

Appendices / Annexes

FIM Road Racing Endurance World Championship and Cup Regulations

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



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

APPENDICE CONTENTS / SOMMAIRE DE L'ANNEXE

| | | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1. | Sporting FIM Endurance World Championship and Cup Regulations | 1-63 |
| | <i>Règlements Sportifs du Championnat et de la Coupe du Monde FIM d'Endurance.....</i> | <i>1-63</i> |
| 2. | Technical Regulations for FIM Endurance World Championship and Cup | 64-139 |
| | <i>Règlements Techniques du Championnat et de la Coupe du Monde FIM d'Endurance.....</i> | <i>64-139</i> |

Articles amended as from 1.1.2014 are in bold type
Les articles modifiés dès le 1.1.2014 sont en caractères gras

CHAMPIONNAT ET COUPE DU MONDE FIM D'ENDURANCE

| | | |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | RÈGLEMENTS SPORTIFS..... | 7 |
| 1.1 | Introduction..... | 7 |
| 1.2 | Manifestations..... | 7 |
| 1.3 | Parc des Coureurs..... | 8 |
| 1.4 | Officiels..... | 9 |
| 1.5 | Jury International..... | 11 |
| 1.6 | Calendrier..... | 12 |
| 1.7 | Motocycles..... | 13 |
| 1.8 | Compétiteurs admissibles..... | 14 |
| 1.9 | Numéros de départ..... | 17 |
| 1.10 | Exigences pour les manifestations se déroulant en partie la nuit..... | 18 |
| 1.11 | Programme..... | 18 |
| 1.12 | Contrôle technique, contrôle médical – contrôle du dopage..... | 20 |
| 1.13 | Essais..... | 21 |
| 1.14 | Positions sur la grille..... | 22 |
| 1.15 | Courses..... | 23 |
| 1.16 | Procédure de départ..... | 28 |
| 1.17 | Procédure de Stop & Go..... | 32 |
| 1.18 | Comportement pendant les essais et la course..... | 33 |
| 1.19 | Drapeaux et feux..... | 36 |
| 1.20 | Uniformes des Commissaires..... | 41 |

FIM ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP AND CUP

| | | |
|-------------|------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | SPORTING REGULATIONS..... | 7 |
| 1.1 | Introduction..... | 7 |
| 1.2 | Events..... | 7 |
| 1.3 | The paddock..... | 8 |
| 1.4 | Officials..... | 9 |
| 1.5 | International Jury..... | 11 |
| 1.6 | The calendar..... | 12 |
| 1.7 | Motorcycles..... | 13 |
| 1.8 | Eligible competitors..... | 14 |
| 1.9 | Starting numbers..... | 17 |
| 1.10 | Requirements for events taking place partly at night..... | 18 |
| 1.11 | Schedule..... | 18 |
| 1.12 | Technical control – medical control – doping control..... | 20 |
| 1.13 | Practices..... | 21 |
| 1.14 | Grid position..... | 22 |
| 1.15 | Races..... | 23 |
| 1.16 | Start procedure..... | 28 |
| 1.17 | Stop & Go procedure..... | 32 |
| 1.18 | Behaviour during practice and race..... | 33 |
| 1.19 | Flags and lights..... | 36 |
| 1.20 | Marshals' uniforms..... | 41 |

| | | |
|------|---------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1.21 | <i>Véhicules médicaux</i> | 41 |
| 1.22 | <i>Fin d'une course et résultats</i> | 41 |
| 1.23 | <i>Interruption d'une course</i> | 43 |
| 1.24 | <i>Nouveau départ d'une course qui a été interrompue</i> | 44 |
| 1.25 | <i>Zone de contrôle</i> | 46 |
| 1.26 | <i>Podium</i> | 46 |
| 1.27 | <i>Vérification technique finale</i> | 46 |
| 1.28 | <i>Prix et primes</i> | 47 |
| 1.29 | <i>Cautions en cas de contrôle de machine suite à une réclamation</i> | 48 |
| 1.30 | <i>Caution pour des contrôles de carburant suite à une réclamation</i> | 48 |
| 1.31 | <i>Sanctions pour non-conformité aux règlements relatifs au carburant</i> | 49 |
| 1.32 | <i>Points pour les Championnats et la Coupe; classements</i> | 49 |
| 1.33 | <i>Instructions et communications aux concurrents</i> | 52 |
| 2 | RÈGLEMENTS TECHNIQUES | 64 |
| 2.1 | <i>Introduction</i> | 64 |
| 2.2 | <i>Classes</i> | 64 |
| 2.3 | <i>Généralités</i> | 64 |
| 2.6 | <i>Spécifications Techniques - Formula EWC</i> | 75 |
| 2.7 | <i>Spécifications Techniques - Superstock</i> | 93 |
| 2.10 | <i>Carburant, huile et lubrifiants</i> | 111 |
| 2.11 | <i>Vêtements de protection et casques</i> | 116 |
| 2.12 | <i>Procédures pour le contrôle technique</i> | 117 |

| | | |
|------|-------------------------------------------------------------------|-----|
| 1.21 | <i>Medical cars</i> | 41 |
| 1.22 | <i>Finish of a race and race results</i> | 41 |
| 1.23 | <i>Interruption of a race</i> | 43 |
| 1.24 | <i>Re-starting a race that has been interrupted</i> | 44 |
| 1.25 | <i>Check area</i> | 46 |
| 1.26 | <i>Podium</i> | 46 |
| 1.27 | <i>Final technical control</i> | 46 |
| 1.28 | <i>Prizes</i> | 47 |
| 1.29 | <i>Deposits in case of machine control following a protest ..</i> | 48 |
| 1.30 | <i>Deposit for fuel controls following a protest</i> | 48 |
| 1.31 | <i>Sanction for non-compliance with the fuel rules</i> | 49 |
| 1.32 | <i>Championship and cup points; classification</i> | 49 |
| 1.33 | <i>Instructions and communications to competitors</i> | 52 |
| 2 | TECHNICAL REGULATIONS | 64 |
| 2.1 | <i>Introduction</i> | 64 |
| 2.2 | <i>Classes</i> | 64 |
| 2.3 | <i>General items</i> | 64 |
| 2.6 | <i>Formula EWC - Technical Specifications</i> | 75 |
| 2.7 | <i>Superstock - Technical Specifications</i> | 93 |
| 2.10 | <i>Fuel, oil and coolants</i> | 111 |
| 2.11 | <i>Protective clothing and helmets</i> | 116 |
| 2.12 | <i>Control</i> | 117 |

| | | |
|------|-------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.13 | <i>Directives à l'attention des commissaires techniques</i> | 120 |
| 2.14 | <i>Contrôle du bruit.....</i> | 129 |
| 2.15 | <i>Directives pour l'utilisation des sonomètres</i> | 130 |
| | <i>Diagrammes et annexes</i> | 133 |
| 3. | <i>CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE</i> | 140 |
| 4. | <i>NORMES POUR LES CIRCUITS.....</i> | 141 |
| 5. | <i>CODE MEDICAL</i> | 142 |
| 6 | <i>CODE ANTIDOPAGE.....</i> | 143 |
| 7 | <i>CODE DE L'ENVIRONNEMENT</i> | 144 |

| | | |
|------|-----------------------------------------------------|-----|
| 2.13 | Verification guidelines for technical stewards..... | 120 |
| 2.14 | Noise control..... | 129 |
| 2.15 | Guidelines for use of sound level meters | 130 |
| | Diagrams and appendices | 133 |
| 3. | DISCIPLINARY AND ARBITRATION CODE | 140 |
| 4. | CIRCUIT STANDARDS | 141 |
| 5. | MEDICAL CODE | 142 |
| 6. | ANTI-DOPING CODE..... | 143 |
| 7. | ENVIRONMENTAL CODE | 144 |

FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM)

11, route Suisse

CH - 1295 MIES

Tel: +41-22-950 950 0

Fax: +41-22-950 950 1

www.fim-live.com

www.fim-store.com

paul.duparc@fim.ch

victoria.corredoira@fim.ch

FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM)

11, route Suisse

CH - 1295 MIES

Tel: +41-22-950 950 0

Fax: +41-22-950 950 1

www.fim-live.com

www.fim-store.com

paul.duparc@fim.ch

victoria.corredoira@fim.ch

Obligations et Conditions Générales

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

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

tels que complétés et modifiés périodiquement

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

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

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

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

CODE ANTIDOPAGE

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

General Undertakings and Conditions

All riders, teams' personnel, officials, organizers and all the persons involved in any capacity whatsoever participating in the Road Racing FIM World Championship and Cup Endurance (hereinafter referred to "Championship and Cup") undertake, on behalf of themselves, their employees, and agents, to observe all the provisions of:

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

as supplemented and amended from time to time.

All the persons mentioned above may be penalised in accordance with the provisions of the Road Racing FIM World Championship and Cup Endurance Regulations (hereinafter referred to "Regulations").

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

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

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

ANTIDOPING CODE

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

REGLEMENTS PARTICULIERS

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

SUPPLEMENTARY REGULATIONS

In special circumstances, the FIM may allow the organiser of individual event to mention in the Supplementary Regulations particular provisions not included in or different from the current Regulations.

1. RÈGLEMENTS SPORTIFS

1.1 INTRODUCTION

1.1.1 Une série de courses motocyclistes sera organisée comptant pour le Championnat du Monde FIM et pour la Coupe du Monde FIM d'Endurance de Courses sur Route FIM pour les Équipes, 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 prévue pour les Contrôles Technique et Sportif et se terminera après toutes les courses et à l'expiration du délai pour l'introduction d'une réclamation, et au moment où les vérifications techniques ou sportives sont terminées, c'est-à-dire ce qui se termine le plus tard.

La 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 du Jury International.

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 (1.11).

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

1.2.5 Les organisateurs seront désignés par la FIM.

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

1. SPORTING REGULATIONS

1.1 INTRODUCTION

1.1.1 A series of motorcycle races counting toward the FIM Road Racing World Championship and FIM World Cup Endurance for Teams, Riders and Constructors will be organised.

1.1.2 Official documents relating to a meeting must conform to article 100.5 of the FIM Sporting Code.

1.2 EVENTS

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

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

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

1.2.3 Events must not include any other races except for support races approved by the FIM which may not alter the event schedule (1.11).

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

1.2.5 Organisers will be nominated by the FIM.

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

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

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

- a - Confirmation du nom et de l'adresse des Organisateurs, avec les numéros de téléphone, de fax pour la correspondance ainsi que les adresses courriel.*
- b - La date et le lieu de la manifestation.*
- c - Un plan détaillé du circuit, sa direction, sens ou sens contraire des aiguilles d'une montre, et sa longueur.*
- d - Le lieu du centre d'information des équipes et coureurs sur le circuit ainsi que le tableau avec les informations officielles.*
- e - Le nom et l'adresse de la compagnie d'assurance responsabilité civile ainsi que le numéro de la police.*
- f - Nom et adresse de la FMNR.*
- g - Le nom du Directeur de Course (avec licence FIM de Directeur de Course).*
- h - Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du Chef du Service Médical.*
- i - Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des hôpitaux désignés pour l'épreuve.*
- j - Les règlements particuliers de la manifestation en anglais et en français (voir annexe).*

1.2.9 *60 jours au moins avant la manifestation, la FIM publiera les informations ci-dessus et les envoyer pour distribution à toutes les équipes permanentes participant à la manifestation.*

1.3 PARC DES COUREURS

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

1.2.7 The organiser shall obtain insurance for third party liability according to article 110.1.1 of the FIM Sporting Code.

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

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

1.2.9 At least 60 days before the Event, the FIM will publish the above information and post it to all permanent teams with an entry for the Event.

1.3 THE PADDOCK

1.3.1 The Paddock, pit boxes and all other facilities must be available to teams at least on the day prior to the first practice day and remain available to competitors for at least one day after the event.

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

1.3.3 *Lorsque le parc des coureurs est occupé, il faut qu'il y ait un service de 24 heures sur 24 aux entrées qui permettent l'accès des véhicules au circuit et au parc.*

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

Il faut une voiture de pompiers ayant les caractéristiques minimales suivantes: capacité du réservoir 4 mètres cubique; pression: 40 kg/cm² (haute), 12 kg/cm² (basse); débit de l'eau 300 - 400 litres/minute.

1.3.5 *Il faut une sécurité totale dans la zone du parc au moins dès minuit le mercredi précédant les courses du dimanche jusqu'à minuit le lundi suivant les courses.*

1.4 OFFICIELS

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

1.4.2 *Voir article 40 du Code Sportif FIM.*

1.4.3 *Les officiels suivants seront nommés pour chaque épreuve afin d'assurer des rôles exécutifs et de surveillance.*

A) Officiels nommés par la FIM :

- 1) *Le Président du Jury International FIM, le 2^{ème} membre du Jury (tous deux titulaires de la Superlicence FIM adéquate) et le 3^{ème} membre du Jury International (avec licence FIM de Commissaire Sportif) : Nommés par la FIM et la FMNR, ils sont chargés de s'assurer que l'épreuve se déroule en conformité avec les Règlements.*

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

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

1.3.2 Access must be available for teams arriving to set up between the hours of 08:00 and 20:30.

1.3.3 At all times that the Paddock is occupied there must be 24 hour attendance at the gates providing vehicular access to the circuit and paddock.

1.3.4 At all times that the Paddock is occupied there must be a basic medical service and fire fighting service in the circuit.

A fire truck must be provided with the following minimum characteristics: tank capacity 4 cubic meters; pressure: 40 kg/cm² (high), 12 kg/cm² (low); water rate 300 - 400 litres/minute.

1.3.5 Full security must be supplied to the Paddock area from at least midnight of the day prior to the first practice day until midnight of the day after the event.

1.4 OFFICIALS

1.4.1 All the following officials must be present and available at the time necessary to ensure smooth and efficient running of the Event.

1.4.2 Refer to article 40 of the FIM Sporting Code.

1.4.3 The following officials will be appointed for individual events to perform supervisory and executive roles.

A) Officials appointed by the FIM

- 1) The **FIM International Jury President, the 2nd FIM Jury Member (both with the appropriate FIM Superlicence) and the 3rd Jury Member** of the International Jury (with FIM Sporting Steward licence). **Nominated by the FIM and the FMNR**, they are responsible for ensuring that the event is conducted according to the Regulations.

The International Jury President is responsible for the supervision of all aspects of safety

- 2) The FIM Technical Director;
Responsible for ensuring that technical Regulations are correctly enforced and supervising scrutineering and protests of a technical nature.

B) Officiels nommés par la FMNR/organisateur :

- 3) Le Directeur de Course (**titulaire de la Superlicence FIM adéquate**); responsable pour:
- a - S'assurer que le circuit est convenablement préparé et maintenu en bon état durant la manifestation et que toutes les exigences légales applicables au déroulement de la manifestation soient remplies.
 - b - **S'assurer que tous les officiels et services sont en place.**
Placement de tout le personnel de piste et de l'équipement (c.à.d. les commissaires, services d'incendie, moto-taxis et 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 warm ups. Dès que l'inspection médicale du matin est achevée, le personnel médical doit se tenir à 5 m au moins en retrait de la piste ou la quitter. Seul le personnel «sportif» doit rester en bord de piste pour l'inspection sportive.
Le Président du Jury, le Directeur de Course et le Chef du Service Médical effectueront l'inspection finale du circuit, 30 minutes avant le début de la 1^{ère} 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 le Président du Jury.
 - c - Prendre des décisions en vue d'un bon déroulement régulier de la manifestation.
 - d - S'assurer que la manifestation se déroule conformément aux Règlements.
 - e - Notifier les réclamations au Jury International.
 - f - Le suivi des essais et de la course, la conformité à l'horaire et, s'il l'estime nécessaire, toutes propositions au Jury International pour modifier l'horaire en accord avec les Règlements Sportifs.

B) Officials appointed by the FMNR/Organiser.

- 3) Clerk of the Course (**with the appropriate FIM Superlicence**); responsible for:
- a - Ensuring that the circuit is suitably prepared for and maintained during the Event and that all legal requirements applicable for the running of the event have been complied with.
 - b - Ensuring that all officials and services are in place.
The stationing of all track personnel and equipment (**i.e. marshals, fire-fighting services, Moto-taxi, recovery/ intervention vehicles, flags, etc.**) alongside the Circuit no later than 30 minutes prior to the beginning of all practice sessions and warm-ups. **Once the morning medical inspection is finished, medical personnel should stand 5 meters behind the track marshals or leave. Only sportive personnel should stay at the edge of the track for the "sporting" inspection.**
The Jury President, the Clerk of the Course and the Chief Medical Officer will make the final inspection of the Circuit to ensure this regulation is complied with, 30 minutes prior to the **beginning of the day's first practice sessions and/or warm ups.**

During the final inspection lap, the yellow flag must be waved at each flag marshal post together with the display of other flags and equipment requested by the Jury President.
 - c - Taking decisions to ensure the smooth and efficient running of the event.
 - d - Ensuring that the event is run within the Regulations.
 - e - Notification of protests to the International Jury.
 - f - The control of practice and the race, adherence to the timetable and, if he deems it necessary, the making of any proposal to the International Jury to modify the timetable in accordance with the Sporting Regulations.

- g - *L'utilisation des Safety cars.*
- h - *L'arrêt des essais ou des courses en accord avec les Règlements Sportifs, s'il estime que c'est trop dangereux pour continuer et s'assurer que la bonne procédure pour un nouveau départ soit appliquée.*
- i - *La procédure de départ.*
- j - *L'utilisation des véhicules médicaux/voitures d'intervention rapide.*
- k - *Approuver et signer immédiatement les résultats provisoires en ajoutant l'heure (essais, warm-ups, grilles de départ et courses) et présenter les rapports au Jury International.*

4) *Les secrétaires;
Responsables:*

- a - *des communications entre les divers officiels pendant la manifestation.*
- b - *du secrétariat du Jury International.*

5) *Autres Officiels;*

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

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

1.5 JURY INTERNATIONAL

1.5.1 *Voir article 50.1 du Code Sportif FIM.*

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

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

g - The use of the Safety Car.

h - The stopping of practice or the race in accordance with the Sporting Regulations if he deems it unsafe to continue and ensuring that the correct restart procedure is carried out.

i - The starting procedure.

j - The use of medical cars/fast interventions vehicles.

k - Immediate approval and signature with time of provisional results (practices, warm-ups, starting grids and races) and presentation of reports to the International Jury.

4) Secretaries
Responsible for:

- a - During the event effecting communications between the various officials.
- b - Providing secretarial support for the International Jury.

5) Other Officials;

The Chief Technical Steward must be holder of the FIM Technical Steward licence.

1.4.4 All communications between Officials appointed by the FMNR/Organiser must be made via the relevant FIM Officials.

1.5 INTERNATIONAL JURY

1.5.1 Refer to article 50.1 of the FIM Sporting Code.

1.5.2 The International Jury will meet at any time required during the event, but at least:

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

1.5.3 Les tâches du Jury International sont:

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

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

- *un Stop & Go*
- *une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.*
- *Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands*

Aucune réclamation et aucun appel auprès du TAS ne peut être faite contre une décision du Jury International basée sur une « photo-finish ».

1.6 CALENDRIER

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

1.5.3 The duties of the International Jury are:

- a - To amend the Supplementary Regulations if necessary.
- b - To take decision as provided in the Regulations.
- c - To ensure the smooth and efficient running of the event.
- d - To receive reports from the various Officials concerning scrutineering, practice and races.
- e - To confirm the practices and races results.
- f - To make recommendations to the organiser to improve the smooth and efficient running of the event.
- g - To impose penalties for any infringements of the Regulations occurring during the event.
- h - To impose penalties on organisers for having been unable to ensure the smooth and efficient running of the event or for serious breaches of the Regulations.
- i - To adjudicate on any protest relating to infringements of the Regulations occurring during the event.

No protest and no appeal to the CAS may be lodged against a decision of the International Jury entailing or not:

- a Stop & Go
- a disqualification from the practice sessions or races by means of a black flag or black flag with orange disc.
- a fine for speeding in the pit lane.

No protest and no appeal to the CAS may be lodged against a decision of the International Jury based on a photo finish.

1.6 THE CALENDAR

- 1.6.1** The calendar of races counting for the Championship will be, in principle, published by no later than 31st October of the preceding year.

1.7 MOTOCYCLES

1.7.1 Classes

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

Selon définition des articles 2.6.

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

Selon définition des articles 2.7

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

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

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

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

1.7.2 Eclairage et signalisation

Uniquement pour les courses se déroulant en partie de nuit:

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

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

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

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

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

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

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

1.7 MOTORCYCLES

1.7.1 Classes

The class admitted for the FIM World Championship is FORMULA EWC:

As defined under Article 2.6

The class admitted for the FIM World Cup is SUPERSTOCK:

As defined under Article 2.7

The organiser may allow another class to enter.

The technical specifications for this class must be indicated in the Supplementary Regulations. The teams of this class will not be classified and will not receive the prizes and allocations.

During the scrutineering preceding the 1st official practice session, the team managers must sign a declaration confirming the class in which their motorcycle is entered. No change of class will be admitted after the signing of this document.

A team is authorised to present during the technical scrutineering several machines of the same class only.

1.7.2 Lighting and signalling

Only for races taking place partly at night:

Two retro-reflective armbands of a plastic material with an efficient fastener, supplied by the organisers, must be compulsorily worn by the riders at any time during the practices, warm-up and race.

Furthermore, the organiser must provide a bracelet in the same colour as the armband.

Helmets should be fitted with self-adhesive retro-reflective surface on the back and sides, one of 25cm² in red colour, and the other also of 25cm² in white colour.

All the lights of the motorcycles must be switched on upon the request of the Clerk of the Course. The instructions will be communicated by means of a board (100cm horizontal X 80cm vertical – black background – word: "LIGHT" in yellow).

The lights must stay on until the riders are allowed to switch them off. The instructions will be communicated by means of the same board crossed out.

The electrical equipment of the motorcycles must be in conformity with Art. 2.3.11.

The motorcycles must be fitted with number plates in conformity with Art. 2.3.12.

Pour les essais de nuit ainsi que pour la course, les numéros doivent obligatoirement être électroluminescents.
Lors des vérifications techniques, ces numéros électroluminescents seront contrôlés.



1.7.3 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.

1.8 COMPÉTITEURS ADMISSIBLES

1.8.1 Licences

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

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

1.8.2 Inscriptions

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

For the night practices and the race, the figures must strictly be electroluminescent.
During the Technical controls, these electroluminescent numbers will be verified.



1.7.3 Means of propulsion

A motorcycle can only be propelled by its own motive power, the muscular effort of its rider and by the natural forces of gravity.

1.8 ELIGIBLE COMPETITORS

1.8.1 Licences

Teams must hold a valid licence. The teams will be entered and classified under the name mentioned on their licence.
Riders must hold a valid licence.

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

1.8.2 Entries

All entries must be made in writing on an entry form on which all information regarding the rider, team, sponsor and make of the machine must be indicated.

*Le bulletin d'inscription doit être rédigés dans les langues officielles de la FIM et l'Art. 60.5 du Code Sportif doit y être mentionné.
Le bulletin d'inscription doit être signé par le chef d'équipe.
Les coureurs doivent être en possession d'une permission de participer à la manifestation délivrée par leur FMN.*

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

1.8.3 Composition des équipes

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

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

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

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

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

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

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

Les licences des équipes et des coureurs seront contrôlées.

Une dispense peut être accordée par le Président du Jury.

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

1.8.4 Age des compétiteurs

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

The entry form must be printed in the official languages of the FIM and shall mention Art. 60.5 of the Sporting Code.

The entry form must be signed by the team manager and sent to the organisers. Riders must have a permission to take part in the event delivered by their FMN.

Entries must be received one month in advance, but, in the case of "force majeure", may be modified up until the scrutineering.

1.8.3 Composition of the teams

Each motorcycle is ridden by a team made up of 2 or 3 riders.

For events of more than 12H or of more than 1800 km, a reserve rider will be admitted.

The composition of the team must be communicated by the entrants according to the procedure in force. The definitive composition of each team will be confirmed within one hour following the warm up on the race day by means of the form provided by the organiser to all the teams. On this form, as well as the composition of the team, the team manager must also mention the name of the rider who will start the race.

A compulsory briefing for all riders who are participating for the first time in the current Championship or in the Cup will be organised before the beginning of the 1st official practice session.

A compulsory briefing for all the team managers will be held before the start of the race.

The date, time and place of these two briefings will be indicated in the Supplementary Regulations.

Failure to attend the briefing in full will result in the disqualification of the rider or the team.

The licenses of the riders and teams will be checked.

A waiver may be granted by the Jury President.

The organiser is not allowed to impose any kind of fee for any change of the composition of the team, at any time.

1.8.4 Age of the riders

Licenses for riders are issued only when the age of 18 years has been attained. The limit for the minimum age starts on the date of the rider's birthday.

1.8.5 Équipes sous contrat

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

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

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

1.8.6 Acceptation

Les engagements doivent se faire selon la priorité suivante :

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

1.8.7 Droits d'inscription

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

Dans ce cas :

Pour les courses de moins de 24H :

- le montant maximal est fixé à **1'000** Euros pour les équipes sous contrat
- le montant maximal est fixé à **1'500** Euros pour les autres équipes

1.8.5 Contracted teams

1.8.5.1 30 days before each event, the FIM will publish a list of contracted teams. This list can be updated until the day preceding the 1st session of the official practice.

1.8.5.2 Each contracted team commits itself to competing in all the events of the Championship (Suzuka 8H excepted).

If a team withdraws from additional events in the Championship for any reason, it must propose to the FIM a replacement team for remaining rounds of the Championship. The replacement team cannot be a former contracted team of the current year. If unable to do so, that team will not be selected as contracted team for the next year's Championship or Cup.

1.8.6 Acceptance

The entries must be made according to the following priority:

- Before the 1st event of the Championship:
 - The contracted teams;
 - The teams having obtained points in the Championship of the previous year;
 - The teams having obtained points in the Cup of the previous year;
 - Other teams.
- After the 1st event of the Championship:
 - The contracted teams;
 - The teams having obtained points in the Championship of the current year at the closing date of entries;
 - The teams having obtained points in the Cup of the current year at the closing date of entries;
 - Other teams.

1.8.7 Entry fee

An entry fee may be made obligatory for each team.

Should this be the case:

For races of less than 24H:

- the maximum amount is fixed at **1'000** Euros for contracted teams.
- the maximum amount is fixed at **1'500** Euros for the other teams.

Pour les courses de 24H:

- le montant maximal est fixé à 2'000 €uros pour les équipes sous contrat
- le montant maximal est fixé à 2'500 €uros pour les autres équipes

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

1.8.8 Non-participation à une manifestation

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

- Première infraction: amende de 150 €.
- Récidives au cours de la même saison: Suspension de la prochaine manifestation comptant pour le Championnat ou la Coupe.

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

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

1.8.9 Retrait d'une manifestation

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

1.8.10 Participation à la manifestation

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

1.8.11 Participation à la course

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

1.9 NUMÉROS DE DÉPART

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

For 24H races:

- the maximum amount is fixed at 2'000 €uros for contracted teams.
- the maximum amount is fixed at 2'500 €uros for the other teams.

It must be paid to the organisers 30 days at the latest before the race

1.8.8 Non-participation in an event

Any rider who enters an event must inform the organiser if, subsequently, he decides not to participate in the event. A rider who has submitted an entry form and fails to participate will be reported by the International Jury to the FIM, who will impose the following penalties:

- First offence: fine of 150 €.
- Subsequent offences in the same season: Suspension from the next event counting towards the Championship and Cup.

Upon receipt of the International Jury's report, the FIM Executive Secretariat will send a letter to the rider's FMN asking the reasons for the non-participation; a reply should be sent within 15 days at the latest and a decision will be taken regarding the penalty.

An exclusion could also be pronounced against a rider who takes part in another event on the same day.

1.8.9 Withdrawal from an event

A team may withdraw from an event which has already started, due to injury, irreparable damage to the motorcycle(s) or in case of "Force Majeure". Withdrawal shall be approved by the International Jury.

1.8.10 Participation in an event

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

1.8.11 Participation in the race

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

1.9 STARTING NUMBERS

The contracted teams will have a permanent number.
The organisers will allocate the numbers to the other teams.

1.10 EXIGENCES POUR LES MANIFESTATIONS SE DEROULANT EN PARTIE LA NUIT

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

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

1.11 PROGRAMME

1.11.1 Programme d'Essais

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

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

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

1.10 REQUIREMENTS FOR EVENTS TAKING PLACE PARTLY AT NIGHT

For races taking place partly at night, the following conditions must be fulfilled:

- Red lights (minimum diameter 15cm) will be put in place. Their number and location will be fixed during the homologation. These lights will be controlled by the Race Control Post and will give the Clerk of the Course the possibility of immediately informing the competitors of the stopping of the practice or the race.
- Flag Marshals should be in possession of retro-reflective boards according to Article 029.8.3 of the FIM Standards for Road Racing Circuits (SRRC). Moreover, the track Marshals should be equipped with retro-reflective shoulder-belts.
- Each circuit organising night events should be equipped with light signals fixed to each Marshal's post. These signals should be controlled by the post on which it depends and by the next post.
- Each Marshal's post situated in an unlit area should be equipped with a minimum of two very powerful independent torch lights.
- The track should be marked out in an efficient manner on the corners (on the inside and outside of the corner).

1.11 SCHEDULE

1.11.1 Practice schedule

Participation in this practice is only possible if the machine has passed the scrutineering.

When necessary, the number of entered teams will be split into two equal practice groups. Official practice will start at the earliest 2 hours after the end of the scrutineering.

Practice takes place during the 2 or 3 days preceding the race. The order number of the riders 1 - 2 - 3 - R, in the same team, is the one mentioned on the entry form.

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

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

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

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

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

1^{ère} journée : Vérifications techniques et administratives

2^{ème} journée :

Essais libres 120 minutes

Intervalle: 2 heures

1^{ère} séance d'essais qualificatifs coureur 1 : 20 minutes

Intervalle: 10 minutes

1^{ère} séance d'essais qualificatifs coureur 2 : 20 minutes

Intervalle: 10 minutes

1^{ère} séance d'essais qualificatifs coureur 3 : 20 minutes

Intervalle: 10 minutes

1^{ère} séance d'essais qualificatifs coureur de réserve : 20 minutes

+ Pour les courses se déroulant en partie la nuit :

Intervalle: 2 heures
Essais de nuit minimum 1 heure

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

3^{ème} journée :

2^{ème} séance d'essais qualificatifs coureur 1 : 20 minutes

Intervalle: 10 minutes

2^{ème} séance d'essais qualificatifs coureur 2 : 20 minutes

Intervalle: 10 minutes

2^{ème} séance d'essais qualificatifs coureur 3 : 20 minutes

Intervalle: 10 minutes

2^{ème} séance d'essais qualificatifs coureur de réserve : 20 minutes

Each rider will receive a bracelet which will be provided and fitted by the organiser. This bracelet, of the same colour as the armband, will bear the rider's order number in the team (1-2-3) or the letter "R" (reserve). This bracelet can only be changed by the organiser.

The change of team or the change of the order of riders in the same team will not be authorised from 1 hour after the end of the last free practice session up to the end of the last qualifying practice session.

During official practice, only one machine of each team can be on the track.

During one of the free practice sessions, a neutralisation test with the SAFETY CARS must be organised.

Unless the Supplementary Regulations provide otherwise, it is recommended that the minimum practices take place as follows:

1st day: Scrutineering and administrative controls

2nd day:

Free practice 120 minutes

1st qualifying practice session rider 1 20 minutes

Interval: 2 hours

1st qualifying practice session rider 2 20 minutes

Interval: 10 minutes

1st qualifying practice session rider 3 20 minutes

Interval: 10 minutes

1st qualifying practice session reserve rider 20 minutes

+ For races taking place partly at night:

Interval: 2 hours
Night practice minimum 1 hour

The organisers must arrange that there are no noisy events after midnight.

3rd Day:

2nd qualifying practice session rider 1 20 minutes

Interval: 10 minutes

2nd qualifying practice session rider 2 20 minutes

Interval: 10 minutes

2nd qualifying practice session rider 3 20 minutes

Interval: 10 minutes

2nd qualifying practice session reserve rider 20 minutes

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

1.11.2 Warm up

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

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

1.11.3 Changements de programme

Les horaires susmentionnés peuvent uniquement être modifiés comme suit :

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

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

1.12 CONTRÔLE TECHNIQUE, CONTRÔLE MÉDICAL - CONTRÔLE DU DOPAGE

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

Les équipes peuvent présenter plus d'un motocycle au contrôle technique, qui sera spécialement identifié par les Inspecteurs Techniques.

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

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

The last qualifying practice should be finished at the latest at 14h00, the day before the start of the race.

1.11.2 Warm up

The organiser must schedule 45 minutes minimum of warm up before the start of the race reserved for the qualified teams. The time must be indicated in the Supplementary Regulations.

An interval of two hours minimum must be respected between the end of the warm up and the start of the race.

1.11.3 Change of schedule

The above schedule can only be varied as follows:

- i) Prior to the event by the FIM;
- ii) During the event by the International Jury.

All the riders and teams shall be immediately and in writing informed of any schedule change.

1.12 TECHNICAL CONTROL–MEDICAL CONTROL–DOPING CONTROL

1.12.1 All motorcycles should be checked by the Technical Stewards prior to first participation in practice on safety aspects, according to the published schedule.

Teams may present more than one motorcycle for Technical Control which will be specially identified by the Technical Controllers.

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

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

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

1.13 SEANCES D'ESSAIS

1.13.1 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.*
- iii) *La fin des essais est indiquée par la présentation d'un drapeau à damiers et, au même moment, la sortie des stands sera fermée. Les temps d'un coureur seront enregistrés jusqu'à ce qu'il franchisse la ligne d'arrivée après que le temps alloué soit écoulé. Après le drapeau à damiers, les coureurs peuvent faire un tour supplémentaire avant de rentrer aux stands.*
- iv) *Si, suite à un incident ou pour toute autre raison, les essais sont interrompus, un drapeau rouge sera présenté sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires. Tous les coureurs doivent retourner lentement dans la voie des stands. Lorsque les essais recommencent, le temps restant sera celui indiqué sur le panneau « compte à rebours » dans la voie des stands au moment où les drapeaux rouges ont été présentés.*
- v) *Une fois que les essais ont commencé, l'état de la surface de course du circuit ne pourra être modifié, sauf sur instructions du Président du Jury et du Directeur de Course, pour l'adapter à un changement de conditions localisé.*

1.13.2 Essais de nuit

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

1.13.3 Temps au tour

Tous les tours des coureurs sont chronométrés.

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

- 1.12.3** Any rider to be tested for doping control must report to the doping control room in the Medical Centre with sufficient identification within one hour of notification.
One associate may accompany the rider.

1.13 PRACTICE SESSIONS

1.13.1 Practice Sessions (warm-up inclusive)

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

1.13.2 Night practices

During the night practices the teams must complete a minimum of 1 timed lap (to see the machines in night conditions).

1.13.3 Lap time

All laps of the riders will be timed.

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

*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.***

1.13.4 Résultats des essais qualificatifs

• Coueurs

Les résultats seront basés sur les meilleurs temps réalisés par les coueurs 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 coueur 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 coueurs (1 - 2 - 3 - Réserves).

• Equipes

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

1.13.5 Qualification pour la course

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

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

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

1.14 POSITIONS SUR LA GRILLE

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

Les règlements particuliers de l'épreuve devront mentionner:

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

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

1.13.4 Results of qualifying practice

• Riders

The results will be based on the fastest time recorded by the riders in all qualifying practices.

In the case where all qualifying practices have been cancelled, the results will be based on the fastest time recorded by the riders in all free practices.

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

Classification of the qualifying practice will be drawn up, for each group of riders (1 - 2 - 3 - Reserves).

• Teams

The results will be based on the average of the time of the riders (reserve rider not included) of the teams as mentioned above.

1.13.5 Qualification for the race

To qualify for the race, a rider must have completed, during practice, the minimum number of laps laid down in the Supplementary Regulations.

He must also achieve a time at least equal to the average of the three best times of his group plus 15 % in at least one qualifying session. Qualifying time is identical for all classes.

A machine can start when the team is composed of two or three riders who are qualified as mentioned above.

1.14 GRID POSITIONS.

The side position of the riders on the starting grid will be determined during the homologation of the circuit.

The Supplementary Regulations of the event shall mention:

- the total number of teams admitted to the start (maximum: as per the circuit homologation report);
- the number of teams qualified for the race;
- possibly, the number of additional teams recommended by the Organiser (maximum 4);

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

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

1.15 COURSES

1.15.1 Admission au départ

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

1.15.2 Durée ou distance

1. *Durée déterminée: la course doit durer **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.*

1.15.3 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 pourra, après accord du Chef du Service Médical, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel.

1.15.4 Sanctions pendant la course

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

1.15.5 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.

At the Jury meeting which follows the last qualifying practice session, a provisional starting grid will be drawn up which will include the number of teams qualified for the race. It will be based on the average of the best time of the qualifying results of the riders (reserve rider not included) of the teams.

The definitive starting grid will be published one hour after the end of the warm-up. Teams will keep the same position as on the provisional starting grid.

1.15 RACES

1.15.1 Admission to the start

Only machines, whose engines and frames have been marked by the technical staff, will be admitted to start.

1.15.2 Duration or distance

1. Specific duration: the race must last a minimum of **3 hours** and a maximum of 24 hours.

Or

2. Specific distance: the race distance must not be less than **200 miles** and must not be more than 3600 km.

1.15.3 Procedure to follow after a fall which requires the evacuation to the medical centre

In the case of a rider must be evacuated to the medical centre. He will be allowed, with the approval of Chief Medical Officer, to return to his machine. He must at all times be accompanied by an official.

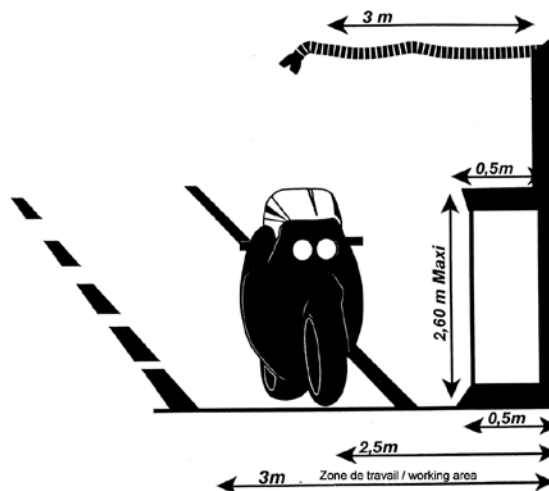
1.15.4 Penalties during a race

If penalties are inflicted upon a rider during a race, they must rapidly be communicated to the person responsible for the team in question.

1.15.5 Pit stops

No naked flames in the pit boxes are allowed at any time.

The use of (an) extra lighting device(s) to illuminate the working area in front of the pit box is permitted. This device must be strongly fixed to the wall at a minimum height of 2 metres. The lighting devices composed of a mobile stand placed on the ground are not allowed.



When a pit stop has to be made, it is compulsory to stop the engine. It can be started up, for a short while, for testing and adjustment.
The headlights must also be switched off until the motorcycle leaves its box.

Only the team staff holding the appropriate credentials and directly involved in the pit stop are permitted in the working area in front of their pit box immediately before working on the motorcycle. Their bodies must be completely covered. During the pit stop, only 4 clearly identified and accredited persons are permitted to work directly on the machine.

If the rider takes part in the work, he will be included in these 4 persons. Apart from interventions, the team staff cannot stay in the pit lane.

When the work on the machine is carried out inside the pit box, the number of persons working on the motorcycle is not limited.

In case of loss or malfunction of the transponder, an official is authorised to carry out the change.

Throughout the race, refuelling (petrol) and all other interventions can only be carried out at the pit allocated to the team.

Before refuelling (petrol), the machine must be put on a stand. During the refuelling, the rider cannot stay on his machine.

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

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

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.

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

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

Toutes les couvertures chauffantes pour pneumatiques en tension (non montées sur la machine) doivent être entreposées à au moins 50cm 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 5m de la machine.

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

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

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.

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

Refuelling (petrol) must take place after all mechanical interventions on the machine are finished, before the rider tries to restart the machine.

During refuelling (petrol), the use of tyre warmers is not allowed.

If an exchange of the fuel tank is necessary, it will be placed EMPTY on the motorcycle. It will then be filled as per the usual procedure.

A maximum of 60 litres of petrol is permitted in the pit.

From the beginning of the official practices, each team must appoint one person for fire safety. This person must be equipped with a reliable extinguisher for fuel fires and is strictly obliged to be present at all refuelling (petrol) operations. All personnel who are involved in the refuelling operations, including the person responsible for the fire extinguisher, must wear an overall made of fire retardant materials, hands and feet must be protected with gloves and protective footwear, safety goggles/mask and balaclava of fire-retardant quality or a helmet for eye protection.

This procedure is applicable during the practices and the race.

All "active" tyre warmers on wheels (not mounted on the bike) must be at least 50cm above ground level. Any fuel manipulation must take place at a minimum of 5 metres from the tyre warmers or from any source of elements that could start a fire.

The connections on multiple sockets are prohibited at less than 5m from the machine.

The person in charge of the Technical Stewards can demand the demarcation on the ground of these 5 m (adhesive tape, paint .etc.).

Any electric power or connection to a power grid must be held with uncoiled cables. They should not remain coiled on a spool.

After refuelling any mechanical intervention on the machine must be carried out only inside the box allocated to the team.

In order to leave the pit again, once the driver is on his machine, 2 persons are allowed to push the machine. Alternatively, the rider can use the machine's starter. The use of an additional battery is forbidden. The use of a self-contained starting device is permitted.

Any breach of this article will be sanctioned with a Stop & Go.

1.15.6 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 pourra alors procéder à une réparation, avec les moyens du bord.

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

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

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

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

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 sera comptabilisé dans son décompte de 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.

Le nombre de véhicules disponible sur les circuits doit être indiqué clairement dans les Règlements Particuliers.

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

1.15.7 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.

1.15.6 Stops on the track / Possible Rescue Car Assistance

In case of a breakdown on the track, the rider must immediately move his motorcycle, in such a way, that it does not hinder the other riders. He may proceed to make a repair with the means at his disposal.

If he wants to take his motorcycle back to the pit, he must push it in the direction of the race, without any outside help, and by keeping to the verge of the track.

For quicker access to the pits, organisers may authorise the riders to take short cuts. However, these short cuts, if any, must be indicated in the Supplementary Regulations.

In case of a breakdown in front of the pits, the rider may, under surveillance of a Marshal, return by the pit exit lane, engine stopped. He must push his machine in the opposite direction until he reaches his pit.

The rider pushing his motorcycle in the pit lane can be helped by two mechanics.

If the team so wishes, it can ask for assistance for the rider and its bike to be taken back in a vehicle provided by the organisers. In that case, both will be dropped off as near as possible to the pit lane entry, to the pit boxes entry or in front of the Technical Scrutineering office (to be clarified in the SR). From this point, 2 persons from the team are allowed to bring the machine back to the pits under a track marshal control. His lap will be counted in his end-of-race total.

If several teams ask for such assistance following a problem involving a number of riders, the teams will be assisted in the order of the starting grid.

The number of vehicles available on the track, has to be clearly indicated in the Supplementary Regulations.

No other assistance than the one from the organisers will be permitted.

1.15.7 Changing of motorcycle parts

During the practices, all defective parts may be replaced including the complete engine.

During the race, all defective parts may be replaced with the exception of the frame-and engine case.

1.15.8 Neutralisation de la course

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

*Dans ce cas, deux véhicules spécialement balisés, portant visiblement les mots «SAFETY CAR» sur le côté et l'arrière, munis de 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 (70cm horizontal X 50cm 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, 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.

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

Les Safety Cars doivent être de couleur différente.

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

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

1.15.8 Neutralisation of a race / possible rescue car assistance

If, during a race, an incident (climatic conditions or any other cause) puts safety at risk and renders impossible the normal progress of the competition, the Clerk of the Course may decide to neutralise it.

In this case, two special vehicles visibly bearing the words "SAFETY CAR", on the side and the rear, equipped with **orange revolving/flash**ing lights on the top of each car, will be introduced onto the track. They will go at an identical speed, in order to always keep the same distance between them. Immediately after they enter the track, the pit lane exit will be closed (red lights and red flag).

During the neutralisation, a white retro-reflective board (70cm horizontal X 50cm vertical) with the words "SAFETY CARS" or "**SC**" will be placed on the start line to inform the riders.

When these vehicles are introduced onto the track, they will light up their **orange revolving/flash**ing lights on an order from the Clerk of the Course. From this moment, **yellow flags will be waved and SC Board** will be displayed at the flag marshal posts, and all riders who catch up the "SAFETY CARS" will line up in single file behind them, without overtaking them.

During the neutralisation of a race, the machines may stop at the pits.

After stopping at the pits, riders must line up in a single file at the pit lane exit and may only rejoin the track when the green light situated there is turned on.

It will be turned on for a 10-second period, 10 seconds **after the last bike, lined up behind a SAFETY CAR** has passed the red light. The pit lane exit will then be closed once again (red light). The riders who have not left the pit lane will have to wait for the next group.

Each SAFETY CAR shall be in a different colour.

When the Clerk of the Course decides to call in the "SAFETY CARS", they must first **realise** a full lap of the circuit, with their orange revolving/**flash**ing lights off, but overtaking remains forbidden until the "SAFETY CARS" leave the track. The "SAFETY CARS" must leave the track at the same time.

When the SAFETY CARS have left the track, **all yellow flags and SC boards must be withdrawn along the track simultaneously** and the exit of the pit lane will then be open again permanently 10 seconds after a rider passed the pit-lane exit.

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.

1.16 PROCÉDURE DE DÉPART

- 1) *En aucun cas les coureurs ne peuvent pousser leur machine directement sur la grille de départ depuis la voie des stands.*
- 2) *Approximativement 30 minutes avant le départ de la course - Ouverture de la sortie de la voie des stands pour le tour de reconnaissance.
Feux verts et drapeaux verts agités à la sortie de la voie des stands.
Les panneaux 5, 4, 3, 2 et 1 minutes sont présentés à la sortie des stands.*
- 3) *Approximativement 25 minutes avant le départ de la course - Fermeture de la sortie de la voie des stands.
Feux rouges et drapeaux rouges **agités** à la sortie de la voie des stands.*
- 4) *Les coureurs qui ne vont pas sur la grille peuvent partir pour les tours de chauffe depuis la voie des stands selon les instructions du commissaire placé à la sortie de la voie des stands.
Les coureurs qui démarrent les tours de chauffe depuis la voie des stands seront pénalisés avec un Stop & Go.*
- 5) *Lorsque les coureurs reviennent sur la grille après le tour de reconnaissance, ils prennent place à leur position et peuvent être assistés par cinq personnes, parmi lesquelles une peut tenir un parapluie. Tous les assistants sur la grille doivent porter un laissez-passer « Grille ». Après avoir pris place à leur position, les coureurs peuvent enlever leurs casques.*
- 6) *Les coureurs sur la grille peuvent, à ce moment-là, procéder à des réglages sur la machine ou changer de pneus pour les adapter aux conditions de la piste.
Les couvertures chauffantes pour les pneus peuvent être utilisés sur la grille. Les coureurs peuvent utiliser un générateur pour alimenter les couvertures chauffantes pour les pneus sur la grille.*

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

The locations of the "SAFETY CARS" must be indicated on the edge of the track by yellow reflective boards (40 cm horizontal X 30 cm vertical) bearing visibly the words "SAFETY CAR" in black letters.

During the intervention of the "SAFETY CARS", each lap raced will be counted as a "race lap".

All other rules of the race remain valid.

1.16 START PROCEDURE

- 1) Under no circumstances riders may push their machine onto the grid from the pit lane.
- 2) Approximately 30 Minutes before the Start of the Race - Pit lane exit opens for sighting lap.
Green lights on and green flags waved at the pit lane exit.
Count-down boards of 5, 4, 3, 2 and 1 minute are shown at the pit exit.
- 3) Approximately 25 Minutes before the Start of the Race - Pit lane exit closes.
Red lights on and red flags **waved** at the pit lane exit.
- 4) Riders who do not go on to the grid may start the warm up laps from the pit lane under the instructions of the marshal positioned at the pit lane exit.
Riders starting the warm up laps from the pit lane will be penalized with a Stop & Go.
- 5) When the riders reach the grid after the sighting lap they must take up their positions and may be attended by up to five persons, one of whom may hold an umbrella. All attendants on the grid must wear a "Grid Pass". Having taken up their grid position, the riders may take off their helmets.
- 6) Riders on the grid may, at this stage, make adjustments to the machine or change tyres to suit the track conditions.
Tyre warmers may be used on the grid. Riders may use a generator to power tyre warmers on the grid.

Only one generator per machine may be used. The generator must be of the "hand carried" type and have a maximum output capacity of two kilowatts. The noise limit of the generator is 65 dB/A.

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

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

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

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

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

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

Les générateurs doivent être débranchés et retirés de la grille 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, l'équipe de télévision de la chaîne TV hôte et les Officiels indispensables, doivent quitter la grille.

Les coureurs doivent mettre leur casque.

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

- 10) 1 Minute avant le départ des tours de chauffe - Présentation du panneau 1 minute sur la grille.
Dès cet instant, tout le personnel de l'équipe, sauf un mécanicien qui tient la machine, quittera la grille. Tous les coureurs doivent être en position, dans le cercle ou sur le point blanc en face de leur propre machine, de l'autre côté de la piste.
- 11) 30 Secondes avant le départ des tours de chauffe - Présentation du panneau 30 secondes sur la grille.

Generators should be located to the rear of the motorcycles.

All adjustments must be completed by the display of the 3 minute board. After this board is displayed, riders who still wish to make adjustments must push their machine to the pit lane. Such riders and their machine must be clear of the grid and in the pit lane before the display of the 1 minute board, where they may continue to make adjustments or change machine.

Such riders will start the warm up laps from the pit lane and will be penalised with a Stop & GO.

Working on the machine on the grid after the 3 minutes board is presented will be sanctioned by a Stop & Go.

- 7) Refuelling or changing fuel tank on the grid is forbidden.
- 8) 5 Minutes Before the Start of the Warm Up laps - Display of 5 Minute Board on the grid.
- 9) 3 Minutes Before the Start of the Warm Up laps - Display of 3 Minute Board on the grid.

Generators must immediately be disconnected and removed from the grid. Immediate removal of tyre warmers from machines on the grid.

At this point, all persons except one mechanic per machine, the person holding the umbrella for the rider, the television crew of the host broadcaster and essential officials must leave the grid.

Riders must put their helmets on.

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

- 10) 1 Minute Before the Start of the Warm Up Laps - Display of 1 Minute Board on the grid.

At this point, all team personal except one mechanic holding the machine will leave the grid. All riders must be in position on the other side of the track in the circle or on the white dot opposite their machine.
- 11) 30 Seconds Before the Start of the Warm Up Laps - Display of 30 Second Board on the grid.

12) Drapeau vert agité pour le départ des tours de chauffe.

Chaque coureur court vers sa machine, met le moteur en marche et débute les tours de chauffe

Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé, ceci uniquement après que le panneau jaune avec l'inscription « PUSH » en noir ait été présenté sur la plateforme de départ. Si après un temps raisonnable, le moteur ne redémarre pas, le coureur sera alors poussé dans la voie des stands où ses mécaniciens pourront lui prodiguer une assistance et d'où il pourra changer de machine. Ce coureur pourra prendre part aux tours de chauffe depuis la voie des stands et sera pénalisé par un Stop & Go.

Les coureurs effectueront deux tours, à vitesse non restreinte, suivis par un Safety Car ou véhicule médical. Ce véhicule dépassera les coureurs lents qui seront dirigés dans la voie des stands.

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

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

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

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

Tout coureur qui rencontre un problème avec sa machine lors des tours de chauffe peut retourner dans la voie des stands et procéder à des réparations ou changer de machine.

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

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

13) 1 Minute avant le départ de la course - Présentation du panneau 1 minute sur la grille.

12) Green flag waved to start the warm up laps.

Each rider will run towards his machine, start the engine and begin the warm-up laps.

In the interest of safety, should a rider cannot start his machine, he may be assisted but only after the yellow board with the word "PUSH" in black has been displayed at the starter rostrum.

If, after a reasonable period, the engine does not start, then the rider will be pushed into the pit lane where his mechanics may provide assistance or where the rider may change machine. Such riders may start the warm-up laps from the pit lane and will be penalised with a Stop & Go.

The riders will make two laps, at unrestricted speed, followed by a safety car or a medical car. This car will overtake slow riders which will be directed to the pit lane.

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

The last lap will be indicated to the riders by a board with the number 1.

On returning to the grid riders must stop their machine with engine off on their position. Only one mechanic per rider is allowed on the grid to hold the machine. Riders must go immediately in the circle opposite their machine.

An official will stand at the front of the grid holding a red flag.

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

When the safety car has taken up its position, an official at the rear of the grid will wave a green flag.

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

13) 1 Minutes Before the Start of the Race – Display of the 1 minute board on the grid.

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

- 14) 30 Secondes avant le départ de la course - Présentation du panneau 30 secondes sur la grille + feux rouges allumés (sauf si le drapeau national est utilisé pour le départ de la course).

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

Chaque coureur court vers son motorcycle, met seul le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course. Lorsque qu'un coureur porte un airbag dans sa combinaison de cuir, une 2ème personne est autorisée à se trouver derrière le motorcycle pour connecter le câble à la structure arrière).

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

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

Tout coureur qui anticipe le départ sera prié de respecter une procédure de Stop & Go décrite à l'article 1.17.

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

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

Si après un temps raisonnable, le moteur ne redémarre pas, le coureur sera poussé dans la voie des stands où ses mécaniciens pourront lui prodiguer une assistance. Il 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.

All riders must be in their circle or on the white dot opposite their machine.

- 14) 30 Seconds Before the Start of the Race – Display of the 30 seconds board on the grid + red lights on (except if the national flag is used to start the race).

- 15) Red lights out or national flag dropped (to be specified in the Supplementary Regulations) to start the race.

Each rider will run towards his motorcycle, start the engine alone (no outside assistance allowed) and start the race. When a rider is using an airbag within his leather suit, a second person is permitted behind the motorcycle to connect the wire to the rear body work).

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

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

Any rider who anticipates the start will be required to carry out the Stop & Go Procedure described under article 1.17.

An anticipated start is defined when a rider is outside his circle or with his feet away from the white dot when the race is started. The International Jury will decide if a penalty will be imposed and must arrange for the team to be notified of such penalty as soon as practically possible.

- 16) If a rider cannot start his machine, then he may be assisted by being pushed along the track until the engine starts but only after the yellow board with the word "PUSH" in black has been displayed at the starter rostrum.

If, after a reasonable period, the engine does not start, then the rider will be pushed into the pit lane where his mechanics may provide assistance. He may also change machine until the leader has finished the first lap of the race.

Riders who change machine will be penalised with 2 Stops & Go's.

- 17) *Après que les coureurs aient passé la sortie des stands, l'Officiel placé à cette sortie allumera un feu vert pour donner le départ aux coureurs encore dans la voie des stands.*

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, sauf si la course est interrompue.

- 18) *Aucun autre changement de machine n'est autorisé, sauf si la course est interrompue. Dès cet instant, les machines et les moteurs de rechange doivent être retirés des stands.*

- 19) *Si un problème se présente 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.

La procédure de départ recommencera au panneau 1 minute; les coureurs effectueront deux tours de chauffe supplémentaires.

Toute personne qui, par son comportement sur la grille est responsable d'un Départ Retardé, peut être sanctionnée par l'une des pénalités suivantes: amende - Stop & Go – disqualification – retrait de points au Championnat.

1.17 PROCÉDURE « STOP & GO »

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

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (Art. 1.18.13), dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure « stop & go » sera répétée; dans le cas d'une seconde infraction de cette limitation de vitesse, le drapeau noir sera présenté au coureur.

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

- 17) After the riders have passed the exit of the pit lane, the official situated at this exit will display a green light to start any riders still in the pit lane. Riders who start the race from the pit-lane can repair or change machine. They will be penalised with 2 Stops & Go's. They can join the race at any time but as soon as they have started the race, no change of machine is allowed unless the race is interrupted.

- 18) No further changes of machines are permitted unless the race is interrupted. At this point, spare motorcycles and spare engines must be taken away from the pit boxes.

- 19) Should there be a problem that might prejudice safety **at the start**, the Starter will **invoke the Start Delayed procedure as follows:**
- **A red flag is waved** in front of the starting grid.
 - **Red lights are switched on.**
 - **The "Start Delayed" board is displayed** in front of the starting grid.

The start procedure will be re-commenced at the 1 minute board stage, the riders will complete two additional warm up laps.

Any person who, due to his behaviour on the grid is responsible for a "start delayed", may be penalised with one of the following penalties: fine – Stop & Go - disqualification - withdrawal of Championship points.

1.17 "STOP & GO" PROCEDURE

During the race, the rider will be requested to stop in the penalty area in the pit lane. Stopping elsewhere in the pit lane is not permitted. He must bring his motorcycle to a complete stop and remain stationary for 30 seconds. He may then rejoin the race.

The rider must respect the speed limit (Art 1.18.13), in the pit lane. In case of infraction of this speed limit, the stop & go procedure will be repeated; in case of a second infraction of this speed limit, the black flag will be shown to the rider.

In the event of a restarted race, the above regulation will also apply.

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

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

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

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

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

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

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

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

1.18 COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE

- 1) Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux, les lumières, et les panneaux qui transmettent les instructions. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée conformément aux dispositions de l'article 1.19.

In the case of a race interrupted prior to the penalty being complied with and, if there is a second part, the rider will be required to stop after the start of the second part of the race.

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

After notification has been made to the team, a yellow board (100cm horizontal X 80cm vertical) displaying the rider's number (black colour, height 50cm, stroke width 10cm) will be shown at the finish line and the information will also be displayed on the time keeping monitors.

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

If more than one rider is penalised, the riders will be signalled to stop on subsequent laps. The order of the riders will be based on the qualifying times with the faster rider stopping first.

If a rider incurs a stop & go penalty, then the team may have one mechanic standing by at the penalty box to assist their rider, under the direction of the marshals, to re-start his machine should he stalls the engine. The mechanic must not interfere with the actual stop & go procedure which is under the strict control of the marshals.

In the case of a rider failing to respond to the instruction to stop, and there being more than one rider penalised, no subsequent rider will be signalled to stop until the previous rider has stopped or been shown the black flag.

In the case where the organisation has been unable to carry out the Stop & Go penalty before the end of the race, the relevant team will be penalised with a time penalty of 1 minute.

1.18 BEHAVIOUR DURING PRACTICE AND RACE

- 1) Riders must obey the flag signals, the light signals, and the boards which convey instructions. Any infringement to this rule will be penalised according to the provisions of article 1.19.

- 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: **points de pénalité** - amende - procédure de Stop & Go - pénalité de temps - disqualification - retrait de points au Championnat - suspension.
- 3) Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et la voie des stands. Toutefois, si un coureur quitte la piste accidentellement, il peut ensuite la rejoindre à l'endroit indiqué par les officiels ou à un endroit qui ne lui procure pas un avantage. Toute infraction à cette règle pendant les essais sera sanctionnée par la suppression du temps du tour en question, et pendant la course, par un Stop & Go. Des pénalités supplémentaires telles que: **points de pénalité** -amende - disqualification – retrait de points au Championnat peuvent également être infligées.
- 4) Toute réparation ou réglage le long de la piste doit être fait par le coureur qui travaille seul avec absolument aucune aide extérieure. Les commissaires peuvent assister le coureur dans le but de soulever sa machine et de la tenir pendant que la réparation ou le réglage est effectué. Le commissaire peut ensuite l'aider à faire redémarrer sa machine.
- 5) Si le coureur a l'intention d'abandonner, il doit donc mettre sa moto dans une zone sûre, comme indiqué par les commissaires.
- 6) Si un coureur rencontre un problème avec sa machine, ce qui aura comme conséquence son retrait des essais ou de la course, il ne doit pas essayer de retourner à vitesse réduite jusqu'aux stands, mais sortir de la piste et mettre sa machine à un endroit sûr comme indiqué par les commissaires.
- 7) Les coureurs qui retournent lentement aux stands pour des réparations doivent s'assurer qu'ils roulent aussi loin que possible de la ligne idéale.
- 8) Les coureurs peuvent entrer dans la voie des stands pendant la course pour procéder à des réglages de leur machine, ravitailler ou changer de pneus. Tous ces travaux doivent être effectués dans la zone de travail devant les stands. Les travaux importants peuvent être effectués à l'intérieur du stand.
- 9) Pour redémarrer une machine dont le moteur a été arrêté au stand, les coureurs peuvent être aidés par deux mécaniciens.
- 10) Les coureurs ne peuvent transporter une autre personne sur leur machine ou être transportés par une autre personne sur sa machine (exception: Un autre coureur ou par un autre coureur après le drapeau à damiers).

- 2) Riders must ride in a responsible manner which does not cause danger to other competitors or participants, either on the track or in the pit-lane. Any infringement of this rule will be penalised with one of the following penalties: **penalty points** - fine - Stop & Go - time penalty - disqualification - withdrawal of Championship points - suspension.
- 3) Riders should use only the track and the pit-lane. However, if a rider accidentally leaves the track then he may rejoin it at the place indicated by the officials or at a place which does not provide an advantage to him. Any infringement of this rule during the practices or warm up will be penalised by the cancellation of the lap time concerned and during the race, by a Stop & Go. Further penalties (such as **penalty points** - fine – disqualification - withdrawal of Championship points) may also be imposed
- 4) Any repairs or adjustments along the race track must be made by the rider working alone with absolutely no outside assistance. The marshals may assist the rider to the extent of helping him to lift the machine and holding it whilst any repairs or adjustments are made. The marshal may then assist him to re-start the machine.
- 5) If the rider intends to retire then he must park his motorcycle in a safe area as indicated by the marshals.
- 6) If the rider encounters a problem with the machine which will result in his retirement from the practice or the race, then he should not attempt to tour at reduced speed to the pits but should pull off the track and park his machine in a safe place as indicated by the marshals.
- 7) Riders who are returning slowly to the pits for remedial work should ensure that they travel as far as possible off the racing line.
- 8) Riders may enter the pit-lane during the race to make adjustments to their machines, refuel or change tyres. All such work must be carried out in the pit lane on the working apron in front of the boxes. Heavy work can be done inside the pit-box.
- 9) Riders who stop their engines in the pits may be assisted to re-start their motorcycle by two mechanics.
- 10) Riders are not allowed to transport another person on their machine or to be transported by another rider on his machine (exception: Another rider or by another rider after the chequered flag).

- 11) *Les coureurs ne doivent pas conduire ou pousser leur moto dans la direction opposée du circuit, soit sur la piste ou dans la voie des stands, à moins que cela se fasse sous la direction d'un Officiel.*
- 12) *Aucun signal quelconque entre un motocycle en marche et toute autre personne ayant un rapport avec le concurrent, le coureur ou la machine de l'équipe ne peut avoir lieu, sauf les signaux provenant de l'émetteur de chronométrage, d'un calculateur automatique de tours, d'un GPS, ou de message lisible sur le panneau présenté depuis le stand ou des mouvements du corps par le coureur.
Les signaux de caméras TV sont autorisés, mais uniquement quand ces signaux sont pour les besoins et sont gérés par la FIM.
Les lampes installées par les équipes sur la plateforme de signalisation ne doivent pas être clignotantes et ne peuvent pas être rouges.*
- 13) *Une limitation de vitesse à 60 km/h sera imposée dans la voie des stands à tout moment pendant la manifestation. Les coureurs doivent respecter la limitation de vitesse depuis le lieu où le signe 60 km/h est placé jusqu'au lieu où le signe 60 km/h barré est placé.
Tout coureur qui dépasse la limitation pendant les essais se verra infliger une amende de 150 Euros.
Tout coureur qui dépasse la vitesse limite dans la voie des stands pendant la course sera pénalisé par un Stop & Go.*
- 14) *Le Jury International 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 le vainqueur désire présenter un drapeau, il doit se rendre sur le côté de la surface de course afin de prendre le drapeau et ensuite, lorsqu'il n'y a pas de danger, il peut rejoindre la piste.*
- 17) *Après le drapeau à damiers, les coureurs roulant sur la piste ne doivent pas quitter leur casque tant qu'ils ne sont pas arrêtés dans la voie de sécurité / parc fermé.*
- 18) *Il n'est pas permis de conduire une machine de course à l'intérieur du circuit ailleurs que dans la voie des stands ou sur la piste.*
- 19) *Tout coureur dont la machine a répandu de l'huile sur la piste ayant causé une interruption des essais, warm up ou de la course deux fois pendant l'épreuve sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes: amende – disqualification – retrait de points au Championnat – suspension.*

- 11) Riders must not ride or push their motorcycles in the opposite direction of the circuit, either on the track or in the pit lane, unless doing so under the direction of an Official.
- 12) No signal of any kind may pass between a moving machine and the rider's team, or anyone connected with the machine's team entrant or rider, except for the signals of the time keeping transponder, lap trigger, GPS, legible messages on a pit board, or body movements by the rider or team. Onboard TV camera signals are allowed, but only when such signals are for the purposes of and managed by the FIM.
Lights allowed to be installed by the teams on the signalling platform must not be flashing and cannot be red.
- 13) A speed limit of 60 km/h will be enforced in the pit lane at all times during the event. Riders must respect the speed limit from where the sign 60 km/h is placed up to where the sign 60 km/h crossed out is placed.
Any rider found to have exceeded the limit during the practice will be subject to a fine of 150 Euros.
Any rider who exceeds the pit lane speed limit during a race will be penalised with a Stop & Go.
- 14) The International Jury must communicate the offence to the pit of the rider after having received the information from the Official in charge.
- 15) Stopping on the track during practices and races is forbidden.
- 16) If the winning rider wishes to parade a flag, he must ride to the side of the racing surface to collect the flag and then rejoin the circuit when it is safe to do so.
- 17) After the chequered flag, riders riding on the track must wear a safety helmet until they stop on the pit lane / parc fermé.
- 18) It is not permitted to ride racing motorcycles within the circuit other than in the pit lane or on the track.
- 19) Any rider whose machine spill oil on the track causing interruption of practice, warm up or race twice in the same event will be penalised with one of the following penalties: fine - disqualification - withdrawal of Championship points - suspension.

1.19 DRAPEAUX ET FEUX

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

Tous les drapeaux sont présentés agités.

1.19.1 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

- **Drapeau national:**
Peut être utilisé agité pour donner le départ de la course.
- **Drapeau vert:**
*La piste est dégagée.
Ce drapeau doit être **agité** à chaque poste de commissaires aux drapeaux, pendant le premier tour de chaque séance d'essais et du warm up, pendant le tour de reconnaissance et pendant les tours de chauffe.
Ce drapeau doit être **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 des tours de chauffe.
Lorsque la sortie de la voie des stands est ouverte, ce drapeau doit être agité à la sortie de la voie des stands.*
- **Drapeau jaune à bandes rouges**
*L'adhérence dans cette section de la piste peut être modifiée pour une raison autre que la pluie.
Ce drapeau doit être présenté **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 sur cette partie du circuit.
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) + drapeau jaune à bandes rouges**
*Pluie sur cette partie du circuit.
Ces drapeaux doivent être présentés ensemble **agités** au poste de commissaire aux drapeaux.*

1.19 FLAGS AND LIGHTS

Marshals and other officials display flags or lights to provide information and/or convey instructions to the riders during practices as well as the races.

All flags are presented waved.

1.19.1 Flags and lights used to provide information

- **National flag:**
May be used waved to start the race.
- **Green Flag:**
The track is clear
This flag must be **waved** at each flag marshal post for the first lap of each practice session and of the warm up, for the sighting lap and for the warm up laps.
This flag must be **waved** at the flag marshal post immediately after the incident that necessitated the use of one or more yellow flags.
This flag must be waved by the starter to signal the start of the warm up laps.
When the pit-lane exit is open, this flag must be waved at the pit-lane exit.
- **Yellow and Red Striped Flag**
The adhesion on this section of the track could be affected by any reason other than rain.
This flag must be shown **waved** at the flag marshal post.
- **White Flag with diagonal red cross (stroke width of the cross: between 10 and 13 cm)**
Drops of rain on this section of the track.
This flag must be **waved** at the flag marshal post.
- **White Flag with diagonal red cross (stroke width of the cross: between 10 and 13 cm) + Yellow and Red Striped Flag**
Rain on this section of the track.
These flags must be **waved** together at the flag marshal post.

- **Drapeau bleu :**
Présenté agité au poste de commissaires aux drapeaux, ce drapeau indique à un coureur qu'il est sur le point de se faire dépasser.
Pendant les séances d'essai, le coureur concerné doit garder sa ligne et ralentir graduellement pour permettre au coureur plus rapide de le dépasser.
Le coureur concerné doit garder sa ligne et ralentir progressivement pour permettre au coureur plus rapide de le dépasser.
*Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes: **point(s) de pénalité** – amende – disqualification – retrait de points au Championnat.*
- **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 présenté, lui, immobile à la ligne d'arrivée au niveau de la piste lorsqu'un(des) coureur(s) précède(nt) de près le coureur de tête, avant la ligne d'arrivée, lors du dernier tour (voir 1.22.2)
- **Feu vert :**
Ce feu doit être allumé à la sortie de la voie des stands pour signaler le départ des séances d'essais et du warm up, le départ du tour de reconnaissance et le départ des tours de chauffe.
- **Feux bleus clignotants :**
Ils doivent être allumés à la sortie de la voie des stands en tout temps pendant les essais et les courses.

1.19.2 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.***

- **Blue Flag**
Waved at the flag marshal post, this flag indicates to a rider that he is about to be overtaken.
During the practice sessions, the rider concerned must keep his line and slow down gradually to allow the faster rider to pass him.
During the race, the rider concerned is about to be lapped. He must allow the following rider(s) to pass him at the earliest opportunity.
*Any infringement of this rule will be penalised with one of the following penalties: **penalty points** - fine - disqualification - withdrawal of Championship points.*
- **Chequered Black / White Flag:**
This flag will be waved at the finish line on track level to indicate the finish of race or practice session.
After having received the chequered flag, riders must return slowly to the pits. They cannot stop on the track right after the finish line.
- **Chequered Black / White Flag and Blue Flag:**
The chequered black/white flag will be waved together with the blue flag presented motionless at the finish line on track level when a rider(s) precedes closely the leader during the final lap before the finish line (See Art. 1.22.2).
- **Green Light:**
This light must be switched on at the pit lane exit to signal the start of each practice session and of the warm up, the start of the sighting lap and the start of the warm up laps.
- **Flashing Blue Lights:**
Will be switched on at the pit lane exit at all time during practices and races.

1.19.2

Flags and lights Which Convey Information and Instructions

- **Yellow Flag**
*A single yellow flag waved at the flag marshal post indicates that there is a danger ahead **beside the track.***

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

Les coureurs doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. 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 (telle que **point de pénalité amende** - suspension) peut également être infligée.

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

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

- **Drapeau blanc :**

Un véhicule d'intervention est sur la piste.

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

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

Le dépassement du véhicule d'intervention est autorisé.

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

- **Drapeau rouge et feux rouges**

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

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

Two yellow flags waved together at the flag marshal post indicate that there is a hazard wholly or partly blocking the track.

The riders must slow down and be prepared to stop. Overtaking is forbidden up until the point where the green flag is **waved**.

- Any Infringement of this rule during a practice session will result in the cancellation of the time of the lap during which the infraction occurred.

- Any Infringement of this rule during the race will be penalised with a Stop & Go.

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

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

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

- **White Flag:**

An intervention vehicle is on the track.

Waved at the flag marshal post, this flag indicates that riders will encounter the vehicle in the current section of the track.

It is forbidden for riders to overtake other riders during the display of the white flag.

Overtaking the intervention vehicle is permitted.

As soon as such a vehicle stops on the track, the white flags must be maintained and the yellow flags must also be presented.

- **Red Flag and Red Lights:**

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

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

Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes: **point(s) de pénalité** – amende – disqualification – retrait de points au Championnat – suspension.

Le drapeau rouge devra être présenté immobile sur la grille à la fin du warm up.

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

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

- **Drapeau noir**

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

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

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

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

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté **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.

Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes: **point(s) de pénalité** – amende – retrait de points au Championnat – suspension.

1.19.3 Dimension des drapeaux

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

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

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

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

The red flag will be presented motionless on the starting grid at the end of the warm up lap.

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

- **Black Flag**

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.

This flag will be **waved** only after the rider's team has been notified.

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

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

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

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

1.19.3 Flag Dimension

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

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

1.19.4 Couleur des drapeaux

Les références « Pantone » pour les couleurs sont :

Orange : Pantone 151C
Noir : Pantone Noir C
Bleu : Pantone 286C ou 298C (**seule la 298C sera acceptée en 2015**)
Rouge : Pantone 186C
Jaune : Pantone Jaune C
Vert : Pantone 348C

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

1.19.5 Panneau avec numéro du coureur

Un panneau noir (70cm horizontal X 50cm vertical) permettant d'indiquer un numéro de coureur avec des chiffres blancs dont l'épaisseur du trait est de 4cm minimum et la hauteur 30cm minimum.
Ce panneau doit être disponible à chaque poste de commissaire aux drapeaux.

1.19.6 Postes des Commissaires aux drapeaux

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

1.19.7 Signalisation lumineuse

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

1.19.8 Signalisation par panneau

- **Un panneau 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 motocycle sur la piste. Il devra être présenté dès que le coureur a dépassé l'emplacement du signaleur et jusqu'à ce qu'il ait atteint le 2ème poste suivant. Ce panneau doit être utilisé de jour comme de nuit.**

1.19.4 Flag Colour

The Pantones for the colours are as follows:

Orange: Pantone 151C
Black: Pantone Black C
Blue: Pantone 286C or 298C (**only 298C will be accepted in 2015**)
Red: Pantone 186C
Yellow: Pantone Yellow C
Green: Pantone 348C

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

1.19.5 Rider' s number board

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

1.19.6 Flags Marshals posts

The location will be fixed during the circuit homologation.

1.19.7 Light signals

Lights must be used for events being run at night.

1.19.8 Signalling by board

- **A reflecting white board with the letters "SC" in black (black C):**
Presented at flag marshal posts combined with yellow waved flags, the race is neutralised.
Riders must slow down and be prepared to catch up a SAFETY CAR or an intervention vehicle.
It is forbidden for a rider to overtake another rider during the display of this flag.
Overtaking the intervention vehicle is authorised.
Overtaking the SAFETY CAR is forbidden. Riders must line up in single file behind it.
- **A yellow reflecting board with the word "PUSH" clearly written in black must be displayed when a rider pushes his motorcycle on the track. It would have to be displayed from the moment the rider passes a post until the moment he has reached the 2nd next post. This board must be used by day and by night.**

- Pour les épreuves se déroulant la nuit, les panneaux remplaceront les drapeaux.

1.20 UNIFORMES DES COMMISSAIRES

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

1.21 VÉHICULES MÉDICAUX

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

Il est 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.

1.22 FIN D'UNE COURSE ET RESULTATS

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

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

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

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

- For events taking place at night, the flags must be replaced by boards.

1.20 MARSHALS' UNIFORMS

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

1.21 MEDICAL CARS

The medical cars, if they are to go on the track, must be white colour, equipped with blue revolving lights. The words " MEDICAL CAR " should be clearly indicated on the back and the sides of the car. For events taking place partly at night, these words should be retro-reflective.

Overtaking of these cars is authorised.

If another vehicle (e.g. ambulance), is required to go on the track at the same time as the medical car, the other vehicle must be dispatched first.

1.22 FINISH OF A RACE AND RACE RESULTS

1.22.1 For races run over a prescribed distance, the last 10 laps will be shown on the finish line.

1.22.2 At the completion of the designated number of laps or the duration of the race, the leading rider will be shown the chequered flag by an official standing at the finish line, at track level. The chequered flag will continue to be displayed to the subsequent riders. If the leading rider does not cross the finish line within 5 minutes, then the 2nd rider on the provisional classification will be shown the chequered flag.

When the chequered flag is shown, no rider will exit from the pit lane to reach the track. To this purpose, once the chequered flag is shown, the red light will be switched on at the exit of the pit lane and a marshal with a red flag will stand at the exit of the pit lane. If a rider(s) closely precedes the rider who will be shown the chequered flag, the official will show simultaneously the chequered flag and the blue flag.

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

- 1.22.3** *Dans le cas d'une « photo-finish » entre deux, ou plusieurs coureurs, la décision sera prise en faveur du coureur dont la partie la plus avancée de la roue avant franchit la ligne d'arrivée en premier. En cas d'ex-aequo, les équipes seront classées dans l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course*
- 1.22.4** *Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne et le nombre de tours accomplis.*
- 1.22.5** *Afin d'être considéré comme ayant terminé la course et pour figurer dans les résultats, une équipe doit avoir:*
- a - Effectué 75% du nombre de tour effectués par le vainqueur de la course de sa classe.*
 - b - Franchi la ligne d'arrivée sur la piste (et non pas dans la voie des stands) après le vainqueur de la course dans les 5 minutes. Le coureur doit être en contact avec sa machine.*
- 1.22.6** *Les classements portant les logos de la FIM, de la FMNR et du Sponsor titre, présenteront, au minimum, les informations suivantes:*
- 1) Le nom de l'équipe (tel qu'il figure sur la licence);*
 - 2) La marque de la moto;*
 - 3) Les noms des coureurs;*
 - 4) La performance réalisée (tours, temps);*
 - 5) Le nombre de points;*
- Il est obligatoire que le Président du Jury envoie la liste des amendes et résultats, par fax ou courrier électronique, immédiatement après l'approbation des résultats, au Secrétariat Exécutif de la FIM.*
- 1.22.7** *Un nouveau record du tour d'un circuit ne peut être établi que par un coureur pendant une course.*
- 1.22.8** *Pour les essais et la course, le temps d'un tour est la soustraction de temps entre deux passages consécutifs de la ligne d'arrivée peinte sur la piste.*

That means that the rider(s) closely preceding the one who will receive the chequered flag has (have) to complete one more lap and take the chequered flag.

- 1.22.3** In case of a photo-finish between two, or more, riders, the decision shall be taken in favour of the rider whose front wheel leading edge crosses the plane of the finish line first. In case of ties, the teams concerned will be ranked in the order of the best lap time made during the race.
- 1.22.4** The results will be based on the order in which the riders cross the line and the number of laps completed.
- 1.22.5** To be counted as a finisher in the race and be included in the results a team must have:
- a - Completed 75% of the number of laps carried out by the winner of his class.
 - b - Crossed the finish line on the race track (not in the pit lane) after the race winner within 5 minutes. The rider must be in contact with his machine.
- 1.22.6** The classification including the FIM, FMNR and title sponsor logos, will mention at least following information:
- 1) The name of the team (as it is mentioned on the licence);
 - 2) The make of the machine;
 - 3) The names of the riders;
 - 4) The performance carried out (laps, time);
 - 5) The number of points;
- It is compulsory for the Jury President to send a list of fines and results by fax or e-mail immediately after the approval of results to the FIM Executive Secretariat.
- 1.22.7** A new lap record for a circuit can only be established by a rider during a race.
- 1.22.8** Both for practice and for race, the lap time is the subtraction of the time between two consecutive crossings of the finish line painted on the track.

1.23 INTERRUPTION D'UNE COURSE

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

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

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

1) Pour toutes les équipes à qui le drapeau à damier a été présenté avant l'interruption, un classement partiel sera établi à la fin du dernier tour de course.

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

3) Le classement complet sera établi en combinant les 2 classements partiels obtenus ci-dessus selon le principe tours/ temps.

Au moment où le drapeau rouge est présenté, **toutes les équipes n'ayant pas signé la feuille d'abandon officiel, seront autorisées à prendre part au nouveau départ.**

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

1.23 INTERRUPTION OF A RACE

1.23.1 If the Clerk of the Course decides to interrupt a race due to climatic conditions or some other reason, then red flags will be displayed at the finish line and at all flag marshals' posts and he will switch on the red lights around the circuit. Riders must immediately slow down and return to the pit lane **in order to reach the parc fermé**.

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

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

1) For all the teams to whom the chequered flag was shown before the interruption, a partial classification will be established at the end of the last lap of the race.

2) For all the teams to whom the chequered flag was not shown before the interruption, a partial classification will be established at the end of the penultimate lap of the race.

3) The complete classification will be established by combining both partial classifications as per the principle of the lap/time.

At the time the red flag is displayed, **all teams that have not signed their official withdrawal will be allowed to take part at the restarted race.**

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

- 1.23.3** *Si trois tours ou plus ont été accomplis par le coureur de tête et toutes les autres équipes dans le même tour que le coureur de tête, mais moins des deux tiers de la durée ou de la distance initiale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur, un nouveau départ sera donné conformément à l'article 1.24.4; pour obtenir le résultat final, on additionne les tours et les temps des deux courses. S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération et seule la moitié des points sera attribuée pour le Championnat.*
- 1.23.4** *Si le calcul des résultats montrent que deux tiers de la durée ou de la distance initiale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur ont été effectués par le coureur de tête et toutes les autres équipes dans le même tour que le coureur de tête, la course peut être considérée comme une course complète et la totalité des points sera attribuée pour le Championnat, ou il sera donné un nouveau départ de la course.*
- 1.24** **NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE QUI A ÉTÉ INTERROMPUE**
- 1.24.1** *Si un nouveau départ de la course doit être donné, il le sera le plus rapidement possible, si les conditions de la piste le permettent. Dès que les coureurs seront retournés aux stands, le Directeur de Course annoncera une nouvelle heure de début de la procédure de départ qui, si les conditions le permettent, ne doit pas dépasser les 20 minutes suivant la présentation initiale du drapeau rouge.*
- 1.24.2** *Le classement intermédiaire doit être à la disposition des équipes, avant que le départ de la partie suivante de la course puisse être donné.*
- 1.24.3** *La procédure de départ pourra être identique à un départ normal avec un tour de reconnaissance, 2 tours de chauffe, etc. Toutefois, en cas de conditions particulières (météo, nuit etc.), la Directeur de Course pourra, avec l'accord du Jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety Car. Dans ce cas particulier, les coureurs prendront place derrière le Safety Car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres. Ils ne pourront pas se dépasser. Le Safety Car effectuera un tour complet puis s'effacera avant la ligne de départ.*

- 1.23.3** If three laps or more have been completed by the leader of the race and all other teams on the same lap as the leader, but less than two-thirds of the original race duration or distance, rounded down to the nearest whole number of laps, then the race will be re-started according to article 1.24.4. If it is found impossible to re-start the race, then the results will count and only half points will be awarded for the Championship.
- 1.23.4** If the results calculated show that two-thirds of the original race duration or distance rounded down to the nearest whole number of laps have been completed by the leader of the race and by all other teams on the same lap as the leader, then the race may be deemed to have been completed and full points will be awarded for the Championship or the race may be restarted.
- 1.24** **RE-STARTING A RACE THAT HAS BEEN INTERRUPTED**
- 1.24.1** If a race has to be re-started, then it will be done as quickly as possible, consistent with track conditions allowing. As soon as the riders have returned to the pits, the Clerk of the Course will announce a new start time of the start procedure which, conditions permitting should not be later than 20 minutes after the initial display of the red flag.
- 1.24.2** The intermediary placings must be available to teams before the following part of a race can be started.
- 1.24.3** The start procedure may be identical to a normal start with a sighting lap, 2 warm up laps, etc. However, in case of particular conditions (weather, night, etc.), the Clerk of the Course could, with the agreement of the Jury, decide in a resumed start procedure behind the Safety Car. In this particular case, riders will take place behind the Safety Car according to the intermediate order in a single line. Overtaking is forbidden. The Safety Car will make a complete lap and will leave the track before the starting line.

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

- A) Dans le cas de la situation décrite à l'article 1.23.2 (moins de 3 tours accomplis) ci-dessus:
- a. Toutes les équipes peuvent repartir.
 - b. Les motos peuvent être réparées ou remplacées. Le ravitaillement est autorisé.
 - c. Le nombre de tours ou la distance seront les mêmes que pour la course initiale.
 - d. Les positions sur la grille seront celles de la course initiale.
- B) Dans le cas de la situation décrite sous art. 1.23.3 (3 tours ou plus et moins des deux tiers accomplis) ci-dessus:
- a. Seules les équipes figurant dans le classement intermédiaire peuvent prendre le nouveau départ.
 - b. Les machines devront être mises en parc fermé (qui devra se trouver le plus près possible de la ligne de départ). Toutes les machines, qu'elles soient en course ou arrêtées à leur stand pour réparation ou ravitaillement, devront y être dirigées, sauf les machines sur lesquelles les réparations sont si importantes que leur déplacement n'est pas possible. Les équipes seront autorisées à faire le complément de carburant et un changement de pneus devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture de la sortie de la voie des stands pour le tour de reconnaissance.
La localisation de ce parc devra figurer aux règlements particuliers de la manifestation ou, à défaut, les coureurs en seront informés à l'occasion du briefing officiel, qui aura lieu avant le départ de la course. L'organisation devra informer toutes les équipes de l'heure du nouveau départ qui pourra avoir lieu, au plus tôt, 20 minutes après notification. Le Directeur de Course devra informer toutes les équipes de la procédure de départ (un groupe ou deux groupes avec les Safety Cars)

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

- A) In the case of situation described in Art. 1.23.2 (less than 3 laps completed) above:
- a. All teams may re-start.
 - b. Motorcycles may be repaired or changed. Refuelling is permitted.
 - c. The number of laps, or the duration will be the same as the original race.
 - d. The grid positions will be as for the original race.
- B) In the case of the situation described in Art. 1.23.3 (3 laps or more and less than two-thirds completed) above:
- a. Only teams who are on the intermediary placings may re-start.
 - b. Machines must remain in the closed park area (which must be as close as possible to the start line). All machines whether racing or in the pits for repairs or refuelling, must be directed there, with the exception of machines on which repair is too serious that they cannot be moved. Teams will be authorised to fill up their machines and change their tyres in front of their respective pits within the 5 minutes which follow the opening of the pit lane exit for the sighting lap.
The location of the park must appear in the Supplementary Regulations of the event or, failing this, the riders must be informed during the official briefing. The organiser must inform all teams of the time of the new start which may be held, at the earliest, 20 minutes after notification. The Clerk of the Course must inform all teams of the start procedure (one group or two groups with safety cars).

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

1.25 ZONE DE CONTROLE

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

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

1.26 PODIUM

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

1.27 VÉRIFICATION TECHNIQUE FINALE

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

- c. The number of laps or the duration of the following race will be the number of laps or duration required to complete the original race with a minimum of 5 laps.
- d. The grid position will be based on the intermediary placings established in accordance with point e) of the present article.
- e. The final result of the race will be based on the results of each team classified in each race added together. Teams who have completed an identical number of laps will be placed according to the combined time for each race. In case of a tie, the result of the last race will be decisive.

1.25 CHECK AREA

With the exception of Jury members, the Clerk of the Course and officials who are in charge of keeping watch over the closed park area, no-one may at any time or for any reason be admitted into this area unless they have a written and signed authorisation from the Clerk of the Course.

After the end of the race, all the machines which have finished the race must remain at the disposal of the officials, for 60 minutes, in the closed park. They cannot be removed without the approval of the Jury.

1.26 PODIUM

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

1.27 FINAL TECHNICAL CONTROL

At the end of each race, a technical control with dismantling may be carried out on the first 3 machines and other machines chosen by random by the International Jury President and the FIM Technical director.

1.28 PRIX ET PRIMES

1.28.1 Monnaie

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

1.28.2 Classement pour les prix

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

- Équipes classées;
- Équipes non classées;

1.28.3 Paiement

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

1.28.4 Prix – Allocations

- Prix minimum

| Scratch | Primes Minimum |
|---------------------------------------|----------------|
| 1er | 1'800 € |
| 2nd | 1'200 € |
| 3ème | 1'000 € |
| 4ème | 800 € |
| 5ème | 600 € |
| | |
| vainqueur de la Classe EWC | 800 € |
| | |
| vainqueur de la classe Coupe du Monde | 600 € |
| | |
| Total | 6'800 € |

1.28 PRIZES

1.28.1 Currency

All amounts are net from which no deductions are allowed. They are payable in Euros (cash).

1.28.2 Placings for obtaining prizes

The placings for obtaining prizes are drawn up upon the basis of:

- Teams classified;
- Non classified teams;

1.28.3 Payment

Prizes and allowances will be paid to the teams at the end of the race after the protest time has expired.

1.28.4 Prizes – Allowances

- Minimum prizes

| Scratch | Minimum Prizes |
|-------------------------------|----------------|
| 1st | 1'800 € |
| 2nd | 1'200 € |
| 3rd | 1'000 € |
| 4th | 800 € |
| 5th | 600 € |
| | |
| Winner of the EWC Class | 800 € |
| | |
| Winner of the World Cup Class | 600 € |
| | |
| Total | 6'800 € |

- Prime de participation minimum

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

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

- Allocation de voyage minimum

- Les 22 équipes premières de la liste des équipes sous contrat (voir article 1.8.5) recevront une prime de voyage de 500 Euros par épreuve **située dans leur zone continentale (CONU)**.
- Les 22 équipes premières de la liste des équipes sous contrat (voir article 1.8.5) recevront une prime de voyage supplémentaire de 6'000 Euros par épreuve **située hors dans leur zone continentale (CONU)**.

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

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

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

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

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

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

1.30 CAUTION POUR DES CONTRÔLES DE CARBURANT SUITE A UNE RÉCLAMATION

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

Après le dernier contrôle :

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

- Minimum Participation Allowance

The first 7 of the list of the contracted teams (see article 1.8.5) will receive a minimum participation allowance of 3'900 Euros, the 6 following contracted teams will receive a minimum participation allowance of 1'900 Euros and the 7 following contracted teams will receive a minimum participation allowance of 1'000 Euros (total: 45'700 Euros).

This will be distributed providing that the team takes part in the race.

- Minimum Travel allowances

- The first 22 on the list of contracted teams (see Article 1.8.5) will receive a travel allowance of 500 Euros per event in **their continental zone (CONU)**.
- The first 22 on the list of contracted teams (see Article 1.8.5) will receive a travel allowance of 6'000 Euros per event outside **their continental zone (CONU)**.

This will be distributed providing that the team takes part in the race.

1.29 DEPOSITS IN CASE OF MACHINE CONTROL FOLLOWING A PROTEST

The deposit in case of dismantling and reassembling a machine to measure the cylinder capacity, following a protest, is 150 € (material included)

The deposit in case of partial or complete dismantling of an engine or gearbox is 300 €.

If the party who makes the protest is the losing party, the deposit shall be paid to the winning party.

If the party who makes the protest is the winning party, the deposit shall be reimbursed.

1.30 DEPOSIT FOR FUEL CONTROLS FOLLOWING A PROTEST

All requests for fuel control following a protest or an appeal must be accompanied by a deposit of 600 € paid to the FIM.

After the last control:

- the winning party will have its deposit reimbursed.
- the losing party will have to pay the costs of all the controls carried out after deduction of deposits which it has already paid.

1.31 **SANCTION POUR NON-CONFORMITE AUX REGLEMENTS RELATIFS AU CARBURANT**

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

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

1.32 **POINTS POUR LES CHAMPIONNATS OU LA COUPE; CLASSEMENTS**

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

1.32.2 *Pour les équipes et les coureurs, les points seront ceux obtenus dans chaque course.*

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

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

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

1.31 **SANCTION FOR NON-COMPLIANCE WITH THE FUEL RULES**

A fuel control may be carried out in accordance with Art. 2.10.5 of the Road Racing Endurance Technical Regulations. A rider whose fuel does not correspond to the technical requirements will be sanctioned as follows:

1. Exclusion from the whole event in question independent of the moment of the fuel sampling;
2. Fine of 500 €;
3. Payment of all costs connected to the fuel test(s) for his case.

1.32 **CHAMPIONSHIP AND CUP POINTS; CLASSIFICATION**

1.32.1 Teams, **Riders** and Constructors will compete for the Championship and Cup.

1.32.2 For teams **and Riders**, the points will be those gained in each race.

1.32.3 The classification, in addition, will mention following information:

- 1) The name of the team (as it is mentioned on the licence);
- 2) The make of the machine;
- 3) **The name of the riders with whom the team had scored points;**
- 4) The total number of points;

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

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

| Places | Points pour courses inscrites de 6H max ou de 1000 Km max . | Points pour courses inscrites de 6H à 12H max ou de 1000Km à 1800 Km max | Points pour courses inscrites de 12H à 24H ou de plus de 1800 Km |
|--------|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 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 |

1.32.5 For each race, Championship and Cup points will be awarded on the following scale:

| Places | Points for registered races of 6H max or of 1000 Km max . | Points for registered races from 6 to 12H max or from 1000 to 1800 Km max | Points for registered races from 12 to 24H or for more than 1800 Km |
|--------|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 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 |

- 1.32.6** *Pour les courses enregistrées pour une durée de 12 à 24 heures, un classement partiel sera établi. Après 8 heures et 16 heures, les 10 premières équipes de chaque classe qui mèneront la course se verront attribuer des points de bonus selon le barème suivant:*

| Places | Après 8 heures | Après 16 heures |
|--------|----------------|-----------------|
| 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.

- 1.32.7** *Toutes les courses compteront pour le classement du Championnat ou de la Coupe.*
- 1.32.8** *En cas d'ex aequo dans le nombre de points, les positions finales seront décidées sur la base du nombre des meilleurs résultats dans les courses (nombre de premières places, nombre de deuxième places, etc.). Dans le cas où l'ex-aequo subsiste, c'est la date de l'épreuve du Championnat ou de la Coupe à laquelle la meilleure place a été obtenue qui sera prise en considération, la priorité allant au résultat ayant été obtenu le plus tard.*
- 1.32.9** *Au cas où une équipe participe avec des machines différentes, c'est la marque avec laquelle elle aura obtenu le plus grand nombre de points qui apparaîtra en regard de son nom dans le classement final, sans pour autant que le calcul du classement constructeurs soit modifié.*
- 1.32.10** *Un représentant de l'équipe Championne du Monde et de l'équipe Vainqueur de la Coupe, est obligé d'assister à la cérémonie officielle FIM.*

- 1.32.6** *For registered races with duration from 12 to 24 hours, a partial classification will be established. After 8 hours and 16 hours, the 10 teams (and their riders) in each class, that are leading the race at that time will receive bonus points as follow:*

| Places | After 8 hours race | After 16 hours race |
|--------|--------------------|---------------------|
| 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 |

These bonus points will be awarded independently with the results of the race. Constructors are not concerned by this rule.

- 1.32.7** *All races will count for the Championship and Cup classification.*
- 1.32.8** *In the event of a tie in the number of points, the final positions will be decided on the basis of the number of best results in the races (number of first places, number of second places etc.). In the event that there is still a tie, then the date in the Championship or Cup round at which the highest place was achieved will be taken into account with precedence going to the latest result.*
- 1.32.9** *In the case where a team participates on different machines, it is the make of the machine with which it obtained the most points that will appear next to its name in the final classification, without, however, modifying the calculation for the Constructors' classification.*
- 1.32.10** *One representative of the World Champion and Cup winner team is obliged to attend an official FIM ceremony.*

1.33 INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

1.33.1 *Des instructions peuvent être données par le Jury International et/ou le Directeur de Course aux Equipes et/ou Coureurs par des circulaires spéciales conformément aux Règlements. Les circulaires doivent être affichées sur le tableau d'informations officielles. Le fait de les afficher sur le tableau d'informations officielles sera considéré comme preuve de livraison.*

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

1.33.3 *Toute communication du Jury International ou du Directeur de Course à une équipe ou un coureur doit être communiquée par écrit. De même, toute communication d'une équipe ou d'un coureur au Jury International ou au Directeur de Course doit également être faite par écrit.*

1.33 INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

1.33.1 Instructions may be given by the International Jury and/or Clerk of the Course to Teams and/or Riders by means of special circulars in accordance with the Regulations. Circulars must be posted on the official notice board. Posting at the official notice board will be deemed as proof of delivery.

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

1.33.3 Any communication from the International Jury or the Clerk of the Course to a team or rider must be communicated in writing. Similarly, any communication from a team or rider to the International Jury or the Clerk of the Course must also be made in writing.

REGLEMENT PARTICULIER

1. PUBLICATION

Le _____ au nom de la _____
organise le _____ sur le circuit de _____
Cette manifestation aura lieu le _____ et elle est valable pour le
Championnat ou la Coupe du Monde FIM d'Endurance **2014** IMN : _____

2. SECRETARIAT DE L'ORGANISATION

Adresse de l'organisation : _____
avant le : _____
après le : _____
pendant la manifestation : _____

3. CIRCUIT

La longueur du circuit est de _____ Km.
La course se courra dans le sens / dans le sens contraire des aiguilles
d'une montre.
Un plan du circuit est annexé.

4. JURIDICTION

La manifestation se déroule conformément au Code Sportif de la FIM, aux
règlements de la CCR et du présent Règlement Particulier.
L'organisateur s'engage également à respecter le plus fidèlement possible,
la charte environnementale « Green line ».

SUPPLEMENTARY REGULATIONS

1. ANNOUNCEMENT

The _____ on behalf of _____
will organise the _____ at the circuit _____
This meeting will be held on _____ and will count towards the
2014 FIM Endurance World Championship or World Cup IMN: _____

2. THE SECRETARIAT OF THE ORGANISING COMMITTEE

Address of the organising committee: _____
Before the: _____
After the: _____
During the meeting: _____

3. CIRCUIT

The length of the circuit is _____ km.
The race will be run clockwise / anti-clockwise.
A drawing of the circuit is enclosed.

4. JURISDICTION

The meeting will be held in accordance with the FIM Sporting Code, the
CCR rules and these Supplementary Regulations.
The Organiser also commits to respect as much as possible the "Green
line" charter of good practice.

5. OFFICIELS

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

Adresse des membres du Jury pendant la manifestation :

6. CATEGORIES ET CLASSES

Les motocycles des classes suivantes sont autorisés :

7. NOMBRE D'EQUIPES ADMISES

Essais :

Admises au départ :

Qualifiées pour la course :

Recommandées par l'organisateur pour la course :

8. ENGAGEMENTS, DROIT D'INSCRIPTION, CAUTION

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

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

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

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

La caution maximum pour les transpondeurs s'élève à _____

5. OFFICIALS

- FIM Jury President: _____
- FIM Jury member: _____
- FMNR Delegate: _____
- Head of organisation: _____
- Clerk of the Course: _____
- FIM Endurance Coordinator: _____
- Secretary of the meeting: _____
- Technical Director: _____
- Chief of technical inspections: _____
- Chief timekeeper: _____
- Chief Medical Officer: _____
- Environment Steward: _____

Address of Jury members during the meeting:

6. CATEGORIES AND CLASSES

Motorcycles of the following classes are eligible:

7. NUMBER OF TEAMS ALLOWED

Practice:

Admitted to the start of the race:

Qualified for the race:

Recommended by the Organiser for the race:

8. ENTRIES, ENTRY FEE, DEPOSIT

Applications for entry must be made on the official forms included with these regulations.

Applications must be approved by the rider's FMN and must reach the organisers not later than _____ midnight.

The organiser will select the applications and advise teams within 72 hours after the closing date of entries whether their applications have been accepted or rejected.

The entry fee is the one mentioned in the Road Racing Rules.

The maximum deposit amount for transponders is _____

9. VERIFICATIONS TECHNIQUES

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

| jeudi | vendredi | samedi |
|---------|----------|---------|
| de à h. | de à h. | de à h. |
| de à h. | de à h. | de à h. |
| de à h. | de à h. | de à h. |

10. ESSAIS

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

Les essais auront lieu selon le programme suivant :

| date | essais libres | essais qualificatifs | warm-up |
|------|---------------|----------------------|---------|
| | de à h | de à h. | de à h. |
| | de à h | de à h. | |
| | de à h | de à h. | |

11. COURSE : HORAIRE

Date du départ:

Heure :

Distance :

Distance minimum pour être classé :

12. PRIX

Les prix seront payés conformément aux règlements CCR.

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

13. DISTRIBUTION DES PRIX

Lieu - heure

9. TECHNICAL INSPECTIONS

No rider or machine is permitted onto the track unless he/it has passed the technical inspections which will be held according to the following schedule:

| Thursday | Friday | Saturday |
|----------|---------|----------|
| from to | from to | from to |
| from to | from to | from to |
| from to | from to | from to |

10. PRACTISING

It is strictly forbidden to ride racing motorcycles on the course outside the official practice periods.

The practice sessions will be as follows:

| date | free practice | qualifying practice | warm-up |
|------|---------------|---------------------|---------|
| | from to | from to | from to |
| | from to | from to | |
| | from to | from to | |

11. RACE: SCHEDULE

Date of the start:

Time:

Distance:

Minimum to be classified

12. PRIZES

The prizes will be paid according to the CCR Rules.

Payment of prizes _____ (time) at _____ (place).

13. PRIZE-GIVING

Place - date

14. RECLAMATIONS

Toute réclamation devra être formulée selon les prescriptions du Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM et être accompagnée d'un montant de _____ (monnaie locale - équivalent à 660 Euros).

15. CARBURANT

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

16. ASSURANCE

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

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

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

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

17. RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

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

14. PROTESTS

All protests must be made in accordance with the requirements of the FIM Disciplinary and Arbitration Code and be accompanied by a fee of _____ (local currency - amount equivalent to 660 Euros).

15. FUEL

If fuel is supplied by the organisers at the fuel-station, it will be in conformity with Article 2.10 of the Road Racing Endurance Technical Regulations.

16. INSURANCE

By endorsing the application form for entry the FMN of the rider certifies that the rider is insured in accordance with the FIM requirements.

In conformity with Article 110.1 of the Sporting Code, third party insurance in respect of riders covering accidents occurring during the meeting including practices will be the responsibility of the organiser.

This insurance includes a guarantee of _____ (local currency).

The organiser disclaims all responsibility for damage to a motorcycle, its accessories and components arising out of an accident, fire or other cases.

17. RENUNCIATION OF ANY RECOURSE AGAINST SPORTING AUTHORITIES

Apart from the requirements of the FIM Sporting Code, riders and teams by participating renounce all rights of appeal against the organiser, his representatives or agents by arbitration or before a tribunal or any other manner not foreseen by the FIM Sporting Code for any damages for which they could be liable in consequence of all acts or omissions on the part of the organiser, his officials, representatives or agents in the application of these regulations or contributed to or arising out of their actions.

Annexes :

- *plan du circuit*
- *formulaire d'engagement*

Lieu et date :

Le Président du Comité d'Organisation :

Le Directeur de Course :

Le Secrétaire de la manifestation :

Approuvé le :

(FMNR)

Approuvé le :

(FIM/CCR)

Enclosures:

- *drawing of the circuit*
- *entry form*

Place and date:

The President of the Organising Committee:

The Clerk of the Course:

The Secretary of the Meeting:

Approved on:

(FMNR)

Approved on:

(FIM/CCR)

Manifestation: _____ **IMN:** _____

Séance du Jury No 1

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

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

1. Présences

1.1 Membres du Jury avec droit de vote

Président: _____

Membre: _____

Délégué FMNR: _____

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

Directeur technique: _____

Délégué médical: _____

Coordinateur Endurance: _____

1.3 Directeur de course

1.4 Délégués FMN

1.5 Commissaire de l'Environnement

1.6 Personne de contact FIM

1.7 Autres personnes

2. Règlements Particuliers

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

Meeting: _____ **IMN:** _____

Jury meeting No. 1

The first Jury meeting will take place 1 1/2 hours before the beginning of the free practice (in accordance with the Supplementary Regulations of the event).

Venue: _____ **Date:** _____ **Time:** _____
End: _____

1. Presence:

1.1 Members of the Jury with voting rights

President: _____

Member: _____

FMNR Delegate: _____

1.2 Members of the Jury without voting rights, designated by the FIM

Technical director: _____

Medical delegate: _____

Endurance Coordinator: _____

1.3 Clerk of the Course

1.4 FMN delegates

1.5 Environmental steward

1.6 Others

2. Supplementary Regulations

- third party insurance policy
- possible alterations
- additions

3. Coureurs engagés

Classe

Nbre de coureurs engagés (total): _____

Nbre de coureurs engagés (FMNR): _____

Nbre de licence 1 manifestation: _____

4. Etat de la piste

5. Etat des services

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

6. Procédure de lutte contre les incendies

7. Prochaine séance du Jury

Le Jury International

Le Président Le Secrétaire

3. Riders accepted

Class

No. of riders accepted (total): _____

No. of riders accepted (FMN): _____

No. of 1 event licences: _____

4. Condition of the track

5. Condition of services

Timekeeping, results, communications, sanitary installations, paddock, pits, etc.

6. Fire fighting procedure

7. Next Jury meeting

The International Jury

The President The Secretary

Manifestation: _____ **IMN:** _____

Séance du Jury No

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

1. Présences

1.1 Membres du Jury avec droit de vote

Président: _____

Membre: _____

Délégué FMNR: _____

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

Directeur technique: _____

Délégué médical: _____

Coordinateur Endurance: _____

1.3 Directeur de course

1.4 Délégués FMN

1.5 Commissaire de l'Environnement

1.6 Personne de contact FIM

1.7 Autres personnes

2. Procès-verbal de la séance No.

3. Inspection du circuit.

4. prix FIM: change officiel (vérification)

Meeting: _____ **IMN:** _____

Jury meeting No.

Venue: _____ **Date:** _____ **Time:** _____
End: _____

1. Presence:

1.1 Members of the Jury with voting rights

President: _____

Member: _____

FMNR Delegate: _____

1.2 Members of the Jury without voting rights, designated by the FIM

Technical director: _____

Medical delegate: _____

Endurance Coordinator: _____

1.3 Clerk of the Course

1.4 FMN delegates

1.5 Environmental steward

1.6 FIM contact person

1.7 Others

2. Minutes of the meeting No.

3. Track Inspection

4. FIM prizes: official exchange rate

5. Vérifications techniques

5.1 Vérifications effectuées **Total**
nombre de coureurs
nombre de machines

5.2 Contrôles spéciaux effectués
– bruit
– poids
– autres

6. Briefing des coureurs

7. Briefing des chefs d'équipe

8. Réclamations

9. Infractions aux règles, Sanctions

10. Homologation des résultats des essais

11. Rapport du Directeur de Course

12. Chutes/Accidents

13. Grille de départ

14. Parc fermé

15. Divers

16. Prochaine séance du Jury

Le Jury International
Le Président Le Secrétaire

5. Technical inspections

5.1 Inspections carried out **Total**
number of riders
number of machines

5.2 Special checks carried out
– noise
– weights
– others

6. Riders briefing

7. Team managers briefing

8. Protests

9. Rule infractions, Sanctions

10. Ratification of practice results

11. Report of the Clerk of the Course

12. Falls/Accidents

13. Starting grid

14. Closed park

15. Miscellaneous

16. Next Jury meeting

The International Jury
The President The Secretary

Manifestation: _____ **IMN:** _____

Séance finale du Jury

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

1. Présences

1.1 Membres du Jury avec droit de vote

Président: _____

Membre: _____

Délégué FMNR: _____

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

Directeur technique: _____

Délégué médical: _____

Coordinateur Endurance: _____

1.3 Directeur de course

1.4 Délégués FMN

1.5 Commissaire de l'Environnement

1.6 Personne de contact FIM

1.7 Autres personnes

2. Procès-verbal de la séance No

3. Inspection du circuit

4. Vérifications techniques finales

5. Réclamations

Meeting: _____ **IMN:** _____

Final Jury meeting

Venue: _____ **Date:** _____ **Time:** _____
End: _____

1. Presence:

1.1 Members of the Jury with voting rights

President: _____

Member: _____

FMNR Delegate: _____

1.2 Members of the Jury without voting rights, designated by the FIM

Technical director: _____

Medical delegate: _____

Endurance Coordinator: _____

1.3 Clerk of the Course

1.4 FMN delegates

1.5 Environmental steward

1.6 FIM contact person

1.7 Others

2. Minutes of the meeting No.

3. Track Inspection

4. Final scrutineering check

5. Protests

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

Le Jury International

Le Président Le Secrétaire

6. Rule infractions, Sanctions
7. Ratification of the results
8. Dispatch of the results (by fax or e-mail) to the FIM
9. Report of the Clerk of the Course
10. Falls/Accidents during the races
11. Unexcused absences
12. Podium ceremony
13. Overall impression of the meeting

The International Jury

The President The Secretary

2. REGLEMENTS TECHNIQUES

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

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

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

2.1 INTRODUCTION

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

Ces motorcycles doivent être disponibles à la vente au public dans des magasins et concessionnaires représentant le constructeur dans au moins l'une des zones ci-dessus, avant d'être éligible pour participer aux événements du Championnat de l'année en cours.

2.2 CLASSES

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

2.3 GENERALITES

2.3.1 Matériaux

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

- 1) *Test chimique pouvant être effectuée à la piste: Le test magnétique (le titane n'est pas magnétique).*
- 2) *Le test de l'acide nitrique à 3 % (Le titane ne réagit pas. S'il s'agit d'acier, la goutte laissera une tache noire).*

2. TECHNICAL REGULATIONS

Amendments to the Technical Regulations may be made at any time in order to ensure 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 will be given a penalty for the event such as a ride-through, a drop of any number of grid positions for the next race, suspension and/or withdrawal of Championship or Cup points.

After a Race: If a motorcycle is found not to be in conformity with the technical regulations after a race, its rider will be given a penalty such as a time penalty, or disqualification

2.1 INTRODUCTION

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

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 Sports Production classes will be designated by engine capacity.

2.3 GENERAL ITEMS

2.3.1 Materials

The use of titanium in the construction of the frame, the front forks, the handlebars, the swing arms, the swing arm spindles and the wheel spindles is forbidden. For wheel spindles, the use of light alloys is also forbidden. The use of titanium alloy nuts and bolts is allowed.

- 1) Titanium test to be performed on the track: Magnetic test (titanium is not magnetic).
- 2) The 3 % nitric acid test (titanium does not react. If metal is steel, the drop will leave a black spot).

- 3) *Le poids spécifique en alliage de titane se trouve entre 4,5 et 5kg/dm³ contre plus de 7,48kg/dm³ d'acier et peut être établi en pesant la pièce et en mesurant son volume dans un verre gradué rempli d'eau (soupape d'admission, culbuteur de soupape, bielle, etc.).*
- 4) *En cas de doute, le contrôle doit être effectué dans un Laboratoire de Contrôle de Matériaux.*

2.3.3 Guidon

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

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

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

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

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

2.3.4 Leviers

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

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

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

2.3.5 Roues et Jantes (Voir tableau 1)

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

- 3) Specific weight of titanium alloys is between 4.5 and 5.0kg/dm³ vs. over 7.48kg/dm³ of steel and can be ascertained by weighing the part and measuring its volume in a calibrated glass filled with water (intake valve, rocker, connecting rod, etc.)

- 4) In case of doubt, the test should take place at a Materials Testing Laboratory.

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 mudguard 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.

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.

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

The brake lever, if pivoted on the footrest axis must work under all circumstances, such as the footrest being bent or deformed.

2.3.5 Wheel & rims (See Table 1)

- 1) All tyres will be measured mounted on the rim at a pressure of 1 kg/cm² (14 lb./sq.in.); measurements taken at a tyre section located at 90° from the ground.

- 2) *Toutes modifications à la jante ou aux rayons d'une roue intégrale (coulée, moulée, rivée) tels que ces pièces sont fournies par la fabricant, ou à une jante traditionnelle détachable autre que pour des rayons, clapets ou boulons de sécurité, sont interdites, sauf pour les vis de sécurité utilisées quelquefois pour empêcher un mouvement du pneu par rapport à la jante. Si, dans ce but, la jante est modifiée, des boulons, des vis, etc. doivent être fixés.*
- 3) *La largeur maximale de la jante est:*
- | | | |
|--------------------|----------|-------|
| Formula EWC | avant: | 4.00" |
| | arrière: | 6.25" |
- Superstock** *selon la dimension homologuée*
- 4) *La largeur de la jante est mesurée entre les rebords intérieurs de la jante en accord avec ETRTO.*
- 5) *Le diamètre minimum d'une jante est: 400 mm.*

2.3.6 Pneus

Les pneus montés sur le motocycle homologué peuvent être remplacés.

1) Conditions

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

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

2) Montage

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

3) Vitesse maximale autorisée

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

- 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 rim is modified for these purposes bolts, screws etc., must be fitted.
- 3) The maximum wheel rim widths are:
- | | | |
|--------------------|--------|-------|
| Formula EWC | Front: | 4.00" |
| | Rear: | 6.25" |
- Superstock** according to the homologated size
- 4) The distance between the rim walls is measured inside the flange walls in accordance with ETRTO.
- 5) The minimum rim diameter is 400 mm.

2.3.6 Tyres

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

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 dimension
- 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 for use in Superstock is: (W).

4) Dessin du pneu

Le dessin du pneu n'est pas limité.

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

Chaque coureur est libre de choisir le type de dessin.

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

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

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

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

Les pneus pluie doivent avoir un taux d'entaillage de 96% positif et d'au moins 4% négatif (relation entre surface et sculpture). La distance maximum du bord externe du pneu jusqu'à 50% du profil est de 35 mm.

Dans le cas d'un désaccord, la décision du Directeur Technique FIM Endurance sera souveraine.

5) Restriction de pneus pour la Formula EWC

Pour la course, le nombre maximum de pneus «slick», quelque soit le type (avant «front» ou arrière «rear»), disponible pour chaque équipe durant la manifestation sera le suivant:

Pour une course de 24 heures : 45 (30 en 2015)

Pour une course de 12 heures : 23 (15 en 2015).

Pour une course de 8 heures : 15 (10 en 2015)

4) Tyre surface tread pattern

The tread pattern is unrestricted.

The tread pattern must be made exclusively by the the manufacturer when producing the tyre.

The choice of a certain type of tread pattern is left entirely up to the individual rider.

The choice of slick and/or WET weather tyres (where applicable) will also be at the discretion of the rider. If conditions should become problematic however, he must take into account the recommendations of the appropriate representative of the tyre manufacturer.

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.

Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique

Wet tyres must have a positive and negative tread of 96% positive and minimum 4% negative (land and sea ratio). The maximum distance from the external edge of the tyre to 50% of the tread elements is 35 mm.

In case of dispute, the decision of the FIM Endurance Technical Director will be final.

5) Tyre Restriction for the Formula EWC

The maximum number of slick tyres for the race, of any type (rear or front), available to each Team during the event will be as follows:

For a 24 hour race: 45 (30 in 2015)

For a 12 hour race: 23 (15 in 2015)

For an 8 hour race: 15 (10 in 2015)

L'allocation individuelle de pneus sera faite par chaque fabricant de pneus à leurs équipes ou coureurs. Ces pneus seront individualisés.

Pour chaque Séance de Qualification (QP), chaque pilote se verra attribuer deux (2) pneus. Ces pneus ne peuvent être utilisés que par le coureur défini pour la dite QP.

Les pneus des coureurs qui n'auront pas été utilisés devront être retournés au fabricant fournisseur de pneus.

La spécification des pneus peut être différente.

Un pneu sera considéré comme ayant été utilisé dès lors que le coureur a quitté son stand avec son motocycle.

6) Méthode de contrôle des pneus

Chaque pneu «slick» utilisé durant la manifestation devra être marqué par un autocollant avec un numéro alloué par les officiels. Les autocollants seront de couleurs différentes.

Les autocollants pour les pneus seront remis aux équipes dans une enveloppe scellée, le jour précédant la première séance de qualification. A ce stade, l'équipe sera responsable de leur utilisation.

Les autocollants doivent être placés du côté GAUCHE du pneu. Les Officiels vérifieront dans la voie des stands que tous les motocycles sont équipés de pneus portant un autocollant.

L'utilisation d'un motocycle non équipé d'autocollant officiel fera l'objet d'un rapport au Jury qui prendra les mesures appropriées.

Les pneus des pilotes non utilisés doivent être retournés au fabricant fournisseur de pneus.

Dans des circonstances exceptionnelles, si des autocollants étaient abîmés ou collés de façon erronée, un maximum de deux (2) autocollants supplémentaires pourront être donnés à la seule discrétion du Directeur Technique FIM. Cependant, les autocollants abîmés et/ou le pneu sur lequel il a été collé, doivent être retournés au Directeur Technique FIM et être absolument intacts.

Au début de la manifestation, il pourra être demandé aux fournisseurs officiels par le Directeur Technique FIM de lui remettre quatre (4) exemplaires de chaque type de pneu qui seront utilisés durant la manifestation.

The allocation of individual tyres will be made by each tyre supplier to their teams or riders. Those tyres will be individually identified.

For each Qualifying Practice (QP) each rider will be allocated two (2) tyres. These tyres can only be used by the rider in the chosen QP. The unused tyre(s) from rider must be returned to the tyre supplier.

The specification of tyres may be different.

A tyre is considered as "used" as soon as the rider has left his pitbox with his motorcycle.

These tyre restriction rules will not apply for new circuit (For 2014, all circuits of the Championship are concerned by this tyre restriction).

6) Tyre Control Method

Every slick tyre used during the event must be marked with an adhesive sticker and with a number allocated by the Officials. The stickers will be a different colour.

The tyre stickers will be delivered to the teams in a sealed envelope, on the day before the first practice after which the teams will be responsible for their use.

The stickers must be applied to the LEFT sidewall of the tyre. Officials will check that all the motorcycles in the pit lane are fitted with tyres carrying the sticker.

The use of motorcycles without the official stickers will be immediately reported to the Jury whom will take appropriate action.

The unused tyres from riders must be returned to the tyres supplier.

In exceptional cases, should the sticker be damaged or be applied in the wrong way, up to 2 extra stickers may be provided at the sole discretion of the FIM Technical Director. However, the damaged sticker must be returned to the FIM Technical Director and/or the tyre it was applied to, must be absolutely intact.

At the start of the event, the Official Suppliers may be requested by the FIM Technical Director to deliver to him four (4) samples of each type of tyre to be used at the event.

2.3.7 Distance minimale

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

2.3.8 Rodage de la surface du pneu

Afin d'obtenir une adhérence optimale du pneu, des pneus neufs non-utilisés peuvent être rodés en raclant la surface. Pour une sécurité optimale, la profondeur du profil d'un pneu, lors du contrôle avant la course, doit être d'au moins 2.5mm sur toute la bande de roulement.

2.3.9 L'utilisation de couvertures chauffantes pour pneus est autorisée

2.3.10 Dispositif de démarrage

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

2.3.11 Equipement électrique

Seulement pour les courses se déroulant en partie la nuit:

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

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

2.3.7 Tyre Clearance

The minimum distance between the surface of the tyre (at its largest point) and any fixed parts of a motorcycle is shown in Table 1.

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 2.5mm.

2.3.9 The use of tyre warmers is allowed.

2.3.10 Starting devices

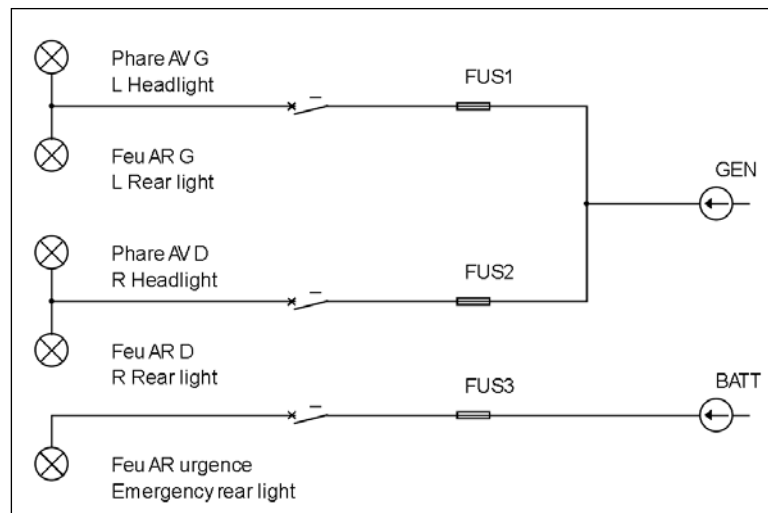
Starting devices are compulsory for Endurance racing.

2.3.11 Electrical equipment

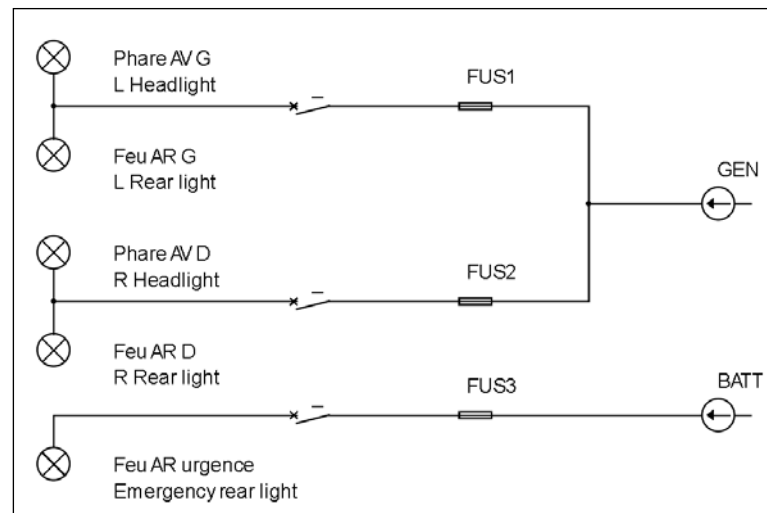
Only for races taking place partly at night: It is compulsory for all motorcycles to be equipped with complete electrical equipment in working order.

- The original headlamp(s) or - (units), the internals of the headlamp(s) and the headlamp brackets may be modified or replaced. If the lens is made of glass it must be completely covered with a self-adhesive, clear plastic film to prevent shattering in an accident.
- In case of a replacement of the original headlight, the opening or the shape of the original headlight in the front of the fairing must be respected or obtained by a plexi or a metallic film, duplicating the form, and location of the headlight when homologated (tolerance +/- 10mm).
- A motorcycle must have two separately wired light circuits. Each circuit contains one white (or yellow) head light and one non blinking red rear light (see minimum/maximum specifications). Each circuit shall be operated only by a switch on the handlebar and must not be switched on or off by the other circuit.
- The first circuit is controlled by a switch with an ON/OFF position. The second circuit contains a switch with the lights in an ON/OFF position. A third rear red light must be directly connected to a battery and controlled with fuse and extra switch.

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



- It is mandatory that these separate circuits work simultaneously. Broken lights or lightbulbs must be replaced during the motorcycles' first available pitstop.
- Each front light source must be at least a 55 Watts halogen bulb or, if another type is used, have at least an equivalent luminosity.
- Each rear light shall have the following power ratings:
 - for bulbs: minimum 10 Watts, maximum 15 Watts
 - for LED units: the minimum equivalent of luminosity to a bulb with ratings as above.
- A flat, red retro-reflective surface (min. 60cm²), must be installed at the rear of the motorcycle, perpendicular in relation to the ground and slightly inclined to the rear (max 30°).
- An additional, non-blinking identification light (no red, yellow or green colours), max. power 5 W, may be added to a motorcycle, fixed to the side and not visible when viewed from the rear of the motorcycle.



2.3.12 Plaques-numéros et couleurs

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

| Classe | Fond | Chiffres |
|-------------|------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Formula EWC | Noir (Ral 9005) | blancs (électroluminescents pour les courses se déroulant en partie la nuit) |
| Superstock | Rouge (Ral 3020) | blancs (électroluminescents pour les courses se déroulant en partie la nuit) |
| Open | Vert (Ral 6002) | blancs (électroluminescents pour les courses se déroulant en partie la nuit) |

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

Hauteur minimale : 140 mm
 Largeur minimale : 80 mm
 Largeur min. des traits : 25 mm
 Espace minimum entre les chiffres : 10 mm

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

Hauteur minimale : 120 mm
 Largeur minimale : 80 mm
 Largeur min. des traits : 25 mm
 Espace minimum entre les chiffres : 10 mm

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

- Le numéro à l'avant, soit au milieu du carénage ou soit légèrement sur un côté. Le haut des chiffres doit être incliné vers la ligne médiane. Le numéro doit être centré sur le fond sans aucune publicité sur 25mm dans toutes les directions.
- Une fois, sur chaque coté de la machine. Il sera également accepté que le numéro attribué soit appliqué sur la partie supérieure du dossier de selle, le sommet du numéro étant dirigé vers le coureur. Le numéro doit être centré sur le fond.

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

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

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

2.3.12 Number Plate and Colours

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

| Class | Background | Figures |
|-------------|------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Formula EWC | Black (Ral 9005) | white (electroluminescent figures for races taking place partly at night) |
| Superstock | Red (Ral 3020) | white (electroluminescent figures for races taking place partly at night) |
| Open | Green (Ral 6002) | white (electroluminescent figures for races taking place partly at night) |

The sizes for all the front numbers are: Minimum height : 140 mm
 Minimum width : 80 mm
 Minimum stroke : 25 mm
 Minimum space between the numbers : 10 mm

The sizes for all the side numbers are: Minimum height : 120 mm
 Minimum width : 80 mm
 Minimum stroke : 25 mm
 Minimum space between the numbers : 10 mm

The allocated number (& plate) for the rider 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 centerline. The number must be centered on the background with no advertising within 25mm in all directions.
- once, on each sides 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 centered on the background.

These numbers must have the same size as the front numbers.

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

In case of a dispute concerning the legibility of numbers, the decision of the FIM Endurance Technical Director / Chief Technical Steward will be final.

2.3.13 Surface rétro-réfléchissante

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

2.3.14 Protecteurs de mains

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

2.3.15 Ravitaillement

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

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

Un réducteur de débit d'essence d'un diamètre de 40 mm devra équiper le derrick en amont de la vanne de remplissage rapide.

Si une boille est utilisée, ce réducteur doit être placé juste avant la vanne de remplissage rapide.

Sécurité: Des tubes extrêmement minces fixés au mur utilisés pour laisser sortir l'air du réservoir ne peuvent être utilisés pour le ravitaillement en essence. Les tuyaux de ravitaillement doivent être renforcés ou protégés par un deuxième système de fermeture. A partir de 2015, les tuyaux de ravitaillement ne devront pas excéder la largeur de 2 pouces (ID).

Tous les systèmes de ravitaillement autorisés doivent utiliser un circuit fermé, étanches et qu'ils le demeurent à tout moment.

Les débordements d'essence ne sont pas acceptés car très dangereux. Si y a le moindre doute, sur la fiabilité du système, l'équipe devra suivre les directives données pas les Officiels.

2.3.13 Reflective area

Only for races taking place partly at night, a red reflective surface with minimum area of 60cm² must be fixed to the rear of the motorcycle seat cowl, completely visible in its entirety by the following rider. It is allowed to fit a holder underneath the seat to carry the red reflective surface.

2.3.14 Handprotectors

Additional hand-protectors can be attached to the streamlining with "quick-fit" type fasteners only. 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 must be respected when hand-protectors are fitted to the streamlining (see Diagram A-3).

2.3.15 Refuelling

The original fuel tank cap must be replaced by maximum two openings to accommodate a 'quick-fill' type (i.e. aviation type) fuel valve and must provide a closed system. Quick fill valves with concentric openings are permitted.

The maximum diameter of a fuel valve opening is 76 mm (3 inches).

A restrictor with an internal diameter of 40 mm must be fitted between the tube which serves for the fuel supply and the quick fill valve (male part). If a handheld fuel container is used, this restrictor must be fitted right before the quick fill valve.

Safety: Extremely thin walled tubes used for air overflow cannot be used for fuel supply. Fuel supply tubes must be reinforced or be protected by a second enclosure.

Fuel spills are not acceptable and very dangerous. If any evidence of a defective system occurs, the Team must follow all directives given by the Officials.

All refuelling systems allowed must provide a closed circuit system and must remain leak proof at all times.

Any excess fuel must be contained or return via an overflow line back to the fuel tower or handheld fuel container.

*Tout excès de carburant doit demeurer ou doit être retourné via une durite de trop plein dans la colonne de carburant ou dans la **boille** de distribution de carburant.*

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

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

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

2.3.16 Marquage des pièces

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

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

2.3.17 Lest

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

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

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

The refuelling system can be portable or fixed to the wall of the pit-box and must be a 'closed' (circuit) system. The complete fuel tower installation must be rigid and fixed securely to the wall of the pit-box.

All personnel who are involved in the refuelling operations, including the person 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/mask and balaclava of fire-retardant quality or a helmet for eye protection.

During the practices or the race, only tyre warmer systems and cordless portable electrical tools are allowed.

2.3.16 Markings

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

The frame and engine case must be marked and/or sealed before the race.

2.3.17 Ballast

The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit. The use of ballast must be declared to the FIM Endurance Technical Director/Chief Technical Steward at the preliminary checks.

The 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 Technical Director for his approval.

Fuel in the fuel tank can be used as ballast. Nevertheless, the verified weight may never fall below the required minimum weight.

2.3.12 Instruments de chronométrage

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

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

2.3.12 Timekeeping Instruments

All motorcycles must have a correctly positioned timekeeping transponder. The transponder must be supplied or approved by the official Timekeeper and fixed to the motorcycle in the longitudinal centre of the motorcycle (typically close the swing-arm pivot), on either the left or right side, as low as possible and avoiding being shielded by carbon bodywork.

Correct attachment of the transponder bracket consists of a minimum of tie-wraps, but preferably by screws or rivets. Any transponder retaining clip must also be secured by a tie-wrap. Velcro or adhesive alone will not be accepted. The transponder must be working at all times during practices and races, also when the engine is switched off.

2.6 SPECIFICATIONS TECHNIQUES FORMULA EWC

SI UN CHANGEMENT À UNE PIÈCE OU UN SYSTÈME N'EST PAS SPÉCIFIQUEMENT AUTORISÉ DANS L'UN DES ARTICLES SUIVANTS, CELA SIGNIFIE QU'IL EST INTERDIT.

Les motocycles Formula EWC sont basés sur les modèles légaux conçus pour la route avec une homologation FIM valable (voir les articles annexes sur la Procédure d'homologation FIM). Tous les motocycles doivent être conformes en tous points aux spécifications pour la Course sur route, telles que définies dans ces Règlements Techniques, à moins qu'elles ne soient équipées comme le modèle homologué.

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

2.6.1 Cylindrée

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

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

2.6.2 Poids minimum

Le poids minimum des machines correspond :

Pour les machines avec des moteurs à 2, 3 ou 4 cylindres :

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

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

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

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

2.6 FORMULA EWC TECHNICAL SPECIFICATIONS

IF A CHANGE TO A PART OR SYSTEM IS NOT SPECIFICALLY ALLOWED IN ANY OF THE FOLLOWING ARTICLES, THEN IT IS FORBIDDEN

Formula EWC motorcycles are based on road legal models with a valid FIM homologation (see Appendix FIM Homologation procedure). All motorcycles must comply in every respect with all the requirements for Road 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 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 bore and stroke must remain at the homologated size.

2.6.2 Minimum Weight

The minimum weight of a motorcycle will be:

For motorcycles with two, three or four cylinder engines:

- 170 kg, for races not taking place partly at night.
- 175 kg, for races taking place partly at night.

During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control in the pit lane. In all cases the rider must comply with this request for a control.)

At any time of the event, the weight of the whole motorcycle (including the tank) must be not be less than the minimum weight.

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

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

2.6.4 Instruments du système d'injection (Injection et corps d'admission)

Les instruments d'injection (le système d'injection de carburant désigne les corps d'admission et les cornets d'admission (pavillons venturi) à longueur variable) doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée. Voir 2.6.6.18.

2.6.5 Carburant

Tous les moteurs doivent être alimentés avec du carburant normal sans plomb avec un taux de plomb maximal de 0.005 g/l (sans plomb) et un MON maximum de 90 (voir également art. 2.10 pour les spécifications détaillées de l'essence).

2.6.6 Spécifications de la machine

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

2.6.6.1 Cadre et partie arrière du cadre

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

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

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

Les dimensions et positions de/du

- Moteur
- timonerie et points de fixation sur le cadre doivent demeurer telles qu'homologuées.

During the final technical inspection at the end of each race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race, and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids.

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 motorcycle engines must function on normal unleaded fuel with a maximum lead content of 0.005 g/l (unleaded) and a maximum MON of 90 (see also Art. 2.10 for fuel specifications).

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

The main frame must be as originally produced by the manufacturer for use on the homologated motorcycle.

The main frame may only be altered 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 approved components (i.e. fairing brackets, steering damper mount).

The dimensions and position of:

- Engine
- Suspension linkage mounting points on the frame must remain as homologated.

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

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

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

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

Les procédés de peinture ne sont pas restreints.

2.6.6.2 Fourches avant

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

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

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

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

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

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

Steering angle changes are permitted by fitting inserts onto the bearing seats of the original steering head. 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 +/- 6mm in respect to the original bearing location. No part of these special bushings may protrude axially more than 3mm from the original steering head pipe location. The steering head pipe can be reinforced in the area of the bearing seats. Welding and machining is 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 +/-5mm of adjustment in the radial view. Welding and machining is 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.).

All motorcycles must display the manufacturers' vehicle identification number on the frame body (chassis number).

Rear sub frame may be changed or altered, but the type of material must remain as homologated or of higher specific weight

The paint scheme is not restricted.

2.6.6.2 Front Forks

Front fork in whole or part may be changed but must be the same type homologated (leading link, telescopic, upside down, etc.).

No aftermarket or prototype electronically-controlled suspensions may be 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 and cannot have GPS capabilities.

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.

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

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

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

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

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

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

2.6.6.3 Bras oscillant

Le bras de suspension arrière peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée. Cependant, le type, unique ou double (de chaque côté) doit rester tel qu'homologué. L'utilisation de matériaux en fibre de carbone ou Kevlar® n'est pas autorisée, si elle n'a pas été homologuée sur la machine d'origine.

Un garde-chaîne doit être fixé au bras oscillant de manière à réduire le risque qu'une partie du corps du coureur ne se coince entre la course de la chaîne inférieure et la couronne arrière de la roue arrière.

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

2.6.6.4 Amortisseur(s) arrière(s)

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

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

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

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).

2.6.6.3 Rear Fork (Swing-arm)

The rear fork 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.

A chain guard must be fitted to the swing-arm 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.

Rear wheel stand brackets may be added to the rear fork by welding or by bolts. Brackets must have rounded edges (with a large radius). Fastening screws must be recessed.

2.6.6.4 Rear Suspension Unit

Rear suspension unit can be changed but a similar system must be used (i.e. dual or mono).

No aftermarket or prototype electronically-controlled suspension unit maybe used.

An electronically-controlled suspension may only be used if already present on the production model of the homologated motorcycle.

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

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

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

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

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

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

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

2.6.6.5 Roues

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

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

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

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

| | |
|--------------------------------------------------|--------------|
| Diamètre minimum des jantes (avant et arrière) | 16.00 pouces |
| Largeur maximale de la jante de la roue avant: | 4.00 pouces |
| Largeur maximale de la jante de la roue arrière: | 6.25 pouces |

2.6.6.6 Freins

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

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 and cannot have GPS capabilities.

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).

2.6.6.5 Wheels

Wheels (see Art. 2.3.5.2), and associated parts may be altered or replace from those fitted to the homologated motorcycle. Carbon fibre or carbon composite wheels are not allowed, unless the manufacturer has equipped the homologated production model with this type of wheel.

Bearings, seals, spacers and axles may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. The use of titanium and light alloys is forbidden for wheel spindles (axles).

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

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

| | |
|------------------------------------------------|---------------|
| Minimum diametre for front and rear wheel rims | 16.00 inches. |
| Maximum front wheel rim width: | 4.00 inches. |
| Maximum rear wheel rim width: | 6.25 inches. |

2.6.6.6 Brakes

Front master cylinder may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

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

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

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

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

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

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

Le système ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué pour usage routier. Le type d'opération (soit mécanique ou électronique) et la pompe ABS/régulateur de pression doivent demeurer tel qu'homologué sur la moto homologuée. Disques, capteur de vitesse (rotor), étriers des freins, maître-cylindre et le logiciel du système ABS peut être modifié peuvent être remplacés. Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. L'utilisation de matériaux d'alliage « exotique » (aluminium- béryllium, etc.) pour les étriers des freins n'est pas autorisée.

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

2.6.6.7 Pneus

Voir Art. 2.3.6.

2.6.6.8 Guidons et commandes manuelles

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

Front brake callipers may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

Rear master cylinder may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

Rear brake callipers may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

Brake pads or shoes may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

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 callipers must be made above the lower fork bridge (lower triple clamp).

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 callipers (i.e. aluminium beryllium, etc.) is not allowed.

The Antilock Brake 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 the homologated motorcycle. Discs, speed sensor (rotor), brake callipers, 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 callipers (i.e. aluminium-beryllium, etc.) is not allowed.

If not desired for use, the Anti Lock Brake system (ABS) can be disconnected and the ABS pump/pressure regulator can be deleted.

2.6.6.7 Tyres

See Art. 2.3.6.

2.6.6.8 Handle Bars and Hand Controls

Handle bars, hand controls and cables may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle (see Art. 2.3.4).

Il est recommandé d'équiper la moto avec une protection du levier de frein, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine.

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

2.6.6.9 Repose-pieds et commandes au pied

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

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

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

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

2.6.6.10 Réservoir d'essence

Le réservoir de carburant d'origine peut être modifié ou remplacé par une copie pour atteindre la capacité maximale de 24 litres pour autant que le profil original soit tel qu'homologué ainsi que et son emplacement. Cependant la forme de base du réservoir peut être légèrement modifiée selon les préférences du pilote. Le réservoir peut être modifié sous la ligne supérieure du cadre et sous la selle.

Le matériel de construction du réservoir d'essence peut être modifié par rapport à celui du réservoir monté sur la machine homologuée. Les fibres de carbone, aramide ou de verre ne sont pas autorisées pour la construction des réservoirs.

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

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

It is recommended that motorcycles be equipped with brake lever protection, intended to protect the handlebar brake lever from being accidentally activated in case of collision with another motorcycle.

Engine stop switch must be located on the handle bars.

2.6.6.9 Foot Rest/Foot Controls

Foot rest/foot controls may be relocated, but the original mounting points must be used.

Foot rests may be rigidly mounted or a folding type which must incorporate a device to return them to the normal position.

The end of the foot rest must have at least an 8mm solid spherical radius. (see diagram A & 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 8mm). The plug surface must be designed to reach the widest possible area of the footrest. The FIM Endurance 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 tank may be modified or replaced with a copy to achieve the maximum capacity of 24 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. The tank may be modified below the upper frame line.

The material used in the construction of the fuel tank may be altered from the tank fitted on the homologated motorcycle. Carbon or aramid fibres or fibreglass materials are not authorised in the construction of fuel tanks.

The fuel tank must be fixed to the frame from the front and the rear with a crash-proof assembly system. Bayonet style couplings can not be used, nor any fixing to any parts of the streamlining. The FIM Endurance Technical Director / Chief Technical Steward have the right to refuse a motorcycle if he is of the opinion that the fuel tank fixation 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 made of a suitable material.

Le bouchon du réservoir d'essence doit être de type «vannes de remplissage rapide. Le(s) bouchon(s) de réservoir d'essence, lorsqu'ils sont fermés, doivent rester étanches. De plus, ils doivent être munis d'une fermeture de sécurité pour éviter toute ouverture accidentelle (voir également Art. 2.3.15).

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

2.6.6.11 Carénage / profil

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

The fuel tank filler cap must be of a 'quick-fill' type and when closed, must be leak proof. Additionally, they must be secured to prevent accidental opening at any time (See also Art. 2.3.15).

The fuel tank used during practice must be of the same size (capacity) during the entire event.

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 has to be constructed to hold, in case of an engine breakdown, at least half of the total oil and engine coolant capacity used in the engine (min. 5 litres). The lower edge of openings in the fairing must be positioned at least 50mm above the bottom of the fairing.
- e) The lower fairing must incorporate one hole of 25mm in the bottom of the front lower area. This hole must remain closed in dry conditions and must be only opened in wet race conditions.
- f) 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.
- g) Holes may be drilled or cut in the fairing or bodywork to allow additional increased intake air to the oil cooler. Holes bigger than 10mm 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%.
- h) A front fender (mudguard) must be fitted. Material, shape, fixing method and position may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

- i) *Des trous peuvent être percés dans le garde-boue avant pour permettre davantage de refroidissement. Les trous supérieurs à 10mm doivent être couverts d'une mousseline métallique ou d'un tissu fin. Le tissu doit être peint pour se confondre avec le matériau qui l'entoure.*
- j) *Le garde-boue arrière peut être modifié, ajouté ou enlevé.*
- k) *Les matériaux de construction des garde-boue avant et arrière ainsi que du carénage peuvent être modifiés.*

2.6.6.12 Selle

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

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

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

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

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

2.6.6.13 Radiateur, Système de refroidissement et Radiateurs d'huile

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

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

Les tubes de radiateurs reliés au moteur peuvent être changés.

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

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

- i) Holes may be drilled in the front mudguard to allow additional cooling. Holes bigger than 10mm must be covered with metal gauze or fine mesh. Mesh must be painted to match the surrounding material.
- j) Rear fender (mudguard) may be altered, added or removed.
- k) Material of construction for the fairing and the rear mudguard may be changed.

2.6.6.12 Seat

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 10mm, 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 mudguard.

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.

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

2.6.6.14 Dispositifs électriques et électroniques

Câbles électriques, connecteurs, batterie et interrupteurs sont libres.

2.6.6.15 Batterie

La batterie peut être remplacée.

2.6.6.16 Boîte à air

La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur la machine homologuée. Le couvercle de la boîte à air, quand celle-ci est conçue pour accepter l'unité ECU d'origine, peut être modifié pour accepter un autre ECU ou ECU type 'kit', sans que la modification augmente le volume de la boîte à air d'origine.

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

Tout orifice dans la boîte à air permettant l'accès à l'atmosphère extérieure grâce au retrait d'un composant doit être complètement étanche à l'air entrant.

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

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

IMPORTANT: Restriction d'admission d'air

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

2.6.6.18 Système d'injection du carburant / Corps d'admission

Le système d'injection de carburant désigne les corps d'admission et les cornets d'admission (pavillons venturi) à longueur variable, la pompe à essence et le régulateur de pression.

Les corps d'admission homologués d'origine doivent être utilisés sans modifications.

Thermal switches, water temperature sensor and thermostat can be removed 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.

2.6.6.16 Air Box

The air box must remain as originally produced by the manufacturer on homologated motorcycle but the air box drains must be sealed. The air box 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 air box 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 air box may be modified, replaced or removed. If tubes/ducts are utilized, 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 air box.

IMPORTANT: Air Intake Restriction

If necessary, an air intake restriction system may be imposed during the season in order to rectify possible performance discrepancies.

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.

Les injecteurs de carburant doivent être d'origine et non modifiés par rapport aux spécifications d'origine et du constructeur.

Les pavillons venturi, cornets d'admission (conduits d'air) et leurs points de fixation inclus, peuvent être modifiés ou remplacés.

Les conduits d'admission variables ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne figurent pas sur la machine homologuée. Si ceux-ci sont présents, ils doivent demeurer identiques et opérer de même façon comme le système homologué.

L'air ou le mélange air/carburant ne peuvent aller vers la chambre de combustion qu'au travers des papillons du corps d'admission.

Les pavillons venturi contrôlés par électronique, connus comme les systèmes de contrôle électronique d'ouverture des gaz', peuvent être ajoutés ou changés. Cependant, les systèmes de sécurité et procédures doivent être présents et fonctionner complètement.

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

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

2.6.6.19 Alimentation du carburant

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

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

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

Les conduits d'essence du réservoir jusqu'à l'arrivée aux injecteurs (conduits d'essence, conduits de pression, joints, colliers, brides, canister à essence), peuvent être remplacés, pourvue que ceux-ci n'augmentent pas la quantité de carburant.

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

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

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

The fuel injectors must be stock and unaltered from the original specification and manufacture.

Bell mouths, intake track devices (velocity stacks, air funnels) may be modified or replaced, including their fixing points.

Variable intake tract devices cannot be added if they are not present on the homologated motorcycle. If present, they must remain identical and operate in the same way as the homologated system.

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.

The fuel injection management computer chip (EPROM) may be changed.

The use of flash memory (flash RAM) for fuel injection mapping is allowed.

2.6.6.19 Fuel supply

Fuel pump and pressure regulator may 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 quantity.

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.

Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

2.6.6.20 Culasse

La culasse peut être modifiée comme suit :

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

Les systèmes d'admission et d'échappement, y compris le nombre de soupapes et/ou de conduits (admission et échappement) doivent être tels qu'homologués.

Le fraisage et le polissage de la culasse, normalement associés au réglage individuel, tels que les conduits d'admission et d'échappement de la culasse, y compris la chambre de combustion, sont autorisés.

Le taux de compression est libre.

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

Les soupapes doivent rester telles qu'homologuées.

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

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

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

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

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

Le couvercle de culasse ne peut pas être modifié.

2.6.6.21 Arbre à cames

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

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 allowed.

The compression ratio is free.

The combustion chamber (shape) must remain as homologated.

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 authorized.

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 altered 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.

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

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

2.6.6.22 Pignons des arbres à cames

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

2.6.6.23 Vilebrequin

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

L'arbre d'équilibrage doit rester comme homologué.

2.6.6.24 Pompes à huile et durites d'huile

Aucune modification de pompes n'est autorisée.

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

2.6.6.25 Bielles

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

2.6.6.26 Pistons

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

2.6.6.27 Segments

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

2.6.6.28 Axes de pistons et clips

Aucune modification n'est autorisée.

2.6.6.29 Cylindres

Aucune modification n'est autorisée.

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 altered or replaced to allow the degreasing of the camshafts.

2.6.6.23 Crankshaft

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

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).

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 Carters moteurs - Carters annexes (ex. : allumage, carter d'embrayage)

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

L'ajout d'une pompe visant à créer une dépression dans le carter n'est pas autorisé. Si une pompe à dépression est installée sur le motorcycle homologué, elle peut être utilisée comme si elle était homologuée.

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

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

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

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

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

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

Le carter inférieur peut être changé ou modifié.

2.6.6.31 Transmission/ boîte de vitesses

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

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

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

2.6.6.30 Crankcase and all other Engine cases (i.e. ignition case, clutch case.)

Crankcases must remain as homologated. No modifications to the crankcases are allowed (including painting, polishing and lightening).

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.

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 of these devices must be designed to be resistant against sudden shocks, abrasions and crash damage.

FIM approved covers will be permitted without regard of the material.

These covers must be fixed properly and securely with case cover screws that also mount the original covers/engine cases to the crankcases.

The Technical Director has the right to forbid any cover, if the evidence shows the cover is not effective.

The oil-pan (sump) may be altered or replaced.

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.

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.

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

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

Un système de changement de vitesses rapide est autorisé.

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

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

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

2.6.6.32 Embayage

L'embrayage d'origine peut être modifié ou remplacé.

Un système de glissement limité sur l'embrayage est autorisé.

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

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

2.6.6.33 Allumage / Boîtier de contrôle (ECU)

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

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

2.6.6.34 Générateur, alternateur, démarreur électrique

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

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

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.

A quick shift system is authorised.

Countershaft sprocket, rear wheel sprocket, chain pitch and size can be changed.

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 shift systems are excluded from the ban.

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

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, starting system, electrical or manual including kick lever, pedal, 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.

Le régulateur de voltage (rectificateur) peut être changé.

2.6.6.35 Système d'échappement

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

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

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

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

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

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

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

- *Une valve spéciale de type 'sens unique' peut être fixée à l'ouverture du remplissage d'huile du carter-moteur (pour éviter toute fuite d'huile).*
- *Il est recommandé que les machines soient équipées d'une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'éclairer en cas de chute de la pression d'huile*
- *Compte-tours*
- *On peut utiliser tout genre de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension.*
- *On peut utiliser tout type de durites (p.ex. air, essence, huile ou eau).*
- *On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) et tout type de valve.*
- *Joints d'étanchéité et leurs matériaux.*
- *Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.*

The voltage regulator (rectifier) may be changed

2.6.6.35 Exhaust system

Exhaust pipes, catalytic converters and silencers may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. Catalytic converters may be removed.

The number of the final exhaust silencer(s) must remain as homologated. The silencer(s) must be on the same side(s) of the homologated model.

For safety reasons, the exposed edge(s) of the exhaust pipe(s) outlet(s) must be rounded to avoid any sharp edges.

The support flange of the exhaust silencer has to be secured by means of screws and bolts. Quick ties of the "Zeus" type 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.

The noise limit for Formula EWC will be 105 dB/A (with a 4dB/A tolerance after the race).

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.

- Des roulements (à billes, rouleaux, coniques, etc.) de tous genres ou marques peuvent être utilisés.
- Éléments de fixation (écrous, boulons, vis, etc.)
- Finitions de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.

2.6.8 Les éléments suivants PEUVENT ETRE enlevés

- Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durites) peut être retiré. Les durites branchées au couvercle de la culasse peuvent être bouchées.
- Éléments inutiles du faisceau de câbles électriques
- Instruments et supports d'instrument et câbles associés.
- Compte-tours.
- Compteur de vitesse et colliers d'écartement.
- Garde-chaîne.
- Les accessoires boulonnés sur la partie arrière du cadre (selle).

2.6.9 Les éléments suivants DOIVENT ETRE enlevés

- Indicateurs de direction (lorsqu'ils ne sont pas intégrés dans le carénage). Les ouvertures dans le carénage doivent être recouvertes d'un matériau adéquat.
- Rétroviseurs
- Avertisseur
- Support de plaque d'immatriculation
- Boîte à outils
- Crochets pour le casque et bagage
- Repose-pieds du passager.
- Poignée(s) pour le passager.
- Les barres de protection, les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées (les supports fixes doivent être maintenus).

- 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 (as long as it is not incorporated in the rear fender).
- 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.
- Tool box.
- Helmet hooks and luggage carrier hooks
- Passenger foot rests.
- Passenger grab rails.
- Safety bars, centre and side stands must be removed (fixed brackets must remain).

2.6.10 Les éléments suivants DOIVENT ETRE modifiés

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

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

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

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

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

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

2.6.11 Equipements supplémentaires

Un équipement électronique supplémentaire ne se trouvant pas sur le motocycle d'origine homologué peut être ajouté (cette autorisation concerne : l'acquisition de données et les capteurs, ordinateurs, équipements d'enregistrement, contrôle de traction). L'utilisation des caméras embarquées est seulement autorisée sur demande et après que l'équipe ait obtenu une autorisation écrite de la FIM.

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

L'ajout d'un système GPS pour les calculs de temps et de tours ou pour messages lisibles sur un écran embarqué est autorisé.

La télémétrie n'est pas autorisée.

2.6.10 The following items MUST BE altered

Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button 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 must be safety wired (i.e. on crankcases).

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, computers, recording equipment). On-board cameras may only be used upon request and after the team has obtained written permission from the FIM.

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.

2.7 SPECIFICATIONS TECHNIQUES SUPERSTOCK

SI UN CHANGEMENT À UNE PIÈCE OU UN SYSTÈME N'EST PAS SPÉCIFIQUEMENT AUTORISÉ DANS L'UN DES ARTICLES SUIVANTS, CELA SIGNIFIE QU'IL EST INTERDIT.

Les motocycles Superstock exigent une homologation FIM (voir Annexe Procédure d'Homologation FIM pour motocycles Superstock, Supersport et Endurance). Tous les motocycles doivent être conformes en tout point aux exigences pour les Courses sur Route telles que spécifiées dans ces Règlements Techniques, à moins qu'ils en soient déjà équipés sur le modèle homologué.

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

2.7.1 Configurations du moteur et cylindrées

Les configurations de moteur suivantes forment la classe Superstock :

| | | |
|------------------------------------------|----------------|-------------------------|
| <i>Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc</i> | <i>4 temps</i> | <i>3 et 4 cylindres</i> |
| <i>Au-dessus de 850cc jusqu'à 1200cc</i> | <i>4 temps</i> | <i>2 cylindres</i> |

La cylindrée - alésage et course - doit rester celle de l'homologation.

2.7.2 Poids minimum

Le poids minimum pour chaque modèle est calculé par la FIM en déterminant le « poids à vide » du motocycle homologué.

Le poids à 'vide' d'un motocycle homologué est défini comme le poids total du motocycle tel que produit par le constructeur (sans carburant, la plaque-numéro du véhicule, les outils et la béquille latérale lorsqu'elle est fixée, mais avec l'huile et le liquide de refroidissement aux niveaux prescrits. Le poids à 'vide' est confirmé lorsque trois (3) motocycles au minimum seront pesés et comparés. Le résultat sera arrondi au chiffre le plus proche.

Le poids minimum pour chaque modèle sera calculé en réduisant le poids à vide du motocycle par une valeur (voir ci-dessous) et en arrondissant le résultat au nombre entier inférieur.

Le poids minimum des machines correspond :

- Pour les courses ne se déroulant pas en partie la nuit: le « poids à vide » moins 12 kg*
- Pour les courses se déroulant en partie la nuit: le « poids à vide » moins 9 kg*

2.7 SUPERSTOCK TECHNICAL SPECIFICATIONS

IF A CHANGE TO A PART OR SYSTEM IS NOT SPECIFICALLY ALLOWED IN ANY OF THE FOLLOWING ARTICLES, THEN IT IS FORBIDDEN

All motorcycles require an FIM homologation (see Appendix FIM Homologation procedure for Superstock, Supersport and Endurance motorcycles). All motorcycles must comply in every respect with all the requirements for Road Racing as specified in these Regulations, unless they are already equipped as such on the homologated model.

The appearance from both front, rear and the profile of Superstock motorcycles must (except when otherwise stated) conform 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

The following engine configurations comprise the Superstock class:

| | | |
|-------------------------|----------|-----------------|
| Over 750cc up to 1000cc | 4-stroke | 3 & 4 cylinders |
| Over 850cc up to 1200cc | 4-stroke | 2 cylinders |

The displacement capacity - bore and stroke - must remain at the homologated size.

2.7.2 Minimum weight

The minimum weight for each model is calculated by FIM by determining the "dry weight" of the homologated motorcycle.

The dry weight of a homologated motorcycle is defined as the total weight of the empty motorcycle as produced by the manufacturer (without fuel, vehicle number plate, tools and side stand when fitted, but with oil and radiator liquid at prescribed levels. To confirm the dry weight a minimum of three (3) motorcycles are weighed and compared. The result is rounded off to the nearest digit.

The minimum weight for each model will be calculated by reducing the "dry weight" of the motorcycle by a value (see hereunder) and by rounding off the result to the lower whole number:

The minimum weight is as follows:

- For races not taking place partly at night: 'dry weight' minus 12 kg
- For races taking place partly at night: 'dry weight' minus 9 kg

Dans tous les cas le poids minimum ne peut pas être inférieur à 168 kg.

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

Il n'y a pas de tolérance quant au poids minimum du motocycle.

Lors de l'inspection technique finale à la fin de la course, les motocycles sélectionnés seront pesés tels qu'ils ont terminé la course, et la limite de poids établie doit être atteinte dans ces conditions. Rien ne peut être ajouté au motocycle. Cela inclut tous les liquides.

Lors des séances d'essais libres et qualificatifs, les pilotes peuvent être soumis à un contrôle de poids de leur motocycle. Dans tous les cas, le pilote doit se soumettre à cette requête.

L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus du poids minimum et peut être exigé pour le système de handicap. L'emploi de lest et le handicap de poids doivent être notifiés au Directeur Technique FIM Endurance lors des contrôles préliminaires.

2.7.4 Instruments de carburation

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

2.7.5 Carburant

Tous les moteurs doivent être alimentés de carburant normal sans plomb avec un taux de plomb maximal de 0.005 g/l (sans plomb) et un MON maximum de 90 (voir également art. 2.10 pour les spécifications détaillées).

2.7.6 Spécifications de la machine

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

2.7.6.1 Cadre et partie arrière du cadre

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

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

In any case the minimum weight cannot be lower than 168 Kg.

At any time of the event, the weight of the whole motorcycle (including the tank and its contents) must not be lower than the minimum weight.

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

In the final inspection at the end of the race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they were at the end of the race and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids.

During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control. In all cases the rider must comply with this request.

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

2.7.4 Carburation instruments

Carburation instruments (fuel injection system, etc.), must remain as homologated. No modifications are authorized.

2.7.5 Fuel

All engines must function on normal unleaded fuel with a maximum lead content of 0.005 g/l (unleaded) and a maximum MON of 90 (see Art. 2.10 for full specification)

2.7.6 Motorcycle specifications

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

2.7.6.1 Frame body and Rear sub frame

Frame must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

Holes may be drilled on the frame only to fix approved components (i.e. fairing brackets, steering damper mount, sensors).

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

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

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

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

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

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

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

2.7.6.2 Fourches avant

La fourche, les axes, fourreaux, bras, couronne supérieure et inférieure, etc. doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur pour le motocycle homologué.

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

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension ne soit déjà présente sur le modèle de production du motocycle homologué, et elle doit rester totalement standard (toutes les parties mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). Le système électronique d'origine doit fonctionner convenablement en cas de panne électrique/électronique.

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

Tout type et quantité d'huile peut être utilisé dans les fourches avant.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou remplacés pour permettre un ajustement extérieur.

The sides of the frame-body may be covered by a protective part made of a composite material. These protectors must fit the form of the frame.

Nothing else may be added or removed from the frame body.

All motorcycles must display a manufacturers' vehicle identification number punched on the frame body (chassis number).

Engine mounting brackets or plates must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

Rear sub frame may be changed or altered, but the type of material must remain as homologated, or of higher specific weight.

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 forks

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.

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.

After market damper kits or valves may be installed.

Any quality and quantity of oil can be used in the front forks.

The fork caps can be modified or replaced to allow external adjustment.

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

La finition de surface originale des tubes de fourches (fourreaux, tubes de fourche) peut être changée. Des traitements de surface additionnels sont autorisés.

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

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

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

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

2.7.6.3 Bras oscillant

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

Un garde-chaîne doit être placé de manière à réduire la possibilité qu'une partie du corps du pilote ne puisse pas se coincer entre la partie inférieure de la chaîne et la couronne arrière.

L'écrou de pivot du bras de suspension arrière doit rester tel que produit à l'origine par le constructeur pour le motocycle homologué.

Des emplacements de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés à la fourche arrière par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir les bords arrondis (d'un large rayon). Les vis de fixation doivent être renforcées. Un système d'ancrage ou des points de maintien en place de l'étrier de frein arrière original peut être ajoutés au bras oscillant arrière.

2.7.6.4 Amortisseur(s) arrière(s)

Le ou les amortisseur(s) arrière peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s) mais les fixations originelles au cadre et au bras de suspension arrière (bras oscillant) doivent être tels qu'homologués.

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

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.

2.7.6.3 Rear Fork (Swing arm)

Every part of the rear fork must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle (including rear fork pivot bolt and rear axle adjuster).

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.

Rear fork pivot bolt must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

Rear wheel stand brackets may be added to the rear fork by welding or by bolts. Brackets must have rounded edges (with a large radius). Fastening screws must be recessed. An anchorage system or point(s) to keep the original rear brake calliper in place may be added to the rear swing-arm.

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 fork (swing arm) must be as homologated.

Rear suspension unit spring(s) may be changed.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension soit déjà présente sur le modèle de production du motorcycle homologué, et il doit rester totalement standard (toutes les parties mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). Le système original de suspension doit fonctionner de manière sûre dans le cas d'une défaillance électronique.

La timonerie de la suspension arrière doit rester telle qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué.

2.7.6.5 Roues

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

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

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

Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de freins avant n'est autorisée. Les entretoises internes et externes peuvent être modifiées. Des modifications aux roues en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

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

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

2.7.6.6 Freins

Les disques de frein peuvent être remplacés mais doivent être conformes aux règles suivantes:

Les disques de frein de remplacement doivent être en matériaux ferreux. Des disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés.

Les diamètres (extérieurs et intérieurs) du disque de frein ne peuvent pas être plus grands que ceux du modèle homologué.

L'épaisseur du disque de frein peut être supérieure mais le disque doit rentrer dans l'étrier de frein homologué sans modification.

Les disques de frein avant peuvent être de type flottant en utilisant les moyeux d'origine. Le nombre d'entretoises est libre.

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.

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 may be modified. Modifications to the wheels to keep spacers in place are permitted.

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

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

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.

Les support des disques de frein (moyeux) peuvent être changés, mais doivent garder le même type de montage et distance avec la roue.

Le maître-cylindre avant peut être remplacé. Le maître-cylindre arrière doit rester comme d'origine. Les réservoirs avant et arrière de liquide de frein peuvent être remplacés ou repositionnés.

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

Les étriers de freins avant et arrière ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

Afin de réduire le transfert de chaleur au liquide hydraulique, il est permis d'ajouter des rondelles métalliques aux étriers, entre les plaquettes et les étriers, et/ou de remplacer les pistons en alliage léger par des pistons en acier fabriqués par le même constructeur que l'étrier. Des aimants ou des cales ou épaisseurs aimantés ne sont pas autorisés.

Le support d'étrier de frein arrière peut être fixé sur le bras oscillant, mais le support doit être maintenu par les mêmes points de fixation pour l'étrier tel qu'utilisé sur la machine homologuée. La modification de ces pièces et l'ajout d'un filetage (par soudure, fraisage ou en utilisant un ressort hélicoïdal) au bras oscillant pour fixer l'emplacement du support de l'étrier arrière sont autorisés. .

Les conduites des freins hydrauliques avant et arrière peuvent être changées.

Des connecteurs « rapides » (ou des coupleurs rapides) dans les conduites sont autorisés.

La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du té de la fourche inférieure (triples brides inférieures).

Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées.

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

Le système ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué pour usage routier. Le type d'opération (soit mécanique ou électronique) et la pompe ABS/régulateur de pression doivent demeurer tel qu'homologué sur la moto homologuée. Disques, capteur de vitesse (rotor), maître-cylindre et le logiciel du système ABS peuvent être modifié ou remplacés. Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés.

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 calliper (mount, carrier, hanger) must remain the one as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

In order to reduce the transfer of heat to the hydraulic fluid it is permitted to add metallic shims to the callipers, between the pads and the callipers, and/or to replace light alloy pistons with steel pistons made by the same manufacturer of the calliper. The use of magnets or magnetized shims is not permitted.

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 these parts is authorized. 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 helicoil.

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 callipers must be made above the lower fork bridge (lower triple clamp).

Front and rear brake pads may be changed. Brake pad locking pins may be modified for quick change type.

Additional air scoops or ducts are not allowed.

The Antilock Brake 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 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.

Si le système ABS n'est pas souhaité, il peut être débranché et la pompe ABS/régulateur de pression peut être supprimée.

2.7.6.7 Pneus

Voir art. 2.3.6.

2.7.6.8 Guidons et commandes manuelles

Les guidons peuvent être remplacés.

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

La poignée des gaz doit se fermer d'eux-mêmes lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus.

L'ensemble de la poignée de gaz et les câbles correspondants peuvent être modifiés ou remplacés mais la connexion au corps d'admission et au contrôle de la poignée de gaz doit rester conforme à l'homologation.

Les leviers d'embrayage et de freins peuvent être remplacés par des modèles accessoires (voir ainsi l'art. 2.3.4). Un ajustement sur levier de frein peut être ajouté.

Il est recommandé d'équiper la moto avec une protection du levier de frein, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine.

Les interrupteurs peuvent être changés, mais l'interrupteur (contacteur) du démarreur électrique et l'interrupteur d'arrêt du moteur doivent être placés sur le guidon.

2.7.6.9 Repose-pieds et commandes au pied

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de fixation d'origine. Leurs deux points de montage d'origine (sur les commandes au pied et sur l'axe de commande de vitesse) doivent être conservés. La timonerie de commandes au pied peut être modifiée. Les points de fixation d'origine doivent être conservés.

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

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

If not desired for use, the Anti Lock Brake 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

Handle bars may be replaced.

Handle bars and hand controls may be relocated.

Throttle controls must be self closing when not held by the hand.

Throttle assembly and associated cables may be modified or replaced. Throttle assembly and associated cables may be modified or replaced but the connection to the throttle body and to the throttle controls must remain as homologated.

Clutch and brake lever may be replaced with an after-market model (see also Art. 2.3.4). An adjuster to the brake lever is allowed.

It is recommended that motorcycles be equipped with brake lever protection, intended to protect the handlebar brake lever from being accidentally activated in case of collision with another motorcycle.

Switches can be changed but electric starter switch and engine stop switch must be located on the handle bars.

2.7.6.9 Foot Rest/Foot controls

Foot rest/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.

Foot rests may be rigidly mounted or a folding type which must incorporate a device to return them to the normal position.

The end of the foot rest must have at least an 8mm solid spherical radius. (see Diagram A & C).

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

2.7.6.10 Réservoir d'essence

Le réservoir de carburant d'origine peut être modifié ou remplacé par une copie pour atteindre la capacité maximale de 24 litres, pour autant que le profil original soit tel qu'homologué ainsi que et son emplacement. Cependant sa forme de base peut être légèrement modifiée selon les préférences du pilote. Le réservoir peut être modifié sous la ligne supérieure du cadre et sous la selle.

Le matériel de construction du réservoir d'essence peut être modifié ou remplacé par rapport à celui du réservoir monté sur la machine homologuée. Les fibres de carbone, aramide ou de verre ne sont pas autorisées pour la construction des réservoirs.

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

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

Le(s) bouchon(s) du réservoir d'essence d'origine doit(vent) être remplacé(s) par un maximum de deux ouvertures et faciliter l'utilisation des vannes du type « aviation » de remplissage rapide et doit prévoir un système étanche. Le diamètre maximum de chaque valve doit être de 76mm. Lorsqu'ils sont fermés, ils doivent rester étanches. De plus, ils doivent être munis d'une fermeture de sécurité pour éviter toute ouverture accidentelle (voir également Art. 2.3.15).

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

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

Non folding footrests must have an end (plug) which is permanently fixed, made of plastic, Teflon® or an equivalent type material (minimum radius 8mm). The plug surface must be designed to reach the widest possible area. The FIM Endurance 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 tank may be modified to achieve the maximum capacity of 24 litres, provided that the homologated appearance and location are maintained; however its actual shape can be slightly changed to suit the rider's preference. The tank may be modified below the upper frame line.

The material used in the construction of the fuel tank may be altered or replaced from the tank fitted on the homologated motorcycle. Carbon, aramid fibres or fibreglass materials are not authorised in the construction of fuel tanks.

The fuel tank must be fixed to the frame from the front and the rear with a crash-proof assembly system. Bayonet style couplings can not be used, nor any fixing to any parts of the streamlining. The FIM Endurance Technical Director / Chief Technical Steward have the right to refuse a motorcycle if he is of the opinion that the fuel tank fixation 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 made of a suitable material.

The original fuel tank filler cap(s) must be replaced by a quick fill valve system, with one or two openings, of 'aviation' type and provide a leakproof system. The maximum diameter of each of the fillers shall be 76mm. When closed, they must be leak proof. Additionally, they must be secured to prevent accidental opening at any time (See also Art. 2.3.15).

The sides of the fuel tank may be protected with a protective part made of a composite material. These protectors must fit the shape of the fuel tank.

The fuel tank used during practice must be of the same size (capacity) during the entire event.

2.7.6.11 Carénage / Profile

- a) *Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires exacts aux pièces d'origine, mais doit apparaître tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée, avec les différences mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.) Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles.*
- b) *La taille et les dimensions générales doivent être les mêmes que celles du carénage d'origine*
- c) *La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 15 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.*
- d) *Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas originellement équipés de carénage, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur, tel que décrit au point h). Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.*
- e) *L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peuvent être remplacées, mais l'utilisation du titane and du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdit. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiées ou remplacées.*
- f) *Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installés à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevés.
Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5 mm.*

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. The use of carbon fibre or carbon composite materials is not allowed. 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 a duplicate of transparent material. The height of the windscreen is free, within a tolerance of +/- 15 mm regarding to the vertical distance from to the upper fork bridge.*
- 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 (h). 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 air box may be altered or replaced. Carbon fibre composites and other exotic materials are forbidden. Particle grills or "wire-meshes" originally installed in the openings for the air ducts may be taken away.
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) *Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres). La partie inférieure des ouvertures dans le carénage doit être située au moins à 50mm au-dessus de la partie inférieure du carénage. Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforé. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.*
- h) *Une ouverture de Ø 25mm doit être prévue dans la partie basse de l'avant du carénage inférieur. Cette ouverture doit rester obstruée en condition de piste sèche et doit être ouverte uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.*
- i) *Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue cosmétique de la pièce original. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester exactes comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages 'flexibles', aléatoires souples par connecteurs Zeus, clips, tie-raps, colliers Rislan, etc. ne sont pas autorisés).*
- j) *Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil original doit être respecté.*

2.7.6.12 Selle

La selle (armature et garniture) peut être remplacée par des pièces d'apparence similaires à celles originellement produites par le constructeur pour la machine homologuée. L'apparence de l'avant, l'arrière et du profil doit être conforme à la forme homologuée.

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

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

Le système de serrure de la selle homologue (avec plaques, goupille, joint de caoutchouc, etc.) peut être enlevé.

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

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

Le compte-tours d'origine doit être utilisé.

- g) *The lower fairing has to be constructed to hold, in case of an engine breakdown, at least half of the total oil and engine coolant capacity used in the engine (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%.*
- h) *The lower fairing must incorporate an opening of Ø 25 mm diameter in the front lower area. This opening must remain closed in dry conditions and must be only opened in wet race conditions.*
- i) *Front mudguards 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. 'Flexible' mounts by "dzeus" fasteners, clips, tie-raps, clamps, etc. are not permitted.*
- j) *Rear mudguard fixed on the swing arm may be modified, deleted or replaced.*

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.

La clé de contact et la serrure peuvent être déplacées.

2.7.6.14 Batterie

La batterie peut être remplacée. Si elle est remplacée, sa capacité nominale (C/1) doit être au moins égale ou supérieure à celle du modèle homologué.

2.7.6.15 Radiateur, système de refroidissement et radiateurs d'huile

Une grille de protection peut être placée devant les radiateurs d'huile et/ou d'eau.

Les tuyaux du circuit du radiateur reliés au moteur peuvent être remplacés. Un échangeur de chaleur (huile/eau) peut être remplacé par un radiateur d'huile et ses tuyaux séparés du circuit de refroidissement du moteur. Les réservoirs peuvent être changés mais ils doivent être fixés d'une manière sûre.

Le ventilateur du radiateur et fils d'alimentation peut être ôté. Les interrupteurs thermiques, les senseurs de température pour l'eau et le thermostat peuvent être ôtés à l'intérieur du système de refroidissement.

Le bouchon de radiateur est libre.

Un radiateur additionnel peut être monté mais le devant, l'arrière et le profil de la silhouette du motocycle ne peuvent pas être changés. Des supports additionnels pour recevoir le radiateur additionnel sont autorisés.

2.7.6.16 Boîte à air

La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur la machine homologuée, mais les tuyaux de drainage ou de reniflard doivent être fermés (obstrués).

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

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

2.7.6.17 Système d'injection de carburant

Les systèmes d'injection de carburant désignent aux les corps d'admission et les cornets d'admission (pavillons venturi) de longueur variable, la pompe à carburant et le régulateur de pression de carburant.

Le système d'injection de carburant original homologué doit être utilisé sans aucune modification.

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.

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 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.

2.7.6.16 Air box

The air box must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle but the air box 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.

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.

Les injecteurs de carburant doivent être de série et sans aucune modification par rapport aux spécifications et fabrication originales.

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

Les papillons des gaz ne peuvent être ni changés, ni modifiés.

Les conduits d'admission variables ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne figurent pas sur la machine homologuée. Ils doivent rester identiques et fonctionner de la même manière que le système homologué. Toutes les pièces du conduit d'admission variable doivent rester exactement comme homologuées.

L'air ou le mélange air/carburant ne peuvent aller vers la chambre de combustion qu'au travers des papillons du corps d'admission.

Les pavillons venturi contrôlés par électronique, connus comme «ride-by-wire», peuvent être utilisés seulement si le modèle homologué est équipé de ce même système. Le logiciel peut être modifié mais tous les systèmes de sécurité et procédures conçus par le constructeur original doivent être maintenus.

2.6.6.18 Alimentation du carburant

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

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

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

Les conduits d'essence du réservoir jusqu'à l'arrivée aux injecteurs (conduits d'essence, conduits de pression, joints, colliers, brides, canister d'essence), peuvent être remplacés, pourvu que ceux-ci n'augmentent pas la quantité de carburant.

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

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

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

Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

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 may 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 quantity.

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 Culasse

Aucune modification n'est autorisée.

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

Le joint de culasse peut être changé.

Les soupapes, sièges de soupapes, guides de soupapes, ressorts de soupapes, poussoirs, anneaux de retenue d'huile, cales de poussoirs, clavette de soupape, siège de ressort de soupapes et coupelles des ressorts doivent être telles qu'originellement produites par le constructeur pour la machine homologuée.

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

2.7.6.20 Arbre à cames

Aucune modification n'est autorisée.

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

Le calage de l'arbre à cames peut être modifié.

2.7.6.21 Pignons des arbres à cames

Aucune modification de dimension n'est autorisée.

2.7.6.22 Cylindres

Aucune modification n'est autorisée.

2.7.6.23 Pistons

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

2.7.6.24 Segments

Aucune modification n'est autorisée.

2.7.6.25 Axes de pistons et clips

Aucune modification n'est autorisée.

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 authorized.

Valve spring shims are not allowed.

2.7.6.20 Camshaft

No modifications are allowed.

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

No dimensional modifications are allowed.

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 Bielles

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

2.7.6.27 Vilebrequin

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.7.6.29 Transmission / boîte de vitesses

Aucune modification n'est autorisée.

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

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).

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.

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, 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 approved covers will be permitted without regard of the material.

These covers must be fixed properly and securely with case cover screws that also mount the original covers/engine cases to the crankcases.

The 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.

An external quick-shift system on the gear selector (including cable and potentiometer) may be added.

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

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

Le couvercle de pignon de sortie de boîte peut être modifié ou retiré.

Le garde-chaîne peut être retiré.

2.7.6.30 Embrayage

Aucune modification n'est autorisée.

Seuls les disques d'embrayage peuvent être remplacés, mais leur nombre doit rester tel que le nombre d'origine.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

2.7.6.31 Pompes à huile et durites d'huile

Aucune modification de pompes n'est autorisée.

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

2.7.6.32 Allumage/Boîtier de contrôle

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

2.7.6.33 Générateur, Alternateur, Démarreur électrique

Aucune modification n'est autorisée.

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

2.7.6.34 Système d'échappement

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

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

Countershaft sprocket, rear wheel sprocket, chain pitch and size can be changed.

The sprocket cover can be modified or eliminated.

The chain guard may be removed.

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 Ignition / Engine control system

The ignition control box (ECU) may be changed. However the location and the size of the ignition/engine control unit must be identical to the original, homologated unit.

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

Exhaust pipes, and silencers, may be altered or replaced. Catalytic converters must be removed.

The number of the final exhaust silencer(s) must remain as homologated. The silencer(s) must be on the same side(s) of the homologated model.

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

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

La limite de bruit pour les Superstock sera de 105 dB/A (avec une tolérance de + 4dB/A après la course).

2.7.6.35 Eléments de fixation

Les éléments de fixation d'origine peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau et type mais les éléments de fixation en titane ne peuvent pas être utilisés. La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent.

Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide.

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

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

- Une valve spéciale de type 'sens unique' peut être fixée à l'ouverture du remplissage d'huile du carter-moteur (pour éviter toute fuite d'huile).
- Il est recommandé que les machines soient équipées d'une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'allumer en cas de chute de la pression d'huile
- On peut utiliser tout genre de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension.
- On peut utiliser tout type de bougies.
- On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) ou tout type de valves.
- Joints et matériaux de joints (à l'exception du joint de la base de cylindre).
- Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.

For safety reasons, the exposed edge(s) of the exhaust pipe(s) outlet(s) must be rounded to avoid any sharp edges.

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.

The noise limit for Superstock will be 105 dB/A (with a 4 dB/A tolerance after the race).

2.7.6.35 Fasteners

Standard fasteners 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.
- Wheel balance weights may be discarded, changed or added to.

- *Les instrument, le(s) support(s) des instruments*
- *Finitions de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.*
- *Phare avant et feu arrière, pour les courses ne se déroulant pas en partie la nuit.*
- *Le matériau des attaches maintenant les pièces de remplacement (attaches de carénage, d'échappement, etc.) au cadre (ou au moteur) ne peut pas être en titane ou en fibre de carbone.*
- *Des protections pour le moteur, cadre, la chaîne, les repose-pieds, etc. peuvent être fabriqués dans d'autres matériaux, si ces pièces ne remplacent pas des pièces originales montées sur le modèle homologué.*

2.7.8 Les éléments suivants PEUVENT ETRE enlevés

- *Dispositifs du contrôle d'émission (anti-pollution) à l'intérieur ou autour du moteur et de la boîte à air (capteur O2, dispositifs d'injection d'air).*
- *Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durites) peut être retiré. Les durites branchées au couvercle de la culasse peuvent être bouchées.*
- *Compteur de vitesses*
- *Le garde-chaîne pour autant qu'il ne soit pas incorporé dans le garde-boue.*
- *Boulons des accessoires de la partie arrière du cadre.*

2.7.9 Les éléments suivants DOIVENT ETRE enlevés

- *Indicateurs de direction (lorsqu'ils ne sont pas intégrés dans le carénage). Les ouvertures dans le carénage doivent être recouvertes d'un matériau adéquat.*
- *Rétroviseurs*
- *Avertisseur*
- *Support de plaque d'immatriculation*
- *Boîte à outils*
- *Crochets pour le casque et bagage*
- *Repose-pieds du passager*

- 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 or fibre reinforced composites.
- Protective covers for engine, 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 air box 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 as long as it is not incorporated in the rear fender.
- 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
- Tool box.
- Helmet hooks and luggage carrier hooks
- Passenger foot rests

- *Poignée(s) pour le passager*
- *Les barres de protection, les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées (les supports fixes doivent être maintenus).*

2.7.10 Les éléments suivants DOIVENT ETRE modifiés

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

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

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

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

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

2.7.11 Equipement(s) supplémentaire(s)

Un équipement électronique supplémentaire ne se trouvant pas sur le motocycle d'origine homologué peut être ajouté (cette autorisation concerne: l'acquisition de données et les capteurs, ordinateurs, équipements d'enregistrement, contrôle de traction). Les caméras embarquées sont seulement autorisées sur demande et après que l'équipe ait obtenu une autorisation écrite de la FIM.

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

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

La télémétrie n'est pas autorisée.

- 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 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 must be safety wired (i.e. on crankcases.)

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.

2.7.11 Additional equipment

Additional electronic hardware equipment not on the original homologated motorcycle may be added (e.g. data acquisition and sensors, computers, recording equipment).

On-board cameras may only be used upon request and after the team has obtained written permission from the FIM.

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.

2.10 CARBURANT, HUILE ET LUBRIFIANTS

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

2.10.1 Propriétés physiques pour le carburant sans plomb

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

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

(a) Il respecte les caractéristiques suivantes :

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

(*) Doit respecter l'EN 15376

2.10 FUEL, OIL AND COOLANTS

All motorcycles shall be fuelled with unleaded petrol, as this term is generally understood.

2.10.1 Physical properties for unleaded fuel

2.10.1.1 Unleaded petrol shall comply with the FIM specification.

2.10.1.2 Unleaded petrol (incl. E10) will comply with the FIM specification if:

(a) It has the following characteristics:

| Property | Units | Min. | Max. | Test Method |
|------------------------|------------------|-------|-------------------|-----------------------|
| RON | | 95.0 | 102.0 | EN ISO 5164 |
| MON | | 85.0 | 90.0 | EN ISO 5163 |
| Oxygen | % (m/m) | | 4.0 | EN 13132 or 14517 |
| Nitrogen | % (m/m) | | 0.2 | ASTM D 4629 |
| Benzene | % (V/V) | | 1.0 | EN 238 or EN 14517 |
| Vapour pressure (DVPE) | kPa | | 95.0 | EN 13016-1 |
| Lead | g/L | | 0.005 | EN 237 or ICP-OES |
| Manganese | g/L | | 0.005 | ICP-OES |
| Density at 15°C | kg/m³ | 720.0 | 775.0 | EN ISO 12185 |
| Oxidation stability | minutes | 360 | | EN ISO 7536 |
| Existent gum | mg/100 ml | | 5.0 | EN ISO 6246 |
| Sulphur | mg/kg | | 10.0 | EN ISO 20846 or 20884 |
| Copper corrosion | rating | | class 1 | EN ISO 2160 |
| Distillation: | | | | |
| E at 70°C | % (V/V) | 22.0 | 50.0 | EN ISO 3405 |
| E at 100°C | % (V/V) | 46.0 | 71.0 | EN ISO 3405 |
| E at 150°C | % (V/V) | 75.0 | | EN ISO 3405 |
| Final Boiling Point | °C | | 210 | EN ISO 3405 |
| Residue | % (V/V) | | 2.0 | EN ISO 3405 |
| Appearance | Clear and bright | | Visual inspection | |
| Ethanol (*) | % (V/V) | | 10 | EN 13132 or 14517 |
| Olefins | % (V/V) | | 18.0 | EN 14517 or 15553 |
| Aromatics | % (V/V) | | 35.0 | EN 14517 or 15553 |
| Total diolefins | % (m/m) | | 1.0 | GCMS/HPLC |

(*) Shall conform to EN 15376

Remarques:

(1) Il pourra également être fait appel aux méthodes de couplage GC/MS pour un dépouillement complet du chromatogramme.

(2) La teneur en composés oxygénés sera prise en compte pour corriger les concentrations en oléfines et aromatiques conformément au paragraphe 13.2 de la norme ASTM D 1319:1998.

- (b) La totalité des composants individuels d'hydrocarbure présents dans des concentrations de moins de 5% m/m doivent constituer au moins 30% (m/m) du carburant. La méthode de contrôle s'effectuera par chromatographie gazeuse et ou par GC/MS.
- (c) La concentration totale de naphthènes, oléfines et aromatiques pour chaque groupe classé par nombre d'atomes de carbone n'excèdera pas les valeurs données dans le tableau suivant:

| % (m/m) | C4 | C5 | C6 | C7 | C8 | C9+ |
|-------------|----|----|-----|----|----|-----|
| Naphtènes | 0 | 5 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Oléfines | 5 | 20 | 20 | 15 | 10 | 10 |
| Aromatiques | - | - | 1.2 | 35 | 35 | 30 |

La concentration totale en naphthènes bicycliques et en oléfines bicycliques ne peut pas être supérieure à 1% (m/m). La méthode de contrôle utilisée sera la chromatographie gazeuse.

- (d) Seuls les composés oxygénés suivants sont autorisés:

méthanol, éthanol, alcool iso-propylique, alcool iso-butylique, méthyl tertio-butyl éther, éthyl tertio-butyl éther, tertio-amyl méthyl éther, di-isopropyl éther, alcool normal-propylique, alcool tertio-butylique, alcool normal-butylique, alcool second-butylique.

- (e) La concentration en manganèse ne peut pas être supérieure à 0.005 g/l. Actuellement cette tolérance est uniquement destinée à couvrir le risque potentiel d'une contamination mineure par d'autres carburants. Le carburant ne contiendra aucune substance susceptible de réaction exothermique en l'absence d'oxygène extérieur.

Les essences de substitution aux carburants plombés, bien que fondamentalement exemptes de plomb ne peuvent pas être considérées comme une alternative à l'emploi de carburant sans plomb. Ces essences pourraient en effet contenir des additifs inacceptables, incompatibles avec les Règlements FIM régissant les carburants.

Note:

(1) GC/MS methods may also be applied to fully deconvolute the GC trace

(2) The above maximum values for olefins and aromatics are corrected for fuel oxygenates content according to clause 13.2 of ASTM D 1319:1998.

- (b) The total of individual hydrocarbon components present at concentrations of less than 5% m/m shall constitute at least 30% m/m of the fuel. The test method will be gas chromatography and/or GC/MS.
- (c) The total concentration of naphthenes, olefins and aromatics classified by carbon number shall not exceed the values given in the following table:

| % (m/m) | C4 | C5 | C6 | C7 | C8 | C9+ |
|-----------|----|----|-----|----|----|-----|
| Naphtenes | 0 | 5 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Olefins | 5 | 20 | 20 | 15 | 10 | 10 |
| Aromatics | - | - | 1.2 | 35 | 35 | 30 |

The total concentration of bicyclic naphthenes and bicyclic olefins may not be higher than 1% (m/m). The test method used will be gas chromatography.

- (d) Only the following oxygenates are permitted:

methanol, ethanol, iso-propyl alcohol, iso-butyl alcohol, methyl tertiary butyl ether, ethyl tertiary butyl ether, tertiary amyl methyl ether, di-isopropyl ether, n-propyl alcohol, tertiary-butyl alcohol, n-butyl alcohol, secondary-butyl alcohol

- (e) Manganese is not permitted in concentrations above 0.005 g/l. For the present this is solely to cover possible minor contamination by other fuels. The fuel will contain no substance that is capable of an exothermic reaction in the absence of external oxygen.

Lead replacement petrols, although basically free of lead, are not an alternative to the use of unleaded petrol. Such petrols may contain unacceptable additives not consistent with the FIM Fuel Regulations.

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

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

2.10.3 Air

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

2.10.4 Premiers contrôles

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

2.10.1.3 When Ethanol E85 is used,
it will comply with the FIM specification and will have the following characteristics:

| Property | Units | Min. | Max. | Test Method |
|------------------------------------------|-------------------|------|---------------|-----------------------|
| RON | | 95.0 | 110 | EN ISO 5164 |
| MON | | 85.0 | 100 | EN ISO 5163 |
| Vapour pressure (DVPE) | kPa | 35.0 | 95.0 | EN 13016-1 |
| Lead | g/l | | 0.001 | ICP-OES |
| Manganese | g/l | | 0.001 | ICP-OES |
| Oxidation stability | Minutes | 360 | | EN ISO 7536 |
| Existent gum | mg/100 ml | | 5.0 | EN ISO 6246 |
| Sulphur | mg/kg | | 10.0 | EN ISO 20846 or 20884 |
| Copper corrosion | Rating | | Class 1 | EN ISO 2160 |
| Distillation: | | | | |
| Final Boiling Point | °C | | 210 | EN ISO 3405 |
| Residue | % (V/V) | | 2 | EN ISO 3405 |
| Appearance | Clear and bright | | | Visual inspection |
| Ethanol + higher alcohols | % (V/V) | 75 | | EN 13132 or 14517 |
| Higher alcohols (C3-C8) | % (V/V) | | 2.0 | EN 13132 or 14517 |
| Methanol | % (V/V) | | 1.0 | EN 13132 or 14517 |
| Ethers (5 or more C atoms) | % (V/V) | | 5.2 | EN 13132 or 14517 |
| Unleaded petrol as specified in 2.10.1.2 | % (V/V) | 14 | 25 | |
| Water | % (V/V) | | 0.3 | EN 12937 |
| Inorganic chloride | mg/l | | 1 | EN 15484 |
| Acidity (as acetic acid) | % (m/m) (mg/l) | | 0.005 (40) | EN 15491 |

2.10.3 Air

Only ambient air may be mixed with the fuel as an oxidant.

2.10.4 Primary tests

2.10.4.1 The FIM may require tests of fuels to be administered before, or at the time of delivery to, an event at which such fuels are to be used.

2.10.4.2 *La FIM peut demander à toute personne ou organisation, étant un fournisseur potentiel de carburant, de soumettre un échantillon pour contrôler sa conformité avec les spécifications de carburant.*

2.10.5 Échantillonnage et Contrôle de carburant

- 1) *Le Directeur Technique FIM Endurance est le seul responsable de la gestion et de la supervision pendant le prélèvement d'échantillons du carburant.*
- 2) *La méthode préférée pour les tests de carburant est la Chromatographie Gazeuse, ou méthode d'empreinte GC.*

La chromatographie gazeuse (GC) est une technique analytique pour séparer des composants basée à l'origine sur leur volatilité et leur polarité. La chromatographie gazeuse fournit à la fois des informations qualitatives et quantitatives concernant les composants individuels présents dans un échantillon. La chromatographie gazeuse est largement utilisée pour l'analyse des carburants.

L'empreinte GC est une comparaison entre la référence donnée et le carburant venant du coureur. Avec la méthode d'empreinte, tout changement dans la composition et la concentration du carburant face à la référence est détectée. La séparation est faite avec une colonne non polaire adaptée à l'analyse des carburants. La détection des composants se fait par détecteur de ionisation de flamme.

- 3) *Si d'autres méthodes de test sont requises, les échantillons de carburant seront transportés au laboratoire indiqué par courrier officiel, en utilisant des conteneurs appropriés.*
- 4) *Les coureurs sélectionnés pour les contrôles de carburant seront dirigés avec leur motocycle vers la zone d'inspection.*
- 5) *Seules de nouvelles bouteilles seront utilisées lors des contrôles de carburant pour transférer les échantillons du carburant.*
- 6) *Le carburant à tester sera transféré dans 3 bouteilles (3 petits conteneurs d'échantillons), marqués A, B et C et identifiés par référence au motocycle duquel l'échantillon a été extrait. Les bouteilles seront fermées, scellées et identifiées par le Directeur Technique FIM Endurance.*

2.10.4.2 The FIM may request any person or organisation, being a potential supplier of fuel, to submit a sample for testing for conformity with the fuel specifications.

2.10.5 Fuel sampling and Testing

- 1) The FIM Endurance Technical Director has the sole responsibility for the administration and supervision during the taking of fuel samples.
- 2) The preferred fuel test method is the Gas chromatography or GC Fingerprint method.

Gas chromatography (GC) is an analytical technique for separating compounds based primarily on their volatility and polarity. Gas chromatography provides both qualitative and quantitative information for individual compounds present in a sample. The Gas chromatography is widely used for the analysis of fuels.

The GC Fingerprint is a comparison between the given reference and the fuel drawn from the competitor. With the fingerprint method any changes in composition and concentration of the fuel against the reference is detected. The separation is done with a non polar column suitable for fuels analysis. The detection of the components is done with a flame ionisation detector.

- 3) If other test methods are required, fuel samples will be transported to the appointed laboratory by an official courier, using the appropriate containers.
- 4) Riders selected for fuel controls will be directed with their motorcycles to the inspection area.
- 5) Only new sample bottles will be used for the fuel samples will be used to transfer the fuel samples.
- 6) The fuel to be tested will be transferred into three bottles (3 small sample containers), marked A, B and C and identified by reference to the motorcycle from which the sample was taken. The bottles will be closed, sealed and labelled by the FIM Endurance Technical Director.

- 7) *Le formulaire de Déclaration d'Echantillon du Carburant sera rempli immédiatement, et il indiquera toutes les informations telles que présentées sur la feuille d'échantillon, y compris le nom du coureur et le numéro de course, la date et le lieu du prélèvement des échantillons. Le responsable de l'équipe signera cette déclaration après avoir vérifié que toutes les informations sont correctes.*
- 8) *Les échantillons A et B seront remis au personnel du laboratoire agréé présent à la manifestation pour l'analyse. L'échantillon «B» sera conservé par le personnel du laboratoire comme échantillon de réserve si exigé. Tous les échantillons seront accompagnés d'un exemplaire de la Déclaration d'Echantillon du Carburant. Les coûts engendrés par les analyses des échantillons A et B seront pris en charge par la FIM.*
- 9) *L'échantillon C sera remis à la FIM avec une copie du formulaire de Déclaration d'Echantillon de Carburant et conservé en cas de réclamation et/ou demande pour une contre-expertise par le laboratoire agréé par la FIM. Les coûts engendrés par les analyses de l'échantillon «C» seront pris en charge par l'équipe concernée.*
- 10) *Dès que possible, après la réception des échantillons et la conclusion des examens, le technicien du laboratoire donne les résultats des analyses des échantillons de carburant au Directeur Technique FIM Endurance, avec copie à l'Administration de la FIM/CCR et CTI (ccr@fim.ch; cti@fim.ch).*
- 11) *En cas de non-conformité, le Directeur Technique FIM Endurance doit, en informer la FIM, le Jury International / la Direction de Course et les représentants du coureur/de l'équipe concernés. L'échantillon qui ne correspond pas aux spécifications de carburant de la FIM résultera en une disqualification du coureur. Le résultat de l'analyse de carburant du coureur (échantillon A ou B) le plus favorable au coureur sera pris en considération.*
- 12) *Dans les 48 heures suivant la réception de la notification des résultats des tests de l'échantillon A et/ou B, l'équipe doit notifier la FIM et le Directeur Technique FIM Endurance si une contre-expertise est demandée (ou non demandée), avec l'échantillon C.*
- 13) *Le cas sera examiné immédiatement par le CDI si les résultats de la contre-expertise confirment les résultats de l'échantillon A.*

2.10.6 Stockage du carburant

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

- 7) The Fuel Sample Declaration form will be filled out immediately, containing all information as shown on the sample sheet, including the riders' name and race number, date and place of fuel sampling. A responsible team member will sign this declaration, after verifying that all the information is correct.
- 8) Sample A and B will be given to the appointed laboratory staff, present at the event for analysis. Sample B will be kept by the laboratory staff as a retained sample in case of a dispute. All samples will be accompanied by a copy of the Fuel Sample Declaration form. Costs for the analyses of sample A and B will be paid by FIM
- 9) Sample C will be handed over to the FIM for safeguarding in case of protests and/or requirement of a counter-expertise by the FIM appointed laboratory, accompanied by a copy of the Fuel Sample Declaration form. Costs for the analyses of sample C will be paid by the team concerned.
- 10) As soon as possible after receipt of the samples and completing the testing, the laboratory technician will inform the results of the fuel sample analyses directly to the FIM Endurance Technical Director, with a copy to the FIM CCR and CTI Secretariat (ccr@fim.ch; cti@fim.ch).
- 11) In the case of non-conformity, the FIM Endurance Technical Director must notify the results to, the FIM, the International Jury / Race Direction and the rider/team representative concerned. Failure of the sample to correspond to the FIM fuel specifications will result in the disqualification of the competitor. The result of the competitor's fuel sample analysis ("A" or "B" sample) more favourable to the competitor will be taken into account.
- 12) Within 48 hours of the receipt of the notification of the results of the test of sample A and/or B, the team must notify the FIM and the FIM Endurance Technical Director if a counter-expertise is required (or not required) for sample C.
- 13) The CDI will review the case immediately when the results of this counter-expertise confirm the results of Sample A.

2.10.6 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.

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

La zone de stockage et d'approvisionnement déterminée officiellement doit être conforme aux critères de construction. L'équipement de lutte contre le feu, les moyens de protection et le personnel doivent respecter les exigences imposées par les autorités locales et arrêtés municipaux.

L'organisateur doit avoir des extincteurs d'une dimension et d'un type approuvés par les lois locales, disponibles pour chaque concurrent dans le parc coureurs.

2.10.7 Agents de refroidissement

Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

2.11 VÊTEMENTS DE PROTECTION ET CASQUES

2.11.1 *Les coureurs doivent porter une combinaison de cuir avec un rembourrage supplémentaire en cuir, ou autre protection, sur les points de contact principaux, genoux, coudes, épaules, hanches, etc.*

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

2.11.3 *Les coureurs doivent également porter des gants et des bottes de cuir qui, avec la combinaison, couvrent complètement le coureur depuis le cou jusqu'en bas.*

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

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

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

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

- Europe ECE 22-05 'P'
- Japon JIS T 8133
- USA SNELL M 2010

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

A maximum of 60 litres of fuel stored in a sealable can, is allowed in the competitor's pit. A quick-fill installation (i.e. fuel tower) for refuelling is allowed.

The officially designated storage and supply area must be in conformity with the building criteria. Fire fighting 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.

2.10.7 Coolants

The only liquid engine coolants permitted other than lubricating oil shall be water or water mixed with ethyl alcohol.

2.11 PROTECTIVE CLOTHING AND HELMETS

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 etc.

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 back protector is highly recommended.

2.11.6 Riders must wear a helmet which is in good condition, provides a good fit and is properly fastened.

2.11.7 Helmets must be of the full face type and conform to one of the recognised international standards:

- Europe ECE 22-05 'P'
- Japan JIS T 8133
- USA SNELL M 2010

2.11.8 Visors must be made of a shatterproof material.

2.11.9 Des visières jetables sont autorisées.

2.11.10 Toute question relative au fait que les vêtements et/ou casque du coureur soient appropriés ou en bon état sera prise par le Directeur Technique FIM Endurance/ Chef Commissaire Technique, qui peut, s'il le désire, consulter les fabricants du produit avant de prendre une décision définitive.

2.12 PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE

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

2.12.1 Le Chef Commissaire Technique doit être présent à une manifestation au moins une heure avant le début du contrôle technique et doit en informer le Directeur de Course, le Président du Jury et le Directeur Technique FIM Endurance / Chef Commissaire technique.

2.12.2 Le Chef Commissaire Technique doit s'assurer que tous les Commissaires Techniques, nommés pour la manifestation, effectuent correctement leur travail.

2.12.3 Le Chef Commissaire Technique doit nommer les Commissaires Techniques pour les postes individuels de la course, des essais et du contrôle final.

2.12.4 Les inspections techniques n'auront lieu qu'une fois que le formulaire de spécifications techniques du motorcycle aura été distribué par l'Organisation. Technique (avant/pendant les contrôles préliminaires).

2.12.5 Un coureur, ou son mécanicien, doit se présenter avec la machine pour le contrôle technique dans les temps prescrits dans les Règlements Particuliers. Le nombre maximum de personnes autorisées à assister aux vérifications techniques est le coureur, plus deux autres. De plus, le Directeur d'Equipe peut également être autorisé.

2.12.6 Le Directeur Technique FIM Endurance/ Chef Commissaire Technique doit informer le Jury International des résultats du contrôle technique. Le Directeur Technique FIM Endurance/ Chef Commissaire Technique établira alors une liste des motorcycles acceptés et soumettra cette liste au Directeur de Course.

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 Endurance 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 1 hour before the technical verifications are due to beginning. He must inform the Clerk of the Course, the Jury President and the Endurance 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 One rider, or his mechanic, must be present with the motorcycle for Technical control within the time limits stated in the Supplementary Regulations. The maximum number of persons present at the technical verification will be the rider, plus two others. In addition, the Team Manager will also be allowed.

2.12.6 The FIM Endurance Technical Director/Chief Technical Steward must inform the International Jury of the results of the Technical control. The Endurance 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** *Le Directeur Technique FIM Endurance/ Chef Commissaire Technique a le droit de contrôler toute pièce du motocycle en tout temps pendant la manifestation.*
- 2.12.8** *Tout coureur ne se présentant pas comme requis ci-dessous pourra être disqualifié de la manifestation. Le Jury International peut refuser, à tout équipe qui ne respecte pas les règles ainsi qu'à tout coureur qui serait un danger pour les autres participants ou pour les spectateurs, de prendre part aux essais ou à la course.*
- 2.12.9** *Le contrôle technique doit être effectué conformément à la procédure et à l'horaire fixés dans le Règlement Particulier de la manifestation.*
- 2.12.10** *Le Directeur Technique FIM Endurance/ Chef Commissaire Technique refusera toute machine qui n'a pas une fixation correcte de transpondeur appropriée. Le transpondeur doit être fixé au motocycle dans la position et l'orientation spécifiées dans l'information sur le chronométrage donnée aux équipes en avant saison et disponible lors de chaque manifestation. Une attache correcte du support de transpondeur consiste au minimum en un collier Rislán, mais de préférence avec un écrou ou un rivet. Un velcro ou un adhésif seul n'est pas acceptable. La goupille du transpondeur doit également être assurée par un collier Rislán.*
- 2.12.11** *Le coureur, ou le mécanicien, doit présenter un motocycle propre et conforme aux Règlements. Il doit également présenter la fiche technique dûment remplie et confirmée.*
- 2.12.12** *Une inspection générale du motocycle doit être faite conformément aux Règlements. Les motocycles acceptés seront marqués à la peinture ou avec un autocollant.*
- En cas de litige, le jugement sur la conformité des parties en question et son acceptation découle de l'autorité du Directeur Technique FIM Endurance/ Chef Commissaire Technique.*
- 2.12.13** *Le coureur est autorisé à choisir l'un ou l'autre des motocycles acceptés.*
- 2.12.14** *Avant chaque essai et avant que le motocycle n'entre sur la piste, le Commissaire Technique doit confirmer que le motocycle a passé le contrôle technique en contrôlant l'autocollant technique.*
- 2.12.15** *Seuls les motocycles acceptés peuvent être utilisés pendant la course et les essais. Un changement de motocycle est accepté conformément aux prescriptions de l'Annexe sportive.*

- 2.12.7** The FIM Endurance 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 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 rules, 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 Endurance Technical Director/Chief Technical Steward will refuse any motorcycle that does not have a correctly-positioned positive transponder 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. Positive attachment of the transponder bracket consists of a minimum of tie-wraps, but preferably by screw or rivet. Velcro or adhesive alone will not be accepted. The transponder retaining clip must also be secured by a tie-wrap.
- 2.12.11** The rider or mechanic must present a clean motorcycle and in conformity to the FIM rules. 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 rules. Accepted motorcycles will be marked with paint or a sticker.
- The FIM Endurance 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 *Toutes les machines doivent être contrôlées avant d'être placées dans le parc fermé. Seul un (1) motocycle par équipe qualifiée pour la course est accepté dans le parc fermé.*

2.12.17 *Environ 30 minutes après la fin du contrôle technique, le Directeur Technique Endurance/ Chef Commissaire Technique doit soumettre au Jury International une liste des motocycles et coureurs acceptés dans les classes individuelles.*

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

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

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

Si un casque est visiblement défectueux, le Chef Commissaire Technique doit garder ce casque. L'organisateur doit envoyer ce casque, avec le rapport de l'accident et le rapport médical (et des photographies et vidéo, si disponible) à la Fédération du coureur. S'il y a des blessures à la tête qui sont indiquées dans le rapport médical, le casque doit alors être envoyé à un institut neutre pour vérification.

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

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

2.12.21 *Le contrôle du bruit pourrait être effectué par tirage au sort pendant les essais ainsi qu'après la course. A la demande du coureur, de l'équipe ou du mécanicien, le bruit de leurs propres motocycles peut être contrôlé à n'importe quel moment pendant la manifestation.*

2.12.16 All motorcycles must be controlled before they are placed in the closed park area. Only one (1) motorcycle per team qualified for the race is accepted in the closed park area.

2.12.17 Approximately 30 minutes after the Technical control has been completed, the FIM Endurance Technical Director/Chief Technical Steward must submit to the International Jury list of accepted motorcycles and riders in the individual classes.

2.12.18 If a motorcycle is involved in an accident, the Endurance 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 Endurance 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 several motorcycles for the Technical control.

2.12.21 Noise should be checked by random choice during practice as well as after the race. On request of rider, team or mechanic, noise of their own motorcycles can be checked at any time during the event.

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

Le contrôle du poids par tirage au sort pendant les essais se fera avec le moins de désagréments possible aux coureurs. Les balances se trouveront dans la voie des stands, dont l'emplacement sera décidé par le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique.

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

2.13 DIRECTIVES A L'ATTENTION DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

2.13.1 Verification

- *Vérifier que toutes les mesures nécessaires et l'équipement administratif sont en place au moins 1 heure avant que ne commence le contrôle technique (voir la liste séparée).*
- *Décider qui fera quoi et indiquer les décisions. «Efficacité» est le mot clé. Toujours garder la bonne humeur et se rappeler les raisons de la vérification technique: SECURITE ET EQUITÉ.*
- *Etre bien informé. S'assurer que votre FMN vous a fourni tous les documents techniques mis à jour qui auraient paru après la publication des brochures des Règlements Techniques. Les copies de tous les documents d'homologation doivent être en votre possession.*
- *L'Inspection doit se dérouler dans un endroit couvert suffisamment grand (surface minimale de 100 m2).*
- *Les balances doivent être précises et pratiques. Des poids étalons certifiés et leur certificat doivent être à disposition pour les vérifications.*
- *Les Règlements concernant le niveau et la mesure du bruit doivent être respectés.*

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

2.12.22 Weight should be checked by random choice during practices as well as after the race.

The random 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 Endurance Technical Director/Chief Technical Steward.

On request of rider, team or mechanic, weight and noise 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 100 sq. metres).
- Weighing apparatus must be accurate and practical. The scale must be certified in the current year.
- Rules regarding noise level and measurement must be respected.

All motorcycles will be required for weight and/or noise check at the pre-race technical inspection.

Les balances et l'appareil à mesurer le bruit seront mis à la disposition des équipes ou des coureurs dans la zone des vérifications techniques pour le contrôle précédant la course.

Le contrôle du bruit doit être effectué dans un endroit dégagé adjacent à la vérification technique, à 5 mètres au moins de toute obstruction possible pouvant renvoyer le bruit.

Les coureurs et équipes doivent savoir que le poids et le bruit seront contrôlés par tirage au sort dans la voie des stands pendant les essais, et à la fin de chaque course.

Les réclamations sur l'absence de contrôles officiels de bruit et du poids effectués avant la course ne pourront constituer la base d'un appel. Le respect des règlements découle de la responsabilité du coureur et de l'équipe (ou des participants).

Le Directeur Technique FIM Endurance /le Chef Commissaire Technique se réserve le droit d'effectuer des contrôles «surprises» du poids et du bruit de toutes les machines dans la voie des stands pendant les essais libres et les essais officiels. Ceci peut se faire en tout temps pendant les essais libres et pendant les premières quarante minutes de toute séance d'essais officielle (chronométrée). Cette opération sera effectuée avec le moins de désagréments possible au coureur ou à l'équipe.

Les machines arrivées après les premiers essais libres devront être contrôlées dans la zone des vérifications techniques.

A la fin des inspections, un petit autocollant ou une marque de couleur indiquant que la machine a passé l'inspection sera apposé sur le cadre.

Le Directeur Technique FIM Endurance /le Chef Commissaire Technique devront inspecter à nouveau toute machine impliquée dans un accident.

Les Commissaires Techniques devront être disponibles, selon les instructions du Directeur Technique FIM Endurance /le Chef Commissaire Technique pendant la manifestation pour inspecter à nouveau n'importe quel motocycle pour sa conformité.

2.13.2 Preparations, Procedures

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

The scales and noise meter will be available to the teams or riders for pre-race checking in the Technical control area.

Noise test must take place in a clear area adjacent to the Technical control at least 5 metres from any possible noise reflecting obstruction.

The riders and teams must be aware that the weight and noise will be controlled at random during practices in the pit-lane, and at the end of each race.

Claiming that the noise and weight were not officially controlled before the race will not be grounds for appeal. Conformity of the rules is the responsibility of the rider and the team (or the participants).

The FIM Endurance Technical Director/Chief Technical Steward reserve the right to spot check the weight and noise 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 Endurance 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 Endurance 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 Endurance Technical Director/Chief Technical Steward, suitable equipment will be available to conduct proper inspections.

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

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

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

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

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

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

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

Essais

- Essais sur piste sèche

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

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

- Essais sur piste mouillée

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

Inspection finale à la fin de la course

Les machines seront contrôlées au moins pour la conformité des points suivants:

- Poids: *Le poids sera contrôlé à condition que la machine ait terminé la course. Aucun élément ne pourra être ajouté à la machine, ni carburant, huile, eau ou pneus.*

- Bruit: *Conformité avec la limite de bruit maximum*

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 Endurance 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 four (4) 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 noise. The FIM Endurance Technical Director/Chief Technical Steward may request other checks.

• Wet practice

The FIM Endurance 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. No elements can be added to the motorcycle, neither fuel, oil, water nor tyres.

- Noise: compliance with max noise limit

- Carburateur/ corps d'admission + injecteur:
Mesurer et inspecter le conduit d'admission et d'échappement.
- Moteur: Moteur(s), choisi(s) au hasard, peut être contrôlé pour la cylindrée et pour la conformité avec l'art. 2.6 (Formula EWC) et à l'art. 2.7 (Superstock).

Le Directeur FIM Endurance /Chef Commissaire Technique peut demander à une équipe de fournir des pièces ou échantillons, dont il juge nécessaire de contrôler la conformité de ceux-ci avec les règlements.

Horaire et présence

Les Commissaires Techniques devront être présents et disponibles pendant toute la période d'ouverture de la zone des vérifications s. Le Directeur FIM Endurance /Chef Commissaire demanderont aux Commissaires Techniques d'effectuer des inspections de motocycles pour la conformité de ceux-ci avec les règles s et de sécurité.

Contrôle administratif /

Pour toutes les équipes sous contrat min. 6 personnes

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

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

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

Tâches administratives: min. 1 personne

a) Jeudi/vendredi :

Contrôle: essais libres, qualificatifs et officiels

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

Inspection des machines accidentées et contrôles techniques: 2 personnes

Tâches administratives: 1 personne

- Carburettors/throttle bodies + injectors:
Measurement and inspection of both inlet and outlet tract and injection I homologation points
- Engine: Engine(s), chosen at random, may be checked internally for capacity and compliance with Art. 2.6 (Formula EWC) and Art. 2.7 (Superstock).

The FIM Endurance Technical Director/Chief Technical Steward may require a team to provide parts or samples, as he may deem necessary to confirm compliance with the rules.

Appointment and attendance

The Technical Stewards must be present and available during all the opening hours of the Technical control area. The FIM Endurance Technical Director/Chief Technical Steward will instruct the Technical Stewards to verify motorcycles for compliance with technical and safety rules.

Administration day / Technical control:

For all contracted teams min. 6 persons

Tasks: Inspection of motorcycle safety, clothing and helmets
(NOISE AND WEIGHT CONTROL)

For all non-contracted teams: min. 3 persons
The inspection will take place in the technical Technical control area

Task: Inspection motorcycle safety, clothing and helmets
(NOISE AND WEIGHT CONTROL)

Administration tasks: min. 1 person

a) Thursday / Friday:

Technical control: free practice, qualifying and official qualifying sessions

Task: Inspection of motorcycle safety: Noise and Weight: 12 persons

Inspection of crashed motorcycles and Technical controls: 2 persons

Administration tasks: 1 person

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

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

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

Contrôles de la cylindrée : 2 personnes

Administration : 1 personne

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

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

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

Liste de l'équipement au minimum

- Un mètre enrouleur
- Un appareil à mesurer le bruit et un calibre
- Un pied à coulisse
- Jauge pour mesurer la profondeur
- Un ruban de mesure en acier
- Des scellés
- Balance avec des calibres
- Des outils pour mesurer la cylindrée
- Des outils pour mesurer la levée de soupape
- Une balance pour vérifier le poids de la soupape
- Des couleurs pour marquer les pièces
- Un aimant pour contrôler les matériels
- Un ordinateur pour les homologations sur CD-Rom

Liste des documents

- Règlements de l'ANNEE EN COURS
- Règlements Particuliers
- Documents d'homologation
- CD-Rom avec homologations
- Formulaire de contrôles
- Matériel pour écrire

b) Saturday / Sunday: Technical control during race day

Before race : safety checks on start grid: 4 persons

After race : Technical control noise weight and carburation instruments 8 persons

Displacement checks : 2 persons

Administration tasks : 1 person

NOTE: This is the required minimum of Technical Stewards. The number may of course be higher.

All final verification points to be decided in co-operation with the International Jury President and the FIM Endurance Technical Director/Chief Technical Steward. Post-race checks are under extreme pressure. It is important to be very well organised.

Chief Technical Steward must report to the Jury after the verifications.

Minimum Equipment list

- Revolution meter
- Sound meter and calibrator
- Slide caliper
- Depth gauge
- Steel measuring tape
- Seals
- Weighing apparatus (scales) with calibration weights
- Tools for measuring engine capacity
- Tools for measuring valve lift
- Weighing apparatus for investigation of valve weights
- Colour for marking parts
- Magnet for materials testing
- Computer to read homologation CD-Rom

Documents list

- Regulations of the CURRENT YEAR
- Supplementary Regulations
- Homologation documents
- CD-Rom with homologations
- Technical control forms
- Writing materials

DECLARATION OFFICIELLE FIM DE SPECIFICATION

Toutes les sections doivent être complétées par le Commissaire en présence du coureur ou du représentant du coureur

Détails de la Manifestation :

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Titre de la Manifestation : | N° d'IMN : |
| Lieu : | Date de la Manifestation |

| | |
|-------------------|----------------|
| Nom de l'équipe : | Représentant : |
| Nationalité : | Date : |
| N° de Licence : | Signature : |

| Section 1 | 1 ^{ère} Machine | 2 ^{ème} Machine |
|---------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| (1 Insp. Tech. resp. de la FMN + 1 Assist.) | | |
| Administration | | |
| Équipement et vêtements de protection | | |
| Casque (Norme + No.) | | |
| Machine (Marque + Type) | | |
| Alésage et Course du Piston | | |
| No. de Cadre | | |
| Section 2 | | |
| (1 Insp. Tech. resp. de la FMN + 1 Assist.) | | |
| Bruit dB/A | | |
| Coupe-circuit | | |
| Section 3 | | |
| (1 Insp. Tech. resp. de la FMN + 1 Assist.) | | |
| Système de protection anti-feu | | |
| Poids | | |
| Réservoir d'essence avec points fixes | | |
| Réservoir d'huile | | |
| Système d'aération (4-temps) | | |

OFFICIAL FIM SPECIFICATION DECLARATION

All sections must be completed by the Technical Steward in the presence of the rider or rider's representative.

Particulars of the Event:

| | |
|---------------------|--------------------|
| Title of the event: | IMN N°: |
| Place: | Date of the event: |

| | |
|-------------------|-----------------|
| Team (name): | Represented by: |
| Nationality: | Date: |
| Teams Licence N°: | Signature: |

| Section 1 | 1st Motorcycle | 2nd Motorcycle |
|------------------------------------------------|----------------|----------------|
| (1 FMN Senior Technical Steward + 1 Assistant) | | |
| Administration | | |
| Equipment and protective clothing | | |
| Helmet (Standard + No.) | | |
| Motorcycle (Make + Type) | | |
| Bore and Stroke | | |
| Frame No. | | |
| Section 2 | | |
| (1 FMN Senior Technical Steward + 1 Assistant) | | |
| Sound level dB/A | | |
| Ignition cut-out alternator | | |
| Section 3 | | |
| (1 FMN Senior Technical Steward + 1 Assistant) | | |
| Fire retardant material | | |
| Weight | | |
| Fuel tank with fix points | | |
| Oil catch tank | | |
| Breather system (4-stroke) | | |

| | | |
|----------------------------------------------------------------|--|--|
| Section 4 | | |
| <i>(1 Insp. Tech. resp .de la FMN + 1 Assist.)</i> | | |
| <i>Freins/Pneus</i> | | |
| <i>Roulement (Roues, unité de direction)</i> | | |
| <i>Numéro + Plaques</i> | | |
| <i>Carénage</i> | | |
| <i>Contrôle des Gaz</i> | | |
| <i>Vidange d'huile/Vannes de remplissage, etc. plombés</i> | | |
| <i>Garde au sol</i> | | |

| | | |
|---------------------------------------------------|--|--|
| Section 4 | | |
| (1 FMN Senior Technical Steward + 1 Assistant) | | |
| Brakes/Tyres | | |
| Bearing (Wheels, steering unit) | | |
| Number + Plates | | |
| Fairing | | |
| Throttle control | | |
| Oil drain/Filler plugs, etc. wired | | |
| Ground clearance | | |

DECLARATION OFFICIELLE FIM DE SPECIFICATION

(Sections V et VI concernent uniquement les machines Formula EWC et Superstock)

| Section 5 – Homologation | 1ère Machine | 2ème Machine |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| (2 Insp. Tech. Responsables de la FMN | | |
| Type de matériaux d'origine : Cylindre(s) | | |
| Culasse(s), Carter de vilebrequin, | | |
| Boîte de vitesse et | | |
| Réservoir d'essence | | |
| Embrayage à sec ou en bain d'huile | | |
| Système d'admission et d'échappement | | |
| Nombre de soupapes et/ou conduits | | |
| Injection de carburant, de type collecteur (uniquement si homologué.) | | |
| Cadre, fourches avant, bras oscillant arrière et timonerie | | |
| Carénage, parties arrière, garde-boue | | |
| Section 6 | | |
| (2 Insp. Tech. responsables de la FMN) | | |
| Carburateur/Taille de l'injecteur du starter | | |
| Système d'aération | | |

Remarques: _____

Nom du Commissaire: _____

N° de Licence d'Officiel International: _____

L'acceptation d'une machine pour la compétition n'exclut pas la possibilité d'une nouvelle vérification après la course pour s'assurer de sa conformité avec les Règlements s de compétition.

Timbre d'approbation
du Commissaire

Je déclare que toutes les
informations mentionnées
ci-dessus sont exactes

Signature: _____ Signature du coureur: _____

OFFICIAL FIM SPECIFICATION DECLARATION

(Sections V and VI apply to Formula EWC and Superstock motorcycles only)

| Section 5 – Homologation | 1st Motorcycle | 2nd Motorcycle |
|------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| (2 FMN Senior Technical Stewards) | | |
| Original material type: Cylinder(s) | | |
| Cylinder head(s), Crankcase, | | |
| Gearbox shell and | | |
| Fuel tank | | |
| Clutch wet/dry | | |
| Induction and exhaust system | | |
| Number of valves and/or ports | | |
| Fuel injection, manifold type (only if homologated). | | |
| Frame, front forks, rear swing arm and linkage | | |
| Streamlining, fairing, rear parts, mudguards | | |
| Section 6 | | |
| (2 FMN Senior Technical Stewards) | | |
| Carburettor/Injector choke size | | |
| Breather system | | |

Comments: _____

Name of Technical Steward: _____

International Official's Licence N: _____

Acceptance of a motorcycle for competition does not preclude the possibility of further post-race control to ensure compliance with the competition Technical rules.

Acceptance stamp of
Technical Steward

I hereby declare that the
information given above is
accurate in every respect

Signature: _____ Rider's signature: _____



CHAMPIONNATS DU MONDE ET PRIX FIM
Formulaire de Déclaration d'Echantillon de Carburant

ECHANTILLONS DE CARBURANT PRELEVES LE/...../.....
POUR DES ANALYSES EN LABORATOIRE

| | | |
|----------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|
| Inspection ou séance d'entraînement | Container de l'échantillon « A » | |
| | N° étiquette du container | N° scellé du container |
| Course N° : | | |
| Coureur : | Container de l'échantillon « B » | |
| | N° étiquette du container | N° scellé du container |
| | Container de l'échantillon « C » | |
| | N° étiquette du container | N° scellé du container |

MARQUE DU
MOTOCYCLE : _____

EQUIPE : _____

Les informations mentionnées ci-dessus concernent les échantillons de carburant prélevés du réservoir d'essence du motorcycle spécifié après la course, lorsqu'il se trouvait dans la zone de contrôle pour une période de 60 minutes dans l'attente de toute réclamation.

L'échantillon « A » et « B » sera envoyé au laboratoire agréé par la FIM pour analyse. L'échantillon « C » sera conservé par la FIM en cas d'une contre-expertise.

En tant que responsable de l'équipe, nommé sur ce document, je, soussigné,

(caractère
d'imprimerie) : _____

déclare avoir contrôlé les numéros de série des containers scellés et les numéros d'étiquettes des containers et certifie que les informations indiquées sont exactes.

Heure : _____

(Signature)

Position dans l'équipe : (PROPRIETAIRE/DIRECTEUR/MECANICIEN)



FIM WORLD CHAMPIONSHIPS AND PRIZE EVENTS
Fuel Sample Declaration Form

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

| | | |
|------------------------------|--------------|--------------|
| Tech inspection, practice or | Sample "A" | |
| | Can Label N° | Can Seal N° |
| Race N°: | | |
| RIDER: | Sample "B" | |
| | Can Label N° | Can Label N° |
| | Sample "C" | |
| | Can Label N° | Can Label N° |

MOTORCYCLE
MAKE: _____

TEAM: _____

The above listed details refer to fuel samples taken from the fuel tank of the motorcycle specified after the race whilst in the Check Area for a period of 30 minutes.

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

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

(print name): _____

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

Time: _____

(Signature)

Position in team: (OWNER/MANAGER/MECHANIC)

2.14 CONTRÔLES DU BRUIT

Limites de bruit en vigueur

Le bruit sera limité aux niveaux ci-dessous :

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

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

2.14.1 Avec un microphone placé à 50cm du tuyau d'échappement, à un angle de 45° mesuré à partir de la ligne médiane de l'extrémité du tuyau et à la hauteur du tuyau d'échappement, mais à 20cm au minimum au-dessus du sol. Si cela est impossible, le microphone pourra être placé à 45° vers le haut.

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

2.14.3 Une marque sera apposée sur les silencieux lorsqu'ils seront contrôlés, et il sera interdit de les changer après vérification sauf pour un silencieux de rechange qui devra également être vérifié et scellé.

2.14.4 Le coureur maintiendra son moteur en marche sans vitesse enclenchée et augmentera les tours du moteur jusqu'à ce qu'il atteigne les RPM (nombre de tours par minute) requis. Les mesures doivent être prises dès que les RPM spécifiés sont atteints.

2.14.5 Les RPM dépendent de la vitesse moyenne du piston correspondant au cycle du moteur.

Les RPM sont exprimés par l'équation suivante :

$$N = \frac{30,000 \times cm}{l}$$

N = RPM exigés pour le moteur

cm = Vitesse moyenne fixée du piston en m/s

l = Course du piston en mm

2.14.6 Contrôle du bruit

Pour cause de similitude de la course du piston dans des configurations différentes du moteur selon la cylindrée, le contrôle de bruit s'effectuera à un RPM fixe. Pour référence uniquement, la vitesse moyenne du piston à laquelle le contrôle est effectué, est calculée à 11 m/sec.

2.14 NOISE CONTROL

Noise limits in force

Noise will be controlled to:

Max. 105 dB/A measured at a mean piston speed of 11 m/sec.

The fixed RPM specified in Art. 2.12.6 may be used.

2.14.1 With the microphone placed at 50cm 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 20cm above the ground. If this is not possible, the measurement can be taken at 45° upwards.

2.14.2 During a noise 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 shall keep his engine running out of gear and shall increase 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 Noise control

Due to the similarity of the piston stroke in different engine configurations within the capacity classes, the noise test will be conducted at a fixed RPM. For reference only, the mean piston speed at which the noise test is conducted, is calculated at 11 m/sec.

| | 2 cylindres | 3 cylindres | 4 cylindres |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|
| Jusqu' à 750 cc | 5,500 RPM | 6,000 RPM | 7,000 RPM |
| Au-dessus de 750 cc | 5,000 RPM | 5,000 RPM | 5,500 RPM |

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

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

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

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

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

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

2.14.12 Contrôle du bruit après une compétition

Dans une épreuve qui exige un contrôle final des machines avant que les résultats ne soient annoncés, ce contrôle devra inclure un contrôle du bruit pour au moins les trois premières machines se trouvant dans le classement final par classe et/ou par catégorie. Lors de ce contrôle final, il y aura une tolérance de 3 dB/A.

2.14.13 Contrôle du bruit pendant une compétition

Dans une épreuve qui exige un contrôle du bruit pendant son déroulement, les machines devront être conformes aux limites sans tenir compte de la tolérance mentionnée à l'art. 2.14.

2.15 DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMETRES

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

| | 2 cylindres | 3 cylindres | 4 cylindres |
|--------------|-------------|-------------|-------------|
| Up to 750 cc | 5,500 RPM | 6,000 RPM | 7,000 RPM |
| Over 750 cc | 5,000 RPM | 5,000 RPM | 5,500 RPM |

2.14.7 The noise level for engines with more than one cylinder will be measured on each exhaust end.

2.14.8 A motorcycle which does not comply with the noise limits may be presented several times at pre-race control.

2.14.9 The surrounding noise should not exceed 90 dB/A within a 5 metres radius from the power source during tests.

2.14.10 Apparatus for noise control must be to international standard IEC 651, Type 1 or Type 2.

The sound level meter must be equipped with a calibrator for control and adjustment of the meter during periods of use.

2.14.11 The "slow response" setting must always be used.

2.14.12 Noise control after the competition

In a competition which requires a final examination of motorcycles before the results are announced, this examination must include a noise 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 3 dB/A tolerance.

2.14.13 Noise control during a competition

In a competition which requires noise control tests during the event, motorcycles must comply with the noise limits without the tolerance in Art. 2.14.

2.15 GUIDELINES FOR USE OF SOUND LEVEL METERS

2.15.1 The Noise Control Officer (NCO) must arrive in sufficient time for discussions with the Technical director and other Technical Stewards in order that a suitable test site and testing policy can be agreed.

2.15.2 *L'équipement de mesure du niveau sonore doit avoir un étalon compatible, qui doit être immédiatement utilisé avant le début des tests et toujours préalablement à un nouveau test, si une sanction disciplinaire peut être imposée.*

Deux jeux d'équipement doivent être disponibles en cas de panne du tachymètre, du sonomètre ou du calibre lors du contrôle.

2.15.3 *Avant d'effectuer un test, le NCO doit calibrer le sonomètre avec le calibre, afin de vérifier la précision du sonomètre officiel.*

2.15.4 *Les tests peuvent s'effectuer en conditions de pluie ou d'humidité. Les motocycles considérés comme excessivement bruyants doivent être testés individuellement si les conditions le permettent.*

2.15.5 *Dans le cas d'un vent plus que modéré, les motocycles doivent être face à celui-ci. (Les bruits de mécaniques se dirigeront vers l'avant, loin du microphone).*

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

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

2.15.8 *Ne plus arrondir à l'unité inférieure: 107.9 dB/A = 107.9 dB/A.*

2.15.9 **Correction**

Instrument de type 1 ou 2: ajouter 2 dB pour tenir compte du 'précision de la méthode':

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

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 noise 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**

Type 1 or 2 meter: Precision of the method: allow + 2 dB/A

All tolerances are accumulative. Action and decisions will be taken after discussions with the FIM Endurance Technical Director/Chief Technical Steward.

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|
|  CHAMPIONNAT DU MONDE FIM D'ENDURANCE DE COURSES SUR ROUTE | | |
| ECHANTILLONS DE CARBURANT PRELEVES LE / / POUR DES ANALYSES EN LABORATOIRE | | |
| COURSE: | Container de l'échantillon «A» | |
| | N° étiquette du container | N° scellé du container |
| COUREUR: | Container de l'échantillon «B» | |
| | N° étiquette du container | N° scellé du container |
| MARQUE DU MOTOCYCLE: _____ | | |
| EQUIPE: _____ | | |
| <p><i>Les informations mentionnées ci-dessus concernent les échantillons de carburant prélevés du réservoir d'essence du motorcycle spécifié après la course, lorsqu'il se trouvait dans la zone de contrôle pour une période de 60 minutes dans l'attente de toute réclamation.</i></p> <p><i>L'échantillon «A» sera envoyé au laboratoire agréé par la FIM pour analyse. L'échantillon «B» sera conservé par la FIM en cas d'une contre-expertise.</i></p> <p><i>En tant que responsable de l'équipe, nommé sur ce document, je, soussigné,</i> <i>(caractère d'imprimerie):</i> _____</p> <p><i>déclare avoir contrôlé les numéros de série des containers scellés et les numéros d'étiquettes des containers et certifie que les informations indiquées sont exactes.</i></p> <p>Heure: _____</p> | | |
| (Signature) | | |
| Position dans l'équipe: _____ (PROPRIETAIRE/DIRECTEUR/MECANICIEN) | | |

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|
|  FIM ROAD RACING ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIPS | | |
| FUEL SAMPLES TAKEN ON / / FOR LABORATORY ANALYSIS | | |
| RACE N°: | Sample Can "A" | |
| | Can Label N° | Can Seal N° |
| TEAM: | Sample Can "B" | |
| | Can Label N° | Can Seal N° |
| MOTORCYCLE MAKE: _____ | | |
| TEAM: _____ | | |
| <p>The above listed details refer to fuel samples taken from the fuel tank of the motorcycle specified after the race whilst in the Check Area for a period of 60 minutes pending any protest.</p> <p>Sample "A" will go to the laboratory appointed by the FIM for analysis. Sample "B" will be safeguarded by the FIM in case a counter-expertise is required.</p> <p>As a responsible member of the team named on this sheet, I, (print name): _____</p> <p>have controlled the serial numbers of can seals and serial numbers of can labels and hereby certify the accuracy of the listed information.</p> <p>Time: _____</p> | | |
| (Signature) | | |
| Position in team: _____ (OWNER/MANAGER/MECHANIC) | | |

ROAD/ROUTE

DIAGRAM 1

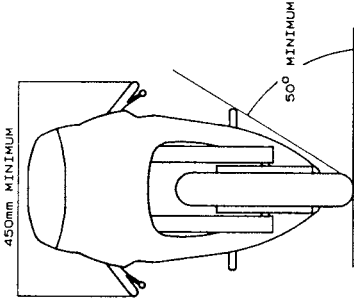


DIAGRAM 2

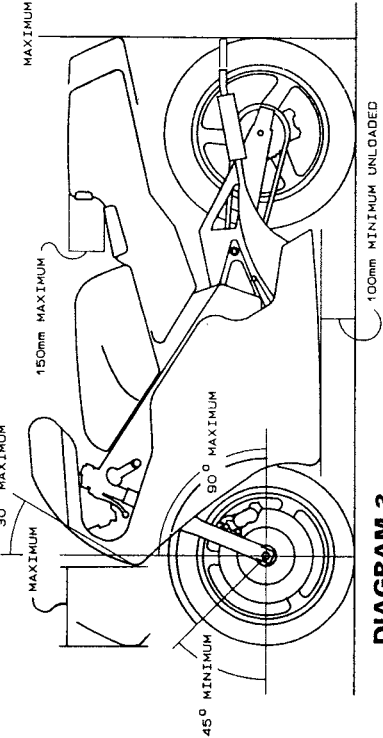
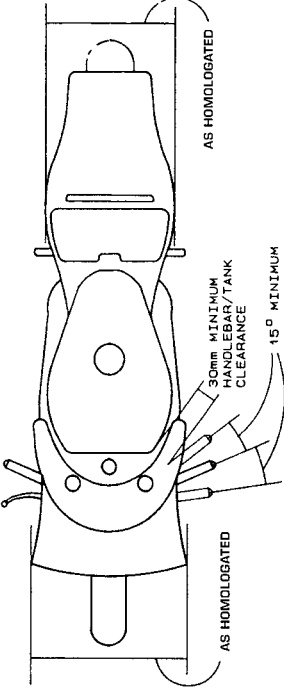


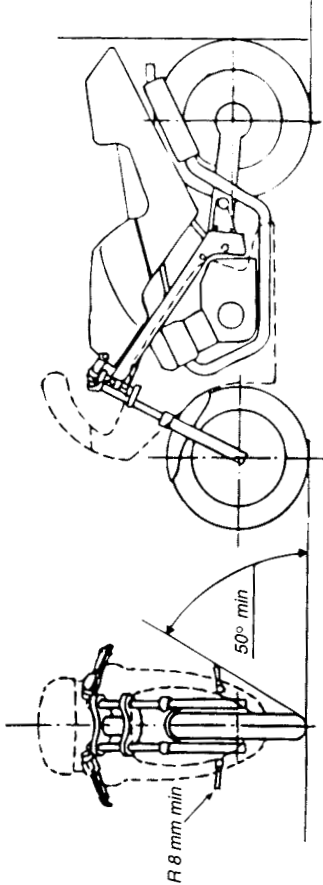
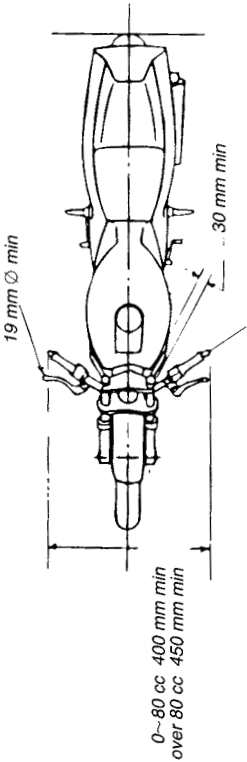
DIAGRAM 3

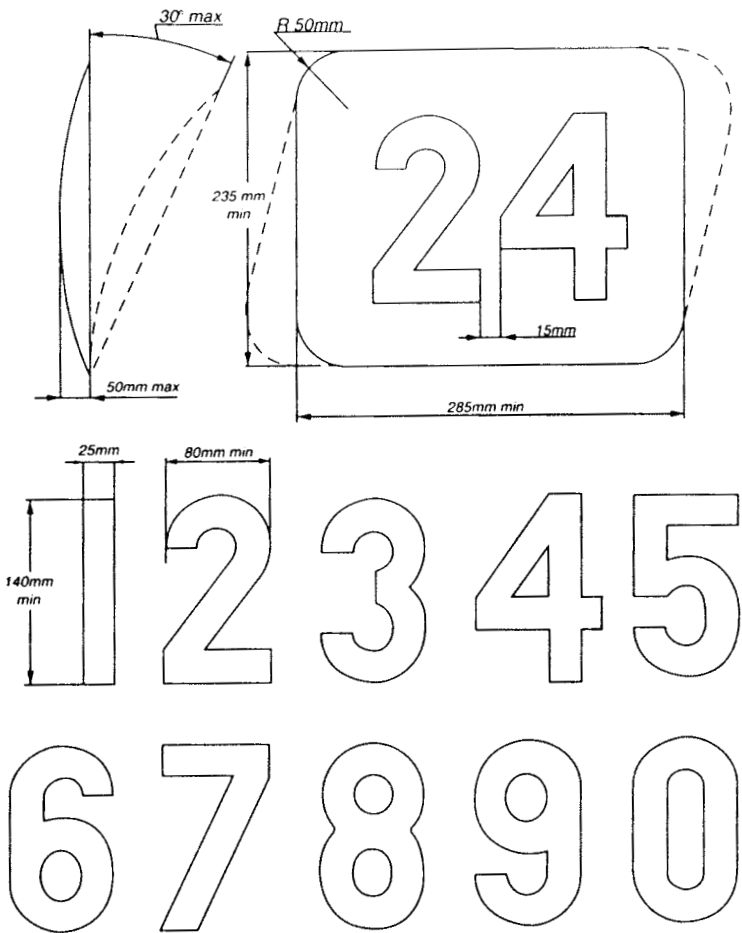
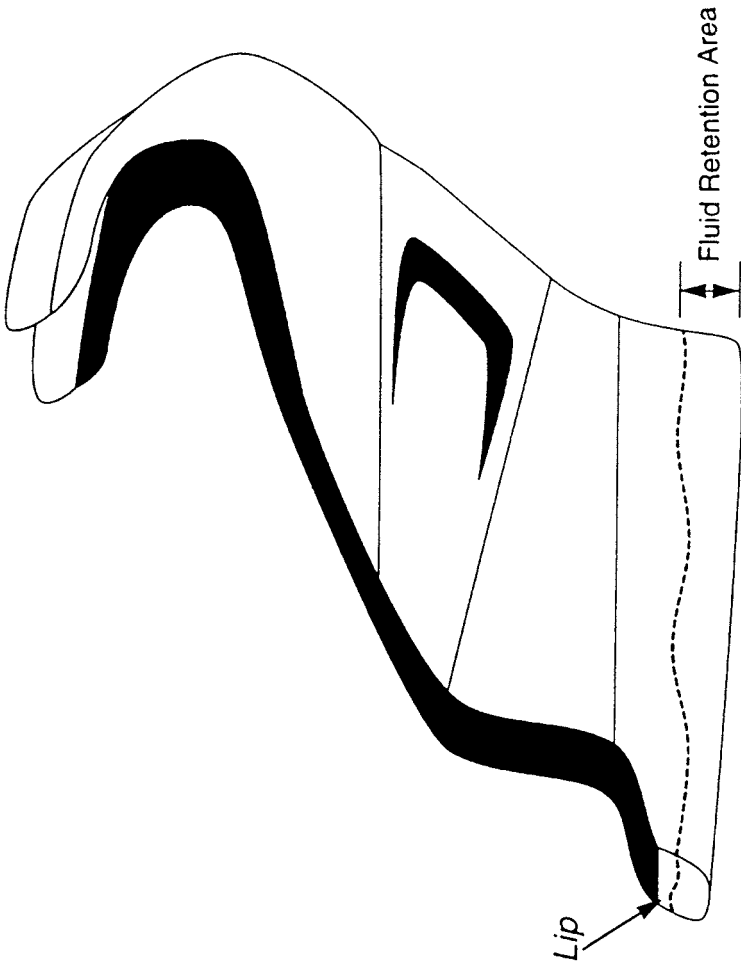


A

SPORTS PRODUCTION

C





Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Oliver Med.

0123456789

Oliver Med. Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

TEN FITTING TESTS FOR HELMETS
DIX TESTS D'ADAPTATION POUR LES CASQUES

1. *Obtain correct size by measuring the crown of the head*
Avoir la bonne grandeur en mesurant le sommet de la tête
2. *Check there is no side to side movement*
Vérifier qu'il n'y ait pas de déplacement d'un côté à l'autre
3. *Tighten strap securely*
Serrer solidement la jugulaire
4. *With head forward, attempt to pull up back of helmet to ensure helmet cannot be removed this way*
Tête en avant, essayer de soulever le casque pour s'assurer qu'il ne peut pas être enlevé de cette façon



5. *Check ability to see clearly over shoulder*
Vérifier si vous pouvez voir clairement par-dessus l'épaule
6. *Make sure nothing impedes your breathing in the helmet and never cover your nose or mouth*
S'assurer que rien ne gêne votre respiration dans le casque et ne jamais couvrir le nez ou la bouche
7. *Never wind scarf around neck so that air is stopped from entering the helmet. Never wear scarf under the retention strap*
Ne jamais enrouler une écharpe autour du cou, car cela empêche l'air d'entrer dans le casque. Ne jamais porter d'écharpe sous la jugulaire
8. *Ensure that visor can be opened with one gloved hand*
S'assurer que la visière peut être ouverte avec une main gantée
9. *Satisfy yourself that the back of your helmet is designed to protect your neck*
S'assurer que l'arrière de votre casque a une forme telle qu'il vous protège la nuque
10. *Always buy the best you can afford*
Toujours acheter le meilleur que vous pouvez vous offrir

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS

NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)
The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.



E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czeck Republic, E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15 (- vacant), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Roumania, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for the Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovenia, E27 for Slovakia, E28 for Bielo Russia, E29 for Estonia, E30 (- vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Letonie, E34 for Bulgaria, E37 for Turkey, E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44 (- vacant), E45 for Australia, E46 for Ukraine, E47 for South Africa, E48 New Zealand.

Below the letter E, the approval number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(JAPAN) JIS



SNELL 2010 (USA)

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

3. **CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE**

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

3. **DISCIPLINARY AND ARBITRATION CODE**

The regulations will be defined by the “FIM DISCIPLINARY AND ARBITRATION CODE”.

4. NORMES POUR LES CIRCUITS

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

4. CIRCUIT STANDARDS

Circuit standards will be defined by the “FIM STANDARDS FOR ROAD RACING CIRCUITS” (SRRC).

5. **CODE MEDICAL**

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

5. **MEDICAL CODE**

The regulations will be defined by the “FIM MEDICAL CODE”.

6. **CODE ANTIDOPAGE**

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

6. **ANTI-DOPING CODE**

The regulations will be defined by the “FIM ANTI-DOPING CODE”.

7. CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Les règles sont définies par le « CODE DE L'ENVIRONNEMENT FIM ».

7. ENVIRONMENTAL CODE

The regulations will be defined by the “FIM ENVIRONMENTAL CODE”.

