atmospheric emission is permitted.*
- *Any additional oil cooler must not be mounted on or above the rear mudguard.*

### **2.7.11 Additional equipment**

*Additional electronic hardware equipment not on the original homologated motorcycle may be added (e.g. data acquisition and sensors).*

*On-board cameras may only be used upon request and after the team has obtained written permission from the FIM and the Promoter. It is forbidden to use, mount or affix cameras on the rider's helmet.*

*The addition of a device for infra-red (IR) transmission of a signal between the racing rider and his team, used exclusively for lap timing, is allowed.*

*The addition of a GPS unit for positioning, lap timing and/or lap scoring purposes or legible messages via an on-board screen is allowed.*

*Telemetry is not allowed (remote signals to or from the motorcycle) except by compulsory championship devices.*

*The use of bi-directional communication is not allowed except when mentioned in the Supplementary Regulations or by the request of the Race Direction and with the approval of the FIM EWC Technical Director.*

*The addition of all Championship contracted devices such as Transponder and Promoter's on-board TV system is allowed. The Promoter is requested to advise the FIM EWC Technical Director of the list of motorcycles on which their systems will be fitted in prior of the race.*

*One extra mechanic (a 5<sup>th</sup> one identified with a special chasuble given by the Promoter) will be allowed during the pitstop only to manage these TV devices following the Promoter's instructions.*

## 2.8 PRODUCTION TECHNICAL SPECIFICATIONS

### **EVERYTHING THAT IS NOT PRESCRIBED OR SPECIFICALLY ALLOWED IN THESE REGULATIONS IS STRICTLY FORBIDDEN**

Formula PRODUCTION motorcycles require a valid FIM “SUPERSTOCK 1000” or a valid FIM “SUPERSTOCK 1100” Homologation.

Please find hereunder the list of the motorcycles eligible for 2026 (version 11.12.2025):

BRAND	MODEL	VERSION	MODEL CODE
APRILIA	RSV4 1100	RR	ZD4KYA
<b>APRILIA</b>	<b>RSV4 1100</b>	<b>RR</b>	<b>ZD4XPA</b>
BMW	S1000RR	Standard	K67
BMW	S1000RR	Standard	K67 MÜ
HONDA	CBR1000 RR-R	Fireblade	SC82 (2020) ST
HONDA	CBR1000 RR-R	Fireblade	SC82 (2022) ST
HONDA	CBR1000 RR-R	Fireblade	SC82 (2024) ST
KAWASAKI	ZX-10	R	ZXT02E – ZX1002E
KAWASAKI	ZX-10	R	ZXT02F – ZX1002F
KAWASAKI	ZX-10	R	ZXT02L – ZX1002L
KAWASAKI	ZX-10	R	ZXT02M – ZX1002M
<b>KAWASAKI</b>	<b>ZX-10</b>	<b>R</b>	<b>ZXT03A - ZX1003A</b>
<b>KAWASAKI</b>	<b>ZX-10</b>	<b>R</b>	<b>ZXT03B - ZX1003B</b>
SUZUKI	GSX-R 1000	Standard	L7
SUZUKI	GSX-R 1000	R	L7-R
SUZUKI	GSX-R 1000	Standard	L9
SUZUKI	GSX-R 1000	R	L9-R
<b>SUZUKI</b>	<b>GSX-R 1000</b>	<b>R</b>	<b>M7-R</b>
YAMAHA	YZ-F R1	Standard	BX4
YAMAHA	YZ-F R1	Standard	B3L
YAMAHA	YZ-F R1	Standard	D45

The FIM Homologation procedure “FIM Homologation Regulations for Motorcycles” is available on:

[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=homologation+regulations](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=homologation+regulations)

Additionally, please refer to Art. 2.7.0, Art. 2.7.0.1 and Art. 2.7.0.2 which apply.

To find the exact “model code” of your motorcycle (**which should appear in the list of eligible motorcycles here above**), please refer to the **latest** list of “FIM Homologated Motorcycles” for the on-going year available on:

[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=listing+homologated+motorcycles](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=listing+homologated+motorcycles)

### **2.8.1 Engine configurations and displacement capacities**

Please refer to Art. 2.7.1, Art. 2.7.1.1 and Art. 2.7.2.2.

### **2.8.2 Minimum weight**

Please refer to Art. 2.7.2, Art. 2.7.2.1 and Art. 2.7.2.2.

### **2.8.4 Carburation instruments**

Carburation instruments (fuel injection system, etc.), must remain as homologated. No modifications are authorised. See also Art. 2.8.6.17.

### **2.8.5 Fuel**

All teams must use the fuel specification (Octane 98 maximum) provided by the appointed single fuel supplier contracted for the FIM Endurance World Trophy (please always refer to the related supplementary regulations of each event).

### **2.8.6 Motorcycle specifications**

All parts and systems not mentioned in the following articles must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

#### **2.8.6.1 Main frame body and rear subframe**

The main frame must be the originally manufactured part produced and fitted by the manufacturer and be used on all the units produced following the homologated motorcycle model.

No gussets or tubes may be removed, other modifications are allowed within the following section of these rules.

Holes may be drilled on the frame only to fix authorised components (i.e., fairing brackets, steering damper mount, sensors.).

The main frame must have a Vehicle Identification Number (VIN), as issued by the manufacturer on the homologated model. Any other frame (as “original” or originating as “spare part”) must be identical to the original homologated part (or including modifications allowed by the FIM Technical Regulations in each serie) and correspond to all the dimensions and weight detailed on the homologation drawings.

*Such main frame must be identified by permanent method by a special and unique number: Requirement: Initial(s) of the manufacturer – Model Code – 01, 02, etc.*

*Examples for:*

- *Aprilia : A – ZD4KYB – 01*
- *BMW : B – K66MU COMP – 01*
- *Honda : H – SC82 (2024) SP – 01*
- *Kawasaki : K – ZXT02T – 01*
- *Suzuki : S – L9R – 01*
- *Yamaha : Y – B4S – 01*

*Protective covers made from composite materials to protect a section of a frame are permitted and must be attached securely. Drilling holes to attach these covers is not permitted. For the Technical Inspections, the motorcycles must be presented without these protective covers. The FIM EWC Technical Director may ask the team at any time of the event to take off these covers for further verifications.*

*Adequate space must be available to affix the FIM Technical verification sticker (on a smooth surface).*

*Nothing else may be added or removed from the frame body.*

*Engine mounting brackets or plates must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

*The homologated rear sub-frame construction must be used. Minor modifications to mount and fix the rear fairing and rear seat are allowed but the design, purpose and assembly must remain as used by the homologated part.*

*The material for the seat pad may be modified and/or replaced.*

*The material of the streamlining/seat section may be replaced, but the homologated shape/profile must remain as homologated.*

*Additional seat brackets may be added but original ones cannot be removed; non-stressed protruding brackets may be removed if they do not affect the safety of the construction or assembly.*

*Bolt-on accessories to the rear sub-frame may be removed.*

*The paint scheme is not restricted but polishing the frame body or sub frame is not allowed.*

### **2.8.6.2 Front fork**

*Forks, stanchions, stem, wheel spindle, upper and lower crown, etc., must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

*Original internal parts of the homologated forks may be modified or changed but strictly limited to the spring(s) and valves. After market damper kits are not allowed.*

*Any quality and quantity of oil can be used in the front forks.*

*Electro-magnetic fluid systems which change the viscosity of the suspension fluid(s) during operation are not permitted.*

*Dust seals can be modified changed or removed providing the fork remains totally oil sealed.*

*The height and position of the front fork in relation to the fork crowns is free.*

*The upper and lower fork clamps (triple clamp, fork bridges) must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle.*

*A steering damper may be added or replaced with an after-market damper. The steering damper cannot act as a steering lock limiting device.*

*The addition of small supports for the front stand is not allowed if not originally fitted on the homologated motorcycle.*

### **2.8.6.3 Swingarm**

*Every part of the rear swingarm must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle (including rear fork pivot bolt and rear axle adjuster).*

*Protective covers made from composite materials to protect a section of a swingarm are permitted and must be attached securely. Drilling holes to attach these covers is not permitted. For the Technical Inspections, the motorcycles must be presented without these protective covers. The FIM EWC Technical Director may ask the team at any time of the event to take off these covers for further verifications.*

*A rigid chain guard must be fitted in such a way to reduce the possibility that any part of the riders' body may become trapped between the lower chain run and the rear wheel sprocket. This lower chain guard (a.k.a. shark-fin) must cover the opening where the chain meets the rear sprocket. Chain guards must be made of strong material and resist any bending (steel, aluminium, composites).*

*Rear swingarm pivot bolt must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

*An anchorage system or point(s) to keep the original rear brake caliper in place may be added to the rear swingarm.*

*Rear wheel stand brackets may be added to the rear swingarm by welding and/or attached by bolts.*

*These brackets (in steel or aluminium, fitted behind or below the swingarm) must respect maximum dimensions (measured all around the swingarm main body) for length x height: 120 mm x 120 mm) with a minimum thickness of this part of (aluminium: 6 mm, steel: 3 mm). All edges must be rounded and face inwards.*

*Fastening screws must be recessed.*

*A small bracket to retain the chain (steel, aluminium) is permitted, securely mounted, edges must be rounded. Max dimensions: length: 60 mm; height above the swingarm main body: 60 mm; minimum width/thickness: aluminium: 6 mm, steel: 3 mm.*

#### **2.8.6.4 Rear suspension unit(s)**

*Rear suspension unit (shock absorber) may be modified or replaced, but the original attachments to the frame and rear swingarm must be as homologated.*

*The retail price cap per unit is set at €1800 Euro (including VAT taxes).*

*Rear suspension unit spring(s) may be changed.*

*No aftermarket or prototype electronically controlled suspension unit maybe used, unless such suspension is already present on the production model of the homologated motorcycle, and it must remain completely standard (any mechanical or electronic parts must remain as homologated). The original suspension system must work properly safely in the event of an electronic failure.*

*The rear suspension linkage must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

#### **2.8.6.5 Wheels**

*Wheels must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

*The speedometer drive may be removed and replaced with a spacer.*

*If the original design includes a cushion drive for the rear wheel, it must remain as originally produced for the homologated motorcycle.*

*No modifications of the wheel-axles or any fixing and mounting points for front brake calipers are authorised. Internal and external spacers of wheels may be modified **or replaced**. Modifications to the wheels to keep spacers in place are permitted.*

*The external spacers and nuts of wheel axles (front and rear) must remain original (no modification allowed).*

### **2.8.6.6 Brakes**

*Brake discs may be replaced by aftermarket discs which comply with following requirements:*

*Replacement brake discs must be of ferrous materials. Internally ventilated discs are not allowed.*

*The outside and inner diameters of the brake disc must not be larger than the ones on the homologated disc.*

*The thickness of the brake disc may be increased but the disc must fit into the homologated brake caliper without any modification to the caliper.*

*Front brake discs can be made floating, using original rotors. The number of floaters is free.*

*Brake disc carriers may be changed but must retain the same off-set and same type of mounting to the wheels.*

*The front brake master cylinder may be replaced. The retail price cap per unit is set at €350 Euro (including VAT taxes).*

*The rear brake master cylinder must remain as on the homologated motorcycle. The front and rear brake fluid reservoirs may be replaced and/or repositioned.*

*The air bleeder screw on the originally homologated calipers may be replaced.*

*The front and rear brake caliper (mount, carrier, hanger) must remain the one as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

*Front brake system cooling air-ducts are allowed. This duct (1) must be fitted between the front brake caliper and the front brake caliper bracket. No modifications to the front brake calipers are allowed.*

*Air-ducts shall be routed to cool the discs or directed onto the brake caliper bodies. Viewed from the side, the air-ducts opening shall not pass the vertical line drawn by the centre of the front axle shaft. Viewed from the front, the air-ducts must fall inside the shape drawn by the fairing (aerodynamic winglets excluded) and must be positioned as close as possible to the front fork leg/foot. For safety reasons, we strongly recommend that the airflow shall not be directed onto the brake pads. If the airflow is directed onto the brake pads, the front opening of the air-ducts must be protected by wire-mesh.*

*The air-ducts may be made of composite materials. The complete assembly must be presented and validated by the FIM EWC Technical Director in prior of its use.*

*In order to reduce the transfer of heat to the hydraulic fluid it is permitted to add metallic shims (spacers) to the calipers, between the pads and the calipers, and/or to replace light alloy pistons with more heat resistant pistons (either in Steel, Inox, Titanium, etc.) made by the same manufacturer of the caliper (for safety and liability reasons, the team must follow the recommendations/ instructions of the braking system manufacturer). All systems not originally fitted on the homologated motorcycle in order to maintain the brake pads “in position” are not allowed.*

*The rear brake caliper bracket may be mounted “fixed” on the swingarm, but the bracket must maintain the same mounting (fixing) points for the caliper as used on the homologated motorcycle. A modification of the rear caliper bracket in part is authorised. The swingarm may be modified for this reason to aid the location of the rear brake caliper bracket, by welding, drilling or by using a Heli Coil.*

*The original chain adjusters (round or square) may be drilled to keep the rear brake caliper bracket in place.*

*Front and rear hydraulic brake lines may be changed.*

*“Quick” (or “dry-brake”) connectors in the brake lines are authorised.*

*The split of the front brake lines for both front brake calipers must be made above the lower fork bridge (lower triple clamp). Brake line hose fittings (including banjo bolts) can only be steel or titanium. Quick couplings can remain in Aluminium.*

*Front and rear brake pads may be changed. Brake pad locking pins may be modified for quick change type. The brake pads friction material can be chamfered to allow the insertion of the disc onto the brake caliper. This chamfering procedure cannot affect the backing plate of the brake pad structure.*

*The anti-lock braking system (ABS) may be used only if installed in the homologated model for road use. The type of system (mechanical or electronic) and the ABS pump/pressure regulator must remain as homologated on the homologated motorcycle. Discs, speed sensor (rotor), master cylinder and the software of the ABS may be modified or replaced. Only ferrous materials are allowed for brake discs.*

*The anti-lock braking system (ABS) can be disconnected, and the ABS pump/pressure regulator can be deleted.*

#### **2.8.6.7 Tyres**

*See Art. 2.3.6.*

#### **2.8.6.8 Handlebars and hand controls**

*Only one (1) RED engine stop switch may be located on the left or right handlebar, reachable by the rider with his/her hands in normal position on the grips.*

*Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.*

*Handlebars, hand controls and associated cables may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle (see Art. 2.3.4), but all hand controls, electric starter switch button and engine stop switch button (both must be controlled by direct human pressure action) must remain directly fitted on the handlebars. For safety reasons, the switch to start the engine can only be one push-button located at one of the handlebars. Other circuits, per example starting the engine by pulling the clutch lever, are prohibited. Others switches may be changed.*

*Clutch and brake lever may be replaced with an aftermarket model (see also Art. 2.3.4).*

*It is compulsory to equip all motorcycles with a solid brake lever guard preventing the brake lever from being accidentally activated in case of collision with another motorcycle. The maximum flexibility displacement of this guard cannot exceed 10 mm **under a horizontal and vertical force of 10 N** (aluminium or steel recommended). In case of dispute, the decision of the FIM EWC Technical Director is final.*

#### **2.8.6.9 Footrest and foot controls**

*Footrest/foot controls may be relocated but brackets must be mounted to the frame in the original mounting points. Their two original points of fixture (for the footrest, foot controls and on the shift shaft) must remain as original. Foot controls linkage may be modified. The original mounting points must remain.*

*Footrests may be rigidly mounted or a folding type which must incorporate a device to return them to the normal position.*

*The end of the footrest must have at least an 8 mm solid spherical radius. (see Diagram A and C).*

*Non-folding footrests must have an end (plug) which is permanently fixed, made of plastic, Teflon® or an equivalent type of material (minimum radius 8 mm). The plug surface must be designed to reach the widest possible area. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward has the right to refuse any plug not satisfying this safety aim.*

#### **2.8.6.10 Fuel tank**

*The fuel tank must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle. The maximum fuel tank capacity is 16.0 Litres.*

*All fuel tanks must be filled with fire retardant material (open-celled mesh, i.e., “Explosafe®, ExploStop®”). The use of “volume balls” to achieve the maximum capacity is allowed. The minimum diameter of the volume ball(s) used by the team cannot be smaller than 35 mm.*

*The fuel tank used during practice must be of the same size (max. capacity 16.0 litres).*

*Fuel cap must be changed for a “screw type” cap to prevent accidental opening at any time. Fuel cap when closed must be leak proof.*

*Protective tank covers must be fitted on the exposed edges (in case of crash) of tanks made of steel. These protectors must fit the shape of the fuel tank. These covers must be presented and the application validated by the FIM EWC Technical Director.*

*The fuel tank must be fixed to the frame (even via brackets) from the front and the rear with a crash-proof assembly system, with a minimum of 3 bolts of 5 mm diameter (or more). Specific brackets are allowed. Bayonet style couplings cannot be used, nor any fixing to any parts of the streamlining. In case of dispute or specific mounting system, the decision of the FIM EWC Technical Director is final.*

*The tank’s fixing points can be reinforced for the sole purpose of increasing its rigidity.*

*Fuel tanks with tank breather pipes must be fitted with non-return valves which discharge into a catch tank with a minimum volume of 250 cc and a maximum volume of 350 cc made of a suitable material.*

### **2.8.6.11 Fairing/body work**

- a) *Fairing and body work may be replaced with exact cosmetic duplicates of the original parts but must appear to be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle, with slight differences due the racing use (different pieces mix, attachment points, fairing bottom, etc). The material may be changed. Specific reinforcements in Kevlar or Carbon are authorized locally around holes and stressed areas.*
- b) *Overall size and dimensions must be the same as the original part.*
- c) *Wind screen may be replaced with an aftermarket product. In case of unusual design or dimensions observed by the FIM EWC Technical Director, his decision will be final in the approval or rejection of the part.*
- d) *Motorcycles that were not originally equipped with streamlining are not allowed to add streamlining in any form, with the exception of a lower fairing device as described in (g). This device cannot exceed above a line drawn horizontally from wheel axle to wheel axle.*
- e) *The original combination instrument/fairing brackets may be replaced but the use of titanium and carbon (or similar composite materials) is forbidden. All other fairing brackets may be altered or replaced.*
- f) *The original air ducts running between the fairing and the airbox may be altered or replaced by exact cosmetic replicas of the original parts. If the part serves another function (ie Dash Mounting) then the airflow passage must retain the homologated internal shape. The material may be changed. Particle grills or “wire-meshes” originally installed in the openings for the air ducts may be removed. Flap valves systems may be removed. Air-ducts cannot be added if they are not present on the original machine.*

*Any fixing point(s) for the front/rear wheel stand must be bolted to either the frame, engine block or rear fork (swingarm). No element of this support can exceed any part of the fairing. Only modifications made to the fairing in order to accept this element are allowed. The maximum clearance between this device and the fairing is 5 mm.*

- g) *The lower fairing must 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 (minimum 5 litres). The lower edge of openings in the fairing must be positioned at least 50 mm above the bottom of the fairing.*

*Original openings for cooling in the lateral fairing/bodywork sections may be partially closed only to accommodate sponsors' logos/lettering. Such modification shall be made using wire mesh or perforated plate (the material is free but the distance between all opening centres, circle centres and their diameters must be constant). Holes or perforations must have an open area ratio > 60 %.*

*The lower fairing section must remain leak proof at all times. The rear of the lower fairing must be fixed by a minimum of two brackets (or two fixing points) to the engine or to the frame to carry the lower fairing when filled with liquid.*

- h) Front fender may be replaced with a cosmetic duplicate of the original part. All the dimensions, including the mounting points must remain exactly as original. The material is free as long as the minimum stiffness of the part structure (and its integrity) is ensured to resist to any air pressure deformation/bending effect (example: surface underneath the front fender touching with front tyre). In case of dispute, the decision of the FIM EWC Technical Director is final.. "Flexible" mounts by "dzeus" fasteners, clips, "zip" tie-raps, clamps, etc. are not permitted.*
- i) Rear fender fixed on the swingarm may be modified, replaced or deleted but the original shape must be respected.*
- j) Additional heatshield made from composites may be installed on the rear exhaust pipe section and running up and inside the rider's footrest. This heatshield cannot have any aerodynamic purpose and be used as such. The appreciation of this piece remains a decision of the FIM EWC Technical Director.*
- k) The onboard TV modules (cameras, antennas and equipment) are not subject to the fairing/body work regulations, prescriptions and limit dimensions, unless otherwise specified.*

#### **2.8.6.12      Seat**

*Seat, seat base and associated body work may be replaced with parts of similar appearance as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle. The appearance from front, rear and profile must conform to the homologated shape.*

*The top portion of the rear body work around the seat may be modified to a solo seat.*

*The seat/rear cowl replacement must allow for proper number display.*

*The homologated seat locking system (with plates, pins, rubber pads etc.) may be removed.*

#### **2.8.6.13 Wiring harness and tachometer (rpm gauge)**

*The original wire-loom may be modified, replaced, or relocated.*

*The original tachometer must be used.*

*The ignition key/lock may be relocated.*

#### **2.8.6.14 Battery**

***The battery may be replaced, however, original battery position must be respected. If replaced, its nominal capacity (C/1) must be equal to or higher than the homologated type.***

***For safety reasons, whatever is the technology of the battery used, no charging is allowed without any surveillance and during the night (in the pitbox or in the team' truck). The charging area must be safe as possible and as far away as possible of any fuel cans.***

***The use of Lithium Polymer (LIPO) batteries is strictly prohibited. Participants are not allowed to use LIPO batteries in any form, including but not limited to primary power source, backup power source, or in any other capacity due to the safety risks associated with LIPO batteries, including overheating, swelling, and explosion.***

***We recommend the use of battery alternatives, such as Lead-Acid, Absorbed Glass Mat (AGM), Nickel Metal Hydride (NiMH), Lithium Ferrophosphate (LFP), Lithium Iron Phosphate (Li-Fe), Lithium-Ion (Li-ion) batteries, etc. Lithium-Ion (Li-ion) batteries must be managed by a BMS.***

#### **2.8.6.15 Radiator, cooling system and oil coolers**

*Protective meshes may be added in front of the oil and/or water radiator(s).*

*The radiator tubes/hoses to and from the engine may be replaced. The original heat exchanger (oil/water) may be replaced by an oil-cooler and its tubes separated from the cooling circuit. Overflow tanks may be changed but must be fixed in a secure way.*

*Radiator fan and wiring may be removed. Thermal switches, water temperature sensor and thermostat may be removed, replaced or altered inside the cooling system.*

*Radiator cap is free.*

### **2.8.6.16 Airbox**

*The airbox must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle but the airbox drains must be sealed.*

*The air filter element may be modified or replaced.*

*All motorcycles must have a closed breather system. The oil breather line must be connected and discharge in the airbox.*

*A heat protection can be attached to the airbox.*

### **2.8.6.17 Fuel injection system**

*Fuel injection systems refer to throttle bodies, fuel injectors, variable length intake tract devices, fuel pump and fuel pressure regulator.*

*The original homologated fuel injection system must be used without any modification.*

*The fuel injectors must be stock and unaltered from the original specification and manufacture.*

*Bell mouths must be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.*

*Throttle valves (butterfly valves) cannot be changed nor modified.*

*Variable intake tract devices cannot be added if they are not present on the homologated motorcycle and they must remain identical and operate in the same way as the homologated system. All the parts of the variable intake tract device must remain exactly as homologated.*

*Air and air/fuel mixture can go to the combustion chamber exclusively through the throttle body butterflies.*

*Electronically controlled throttle valves, known as “ride-by-wire”, may be only used if the homologated model is equipped with the same system. Software may be modified but all the safety systems and procedures designed by the original manufacturer must be maintained.*

### **2.8.6.18 Fuel supply**

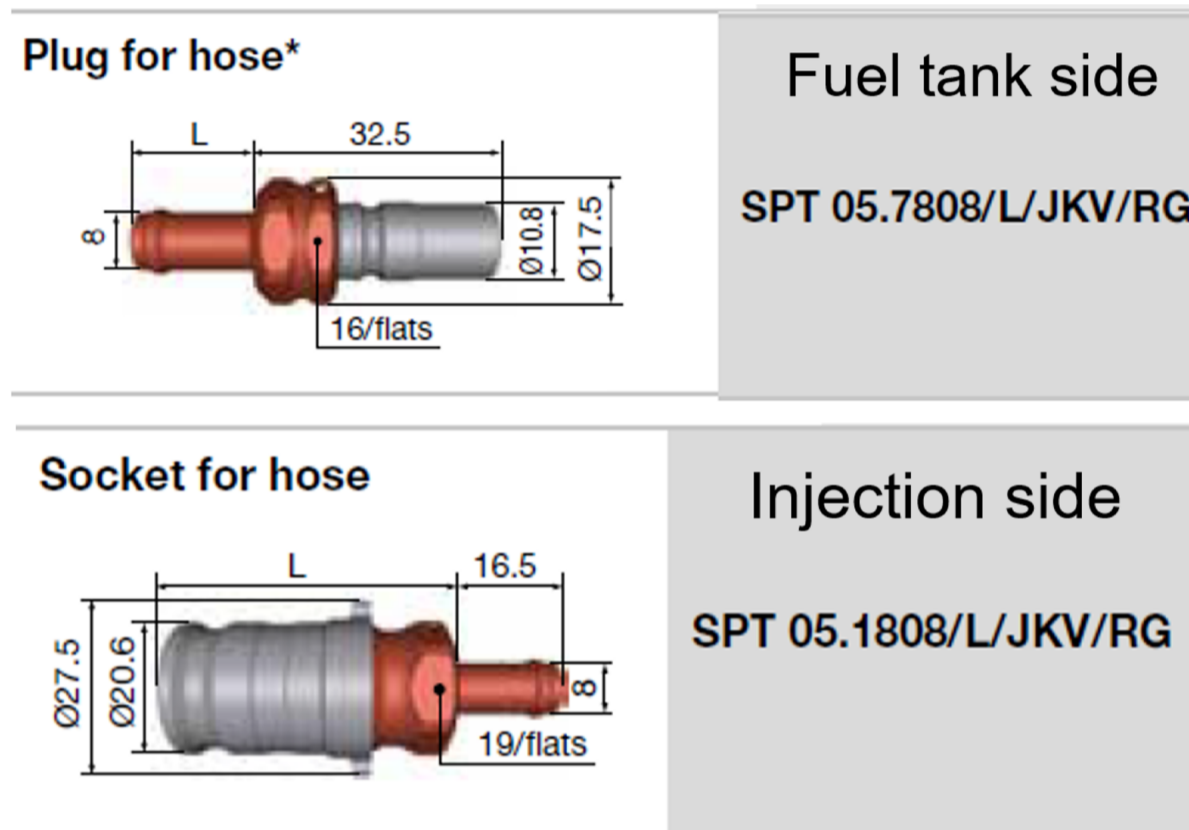
*Fuel pump and pressure regulator cannot be modified.*

*The original fuel valve (petcock) may be altered, replaced, or removed from those installed on the homologated motorcycle.*

Fuel lines from the fuel tank up to the injectors (fuel hoses, delivery pipe assembly, joints, clamps, fuel canister) may be replaced, without increasing the fuel volume.

The fuel line(s) going from the fuel tank to the fuel injection instruments must be located in such a way that they are protected from possible crash damage.

The fuel line from the fuel tank must be secured by the following compulsory FIM homologated dry-break connector:



FIM EWC Parts List - Production (or latest update) downloadable on the FIM official website:

[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=EWC+production](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=EWC+production)

No modification of any parts of the FIM homologated original connector (presented in the Parts List here above) is allowed.

All teams must use the same specification as described in the latest Parts List.

A cross over line between each side of the tank is allowed (maximum inside diameter 10 mm).

Fuel vent lines may be replaced. Fuel filters may be added.

### **2.8.6.19 Cylinder head**

*No modifications are allowed.*

*No material may be added or removed from the cylinder head.*

*The cylinder head gaskets may be changed.*

*The valves, valve seats, guides, springs, tappets, oil seals, shims, cotter valve, spring base and retainers must be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle. Only normal maintenance interventions as prescribed by the manufacturer in the model's Service Manual are authorised.*

*Valve spring shims are not allowed.*

### **2.8.6.20 Camshaft**

*No modifications are allowed.*

*Camshafts must remain as homologated (no kit-camshafts; valve lift, cam-lobe lift and contour of the lobe must be as homologated).*

*At the Technical Checks: for direct cam drive systems, the cam lobe lift is measured; for non-direct cam drive systems (i.e., with rocker arms), the valve lift is measured.*

### **2.8.6.21 Cam sprockets or gears**

*No modifications are allowed.*

### **2.8.6.22 Cylinders**

*No modifications are allowed.*

### **2.8.6.23 Pistons**

*No modifications are allowed (including polishing and lightening).*

**2.8.6.24          Piston rings**

*No modifications are allowed.*

**2.8.6.25          Piston pins and clips**

*No modifications are allowed.*

**2.8.6.26          Connecting rods**

*No modifications are allowed (including polishing and lightening).*

**2.8.6.27          Crankshaft**

*No modifications are allowed (including polishing and lightening).*

**2.8.6.28          Crankcase, other engine cases and covers (ignition case, clutch case, etc.)**

*Crankcases must remain as homologated. No modifications are allowed (including painting, polishing, and lightening).*

*The oil sump must remain as homologated.*

*It is not allowed to add a pump used to create a vacuum in the crankcase. If a vacuum pump is installed on the homologated motorcycle, then it may be used only as homologated.*

*All lateral covers/engine cases containing oil, and which could be in contact with the ground during a crash, must be protected by a second cover made from metal, such as aluminium alloy, stainless steel, steel.*

*Plates or crash bars made from aluminium or steel also are permitted in addition to these covers. All of these devices must be designed to be resistant against sudden shocks, abrasions and crash damage.*

*FIM protective covers declared eligible for competition will be permitted without regard of the material.*

*These covers must be fixed properly and securely with case cover screws/bolts (minimum 3 fixing points) that also mount the original covers/engine cases to the crankcases.*

*The FIM EWC Technical Director has the right to forbid any cover, if the evidence shows the cover is not effective.*

### **2.8.6.29 Transmission/gearbox**

*No modifications are allowed.*

*No power source (i.e., hydraulic or electric) can be used for gear selection, if not installed in the homologated model for road use.*

*Human power and so called “quick shifter” systems are excluded from the ban. If not originally present on the homologated motorcycle, a quick shifter may be added. It is the entire responsibility of the team manager to ensure safe and correct working of the entire quick shifter system.*

*Other modifications to the gearbox or to the selector mechanism are not authorised.*

*Countershaft sprocket, rear wheel sprocket, chain pitch and size can be changed.*

*The drive sprocket cover can be modified or eliminated. A crankcase protection may be added in this area (against chain damage).*

*The chain guard (swingarm mounted) may be removed or replaced.*

### **2.8.6.30 Clutch**

*No modifications are allowed.*

*Only friction and drive discs may be changed, but their number must remain as original.*

*Clutch springs may be changed.*

### **2.8.6.31 Oil Pumps and oil lines**

*No pump modifications are allowed.*

*Oil lines may be modified or replaced. Oil lines containing positive pressure, if replaced, must be of metal reinforced construction with swaged or threaded connectors.*

### **2.8.6.32 Electronic control system**

*The electronic control system (including ECU and dashboard) must be the standard system as on the homologated motorcycle.*

*The Firmware and Software of the ECU can be modified. External module only for engine mapping management (i.e. for air/fuel ratio and ignition timing adjustments) is allowed. Original wiring harness can be modified.*

*It is the entire responsibility of the team manager to ensure safe and correct working of the entire electronic system.*

*The ECU must be clearly identified by the original serial number issued by the manufacturer at the production of the ECU. The ECU must remain in its original homologated position.*

*The ECU serial number used by the team must comply with the model and the years range of the motorcycle homologated by the FIM and declared by the manufacturer.*

*At all times, the FIM EWC Technical Director (or his appointed colleague) must have access and way to connect to the ECU for controlling purposes.*

*Spark plugs may be replaced.*

#### **2.8.6.33 Generator, alternator, electric starter**

*No modifications are allowed.*

*The electric starter must operate normally and always be able to start the engine during the event.*

#### **2.8.6.34 Exhaust system**

*The exhaust system may be modified for racing use. Catalytic converters must be removed. O2 and equivalent sensors may be removed.*

*The number of the exhaust silencer(s) must remain as homologated. The silencer(s) output(s) must remain at the same side as homologated on the original model. The position of the silencer(s) (up or down) is free. The silencer's end must not pass a vertical line drawn at the edge of the rear tyre. The silencer's end cap may be made of composite materials.*

*For safety reasons, the exposed edge(s) of the exhaust pipe(s) outlet(s) must be rounded (diameter: min. 1 mm), avoid any sharp edges and be kept within 5 mm of the end cap of the silencer.*

*The silencer exhaust mounting/support flange may be made of composite materials; the assembly has to be secured by means of screws and bolts. Quick "zip" ties are not allowed.*

*Wrapping of exhaust systems is not allowed except in the area of the rider's foot or an area in contact with the fairing for protection from heat.*

*For the Sound Control (Art. 2.14), no modification (by any possible way) of the original RPM signal (channel) is allowed. The RPM information displayed on the dashboard and shown by the team must be the real engine revolution. Furthermore, all systems as “home-made” dB-Killers (not delivered as original part or accessory of the silencer/exhaust line) are strictly forbidden. All these cheating systems will be strongly penalised.*

#### **2.8.6.35 Lights**

*Headlights must emit a YELLOW light beam (refer to Art. 2.3.11 electrical equipment (lights) and electroluminescent numbers).*

#### **2.8.6.36 Fasteners**

*Standard fasteners (excluding spacers and nuts of wheel axles which must remain original) may be replaced with fasteners of any material and design but titanium fasteners may not be used. The strength and design must be equal to or exceed the strength of the standard fastener it is replacing.*

*Fasteners may be drilled for safety wire, but any intentional weight savings modifications are not allowed.*

*Fairing/bodywork fasteners may be changed to the quick disconnect type. Aluminium fasteners may only be used in non-structural locations.*

#### **2.8.7 The following items MAY BE altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle**

- *A special one-way valve can be fitted to the crankcase oil filler opening (to avoid any oil spillage).*
- *It is recommended that motorcycles be equipped with a red light on the instrument panel. This light must flash in the event of oil pressure drop.*
- *Any type of lubrication, brake or suspension fluid may be used.*
- *Any type of spark plug.*
- *Any inner tube (if fitted) or inflation valves may be used.*
- *Gaskets and gasket materials (with the exception of the cylinder base gasket).*

- *Wheel balance weights may be discarded, changed or added to.*
- *Instruments, instrument bracket(s) and associated cables.*
- *Painted external surface finishes and decals.*
- *Headlamp and rear lamp, only for races taking place partly at night.*
- *Material for brackets connecting non-original parts (fairing, exhaust, etc) to the frame (or engine) cannot be made from titanium.*
- *Protective covers for engine (see also Art. 2.6.6.30 and 2.7.6.28), frame, chain, footrests, etc. can be made in other materials like fibre composite material if these parts do not replace original parts mounted on the homologated model.*

#### **2.8.8            *The following items MAY BE removed***

- *Emission control items (anti-pollution) in or around the airbox and engine (O2 sensors, air injection devices).*
- *The air injection control system (valve, solenoid, tubes) may be removed. The tubes connected to the cylinder head cover may be plugged.*
- *Speedometer.*
- *Chain guard.*
- *Bolt on accessories on a rear sub frame.*

#### **2.8.9            *The following items MUST BE removed***

- *Turn signal indicators (when not incorporated in the fairing). The openings in the fairing must be covered by suitable materials.*
- *Rear-view mirrors.*
- *Horn.*
- *License plate bracket.*
- *Toolbox.*
- *Helmet hooks and luggage carrier hooks.*
- *Passenger footrests.*

- *Passenger grabrails.*
- *Safety bars, centre and side stands must be removed (fixed brackets must remain).*

#### **2.8.10 The following items MUST BE altered**

- *Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button (RED), mounted at least on one side of the handlebar (within reach of the hand while on the hand grips) that is capable of stopping a running engine.*
- *Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.*
- *All drain plugs must be wired. External oil filter(s) screws and bolts that enter an oil cavity and/or fix connections of pressurized oil lines (i.e., on crankcases, hoses, oil radiators, etc.) must be safety wired.*
- *All motorcycles must have a closed breather system. The oil breather line must be connected and discharge in the airbox.*
- *Where breather or overflow pipes are fitted, they must discharge via existing outlets. The original closed system must be retained; no direct atmospheric emission is permitted.*
- *Any additional oil cooler must not be mounted on or above the rear mudguard.*

#### **2.8.11 Additional equipment**

*Additional electronic hardware equipment not originally present on the homologated motorcycle (e.g., data acquisition and sensors) is not allowed and cannot be added.*

*On-board cameras may only be used upon request and after the team has obtained written permission from the FIM and the Promoter. It is forbidden to use, mount or affix cameras on the rider's helmet.*

***The addition of a device for infra-red (IR) transmission of a signal between the racing rider and his team, used exclusively for lap timing, is allowed.***

***The addition of a GPS unit for positioning, lap timing and/or lap scoring purposes or legible messages via an on-board screen is allowed.***

*Telemetry is not allowed (remote signals to or from the motorcycle), except by compulsory championship devices.*

*The use of bi-directional communication is not allowed except when mentioned in the Supplementary Regulations or by the request of the Race Direction and with the approval of the FIM EWC Technical Director.*

*The addition of all Championship contracted devices such as Transponder and Promoter's on-board TV system is allowed. The Promoter is requested to advise the FIM EWC Technical Director of the list of motorcycles on which their systems will be fitted in prior of the race.*

*One extra mechanic (a 5<sup>th</sup> one, identified with a special chasuble given by the Promoter) will be allowed during the pitstop only to manage these TV devices following the Promoter's instructions.*

## 2.9 EXPERIMENTAL TECHNICAL SPECIFICATIONS

*EXPERIMENTAL* type motorcycles may be based on road legal models with a valid FIM Homologation or be a single unit.

*If presented by the team, they must show that the FIM Homologated motorcycle contains a major change to be considered as “Experimental”. Such project must have been validated by the CCR and the CTI prior to entering an event.*

*Either one of the following components: the engine (including new engine capacities), the main-frame or the suspension must be completely different in design and form from the original model to participate in the “Experimental” class.*

*Also different fuel or propulsion (e.g., electric, hydrogen, etc.), as long the rear wheel is driven, are permitted provided above project approval.*

*All motorcycles must comply in every respect with all the requirements for Circuit Racing as specified in these Technical Regulations (including the safety requirements in Art. 2.3).*

*Tyre limitations do not apply.*

### 2.9.1 Displacement capacities

#### 1. Internal combustion engines, naturally aspirated (fuel)

##### a) Homologated Superstock engines

*Changes allowed as per the SUPERSTOCK regulations (more specifically regarding the preparation of the engine components, airbox and fuel injection system, please refer to Art. 2.7/2.8 for details).*

<i>Over 750cc up to 1200cc</i>	<i>4-stroke</i>	<i>4 cylinders</i>
<i>Over 750cc up to 1200cc</i>	<i>4-stroke</i>	<i>3 cylinders</i>

##### b) Prototype engine

<i>Over 600cc up to 750cc</i>	<i>4-stroke</i>	<i>up to 4 cylinders</i>
<i>Over 750cc up to 1200cc</i>	<i>4-stroke</i>	<i>up to 3 cylinders</i>

2. *Hybrid system - Example: an alternative energy source in combination with internal and naturally aspirated combustion engines.*
3. *Other(s):*  
*I.e., electric, and alternative propulsion (as named above).*

### **2.9.2 Transmission / gearbox**

*No limit on the number of gears.*

### **2.9.3 Minimum / maximum weight**

- *The maximum weight for motorcycles with ELECTRIC power source: 250 kg.*
- *For all motorcycles with Internal Combustion Engines (ICE): 170 kg for all races.*

*This is the absolute minimum weight (without the fuel tank and its content).*

*(“Its content” includes: fuel on-board, all fuel tank internal parts, fuel valve system + protective cover, fuel pump, glued protective covers/rider anti-slip systems).*

*At any time during the event, the weight of the whole motorcycle (excluding the fuel tank and its content) must not be less than the minimum weight.*

*There is no tolerance on the minimum weight of the motorcycle.*

*The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit and may be required due to a handicap system. The use of ballast and weight handicap must be declared to the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward at the preliminary checks and/or prior to the race.*

*During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control in the pit lane. The minimum weight remains at 177 kg (including the fuel tank and its content).*

*In all cases the rider (and the team) must comply with this request for a control. Any “forcing” of the control point of the weight control will be immediately reported to the FIM EWC Stewards Panel who will take appropriate action (see Sporting Regulations).*

*During the final Technical Inspection at the end of each race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race (without the fuel tank and its content), and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids. Any exceptional situation will be the subject of an investigation by the FIM EWC Stewards who will decide on the appropriate measures resulting from this exceptional situation.*

*The minimum weight includes all Championship contracted devices whether fitted or not, such as transponder and on-board TV system.*

#### **2.9.4 Safety and construction criteria**

*At all times, safety is the primary issue. Any motorcycle must adhere to the safety requirements.*

*In order to provide the participant the correct information, the entrant is required to submit a file of the “Experimental” motorcycle, complete with full description, drawings and pictures of the motorcycle and of the powerplant used.*

*This file will be reviewed by the FIM Technical Commission and its Experts. They will provide their recommendations, if any, to the members of the Selection Committee.*

#### **2.9.5 Fuel**

*All teams must use one of the fuel specification(s) (Octane 102 or 98: choice at the sole discretion of the team) provided by the appointed single fuel supplier contracted for the FIM Endurance World Championship/Cup/Trophy (please always refer to the related supplementary regulations of each event).*

*Exceptions may be granted by the CCR/CTI for projects using alternative energies (including sustainable and renewable energies/fuels), provided that all safety measures with relation to stock, packaging and handling are taken and guaranteed at all times. Such Experimental project and exception must be previously approved by the CCR/CTI).*

#### **2.9.6 Fuel system**

*The maximum permitted relative fuel pressure is 10 Bar, at a re-circulated flow rate of 50 litres/hour.*

*Additional regulators may be used in conjunction with the 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.*

Teams must supply a schematic diagram of their fuel system including the location of the fuel pressure regulator when requested by the FIM EWC Technical Director.

### **2.9.7 General requirements**

The general requirements (see Art. 2.3 GENERAL ITEMS) must, if applicable, be observed.

The requirements of Art. 2.3.15 (refueling) must be observed.

#### **Batteries:**

For safety reasons, whatever is the technology of the battery used, no charging is allowed without any surveillance and during the night (in the pitbox or in the team' truck). The charging area must be safe as possible and as far away as possible of any fuel cans.

The use of Lithium Polymer (LIPO) batteries is strictly prohibited. Participants are not allowed to use LIPO batteries in any form, including but not limited to primary power source, backup power source, or in any other capacity due to the safety risks associated with LIPO batteries, including overheating, swelling, and explosion.

We recommend the use of battery alternatives, such as Lead-Acid, Absorbed Glass Mat (AGM), Nickel Metal Hydride (NiMH), Lithium Ferrophosphate (LFP), Lithium Iron Phosphate (Li-Fe), Lithium-Ion (Li-ion) batteries, etc. Lithium-Ion (Li-ion) batteries must be managed by a BMS.

### **2.9.8 Lights**

Headlights must emit a YELLOW light beam (refer to Art. 2.3.11 Electrical equipment (lights) and electroluminescent numbers).

### **2.9.9 Materials for brakes**

Carbon composite or ceramic brakes are not permitted. Only ferrous materials are permitted.

The construction materials allowed for the main body of each component are:

Calipers, master cylinders, disc mounting hubs – Al2024, Al7075, Al6082, Al2618, Al6061 (Specifically Al-Li material is forbidden).

Brake line hose fittings (including banjo bolts) can only be steel or titanium. Quick couplings can remain in Aluminium.

### **2.9.10 Fuel tank**

*Fuel tanks must be compliant with the Art. 2.6.6.10 of the Formula EWC class (with the exception of specific approval given by the FIM CTI).*

### **2.9.11 Fairing/body work**

*The lower fairing must 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 edge of openings in the fairing must be positioned at least 50 mm above the bottom of the fairing.*

*The lower fairing section must remain leak proof at all times. The rear of the lower fairing must be fixed by a minimum of two brackets (or two fixing points) to the engine or to the frame to carry the lower fairing when filled with liquid.*

*Holes may be drilled or cut in the fairing or bodywork to allow additional increased intake air to the oil cooler. Holes bigger than 10 mm must be covered with metal gauze or fine mesh. Mesh must be painted to match the surrounding material.*

*Openings for cooling in the lateral fairing/bodywork sections may be partially closed to accommodate sponsors' logos/lettering. Such modification shall be made using wire mesh or perforated plate (the material is free but the distance between all opening centres, circle centres and their diameters must be constant). Holes or perforations must have an open area ratio > 60 %.*

*A front fender must be fitted. Material, shape, fixing method and position is free.*

*Holes may be drilled in the front fender to allow additional cooling. Holes bigger than 10 mm must be covered with metal gauze or fine mesh. Mesh must be painted to match the surrounding material.*

*The material of construction for the fairing and the front and rear fenders are free.*

*Additional heatshield may be installed on the rear exhaust pipe section and running up, and inside the rider's footrest.*

*The onboard TV modules (cameras, antennas and equipment) are not subject to the fairing/body work regulations, prescriptions and limit dimensions, unless otherwise specified.*

### **2.9.12 Exhaust system**

*The exhaust system may be modified for racing use. Exhaust pipes, catalytic converters and silencers may be altered or replaced from those fitted on a road legal motorcycle. Catalytic converters must be removed.*

*O<sub>2</sub> and equivalent sensors may be removed.*

*The number of the exhaust silencer(s) is free. The position of the silencer(s) (left or right, up or down) is free. The silencer's end must not pass a vertical line drawn at the edge of the rear tyre. The silencer's end cap may be made of composite materials.*

*For safety reasons, the exposed edge(s) of the exhaust pipe(s) outlet(s) must be rounded (diameter: min. 1 mm), avoid any sharp edges and be kept within 5 mm of the end cap of the silencer.*

*The silencer exhaust mounting/support flange may be made of composite materials; the assembly has to be secured by means of screws and bolts. Quick "zip" ties are not allowed.*

*Wrapping of exhaust systems is not allowed except in the area of the rider's foot or an area in contact with the fairing for protection from heat.*

*For the Sound Control (Art. 2.14), no modification (by any possible way) of the original RPM signal (channel) is allowed. The RPM information displayed on the dashboard and shown by the team must be the real engine revolution. Furthermore, all systems as "home-made" dB-Killers (not delivered as original part or accessory of the silencer/exhaust line) are strictly forbidden. All these cheating systems will be strongly penalised.*

### **2.9.13            *The following items MAY BE altered or replaced***

- *A special "one-way" valve can be fitted to the crankcase oil filler opening (to avoid any oil spillage). Standard or other valves must be secured.*
- *It is recommended that motorcycles be equipped with a red light on the instrument panel. This light must flash in the event of oil pressure drop.*
- *Tachometer.*
- *Any type of lubrication, brake or suspension fluid may be used.*
- *Any type of tubing (i.e. air, fuel, oil or water) may be used.*
- *Any inner tube (if fitted) or inflation valves may be used.*
- *Gaskets and gasket material.*
- *Wheel balance weights may be discarded, changed or added to.*
- *Bearings (ball, roller, taper, plain, etc.) of any type or brand may be used.*
- *Fasteners (nuts, bolts, screws, etc.).*
- *External surface finishes and decals on fairing and bodywork.*

### **2.9.14            The following items MAY BE removed**

- *The air injection control system (valve, solenoid, tubes) may be removed. The tubes connected to the cylinder head cover may be plugged.*
- *Unused elements of the wiring harness.*
- *Instrument and instrument bracket and associated cables.*
- *Tachometer.*
- *Speedometer and associated wheel spacers.*
- *Chain guard.*
- *Bolt on accessories on a rear sub frame (seat).*

### **2.9.15            The following items MUST BE removed**

- *Turn signal indicators (when not incorporated in the fairing). The openings in the fairing must be covered by a suitable material.*
- *Rear-view mirrors.*
- *Horn.*
- *License plate bracket.*
- *Toolbox.*
- *Helmet hooks and luggage carrier hooks.*
- *Passenger footrests.*
- *Passenger grab rails.*
- *Safety bars, centre stands, and side stands must be removed (fixed brackets can remain).*

### **2.9.16            The following items MUST BE altered**

- *Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button (RED) mounted at least on one handlebar to stop a running engine, reachable by the rider with his/her hands in normal position on the grips.*
- *Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.*

- *All drain plugs must be wired. External oil filter(s) screws and bolts that enter an oil cavity and/or fix connections of pressurized oil lines (i.e. on crankcases, hoses, oil radiators, etc.) must be safety wired.*
- *All motorcycles must have a closed-circuit breather system. The oil breather line must be connected and discharge into the airbox.*
- *Where breather or overflow pipes are fitted, they must discharge via existing outlets into the airbox. The original closed system must be retained; no direct atmospheric emission is permitted.*
- *Oil cooler must not be mounted on or above the rear wheel.*

### **2.9.17 Additional equipment**

*Additional electronic hardware equipment not on the original homologated motorcycle may be added (e.g. data acquisition and sensors).*

*On-board cameras may only be used upon request and after the team has obtained written permission from the FIM and the Promoter. It is forbidden to use, mount or affix cameras on the rider's helmet.*

*The addition of a device for infra- red (IR) transmission of a signal between the racing rider and his team, used exclusively for lap timing, is allowed.*

*The addition of a GPS unit for positioning, lap timing and/or lap scoring purposes or legible messages via an on-board screen is allowed.*

*Telemetry is not allowed (remote signals to or from the motorcycle) except by compulsory championship devices.*

*The use of bi-directional communication is not allowed except when mentioned in the Supplementary Regulations or by the request of the Race Direction and with the approval of the FIM EWC Technical Director.*

*The addition of all Championship contracted devices such as Transponder and Promoter's on-board TV system is allowed. The Promoter is requested to advise the FIM EWC Technical Director of the list of motorcycles on which their systems will be fitted in prior of the race.*

*One extra mechanic (a 5<sup>th</sup> one identified with a special chasuble given by the Promoter) will be allowed during the pitstop only to manage these TV devices following the Promoter's instructions.*

## **2.10 FUEL, LUBRICANT AND COOLANTS**

### **2.10.1 FIM Fuel specifications**

*All teams must use the fuel specification(s) (allowed in each class as listed hereunder) provided by the appointed single fuel supplier contracted for the FIM Endurance World Championship/Cup/Trophy (please always refer to the related supplementary regulations of each event) with the exception of any Experimental project previously approved by the CCR/CTI).*

***For Octane 102: only fuel from the appointed fuel supplier, as declared in the “Supplementary Regulations” document of the event, is permitted. Use of this fuel without any addition or alteration is mandatory.***

***For Octane 98: only fuel from the appointed fuel supplier, as declared in the “Supplementary Regulations” document of the event, is permitted. Use of this fuel without any addition or alteration is mandatory.***

- *EWC – Octane 102 or 98 (up to the team' choice).*
- *SUPERSTOCK – Octane 98 compulsory.*
- *PRODUCTION – Octane 98 compulsory.*
- *EXPERIMENTAL – Octane 102 or 98 (up to the team' choice).*

### **2.10.2 Air**

*Only ambient air may be mixed with the fuel as an oxidant.*

### **2.10.3 Fuel storage**

*When the fuel is supplied by the Organiser, there must be officially designated and controlled fuel storage areas. Outside these areas, fuel may only be stored in metal containers.*

*A maximum of 60 litres of fuel stored in a sealable can, is allowed in the competitor's pit box.*

*In all the Classes of the FIM Endurance, fuel used for refueling must not be below the prevailing ambient temperature.*

*The FIM Technical Director will confirm in case of doubt.*

*Other than a simple removable tank cover, the use of any device or method on the motorcycle to artificially decrease the fuel temperature below ambient temperature is forbidden.*

*The officially designated storage and supply area must be in conformity with the building criteria. Firefighting equipment, protective devices and staff must conform to the requirements imposed by the local authorities and by-laws.*

*The Organiser must have fire extinguishers of a size and type approved by the local by-laws, available to each competitor in the pit area.*

#### **2.10.4 Coolants**

*The only liquid engine coolant permitted other than lubricating oil must be water.*

### **2.11 PROTECTIVE CLOTHING AND HELMETS**

*The rider is at all times responsible for ensuring that his own protective clothing and helmets comply with the FIM Technical Regulations.*

#### **2.11.1**

*Riders must wear a complete leather suit with additional leather padding or other protection on the principal contact points, knees, elbows, musters, hips that conform to EN1621-1:2012.*

*The use of sliders (specific parts of the rider's safety equipment, either permanently fixed or removable, intended to make regular contact with the track surface to assist the rider while cornering), is permitted on the knees, elbows or any other parts of the race suit, where it is deemed necessary. They must not be manufactured from or contain any material that when in contact with the track surface may cause visual or other disturbance to other riders.*

#### **2.11.2**

*Linings or undergarments must not be made of a synthetic material which might melt and cause damage to the riders' skin.*

#### **2.11.3**

*Riders must also wear leather gloves and boots, which with the suit provides complete coverage from the neck down.*

#### **2.11.4**

*Leather substitute materials may be used, providing they have been checked by the Chief Technical Steward.*

### 2.11.5

Use of a chest and back protector is compulsory (**integrated or not inside the airbag model used**) and must be clearly marked with the following norms:

- a) The back protector must comply with EN1621-2, CB (“central back”) or FB (“full back”) Level 1 or 2.
- b) The chest protector must comply with EN1621-3 Level 1 or 2.

**BACK PROTECTOR: must comply with EN1621-2, CB (“central back”) or FB (“full back”) Level 1 or 2.**

Newer Labels (1621-2:2014)		
Full Back Level 1 or 2		
Older Labels (1621-2:2003)		
Full Back Level 1 or 2		

**CHEST PROTECTOR: must comply with EN1621-3.**

EN 1621-3 Level 1 or 2		
---------------------------	--	--

*It is compulsory that each contracted rider must begin each race event with at least one complete set of undamaged safety equipment. A complete set of safety equipment shall contain:*

- *Helmet (**FIM FRHPhe-02 only**)*
- *Leather Suit, 1-piece*
- *Gloves*
- *Boots*
- *Back Protector*
- *Chest Protector*
- ***Airbag (either compliant with FIM category 1 or 2 requirements)***

*The equipment must be worn, correctly fastened, at all times during on-track activity. **In certain cases (for example the Airbag system) the equipment must be present and functional at least at the start of each track session. Particularly, during the race, at the beginning of each rider's stint.** The decision of the Technical Director is final in matters of rider equipment.*

*The eligible **certified** airbags are in the following link:*

*[https://www.fim-moto.com/en/documents?tx\\_solr%5Bq%5D=airbag+certified](https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=airbag+certified)*

### **2.11.6**

*Riders must wear a helmet which is in good condition, provides a good fit and is properly fastened.*

### 2.11.7 **Helmet Standards**

Only the FIM homologated helmets (with a valid FIM Homologation Label will be allowed as following:

- As from 01.01.2026: FRHPhe-02 only

A list of FIM Homologated helmets is available on:

[https://www.frhp.org/p/public/Public\\_Circuit\\_Helmets\\_Homologated\\_Helmets\\_FRHPhe\\_02](https://www.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_FRHPhe_02)



### 2.11.8

Visors must be made of a shatterproof material.

### 2.11.9

Disposable “tear-offs” are permitted.

### 2.11.10

Any question concerning the suitability or condition of the riders clothing and/or helmet shall be decided by the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward, who may, if he so wishes, consult with the manufacturers of the product before making a final decision.

## **2.12 PROCEDURES FOR TECHNICAL CONTROL**

*The team is at all times responsible for its own motorcycle.*

### **2.12.1**

*The Chief Technical Steward must be in attendance for an event at least one (1) hour before the Technical Verifications are due to beginning. He must inform the Clerk of the Course, the Jury President and the FIM EWC Technical Director of his arrival.*

### **2.12.2**

*The Chief Technical Steward must ensure that all Technical Stewards, appointed for the event, carry out their duties in a proper manner.*

### **2.12.3**

*The Chief Technical Steward shall appoint the Technical Stewards to individual posts for the race, practices and final control.*

### **2.12.4**

*Technical Inspections will only be carried out when the technical specification form of the motorcycle has been distributed by the Organiser (before/during the preliminary controls).*

### **2.12.5**

*The team, represented by the Team Manager and up to 2 mechanics, must be present with the motorcycle(s) for Technical Control within the time limits stated in the Supplementary Regulations. In addition, each rider must present his own safety equipment (helmets, leathers, boots, gloves, chest and back protector).*

### **2.12.6**

*The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward must inform the International Jury of the results of the Technical Control. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward will then draw up a list of accepted motorcycles and submit this list to the Clerk of the Course.*

### 2.12.7

*The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward has the right to inspect any part of the motorcycle at any time of the event.*

### 2.12.8

*Any team/rider failing to report as required below may be disqualified from the meeting. The International Jury may forbid, any team who does not comply with the Regulations, or any rider who can be a danger to other participants or to spectators, to take part in the practice sessions or in the races.*

### 2.12.9

*The Technical Control must be carried out in accordance with the procedure and times fixed in the Supplementary Regulations of the event.*

### 2.12.10

*The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward will refuse any motorcycle that does not have a correctly-positioned transponder **and GPS** attachment. The transponder must be fixed to the motorcycle in the position and orientation as shown in the Timekeeping information given to teams pre-season and available at each event.*

### 2.12.11

*The team must present a clean motorcycle and in conformity to the FIM Regulations. He must also present a duly filled in and confirmed technical card.*

### 2.12.12

*An overall inspection of the motorcycle must be carried out in conformity with the FIM Regulations. Accepted motorcycles will be marked with paint or a sticker.*

*The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward has the final authority in case of a dispute on the conformity of the parts in question and for acceptance thereof.*

### 2.12.13

*The rider is permitted to use whichever motorcycle he chooses from the accepted motorcycles.*

### **2.12.14**

*Before each practice the Technical Steward must confirm that the motorcycle has passed the Technical Control by checking the Technical Control sticker before the motorcycles go on the track.*

### **2.12.15**

*Only accepted motorcycles may be used in a race and practice. A change of motorcycle is accepted in accordance with the prescriptions of the sporting appendix.*

### **2.12.16**

*Under special circumstances, a team allocated garage "box" may be used for technical checks under the supervision of Technical Stewards.*

### **2.12.17**

*Approximately 30 minutes after the Technical Control has been completed, the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward must submit to the International Jury a list of accepted motorcycles and riders in the individual classes.*

### **2.12.18**

*If a motorcycle is involved in an accident, the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward must check the motorcycle, together with the helmet and clothing of the rider involved, to ensure that no defect of a serious nature has occurred.*

*If a motorcycle was stopped with a Black Flag with Orange Disc, the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward must check the motorcycle.*

*In both cases, it is the responsibility of the team to present the motorcycle (together with helmet and clothing of the fallen rider) for this re-examination in case they wish to continue.*

*If the helmet is clearly defective, the Chief Technical Steward must retain this helmet. The Organiser must send this helmet, together with the accident and medical report (and pictures and video, if available) to the Federation of the rider. If there are head injuries stated in the medical report, the helmet then must be sent to a neutral institute for examination.*

### **2.12.19**

*The rider must present his equipment. The helmet must be marked. Permanent teams may present their equipment for Technical Control in their team's pit box.*

### **2.12.20**

*The team may present maximum 2 motorcycles for the initial Technical Verifications.*

*Due to extraordinary circumstances (i.e. damaged beyond repair), validated by the FIM EWC Technical Director, a 3<sup>rd</sup> rolling chassis (complete motorcycle in working order) may be presented for Technical Checks to the FIM EWC Technical Director.*

### **2.12.21**

*Motorcycle's exhausts/silencer(s) system sound levels should be checked at random choice during practice as well as after the race. On request of rider, team or mechanic, the silencer's sound level of their own motorcycles may be checked at any time during the event.*

### **2.12.22**

*Weight should be checked at the discretion of the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward during practices as well as after the race.*

*The weight check during practices will be held with minimum disturbance to the riders. The weight scales will be placed in the pit-lane. The actual place is decided by the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward.*

*On request of rider, team or mechanic, weight and sound of their own motorcycles can be checked at any time during the event.*

## **2.13 VERIFICATION GUIDELINES FOR TECHNICAL STEWARDS**

### **2.13.1 Verification**

- *Make sure all necessary measures and administrative equipment are in place at least 1 hour before the Technical Control (see separate list) is due to open (time mentioned in the Supplementary Regulations).*
- *Decide who is doing what and note decisions. “Efficiency” must be the watchword. Always keep cheerful and remember the reasons for Technical Controls: SAFETY AND FAIRNESS.*
- *Be well informed. Make sure your FMN has supplied you with all technical “updates” that may have been issued subsequent to the printing of the Technical Regulations. Copies of all homologation documents must be in your possession.*
- *Inspection must take place under cover with a large enough area (min. surface 150 sq. metres) or in front of the pit box of the teams.*
- *A covered Parc Fermé (min. surface 150 sq. metres) must be ready at any time during the race in case of suspension of the race in wet conditions declared by the Race Direction.*
- *Weighing apparatus must be accurate and practical. Its certificate must be available and dated within 2 years. A set of certified master weights and their certificate must be available for the Technical Checks.*
- *Regulations regarding sound level and measurement must be respected.*

*All motorcycles will be required for weight and/or sound check at the pre-race Technical Inspection.*

*The scales and sound meter will be available to the teams or riders for pre-race checking in the Technical Control area.*

*Sound test must take place in a clear area adjacent to the Technical Control at least 5 metres from any possible sound reflecting obstruction.*

*The riders and teams must be aware that the weight and sound will be controlled at random during practices in the pit-lane, and at the end of each race.*

*Claiming that the sound and weight were not officially controlled before the race will not be grounds for appeal. Conformity of the Regulations is the responsibility of the rider and the team.*

*The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward reserve the right to spot check the weight and sound of any motorcycles on pit row during free practice and official practice. This can occur at any time during the free practice and in the first forty minutes of any official (timed) practice. This will be carried out with the least possible inconvenience to the rider or the team.*

*Motorcycles arriving later than the first free practice must be controlled in the Technical Control area.*

*At the conclusion of the inspections, a small sticker or coloured mark will be placed on the frame indicating that the motorcycle had passed inspection.*

*The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward must re-inspect any motorcycle that has been involved in an accident.*

*The Technical Stewards must be available, based on instructions from the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward, to re-inspect any motorcycle for compliance during the meeting.*

### **2.13.2 Preparations, procedures**

*At each circuit, an area must be designated as the Technical Control Area. In this area, under the control of the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward, suitable equipment will be available to conduct proper inspections.*

*The Technical Control will be carried out in accordance with the schedule set out in the Supplementary Regulations.*

*Technical Stewards must be available throughout the entire event to check motorcycles and equipment as required by the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward.*

*Presentation of a motorcycle will be deemed as an implicit statement of conformity with the Technical Regulations.*

*The Technical Stewards must inspect the motorcycles for obvious safety omissions.*

*The Technical Stewards must inspect that the motorcycle conforms to all technical rules laid out in the Regulations.*

*During the Technical Inspection in the closed park the mechanics must assist with the inspections. A maximum of two (2) team members per rider is allowed in the closed park during the post-race Technical Inspection. Downloading of data is allowed in the closed park.*

*Representatives of the tyre manufacturers are allowed in the closed park.*

### **Practice**

#### **- Dry Practice**

*Every motorcycle used in free or official practice may be checked.*

*The minimum checks are weight and sound. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward may request other checks.*

#### **- Wet practice**

*The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward may perform certain checks during/after a wet practice.*

### **Final inspection at the end of the race**

*Motorcycles may be checked at least for the following compliance points:*

- Weight: The weight will be checked in the condition that the motorcycle has finished the race (without the fuel tank and its content). No elements can be added to the motorcycle, neither fuel, oil, water nor tyres.*
- Sound: compliance with max sound limit.*

- *Carburettors / throttle bodies + injectors: Measurement and inspection of both inlet and outlet tract and injection I homologation points.*
- *Engine: Engine(s), chosen may be checked internally for capacity and compliance with Art. 2.6 (Formula EWC), Art. 2.7 (Superstock) and **Art. 2.8 (Production)**.*

*The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward may require a team to provide parts or samples, as he may deem necessary to confirm compliance with the Regulations.*

### **Appointment and attendance**

*For the different tasks during the pre-race scrutineering and the technical checks during and after the practices and the race, the Technical Stewards must be present and available during all opening hours of the Technical Control area.*

*Required minimum of persons:*

- *One Chief Technical Steward, holding a valid FIM Senior Technical Steward Licence and one Technical Steward holding a valid FIM Technical Steward Licence.*
- *17 Technical Stewards (minimum, the number may be higher), holding a FIM or National Technical Steward Licence.*
- *1 person for administrative tasks.*

*The FIM EWC Technical Director will send a guideline about the number of persons, the equipment and the request of facilities needed for a smooth running of the event.*

*The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward will instruct the Technical Stewards to verify motorcycles for compliance with technical and safety rules.*

*All final verification points to be decided in co-operation with the International Jury President and the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward. Post-race checks are under extreme pressure. It is important to be very well organised.*

## **2.14**                    **SOUND CONTROL** **Sound limits in force**

*Sound will be controlled to:*

*Max. 105 dB/A measured at a mean piston speed of 11 m/sec.*

*The fixed RPM specified in Art. 2.14.6 may be used.*

*No modification (by any possible way) of the original RPM signal (channel) is allowed. The RPM information displayed on the dashboard and shown by the team must be the real engine revolution. Furthermore, all systems as “home-made” dB-Killers (not delivered as original part or accessory of the silencer/exhaust line) are strictly forbidden. All these cheating systems will be strongly penalised.*

### **2.14.1**

*With the microphone placed at 50 cm from the exhaust pipe at an angle of 45° measured from the centre-line of the exhaust end and at the height of the exhaust pipe, but at least 20 cm above the ground. If this is not possible, the measurement can be taken at 45° upwards.*

### **2.14.2**

*During a sound test, motorcycles not equipped with a gear box neutral must be placed on a stand.*

### **2.14.3**

*The silencers will be marked when they are checked and it is not allowed to change them after the verification, except for any spare silencer which has also been checked and marked.*

### **2.14.4**

*The rider/mechanic or the FIM/FMN Technical Steward (holder of a valid FIM Technical Licence) shall keep the engine running out of gear and shall increase smoothly the engine speed until it reaches the specified Revolutions Per Minute (RPM). Measurements must be taken when the specified RPM is reached.*

### 2.14.5

The RPM depends upon the mean piston speed corresponding to the stroke of the engine.

The RPM will be given by the relationship:

$$N = \frac{30,000 \times cm}{l}$$

in which       $N$       =      prescribed RPM of engine  
                    $cm$      =      fixed mean piston speed in m/s  
                    $l$         =      stroke in mm

### 2.14.6                      Sound control

Due to the similarity of the piston stroke in different engine configurations within the capacity classes, the sound test will be conducted at a fixed RPM. For reference only, the mean piston speed at which the sound test is conducted, is calculated at 11 m/sec.

	2 cylinders	3 cylinders	4 cylinders
Up to 750 cc	5,500 RPM	6,000 RPM	7,000 RPM
Over 750 cc	6,000 RPM	6,000 RPM	6,000 RPM

### 2.14.7

The sound level for engines with more than one silencer will be measured on each exhaust end.

### 2.14.8

A motorcycle which does not comply with the sound limits may be presented several times at pre-race control.

### 2.14.9

The surrounding sound should not exceed 90 dB/A within a 5 metres radius from the power source during tests.

### **2.14.10**

*Apparatus for sound control must be to international standard IEC 651, or must have a frequency response according to IEC 61672 Section 11 within a limit of plus or minus 2 dB/A from 125 to 8000 Hz at 94, 104, and 114 dB/A.*

*Preference: Type 1. As alternative, a Type 2 is permitted.*

*The sound level meter must be equipped with a calibrator for control and adjustment of the meter during periods of use. These instruments must have been calibrated by an approved testing laboratory, the latest one year before the date of the event.*

### **2.14.11            Sound control after the competition**

*In a competition which requires a final examination of motorcycles before the results are announced, this examination must include a sound control measurement of at least the first three motorcycles listed in the final classification of each class and/or category. At this final test, there will be a 4 dB/A tolerance.*

### **2.14.12            Sound control during a competition**

*In a competition which requires sound control tests during the event, motorcycles must comply with the sound limits without the tolerance in Art. 2.14.*

## **2.15 GUIDELINES FOR USE OF SOUND LEVEL METERS**

### **2.15.1**

*The Sound Control Officer (NCO) must arrive in sufficient time for discussions with the FIM EWC Technical Director and other Technical Stewards in order that a suitable test site and testing policy can be agreed.*

### **2.15.2**

*Sound level measuring equipment must include a compatible calibrator, which must be used immediately before testing begins and always just prior to a re-test if a disciplinary sanction may be imposed.*

*Two sets of equipment must be available in case of failure of tachometer, sound level meter or calibrator during Technical Control.*

### **2.15.3**

*Before testing, the NCO must calibrate the sound test equipment with a calibrator, in order check the accuracy of the official sound meter.*

### **2.15.4**

*Tests can take place in rain or damp conditions. Motorcycles considered excessively noisy must be individually tested if conditions allow.*

### **2.15.5**

*In other than moderate wind, motorcycles should face forward in the wind direction. (Mechanical sound will blow forward, away from microphone).*

### **2.15.6**

*“Slow” meter response must be used.*

### 2.15.7

*“A” weighted setting on sound level meter.*

### 2.15.8

*No rounding down of the meter reading: 107.9 dB/A = 107.9 dB/A.*

### 2.15.9 **Correction**

*Correction type 1 sound meter: deduct 1 dB/A*

*Correction type 2 sound meter: deduct 2 dB/A*

*The use of a Type 1 meter is preferred. All tolerances are accumulative. Action and decisions will be taken after discussions with the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward.*

## 2026 GUIDELINES TECHNICAL INSPECTIONS

For the different tasks during the pre-race scrutineering and the technical checks during and after the practices and the race, the Technical Stewards must be present and available during all opening hours of the Technical Control area.

### Required minimum of persons:

- o 1 Chief Technical Steward, holding a valid FIM Senior Technical Steward Licence Circuit Racing
- o 14 Technical Stewards (minimum, the number may be higher), holding a valid FIM Technical Steward Licence Circuit Racing (minimum one of them) or a valid National Technical Steward Licence
- o 1 Person for administrative tasks

**> Meeting and briefing 1.5 hours before the start of the scrutineering on Wednesday <**

### Appointment and attendance Wednesday:

- o 2 Technical Stewards -> Team A (pit-box) -> Technical checks motorcycles
- o 2 Technical Stewards -> Team B (pit-box) -> Technical checks motorcycles
- o 1 Technical Steward -> Team A (pit-box) -> Checks equipment for refuelling
- o 1 Technical Steward -> Team B (pit-box) -> Checks equipment for refuelling
- o 2 Technical Stewards -> Team A (pit-box) -> Checks riders equipment / scanning helmets
- o 2 Technical Stewards -> Team B (pit-box) -> Checks riders equipment / scanning helmets
- o 2 Technical Stewards -> Technical Bay -> Sound checks motorcycles / spare silencers
- o 2 Technical Stewards -> Technical Bay 2<sup>nd</sup> team -> Sound checks motorcycles / spare silencers
- o 2 Technical Stewards -> Technical Bay -> Weight checks and fixing FIM stickers
- o 1 Person -> Technical Bay -> Administrative tasks

Remark: The 2<sup>nd</sup> 'sound check team' can help to shorten the procedure but is not mandatory.

### Equipment:

- o Sound meter and calibrator
- o Measuring devices
- o 30 cones (red/white or comparable)
- o 3 Yellow Flags (minimum)

We will bring with us:

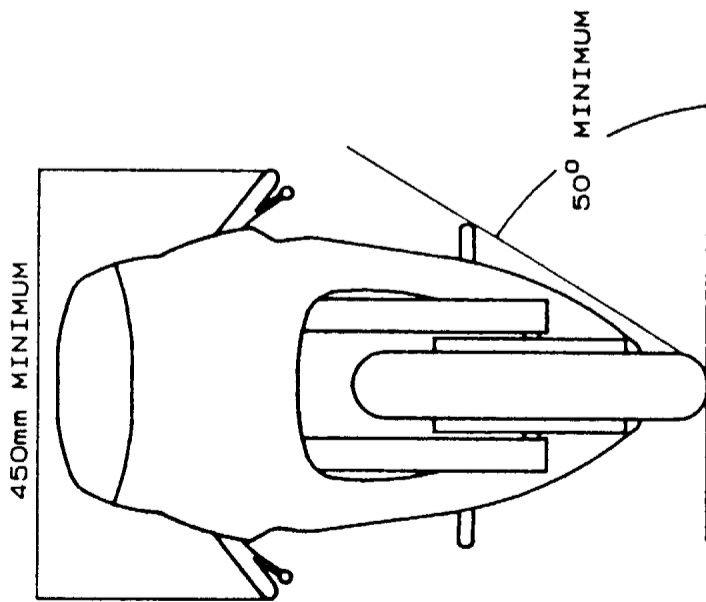
Scales, scanners to scan the helmets, FIM helmet stickers, frame stickers and tyre stickers.

### Facilities:

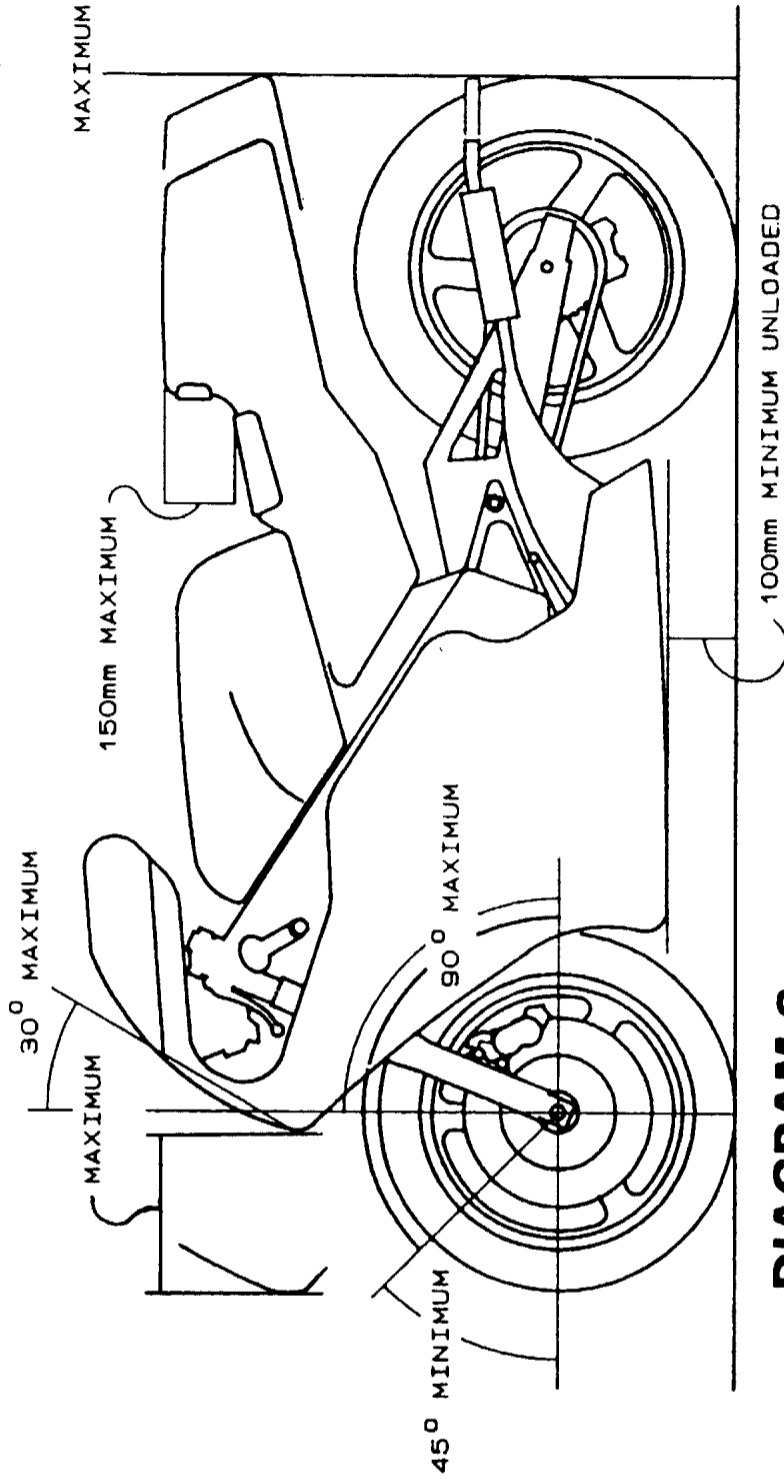
- o Room(s) for Technical Inspection (please take note of Art. 2.13.1), 8 tables, 20 chairs.
- o Room(s) for a covered Parc Fermé in case of suspension of the race declared by the Race Direction (please take note of Art. 2.13.1)
- o Internet access (WiFi for pitlane and LAN in technical bay), minimum 2 TV, 1 HDMI cable, water, coffee.

**ENDURANCE – DIAGRAMS / DIAGRAMMES A**

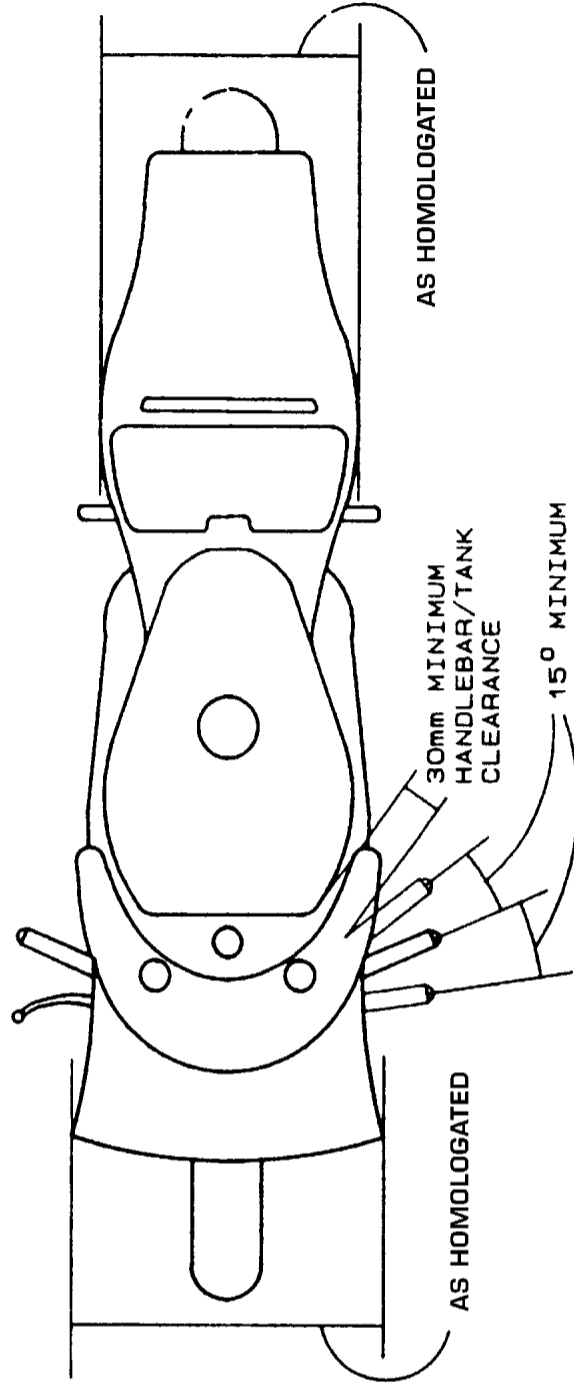
**DIAGRAM 1**



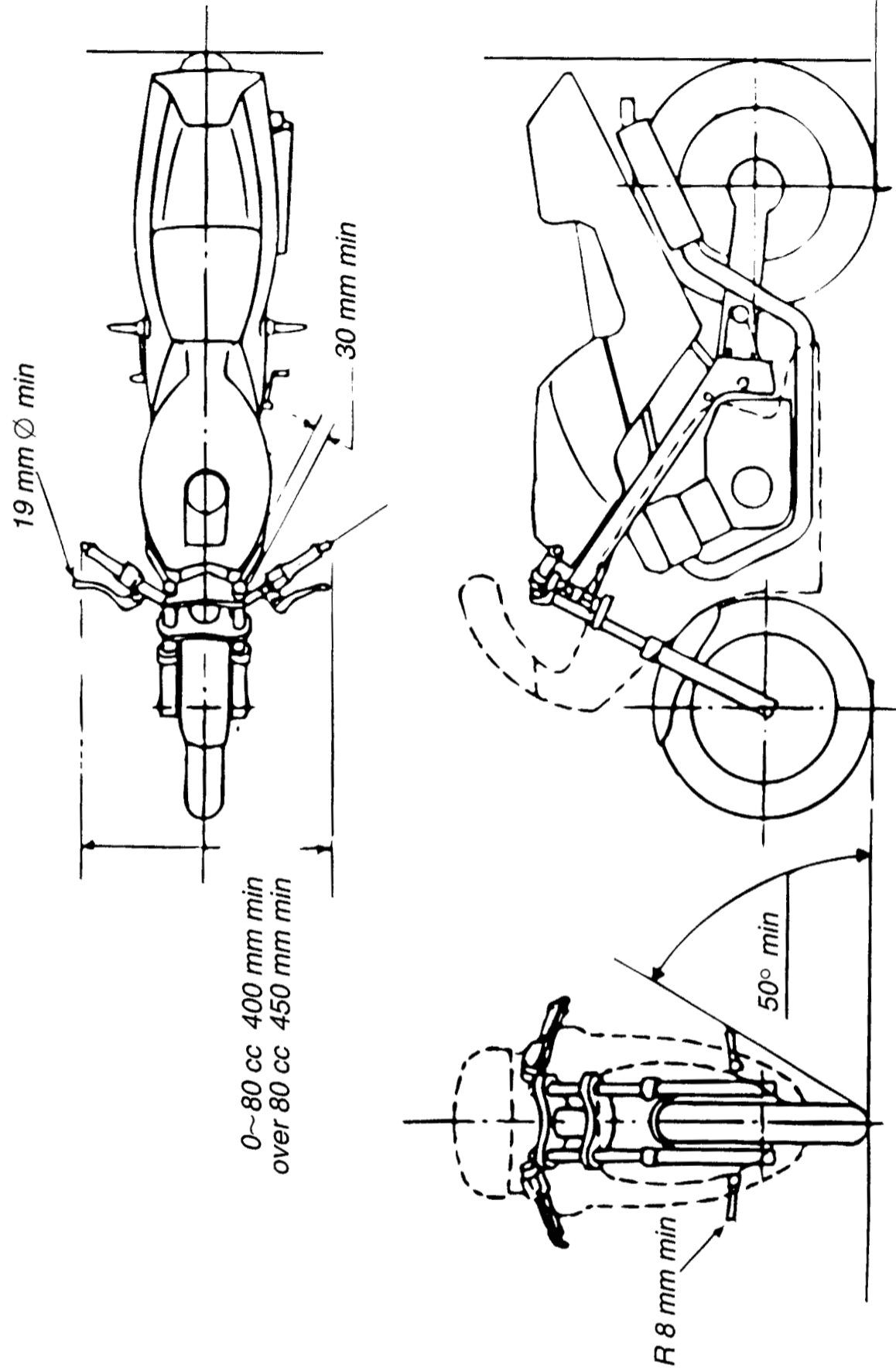
**DIAGRAM 2**



**DIAGRAM 3**

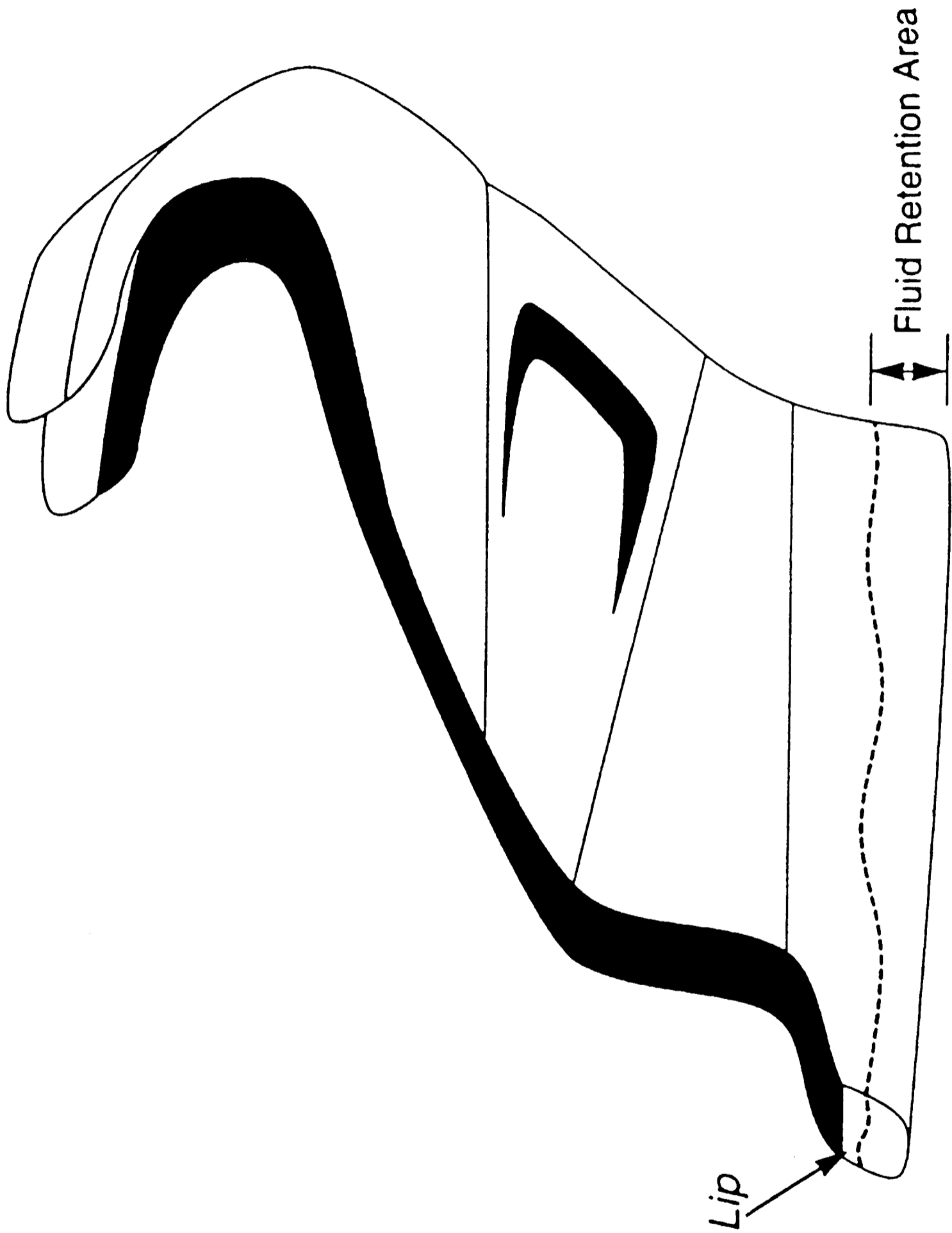


## ENDURANCE – DIAGRAMS / DIAGRAMMES C



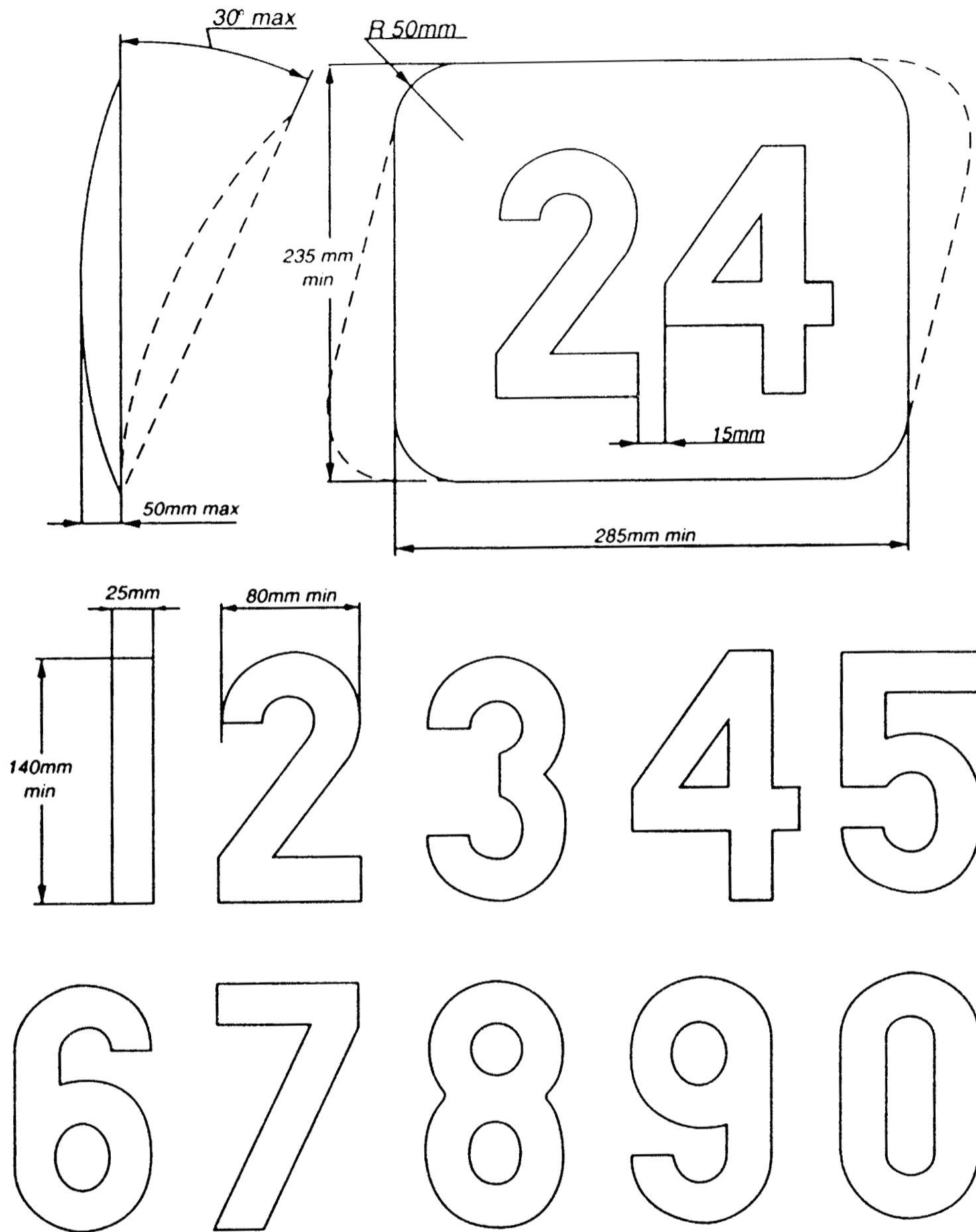
Technique

**Appendix / Annexe: Bellypan / Sabot moteur C**



Technique

# NUMBERS / NUMÉROS 0



Technique

**Futura Heavy**

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

**Futura Heavy Italic**

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

**Univers Bold**

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

**Univers Bold Italic**

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

**Oliver Med.**

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

**Oliver Med. Italic**

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

**Franklin Gothic**

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

**Franklin Gothic Italic**

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

Technique

## TEN FITTING TESTS FOR HELMETS DIX TESTS D'ADAPTATION POUR LES CASQUES

1. *Obtain correct size by measuring the crown of the head*  
Avoir la bonne grandeur en mesurant le sommet de la tête
2. *Check there is no side to side movement*  
Vérifier qu'il n'y ait pas de déplacement d'un côté à l'autre
3. *Tighten strap securely*  
Serrer solidement la jugulaire
4. *With head forward, attempt to pull up back of helmet to ensure helmet cannot be removed this way*  
Tête en avant, essayer de soulever le casque pour s'assurer qu'il ne peut pas être enlevé de cette façon



5. *Check ability to see clearly over shoulder*  
Vérifier si vous pouvez voir clairement par-dessus l'épaule
6. *Make sure nothing impedes your breathing in the helmet and never cover your nose or mouth*  
S'assurer que rien ne gêne votre respiration dans le casque et ne jamais couvrir le nez ou la bouche
7. *Never wind scarf around neck so that air is stopped from entering the helmet. Never wear scarf under the retention strap*  
Ne jamais enrouler une écharpe autour du cou, car cela empêche l'air d'entrer dans le casque. Ne jamais porter d'écharpe sous la jugulaire
8. *Ensure that visor can be opened with one gloved hand*  
S'assurer que la visière peut être ouverte avec une main gantée
9. *Satisfy yourself that the back of your helmet is designed to protect your neck*  
S'assurer que l'arrière de votre casque a une forme telle qu'il vous protège la nuque
10. *Always buy the best you can afford*  
Toujours acheter le meilleur que vous pouvez vous offrir

### **3. CODE DISCIPLINAIRE**

#### **3.1 PRINCIPES**

*Les obligations incombant aux participants, officiels et organisateurs sont stipulées dans ces règlements.*

*La violation ou l'inobservation dûment établie de ces obligations sont passibles des sanctions figurant dans le présent chapitre.*

#### **3.2 SANCTIONS**

*Les sanctions sont les suivantes :*

- *avertissements*
- *amendes*
- *passage par la voie des stands*
- *Stop & Go*
- *pénalité de temps*
- *pénalité de position sur la grille de départ*
- *disqualification*
- *retrait de points de Championnat*
- *suspension*
- *exclusion*

##### **3.2.1 Définition et application des sanctions**

- *Avertissements :* *Rappel au règlement*  
*Peuvent être privés ou publics et peuvent être donnés sans audience préalable.*
- *Amendes :* *Pénalité financière jusqu'à 100'000€*  
*Une amende ne dépassant pas 1'000 Euros peut être infligée sans qu'une audience préalable soit nécessaire.*  
*Cependant le droit de réclamation demeure possible dans les conditions édictées à l'article 3.7.2.*

- *Passage par la voie des stands :* cf. Art. 1.19.1
- *Stop & Go :* cf. Art. 1.19.2
- ***Pénalité de grille :*** ***L'imposition d'une perte d'un nombre quelconque de positions sur la grille de départ ou l'obligation de prendre le départ de la course depuis la sortie de la voie des stands lors de la prochaine course ou de la prochaine épreuve du pilote.***  
***Une pénalité de position sur la grille de départ peut être imposée sans qu'une audience préalable soit nécessaire.***
- *Pénalités de temps :* *Imposition de temps affectant le résultat réel du coureur jusqu'à 2 minutes et annulation de temps.*  
*Imposition d'un temps obligeant l'équipe à prendre le départ de la course ou des essais depuis la voie des stands après l'heure normale de départ.*
- *Disqualification :* *Entraîne automatiquement et indépendamment de toute autre sanction, l'invalidation du résultat obtenu lors d'une manifestation, des séances d'entraînement d'une course ou du classement.*  
*Une disqualification immédiate d'une séance d'essais ou d'une course peuvent également être prononcée au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.*
- *Retrait de points de championnat :* *Perte des points de courses du Championnat déjà disputées.*

- *Suspension* : *Entraîne la perte de tous les droits accordés aux titulaires de licence FIM, ou l'interdiction de participer à certaines ou à l'une des activités sous le contrôle de la FIM pendant une période déterminée.*

*L'application de cette pénalité peut être différée conditionnellement pour une durée maximale de deux ans.*

*Une pénalité de suspension peut également être prononcée à une ou plusieurs séances d'essais (ou une partie de celle-ci) sans qu'une audience préalable soit nécessaire. Cependant, le droit à réclamation demeure tel que défini à l'article 3.7.2.*

- *Exclusion* : *Entraîne la perte définitive de tous les droits de participer à toutes les activités placées sous le contrôle de la FIM.*

*Cette exclusion est modulable dans le temps.*

### **3.2.1.1**

***Les sanctions suivantes, si elles ne sont pas exécutées, expireront après 365 jours à compter de la date à laquelle elles ont été imposées, et leur application sera limitée à toute catégorie du même championnat dans lequel elles ont été imposées:***

- ***Suppression de pénalité de temps pour les futures séances (à un coureur)***
- ***Pénalité de passage par la voie des stands***
- ***Procédure « Stop & Go »***
- ***Pénalité de position sur la grille***

### **3.2.2 Cumul de sanctions**

*Tout contrevenant peut se voir infliger plusieurs sanctions, selon les circonstances.*

### **3.2.3 Principes applicables aux sanctions**

*La nature et la gravité de l'infraction, le degré de la faute et la conduite du contrevenant, ainsi que d'autres circonstances pertinentes, doivent être pris en compte pour imposer une sanction proportionnée.*

### **3.3 LES ORGANES DISCIPLINAIRES FIM ; PRÉSENTS SUR L'ÉPREUVE**

*Les organes disciplinaires de la FIM qui sont compétents pour les décisions de course et en matière disciplinaire et d'arbitrage sont :*

- 1 La Direction de Course*
- 2 Le Collège des Commissaires EWC FIM*
- 3 Le Collège des Commissaires d'Appel FIM*

#### **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 référer au **Collège des Commissaires EWC FIM** tous les cas impliquant les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, promoteurs et organisateurs ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions lors d'une épreuve ou dans le Championnat pour :*

- 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. Ceci inclus tous les protocoles, notes et autres instructions communiquées par les officiels par écrit ou par voie électronique.*
- toute action ou acte volontaire ou involontaire des Officiels, des Promoteurs/ Organismes pour pour incapacité à assurer un déroulement efficace et régulier de la manifestation ou pour infraction grave aux Règlements ou aux Protocoles couvrant l'organisation de l'épreuve.*

#### **3.3.2 Le Collège des Commissaires EWC FIM**

##### **3.3.2.1 Constitution**

*Le Collège des Commissaires EWC FIM est constitué conformément aux dispositions de l'article 1.7.*

### **3.3.2.2 Autorité et compétence**

*Le Collège des Commissaires EWC FIM 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. En cas d'infractions mineures, il n'est pas nécessaire qu'une audience préliminaire ait lieu pour :*

- *des infractions aux Règlements.*
- *toute action ou acte volontaire ou involontaire, accompli au cours d'une manifestation par une personne ou un groupe de personnes, contraire aux règlements en vigueur ou aux ordres donnés par un officiel de la manifestation. Ceci inclus tous les protocoles, notes et autres instructions communiquées par les officiels par écrit ou par voie électronique.*
- *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.*

*Le Collège des Commissaires EWC FIM est compétent pour statuer sur toute réclamation concernant les infractions aux Règlements.*

### **3.3.2.3 Sanctions pouvant être prononcées par le Collège des Commissaires EWC FIM**

- *un avertissement*
- *une amende*
- *passage par la voie des stands*
- *un Stop & Go*
- *une pénalité de temps*
- ***une pénalité de position sur la grille***
- *une disqualification*
- *retrait de points de Championnat*
- *une suspension*

*De plus, le Collège des Commissaires EWC FIM peut déférer le cas aux Commissaires d'Appel FIM pour infliger une sanction plus importante qui dépasse la compétence du Collège des Commissaires EWC FIM.*

### **3.3.3 Les Commissaires d'Appel FIM**

#### **3.3.3.1 Constitution**

*Le Collège des Commissaires d'Appel FIM est constitué de :*

- *un Commissaire FIM titulaire d'une Superlicence FIM « Commissaire Sportif », qui présidera le Collège des Commissaires d'Appel FIM et exercera une voix prépondérante si nécessaire. Ce Commissaire sera nommé par la FIM,*
- *et un Commissaire FMNR titulaire d'une licence de Commissaire Sportif FIM, nommé par la FMNR et approuvé par la FIM.*

#### **3.3.3.2 Autorité et compétence**

*Les Commissaires d'Appel FIM entendront tous les appels contre les décisions prises par le Collège des Commissaires EWC FIM.*

*Les Commissaires d'Appel FIM peuvent confirmer ou casser une décision du Collège des Commissaires FIM EWC, ou imposer une pénalité différente selon les pénalités décrites à l'Art. 3.2.1.*

*Les Commissaires d'Appel FIM peuvent déferer l'affaire devant la Cour d'Appel Internationale (CAI) s'il semble impossible de traiter l'affaire pour une raison valable. Une telle décision sera justifiée par écrit par les Commissaires d'Appel FIM.*

### **3.4 LA COUR D'APPEL INTERNATIONALE (CAI); NON PRÉSENTE SUR L'ÉPREUVE**

#### **3.4.1 Constitution de la CAI**

*L'ensemble des juges de la CAI sont membres de la Liste des Juges Internationaux (LJI), laquelle est dirigée par un Directeur. Le fonctionnement de la CAI a pour support un Secrétariat général indépendant.*

*Dans les meilleurs délais suivant le dépôt d'un acte de saisine de la CAI, un (1) juge unique ou une formation de trois (3) juges est désigné par le Secrétaire général de la CAI à partir des membres de la LJI. En cas de pluralité de juges, un président de la formation est nommé par le Secrétaire général.*

*Chaque juge doit rester impartial et indépendant des parties au moment où il accepte sa désignation et tout au long de la procédure. Pour chaque affaire, les juges doivent signer une déclaration d'indépendance et faire connaître par écrit au Secrétaire général les faits ou circonstances qui pourraient être de nature à mettre en cause leur indépendance ou faire naître des doutes raisonnables quant à leur impartialité.*

*Dans l'hypothèse où le juge unique ou le président de l'affaire n'a pas encore été désigné, leurs missions seront exercées en cas de besoin par le Directeur de la LJI.*

### **3.4.2 Notification aux parties et récusation**

*Pour chaque affaire, le Secrétaire général notifie aux parties une liste élargie de juges potentiels.*

*Parmi les juges potentiels désignés dans cette liste, les parties ont le droit de présenter une demande motivée de récusation, d'un ou plusieurs juges, dans les trois jours suivant la notification de la liste.*

*Si le Secrétaire général considère que la demande de récusation est fondée, il doit alors nommer le ou les remplaçants parmi les autres juges de la liste élargie.*

*Le choix final du ou des juges composant la formation de jugement parmi la liste établie ne sera divulgué à personne excepté aux juges eux-mêmes avant le jour de l'audience.*

### **3.4.3 Le Secrétariat Général de la CAI**

*Le Secrétariat général de la CAI est représenté et dirigé par un Secrétaire général. Il s'agit d'un juriste expérimenté ou d'un avocat exerçant par ailleurs son activité professionnelle principale en dehors de la FIM et du sport motocycliste.*

*Le Secrétaire général signe la déclaration d'indépendance prévue pour les membres de la LJI.*

*Le Secrétariat général assure toutes les tâches matérielles et procédurales permettant à la CAI de remplir les fonctions qui lui sont assignées par le présent Code.*

*Le Secrétaire général est notamment chargé de réceptionner et transmettre aux parties et aux juges l'ensemble des documents liés à une affaire, d'organiser la tenue de l'audience, ainsi que de notifier les décisions de la CAI. Il tient également à jour les recueils publics de toutes les décisions rendues par la CAI.*

*Sauf instruction contraire, le Secrétaire général dispose d'une délégation de signature de l'ensemble des juges pour signer pour leur compte toutes les correspondances échangées avec les parties dans le cadre des affaires, à l'exception de la décision elle-même.*

*Le Secrétaire général assiste aux audiences et au délibéré des décisions mais n'y participe pas.*

#### **3.4.4 Compétences**

*La CAI possède une compétence contentieuse.*

*Toute décision prise pendant une manifestation FIM est susceptible d'appel, sauf si celui-ci porte atteinte au bon déroulement de la manifestation en cours.*

*Les cas de figure dans lesquels un appel porterait atteinte au bon déroulement de la manifestation en cours sont énumérés ci-dessous dans les articles spécifiques concernant les organes disciplinaires présents aux manifestations.*

*Ces recours peuvent être introduits par une personne physique ou morale titulaire d'une licence FIM qui est directement concernée par lesdites décisions.*

*La CAI entend tous les appels contre des décisions prises par les Commissaires FIM.*

*La CAI juge en première instance sur demande de la Direction de Course, du Collège des Commissaires EWC FIM ou des Commissaires d'Appel FIM.*

*En fonction de la nature et de la complexité du cas, toute instance disciplinaire mentionnée ci-dessus peut porter l'affaire devant la CAI pour traiter l'affaire.*

*Après le déroulement d'une manifestation, le Président de la FIM, le Bureau Exécutif ou le Conseil de Direction peuvent, dans un délai de dix jours, déférer à la CAI tout cas de violation ou non-respect de la réglementation de la FIM.*

#### **3.4.5 Limites juridictionnelles en matière de dopage**

*La CAI n'a pas compétence en matière de dopage.*

#### **3.4.6 Droit d'appel supplémentaire**

*La CAI étant l'instance disciplinaire finale de la FIM, si l'une des parties souhaite faire appel de la décision rendue par la CAI, cet appel doit être déposé devant le tribunal compétent du canton de Vaud, conformément à l'Art. 3.7.2.1<sup>3</sup>.*

### **3.5 JUGES DE FAITS**

*Les juges de fait sont des officiels chargés de vérifier certains faits lors des essais et des courses et dont les observations doivent être signalées immédiatement pour une éventuelle décision.*

*Les constatations de fait relèvent exclusivement d'une observation factuelle sans aménagement possible de la sanction qui est statutairement et précisément énoncée. Ces constatations et les décisions qui en découlent sont immédiates et, dans certains cas, non susceptibles de réclamation ou d'appel, comme le précise la réglementation en la matière.*

### **3.6 LA FIM PARTIE À L'INSTANCE**

#### **3.6.1 Rôle**

*Dans toutes les procédures devant la CAI, la FIM a la faculté de faire valoir ses intérêts ou d'exposer sa position sous la forme d'un réquisitoire.*

#### **3.6.2 Désignation**

*Le Bureau Exécutif nomme pour chaque cas, la personne qui représentera la FIM.*

#### **3.6.3 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.*

#### **3.6.4 Cas concernant des comportements d'une exceptionnelle gravité**

*En cas de comportement d'une gravité exceptionnelle, le Président de la FIM, le Bureau Exécutif de la FIM peuvent saisir la Cour d'Appel EWC FIM qui entendra un tel cas selon les procédures et délais fixés par le Code Disciplinaire et Arbitrage.*

## **3.7 RÉCLAMATIONS ET APPELS**

### **3.7.1 Droit de présenter une réclamation**

*Toute personne physique ou morale, titulaire d'une licence FIM, qui s'estime directement lésée, lors d'une manifestation sanctionnée par la FIM, à la suite d'un comportement, d'une conduite ou d'un acte dangereux, antisportif ou frauduleux, n'ayant pas fait l'objet d'une décision des organes disciplinaires énumérés à l'article 3 ont le droit de porter réclamation contre un tel comportement, conduite ou acte.*

#### **3.7.1.1 Portée des réclamations**

*Une réclamation peut être déposée contre :*

- *une inscription d'un coureur, d'une équipe ou d'un constructeur,*
- *une prétendue non-conformité d'une machine à la réglementation,*
- *un classement établi à l'issue d'un essai ou d'une course,*
- *toute prétendue erreur, irrégularité ou manquement à la réglementation survenant lors d'une épreuve,*
- *un comportement présumé fautif d'un concurrent, non vu ou non sanctionné par les les Commissaires EWC FIM survenu lors d'une épreuve.*

*Néanmoins Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision par des juges de fait dans l'exercice de leur fonction, qui entraîne (ou non) :*

- *Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands ou pour franchissement du couloir de la sortie de la voie des stands.*
- *un passage par la voie des stands.*
- *un Stop & Go.*
- *une annulation du temps au tour concerné pour un coureur dépassant les limites de piste lors des essais.*
- *une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.*

*Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision selon laquelle un coureur est défini comme participant encore activement lors d'une interruption de course.*

*Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision de la Direction de Course ou du Collège des Commissaires EWC FIM basée sur un départ anticipé, un franchissement des limites de piste ou une « photo-finish ».*

### **3.7.1.2 Procédure et délai de réclamation**

*Toute réclamation doit être soumise par écrit et signée uniquement par la personne ou l'équipe directement concernée auprès des Commissaires EWC FIM.*

*Chaque réclamation doit préciser :*

- la réglementation en vigueur (ou les dispositions enfreintes),*
- l'objet de la partie portant réclamation,*
- contre qui la réclamation est déposée (le cas échéant).*

*Chaque réclamation ne doit se référer qu'à un seul objet et doit être déposée directement au Collège des Commissaires EWC FIM ou via la Direction de Course.*

*La réclamation doit être notifiée par écrit au plus tard 1 heure après la publication des résultats\*\*.*

*\*\* La publication des résultats comprend l'affichage officiel/tableau de chronométrage [numérique ou autre] ainsi que l'heure de publication, ou la diffusion numérique des résultats par l'Organisateur. La dernière communication/publication parmi celles-ci servira de base pour déterminer le délai de réclamation.*

*Une réclamation portant sur l'admission d'un coureur, d'une équipe ou d'une machine dans une classe ou une épreuve, doit être introduite avant le début des essais officiels.*

*Une réclamation portant sur l'admission d'une machine à l'issue des contrôles techniques (poids, bruit, matériaux etc.) peut être introduite après le début des essais officiels et doit être formulée directement aux Commissaires FIM EWC, ou via la Direction de Course.*

*Si la réclamation n'a pas été déposée conformément aux procédures définies par le règlement et/ou si la caution de garantie pour la réclamation n'a pas été payée dans le délai spécifié à l'article 3.4.1.3, les Commissaires Sportifs FIM EWC ont le droit de déclarer irrecevable la réclamation sans audience.*

### **3.7.1.3 Cautions à verser lors du dépôt d'une réclamation**

*Les réclamations doivent être remises entre les mains d'un officiel responsable (Directeur de Course, Directeur de l'Epreuve, Commissaire FIM ou Secrétaire de la Manifestation) accompagnées d'une caution de 660 €uros ou sa contrevaletur.*

*Cette caution ne peut être restituée que s'il a été fait droit à la réclamation.*

*Les Equipes ou coureurs sous contrat pour participer au Championnat peuvent présenter, une lettre de garantie **du promoteur du Championnat**, à la place du paiement.*

*Dans le cas des réclamations relatives à la prétendue non-conformité des machines aux règlements et exigeant le démontage et le remontage de pièces clairement définies d'une machine, une caution supplémentaire peut être fixée dans les règlements techniques de la catégorie ou par les Commissaires sur proposition du Directeur Technique EWC. Cette caution supplémentaire doit être versée par le réclamant dans un délai d'une heure à compter de sa notification par les commissaires et avant que le démontage ait commencé.*

### **3.7.1.4 Audience d'une réclamation**

*Après l'audience, le Collège des Commissaires EWC FIM doit statuer sur toute réclamation présentée. La réclamation doit être jugée selon les dispositions prévues dans les Règlements.*

*Les décisions du Collège des Commissaires EWC FIM prises pendant les activités sur piste (essais et courses) peuvent être communiquées sur des moniteurs. De telles communications sur des écrans de chronométrage ou sur d'autres écrans publics ou sur le système officiel d'affichage électronique sont considérées comme des notifications valables.*

### **3.7.1.5 Effets de la décision concernant la réclamation**

*La décision du Collège des Commissaires EWC FIM sur la fixation de la sanction est d'application immédiate.*

### **3.7.2 Droit d'appel**

*Toute personne physique ou morale, titulaire d'une licence FIM et directement concernée par une décision prise lors d'une manifestation sous l'autorité de la FIM a le droit de faire appel d'une telle décision.*

### **3.7.2.1 Portée de l'appel**

*Les dispositions concernant les appels contre des décisions disciplinaires de la FIM sont les suivantes :*

#### **3.7.2.1' *Auprès des Commissaires d'Appel FIM, contre une décision du Collège des Commissaires EWC FIM***

*Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision prise par des juges de fait dans l'exercice de ses fonctions qui entraîne (ou non) :*

- *Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands ou pour franchissement du couloir de la sortie de la voie des stands.*
- *une pénalité de temps/tour donnée en remplacement d'une pénalité non sujette à appel.*
- *un passage par la voie des stands imposée pour la course pour une infraction réalisée depuis le début de la procédure de départ jusqu'au drapeau à damiers.*
- *un Stop & Go imposé pour la course pour une infraction réalisée depuis le début de la procédure de départ jusqu'au drapeau à damiers.*
- *une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.*
- *une disqualification des séances d'essais ou de la course suite à un résultat positif au test d'alcoolémie effectué lors d'un tel événement.*
- *Une suspension d'une ou de plusieurs séances d'essais (ou d'une partie de séance) imposée lors d'une séance ce même jour.*

*Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision selon laquelle un coureur est défini comme participant encore activement lors d'une interruption de course.*

*Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur un départ anticipé, un franchissement des limites de piste ou une « photo-finish ».*

*Lorsqu'aucun appel ne peut être interjeté auprès de la CAI, la décision des Commissaires d'Appel FIM est finale.*

### **3.7.2.1<sup>2</sup>            *Auprès de la Cour d'Appel Internationale (CAI), contre une décision des Commissaires d'Appel FIM***

*Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision prise par des juges de fait dans l'exercice de ses fonctions qui entraîne (ou non) :*

- *Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands ou pour franchissement du couloir de la sortie de la voie des stands.*
- *une pénalité de temps/tour donnée en remplacement d'une pénalité non sujette à appel.*
- *un passage par la voie des stands imposée pour la course lors de cette épreuve.*
- *un Stop & Go imposé pour la course lors de cette épreuve.*
- *une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.*
- *une disqualification des séances d'essais ou de la course suite à un résultat positif au test d'alcoolémie effectué lors d'un tel événement.*
- *Une suspension d'une ou de plusieurs séances d'essais (ou d'une partie de séance) imposée lors d'une séance lors de cette épreuve.*

*Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision selon laquelle un coureur est défini comme participant encore activement lors d'une interruption de course.*

*Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur un départ anticipé, un franchissement des limites de piste ou une « photo-finish ».*

### **3.7.2.1<sup>3</sup>            *Au tribunal compétent du Canton de Vaud contre une décision de la CAI***

*Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision prise par des juges de fait dans l'exercice de ses fonctions, y compris, mais sans s'y limiter :*

- *un passage par la voie des stands imposée pour la course lors de cette épreuve.*
- *un Stop & Go imposé pour la course lors de cette épreuve.*
- *une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.*

- **une disqualification des séances d'essais ou de la course suite à un résultat positif au test d'alcoolémie effectué lors d'un tel événement.**
- **Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands ou pour franchissement du couloir de la sortie de la voie des stands.**
- **Une suspension d'une ou de plusieurs séances d'essais (ou d'une partie de séance) imposée lors d'une séance lors de cette épreuve.**

**Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision selon laquelle un coureur est défini comme participant encore activement lors d'une interruption de course.**

**Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur un départ anticipé, un franchissement des limites de piste ou une « photo-finish ».**

### **3.7.2.2 Délais pour l'introduction d'un appel**

- **Contre une décision du Collège des Commissaires EWC FIM** - 1 heure
- **Contre une décision des Commissaires d' Appel FIM** - 5 jours
- **Recours contre une décision de la Cour d'appel internationale (CAI) devant le tribunal compétent du canton de Vaud** **Selon les règles applicables**

*Les délais courent à partir de la date et de l'heure de réception de la décision par l'appelant.*

### **3.7.2.3 Introduction d'un appel**

*Pour être recevable devant les Commissaires FIM, toute déclaration d'appel doit être soumise par écrit. **Le dépôt de garantie correct doit être versé à la FIM.***

*Pour être recevable, la déclaration d'appel doit être envoyée au Secrétariat général par lettre recommandée avec accusé de réception ou courriel avec accusé de réception à l'adresse mail suivante : [secretariat.cai@fim.ch](mailto:secretariat.cai@fim.ch) ou courrier spécial avec preuve de remise dans le délai d'appel.*

*La déclaration d'appel doit être déposée dans une des deux langues officielles de la FIM, la langue de rédaction déterminant la langue de procédure devant ensuite être utilisée par les autres parties. Tout document rédigé dans une autre langue que la langue de procédure doit être accompagné d'une traduction d'un niveau professionnel dans celle-ci.*

*Le montant exact de la caution pour introduire un appel doit être versé au Secrétariat Général (appel devant la CAI).*

*Si l'appel n'a pas été introduit selon les procédures et les délais prévues et/ou si le montant de la caution pour frais d'appel n'a pas été versé comme spécifié dans l'article 3.7.2.4, les instances d'appel de la FIM ont le droit de déclarer l'appel irrecevable sans audience.*

*Les parties peuvent invoquer de nouveaux moyens, produire de nouveaux documents ou proposer de nouvelles preuves susceptibles de contribuer à la manifestation de la vérité. Toutefois, ces nouveaux éléments ne peuvent être acceptés s'ils ont pour objet de modifier la réclamation initiale (en cas d'appel interjeté après une réclamation). La recevabilité de ces éléments nouveaux est laissée à la seule appréciation de l'instance disciplinaire compétente.*

#### **3.7.2.4 Cautions à verser lors de l'introduction d'un appel**

*Le montant de la caution d'appel s'élève à 1'320 Euros.*

*Les Equipes et coureurs sous contrat à participer aux Championnats peuvent présenter une lettre de garantie **du promoteur du Championnat** en lieu de paiement.*

*Cette caution ne peut être restituée que s'il a été fait droit à l'appel.*

#### **3.7.3 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.*

#### **3.7.4 Délais à observer pour l'audience d'un appel**

*Les Commissaires d'Appel FIM doivent se réunir pour examiner un appel immédiatement après que le mémoire d'appel ait été déposé.*

*Les Commissaires d'Appel FIM doivent dans tous les cas prononcer une décision immédiatement après l'audience d'appel.*

*La Cour d'Appel EWC doit se réunir pour examiner un appel au plus tard dans les 4 semaines suivant la date de dépôt du mémoire d'appel.*

*La Cour d'Appel EWC doit dans tous les cas prononcer une décision au plus tard dans les 4 semaines suivant la date de dépôt du mémoire d'appel.*

### **3.7.5 Effet d'un appel**

*A la requête de l'une des parties CAI peut suspendre l'exécution provisoire de la décision prise par les Commissaires d'Appel FIM par une décision avant dire droit ou lors du prononcé de sa décision sur le fond conformément à l'article 3.7.6 du présent Code.*

### **3.7.6 Mesures provisionnelles**

*Une partie peut demander, par requête motivée adressée au juge unique ou au président de l'affaire, le sursis à exécution de la décision contestée ainsi que des mesures provisionnelles.*

*Pour décider de l'octroi des mesures demandées, la CAI prendra en considération le risque de dommage irréparable qu'encourt la partie requérante, les chances de succès de la demande au fond et l'importance des intérêts de la partie requérante par comparaison à ceux de la partie défenderesse.*

*Sur requête motivée d'une partie, la décision d'octroi ou de rejet de mesures provisionnelles peut à tout moment être modifiée en cas de changement de circonstances par la CAI.*

### **3.7.7 Procédure accélérée**

*En cas d'urgence justifiée, la mise en place d'une procédure accélérée peut être demandée, par requête motivée adressée à la CAI, par l'une des parties ou peut être décidée d'office par la CAI.*

## **3.8 PROCÉDURE DEVANT TOUS LES ORGANES DISCIPLINAIRES**

### **3.8.1 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 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, 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 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.*

### **3.8.2 Audience**

*L'audience sera publique. Toutefois, l'organe disciplinaire 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 (la) juge invitera les parties concernées à exposer leurs cas respectifs sans que les témoins soient présents.*

*Après les dépositions des parties concernées, l'organe disciplinaire 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 peut, à tout moment au cours de l'audience et avec l'autorisation du Président, interroger chacune des parties concernées ainsi que les témoins.*

### **3.8.3 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 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 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.*

### **3.8.4 Contenu de la décision**

*Les décisions des organes disciplinaires doivent être motivées et doivent contenir notamment : a. le(s) nom(s) du ou des officiel(s) de l'organe disciplinaire; b. la date de l'audience et la date du prononcé, c. le nom des parties ayant participé à la procédure et, le cas échéant, de leurs représentants; d. l'exposé des faits; e. les motifs; f. le dispositif; g. la signature du ou des official(s) de l'organe disciplinaire.*

### **3.8.5 Jugement**

*Les décisions de tous les organes disciplinaires seront prises à huis clos, à la majorité simple des voix. 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 est tenu de garder secrètes toutes les délibérations.*

### **3.8.6 Notification des jugements**

*Les décisions doivent être notifiées, à toutes les parties concernées par écrit, par courrier recommandé avec accusé de réception ou par courriel avec demande d'avis de réception ou par une publication sur le système officiel d'affichage électronique.*

*Tous les jugements de la CAI doivent être notifiés par écrit, par courrier avec accusé de réception, afin d'informer toutes les parties concernées.*

*Une publication ultérieure par voie électronique sera effectuée.*

### **3.8.7 Publication des jugements**

*L'organe disciplinaire 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.*

*Finally, les décisions finales seront publiées dans le Centre de Presse, **site internet FIM**, à moins que la Cour elle-même n'en décide autrement.*

### **3.9 FRAIS DE LA PROCÉDURE**

*Les frais d'une décision disciplinaire 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.*

#### **3.9.1 Paiement des amendes et des frais**

*Si la sanction est définitive, toutes les amendes et tous les frais doivent être réglés au Secrétariat Exécutif de la FIM dans les 30 jours suivant la notification du jugement conformément à l'article 3.8.6.*

*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.*

### **3.10 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.*

### **3.11 DROIT DE CLÉMENCE**

*Le Conseil de Direction, après consultation avec le/la Président(e) de la LJI 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.*

---

#### **4. NORMES POUR LES CIRCUITS**

*Les Normes des circuits sont définies par les « Normes FIM pour les Circuits ».*

---

**5. CODE MÉDICAL**

*Les règles sont définies par le « CODE MÉDICAL FIM ».*

---

**6. CODE ANTIDOPAGE**

*Les règles sont définies par le « CODE ANTIDOPAGE FIM ».*

---

**7. CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

*Les règles sont définies par le « CODE DE L'ENVIRONNEMENT FIM ».*

---

**8. CODE D'ÉTHIQUE**

*Les règles sont définies par le « CODE D'ÉTHIQUE FIM ».*



**FEDERATION INTERNATIONALE  
DE MOTOCYCLISME**

**FIM-MOTO.COM**

11, ROUTE DE SUISSE | CH - 1295 MIES

ccr@fim.ch

6510001