



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

**ROAD RACING FIM SIDECAR
WORLD CHAMPIONSHIP REGULATIONS**

2013

*RÈGLEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE
FIM DE SIDECAR DE COURSES SUR ROUTE*



Road Racing FIM Sidecar World Championship Regulations

Règlements du Championnat du Monde FIM de Sidecar de Courses sur Route



2013

CONTENTS / SOMMAIRE

1.	Sporting Road Racing FIM Sidecar World Championship Regulations	1-42
	<i>Règlements Sportifs du Championnat du Monde FIM de Sidecar de Courses sur Route</i>	<i>1-42</i>
2.	Technical Regulations for FIM Sidecar World Championship	43-92
	<i>Règlements Techniques du Championnat du Monde FIM de Sidecar de Courses sur Route</i>	<i>43-92</i>

Articles amended as from 1.1.2013 are in bold type
Les articles modifiés dès le 1.1.2013 sont en caractères gras

CHAMPIONNAT DU MONDE FIM DE SIDECAR DE COURSES SUR ROUTE

1	RÈGLEMENTS SPORTIFS	1
1.1	Introduction	1
1.2	Manifestations	1
1.3	Parc des Coureurs	2
1.4	Officiels	3
1.5	Jury International	5
1.6	Calendrier	6
1.7	Machines	6
1.8	Compétiteurs admissibles	7
1.9	Programme	9
1.10	Contrôle technique, contrôle médical – contrôle du dopage	10
1.11	Essais	10
1.12	Changements de passager	12
1.13	Grille de départ	12
1.14	Courses	13
1.15	Procédure de départ	13
1.16	Procédure de passage par la voie des stands	18
1.17	Courses sur pistes mouillées “wet” et sèches “dry”	19
1.18	Comportement pendant les essais et la course	19
1.19	Drapeaux et feux	23
1.20	Véhicules médicaux	27
1.21	Fin d’une course et résultats	27
1.22	Interruption d’une course	29
1.23	Nouveau départ d’une course qui a été interrompue	30
1.24	Zone de contrôle	32
1.25	Podium	32
1.26	Vérification technique finale	32
1.27	Cautions en cas de contrôle de machine suite à une réclamation	32
1.28	Caution pour des contrôles de carburant suite à une réclamation	33
1.29	Sanctions pour non-conformité aux règlements relatifs au carburant	33
1.30	Points pour le Championnat et classement	33
1.31	Instructions et communications aux concurrents	35

2	RÈGLEMENTS TECHNIQUES	43
2.1	Introduction	43
2.2	Spécifications techniques du cadre	43
2.3	Moteur/installation du moteur	52
2.4	Équipement supplémentaire	58
2.10	Carburant, huile et lubrifiants	59
2.11	Vêtements de protection et casques	65
2.12	Procédure pour le contrôle technique	65
2.13	Directives à l'attention des commissaires techniques	68
2.14	Limite de niveau sonore	73
2.15	Directives pour l'utilisation des sonomètres	75
	DIAGRAMMES ET ANNEXES	77
	PROCÉDURE D'HOMOLOGATION FIM POUR MOTOCYCLES SUPERSTOCK, SUPERSPORT ET SUPERBIKE	81
3	CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE	88
4	NORMES POUR LES CIRCUITS	89
5	CODE MEDICAL	90
6	CODE ANTIDOPAGE	91
7	CODE DE L'ENVIRONNEMENT	92

FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM)

11, route Suisse

1295 MIES

SUISSE

Tel : +41-22-950 950 0

Fax : +41-22-950 950 1

www.fim-live.com

victoria.corredoira@fim.ch

paul.duparc@fim.ch

Obligations et Conditions Générales

DANS LES REGLES SUIVANTES, LE MOT «COUREUR» SIGNIFIE EGALEMENT «PASSAGER».

Tous les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, organisateurs ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions participant au Championnat du Monde de Sidecar 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 Règlements du Championnat du Monde de Sidecar de courses sur route (dénommé ci-après «Règlements»).

Bien que les Règlements puissent être traduits dans d'autres langues, c'est le texte officiel anglais qui prévaut 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.

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.

1. RÈGLEMENTS SPORTIFS

1.1 INTRODUCTION

1.1.1 *Une série de courses motocyclistes sera organisée comptant pour le Championnat du Monde de Sidecar FIM pour les Coureurs.*

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

1.2 MANIFESTATIONS

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

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

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

1.2.3 *Les manifestations ne peuvent pas comprendre d'autres courses, à l'exception des courses annexes, approuvées par la FIM et qui ne modifient pas l'horaire 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 par la FIM.*

1.2.5 *Les organisateurs seront désignés par la FIM.*

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

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

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

a - Confirmation du nom et de l'adresse des Organisateurs, avec les numéros de téléphone et de fax pour la correspondance.

b - La date et le lieu de la manifestation.

c - Un plan détaillé du circuit, sa direction, sens ou sens contraire des aiguilles d'une montre, et sa longueur.

d - Le lieu du centre d'information des 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 **appropriée** 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 - Le Règlement Particulier de la manifestation en anglais et en français (voir annexe).

1.3 **PARC DES COUREURS**

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

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

- 1.3.3** *Lorsque le parc des coureurs est occupé, il faut qu'il y ait un service 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.

1.4 OFFICIELS

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

- 1.4.2** *Voir article 40 du Code Sportif FIM.*

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

A) Officiels nommés par la FIM :

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

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

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

B) Officiels nommés par la FMNR/organisateur :

- 3) *Le Directeur de Course; responsable pour :*

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

- b - *S'assurer que tous les officiels et services sont en place.*

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

Le Président du Jury, le Directeur de Course et le Chef du Service Médical effectueront, 30 minutes avant le début de toutes les séances d'essais et warm up, l'inspection finale du circuit afin de s'assurer que cette règle est respectée.

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

- c - *Prendre des décisions en vue d'un bon déroulement régulier de la manifestation.*
- d - *S'assurer que la manifestation se déroule conformément aux Règlements.*
- e - *Notifier les réclamations au Jury International.*
- f - *Le suivi des essais et de la course, la conformité à l'horaire et, s'il l'estime nécessaire, toutes propositions au Jury International pour modifier l'horaire en accord avec les Règlements Sportifs.*
- g - *L'arrêt des essais ou des courses en accord avec les Règlements Sportifs, s'il estime que c'est trop dangereux pour continuer et s'assurer que la bonne procédure de nouveau départ soit appliquée.*
- h - *La procédure de départ.*
- i - *L'utilisation des safety cars / voitures d'intervention rapide.*
- j - *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.*

5) *Les secrétaires;*

Responsables :

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

b - du secrétariat du Jury International.

6) *Autres Officiels;*

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

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

1.5 **JURY INTERNATIONAL**

1.5.1 *Voir article 50.1 du Code Sportif FIM.*

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

a - Avant la première séance d'essais.

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

c - A la fin de la manifestation.

1.5.3 *Les tâches du Jury International sont :*

a - Modifier, si besoin, les règlements particuliers.

b - De prendre des décisions en application des Règlements.

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

d - Recevoir les rapports des divers officiels concernant le contrôle technique, les essais et les courses.

e - Confirmer les résultats des essais et des courses.

- f- *Faire des recommandations à l'organisateur pour que la manifestation se déroule de manière efficace et régulière.*
- g- *Imposer une sanction pour infraction aux Règlements pendant l'épreuve.*
- h- *Imposer une sanction à un organisateur pour incapacité à assurer un déroulement efficace et régulier de la manifestation ou pour infraction grave aux Règlements.*
- i- *Se prononcer sur toute réclamation relative aux infractions aux Règlements pendant l'épreuve.*

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

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

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

1.6 CALENDRIER

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

1.7 MACHINES

1.7.1 Moyens de propulsion

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

1.8 COMPÉTITEURS ADMISSIBLES

1.8.1 Licences

Le coureur doit être titulaire d'une Licence FIM Championnat du Monde de Sidecar adéquate. Les licences sont établies aux coureurs désignés et peuvent dans certaines circonstances, être valables pour une seule manifestation. Afin d'obtenir une licence Sidecar, le coureur doit posséder une licence nationale d'une FMN émise sans supplément de prix pour le coureur.

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

- *Conducteur : 18 ans*
- *Passager : 16 ans*

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

1.8.2 Inscriptions

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

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

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.

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

Ne pas assister au briefing complet entraînera la disqualification du coureur.

Les licences des coureurs seront contrôlées.

Une dispense peut être accordée par le Président du Jury.

1.8.3 Coureurs sous contrat

1.8.3.1 30 jours avant chaque épreuve, la FIM publiera une liste des coureurs sous contrat. Cette liste pourra être mise à jour jusqu'à la veille de la 1ère session des essais officiels.

1.8.3.2 Chaque coureur sous contrat s'**s'engage** à participer à toutes les manifestations **du Championnat**. Seule l'exception suivante peut être faite :

Un coureur peut se retirer des manifestations suivantes pour des raisons médicales uniquement ou pour raison de force majeure.

Un retrait doit être approuvé par la FIM.

1.8.4 Acceptation

Les engagements doivent se faire selon la priorité suivante :

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

1.8.5 Non-participation à une manifestation

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

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

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

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

1.8.6 Retrait d'une manifestation

Un coureur 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.

1.8.7 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.

1.8.8 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 PROGRAMME

VENDREDI et SAMEDI : ARRIVEE ET INSTALLATION DES EQUIPES

SAMEDI

CONTROLES TECHNIQUES ET SPORTIFS

ESSAIS LIBRES	20 à 40 minutes
Intervalle	60 minutes
ESSAIS QUALIFICATIFS	20 minutes
Intervalle	30 minutes
ESSAIS QUALIFICATIFS	20 minutes

DIMANCHE

COURSE GOLD	minimum 70 km maximum 85 km
COURSE SPRINT (option)	minimum 35 km maximum 45 km

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

Les horaires susmentionnés peuvent uniquement être modifiés comme suit :

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

1.10 CONTRÔLE TECHNIQUE, CONTRÔLE MÉDICAL - CONTRÔLE DU DOPAGE

1.10.1 *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.

1.10.2 *La procédure pour le Contrôle Technique est décrite dans les Règlements Techniques, articles 2.12 et 2.13.*

La procédure pour le Contrôle Médical est décrite dans le Code Médical FIM.

1.10.3 *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.

1.11 ESSAIS

1.11.1 Séances d'essais (warm up inclus)

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

- ii) La durée des essais commence dès l'illumination du feu vert. Un panneau visible ou un compte à rebours sera placé dans la voie des stands pour indiquer les minutes d'essais restantes.*
- iii) La fin des essais est indiquée par la présentation d'un drapeau à damiers et, au même moment, la sortie des stands sera fermée. Les temps d'un coureur seront enregistrés jusqu'à ce qu'il franchisse la ligne d'arrivée après que le temps alloué soit écoulé. Après le drapeau à damiers, les coureurs peuvent faire un tour supplémentaire avant de rentrer aux stands.*
- iv) Si, suite à un incident ou autre raison, les essais sont interrompus, un drapeau rouge sera présenté sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires. Tous les coureurs doivent retourner lentement dans la voie des stands. Lorsque les essais recommencent, le temps restant sera celui indiqué sur le panneau «compte à rebours» dans la voie des stands et sur les écrans des chronomètres officiels au moment où les drapeaux rouges ont été présentés.*
- v) Les coureurs ou les mécaniciens peuvent uniquement faire démarrer leurs machines dans la voie des stands, en les poussant dans la direction du circuit.*
- vi) 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.*

1.11.2 Temps au tour

Tous les tours des coureurs sont chronométrés.

1.11.3 Résultats des essais qualificatifs

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

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

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

1.11.4 Qualification pour la course

Afin d'être qualifié pour la course, un coureur doit avoir obtenu un temps au moins égal à 115% du temps enregistré par le coureur le plus rapide dans au moins, une séance d'essais qualificatifs.

Tout coureur qui ne peut pas réaliser un temps de qualification sera autorisé à prendre le départ de la course pourvu qu'il/elle ait obtenu, lors d'une séance d'essais libres, un temps au moins égal à 115% du temps enregistré par le coureur le plus rapide, dans cette même séance.

Ces coureurs prendront le départ de la course depuis le fond de la grille dans l'ordre des temps réalisés lors des essais libres.

Il incombe au Jury International d'apporter des exceptions à cette règle.

1.12 CHANGEMENT DE PASSAGER

Pendant les essais, il est possible, une seule fois, de changer de passager; il faut que ce changement soit notifié immédiatement au Président du Jury International qui aussitôt en informe le service de chronométrage.

Le changement de passager avec un autre conducteur n'est possible qu'avec l'accord du conducteur.

Le temps effectué avec le 2ème passager est celui valable pour la qualification.

Le conducteur de Sidecar peut effectuer la course, s'il est qualifié, uniquement avec le 2ème passager.

1.13 GRILLE DE DÉPART

1.13.1 *Les positions sur la grille seront basées sur les résultats des essais qualificatifs ou conformément à l'article 1.9.1*

1.13.2 *Lors de la réunion du Jury International le jour précédent le jour de la course, une grille de départ provisoire sera établie.*

1.13.3 *La grille sera comme suit : 3-2-3-2-3 en échelon. Chaque ligne sera décalée. Il y aura une distance de 9 mètres entre chaque rang.*

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

1.13.5 *La grille définitive sera publiée au plus tard une heure avant le début de la course.*

1.14 COURSES

1.14.1 Distances

La longueur des courses doit être établie en fonction de l'article 1.9 et elle sera déterminée par la FIM après la publication du calendrier.

1.14.2 *La longueur d'une course peut uniquement être modifiée par le Jury International.*

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

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

1.15 PROCÉDURE DE DÉPART

1) *Approximativement 15 minutes (10 minutes dans le cas d'un nouveau départ de la course) 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.

2) *Approximativement 10 minutes (5 minutes dans le cas d'un nouveau départ de la course) avant le départ de la course - Fermeture de la sortie de la voie des stands. **Feux rouges et drapeaux rouges présentés à la sortie de la voie des stands.***

- 3) *Le tour de reconnaissance n'est pas obligatoire. Les coureurs qui ne participent pas au tour de reconnaissance peuvent, sous la supervision d'un Officiel, pousser leur machine sur la grille jusqu'à 5 minutes au plus tard avant le début du warm up.*
- 4) *Les coureurs qui ne vont pas sur la grille peuvent partir pour le warm up depuis la voie des stands selon les instructions du commissaire placé à la sortie de la voie des stands. Ces coureurs ne pourront plus changer de pneus/roues. Après que le panneau «3 minutes» ait été présenté.*
- 5) *Lorsque les coureurs reviennent sur la grille après le tour de reconnaissance, ils prennent place à leur position et peuvent être assistés par six personnes, parmi lesquelles deux peuvent tenir un parapluie. Tous les assistants sur la grille doivent porter un laissez-passer «Grille». Après avoir pris place à leur position, les coureurs doivent enlever leurs casques, sauf dans le cas d'un nouveau départ de la course ou d'une course déclarée «wet».*
Des officiels présenteront des panneaux, sur le côté de la piste, indiquant le rang de la grille, pour aider les coureurs à trouver leur position sur la grille.
- 6) *Le Directeur de Course peut, à ce moment-là, choisir de déclarer la course comme étant «wet», soit se déroulant sur piste mouillée, ou «dry» (sur piste sèche) et l'indiquera par un panneau aux coureurs sur la grille et à ceux qui sont encore dans la voie des stands. Si aucun panneau n'est présenté, la course sera automatiquement déclarée «dry», soit sur piste sèche.*
- 7) *Les coureurs qui rencontrent un problème technique pendant le tour de reconnaissance peuvent retourner dans la voie des stands pour faire des réglages ou changer de machine. Dans ce cas, le coureur peut prendre le départ du warm up depuis la voie des stands.*
- 8) *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.*
- 9) *Il est interdit de ravitailler ou de changer de réservoir sur la grille.*
- 10) *5 Minutes avant le départ du warm up - Présentation du panneau 5 minutes sur la grille.*

- 11) 3 Minutes avant le départ du warm up - Présentation du panneau 3 minutes sur la grille.

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

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. Ces coureurs et leurs machines doivent avoir quitté la grille de départ et rejoint la voie des stands avant que le panneau «1 minute» soit présenté et d'où ils peuvent continuer à faire des réglages ou changer de machine. Ces coureurs prendront le départ du warm up depuis la voie des stands. Travailler sur une machine sur la grille après que le panneau 3 minutes ait été présenté sera sanctionné par un passage par la voie des stands.

Les coureurs doivent mettre leur casque.

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

- 12) 1 Minute avant le départ du warm up - Présentation du panneau 1 minute sur la grille.

Dès cet instant, toutes les personnes évacueront la grille.

- 13) 30 Secondes avant le départ du warm up - Présentation du panneau 30 secondes sur la grille.

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

- 14) 2 Minutes avant le départ de la course - Drapeau vert agité pour le départ du warm up.

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

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

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

A leur retour sur la grille, les coureurs doivent reprendre leur position avec la roue avant du motorcycle jusqu'à la ligne de fond et derrière celle-ci et entre les lignes de côté définissant la position sur la grille et laisser le moteur en marche.

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

Tout coureur qui rejoint la grille après que le safety car se soit positionné en fond de grille sera dirigé vers les stands d'où il pourra prendre le départ de la course, ou bien, il devra s'arrêter à côté du safety car et prendra le départ de la course depuis cet endroit en suivant les indications d'un commissaire.

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

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

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

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

- 15) *Le feu rouge sera allumé durant 2 à 5 secondes. Le feu rouge s'éteindra, donnant le départ de la course.*
- Un safety car doit suivre les machines durant tout le premier tour. Le safety car dépassera les coureurs lents.*
- Si l'installation des feux rouges est alimentée par du courant normal (électricité), elle doit également être connectée à un jeu de batteries de voiture ou à un U.P.S. (système d'énergie continue), afin d'alimenter l'installation des feux de départ s'il y a une panne de courant au moment du départ.*
- Tout coureur qui anticipe le départ sera prié de respecter une procédure de passage par la voie des stands décrite à l'article 1.16.*
- Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motocycle alors que les feux rouges sont allumés. 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 avant la fin du quatrième tour.*
- 16) *Si, après le départ de la course, la machine d'un coureur cale, celui-ci peut être aidé en étant poussé le long de la piste jusqu'à ce que le moteur démarre. Si après un temps raisonnable, le moteur ne redémarre pas, le coureur sera poussé dans la voie des stands où ses mécaniciens pourront lui prodiguer une assistance et d'où il pourra changer de machine.*
- 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.*
- 18) *Dès que le coureur de tête a franchi la ligne d'arrivée à la fin du premier tour, aucun changement de machine n'est autorisé, sauf si la course est interrompue.*
- 19) *Si un problème se présente pouvant nuire à la sécurité, le starter actionnera un feu jaune clignotant et présentera un panneau "Start Delayed (Départ Retardé)" et un Commissaire agitera un drapeau jaune à chaque rang de la grille de départ depuis la plateforme de signalisation. Dès lors, les coureurs devront arrêter leurs moteurs. La procédure de départ recommencera au panneau 1 minute; les coureurs effectueront un warm up supplémentaire et la distance de la course sera réduite d'un tour.*

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

1.16

PROCÉDURE DE PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS

*Pendant la course, le coureur sera prié de passer par la voie des stands sans s'arrêter à son stand.
Il pourra ensuite reprendre la course.*

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands (Art. 1.18.14). En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure de passage par la voie des stands sera répétée; dans le cas d'une seconde infraction de cette limitation de vitesse, le drapeau noir sera présenté au coureur.

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

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

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

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

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

Si plus d'un coureur sont pénalisés, le signal sera donné aux coureurs de passer par la voie des stands lors des tours suivants. L'ordre des coureurs sera basé sur les temps des qualifications, le coureur de plus rapide en premier.

Dans le cas où un coureur manque de répondre aux instructions de passer par la voie des stands et qu'il y a plus d'un coureur pénalisé, aucun des coureurs suivants ne passera par la voie des stands, tant que le coureur précédent n'a pas effectué sa pénalité ou que le drapeau noir ne lui ait pas été présenté.

Dans le cas où l'organisation n'a pu faire effectuer la pénalité de passage par la voie des stands avant la fin de la course, le coureur concerné se verra infliger une pénalité de 20 secondes à son temps de course.

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

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

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

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

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

1.18 COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE

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

- 2) *Les coureurs doivent conduire d'une manière responsable qui ne représente aucun danger pour les autres compétiteurs ou participants, soit sur la piste ou dans la voie des stands. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende – recul de place(s) - passage par la voie des stands – pénalité de temps – recul d'un certain nombre de place(s) sur la grille de départ de la prochaine course - disqualification retrait de points au Championnat – suspension.*
- 3) *Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et la voie des stands. Toutefois, si un coureur quitte la piste accidentellement, il peut ensuite la rejoindre à l'endroit indiqué par les officiels ou à un endroit qui ne lui procure pas un avantage. Toute infraction à cette règle pendant les essais ou warm up sera sanctionnée par la suppression du temps du tour en question, et pendant la course, par un recul de place(s) décidé par le Directeur de Course. La sanction sera d'abord communiquée **sur les écrans de chronométrage** et ensuite un panneau sera présenté au coureur sur la ligne d'arrivée pendant 5 tours au maximum. Si le coureur ne s'est pas repositionné après que le panneau lui ait été présenté 5 fois, il sera pénalisé par un passage par la voie des stands.*
- Des pénalités supplémentaires telles que : amende - passage par la voie des stands - disqualification – retrait de points au Championnat peuvent également être infligées.*
- 4) *Toute réparation ou réglage le long de la piste doit être fait par le coureur qui travaille seul avec absolument aucune aide extérieure. Les commissaires peuvent assister le coureur dans le but de soulever sa machine et de la tenir pendant que la réparation ou le réglage est effectué. Le commissaire peut ensuite l'aider à faire redémarrer sa machine.*
- 5) *Si le coureur a l'intention d'abandonner, il doit donc mettre sa moto dans une zone sûre, comme indiqué par les commissaires.*
- 6) *Si un coureur rencontre un problème avec sa machine, ce qui aura comme conséquence son retrait des essais ou de la course, il ne doit pas essayer de retourner à vitesse réduite jusqu'aux stands, mais sortir de la piste et mettre sa machine à un endroit sûr comme indiqué par les commissaires.*
- 7) *Les coureurs qui retournent lentement aux stands pour des réparations doivent s'assurer qu'ils roulent aussi loin que possible de la ligne de course idéale.*

- 8) *Les coureurs peuvent entrer dans les stands pendant la course. Le ravitaillement et le changement de moto sont strictement interdits.*
- 9) *Les coureurs qui arrêtent leur moteur dans les stands peuvent être assistés par les mécaniciens pour faire redémarrer leur moto.*
- 10) *Les coureurs ne peuvent transporter une autre personne sur leur machine ou être transportés par une autre personne sur sa machine (exception : Un autre coureur ou par un autre coureur après le drapeau à damiers ou le drapeau rouge).*
- 11) *Les coureurs ne doivent pas conduire ou pousser leur moto dans la direction opposée du circuit, soit sur la piste ou dans la voie des stands, à moins que cela se fasse sous la direction d'un Officiel.*
- 12) *Aucun signal quelconque entre un motorcycle 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 l'organisateur local du Championnat ou la FIM.
- 13) *Les dix premiers coureurs du classement peuvent transporter jusqu'à deux caméras embarquées sur leur machine.*
Les caméras et l'équipement en question, doivent être transportés lors de toutes les séances d'essais et la course.
Lorsqu'il n'est pas pratique de fournir des caméras et l'équipement en question pour tous les motorcycles utilisés par le coureur lors des essais et la course, la société fournissant l'équipement devra fournir de l'équipement factice, d'un poids et d'une taille équivalents et le monter à l'endroit exact où l'équipement réel sera monté.
Les caméras et autre équipement, réels ou factices, seront fournis aux équipes désignées deux heures au plus tard avant les premiers essais d'une manifestation.
Les équipes doivent donner un accès et une assistance raisonnables à la société désignée pour fournir l'équipement caméra afin de faciliter le montage de l'équipement.

Les caméras embarquées (autres que celles du promoteur du Championnat FIM ou permises par l'Administration FIM) ne sont pas autorisées.

Si une équipe souhaite installer sa propre caméra embarquée, elle doit en faire la demande officielle au département TV de l'Administration FIM.

L'installation des caméras embarquées sur les Sidecars doit être réalisée en conformité avec l'article 2.4.

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

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

Le Jury International doit communiquer l'infraction au stand du coureur après avoir reçu l'information de l'Officiel chargé du contrôle.
- 15) Il est interdit de s'arrêter sur la piste pendant les essais et la course.
- 16) Pendant les séances d'essais et «warm ups», les tests de départ sont autorisés, lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire, à la sortie de la voie des stands avant de rejoindre la piste et après avoir passé le drapeau à damiers à la fin des séances d'essais et «warm up» lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire, en dehors de la trajectoire.
- 17) Si le vainqueur désire 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.
- 18) 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.

- 19) *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.*
- 20) *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.*
- 21) *Les coureurs doivent porter le logo de la FIM.*

1.19 DRAPEAUX ET FEUX

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

1.19.1 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

- **Drapeau vert**

La piste est dégagée.

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

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

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

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

- **Drapeau jaune à bandes rouges**

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

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

- **Drapeau blanc avec croix diagonale rouge**

Gouttes de pluie sur cette partie du circuit.

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

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

Pluie sur cette partie du circuit.

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

- **Drapeau bleu**

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

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

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

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

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

- **Drapeau à damiers noir/blanc**

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

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 noir/blanc et drapeau bleu**

Ce drapeau à damiers noir/blanc devra être agité avec le drapeau bleu présenté, lui, immobile à la ligne d'arrivée au niveau de la piste lorsqu'un (des) coureur(s) précède(nt) de près le coureur de tête, avant la ligne d'arrivée, lors du dernier tour (voir 1.21.1).

- **Feu vert**

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

- **Feux bleus clignotants :**

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

1.19.2

Drapeaux transmettant des informations et des instructions

- **Drapeau jaune**

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

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

- Toute infraction à cette règle lors d'une séance d'essai entraînera l'annulation du temps réalisé dans le tour où l'infraction a été commise.
- Toute infraction à cette règle pendant la course sera sanctionnée par un passage par la voie des stands.
- Dans les deux cas, une pénalité supplémentaire (telle qu'amende, suspension) peut être infligée.
- Si immédiatement après avoir doublé, le coureur réalise qu'il a commis une infraction, il doit lever la main et laisser passer le(s) coureur(s) qu'il vient de doubler. Dans ce cas, aucune sanction ne lui sera infligée.

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

- **Drapeau rouge et feux rouges**

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

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

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

Le drapeau rouge devra être présenté immobile sur la grille à la fin du 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 immobile à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur. Le coureur doit s'arrêter aux stands à la fin du tour en cours et ne peut pas repartir.

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

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

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

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

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

1.19.3 Dimension des drapeaux

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

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

1.19.4 Couleur des drapeaux

Les références «Pantone» pour les couleurs sont :

Orange : Pantone 151C

Noir : Pantone Noir C

Bleu : Pantone 286C ou 298C

Rouge : Pantone 186C

Jaune : Pantone Jaune C

Vert : Pantone 348C

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

1.19.5 Panneau avec numéro du coureur

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

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

1.19.6 Postes des Commissaires aux drapeaux

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

1.19.7 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.

1.20 VEHICULES MEDICAUX

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.

1.21 FIN D'UNE COURSE ET RESULTATS

1.21.1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Le nom des coureurs et passagers*
- La performance réalisée (tours, temps);*

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.

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

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

1.22

INTERRUPTION D'UNE COURSE

1.22.1

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

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

Exemple d'une course de 30 tours :

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

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

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

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

Au moment où le drapeau rouge est présenté, les coureurs que ne participent plus activement à la course ne seront pas classés.

Dans les 5 minutes qui suivent la présentation du drapeau rouge, les coureurs qui ne rentrent pas dans la voie des stands au guidon de leur machine (en conduisant ou en poussant), ne seront pas classés.

1.22.2 *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.*

1.22.3 *Si trois tours ou plus ont été accomplis par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, mais moins des deux tiers de la durée initiale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur, un nouveau départ sera donné conformément à l'article 1.23.4; 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.*

1.22.4 *Si le calcul des résultats montrent que deux tiers de la durée initiale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs 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.*

1.23 NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE QUI A ÉTÉ INTERROMPUE

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

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

- 1.23.3** *La procédure de départ sera identique à un départ normal avec un tour de reconnaissance, warm up, etc.*
- 1.23.4** *Les conditions pour un nouveau départ d'une course sont les suivantes :*
- i) Dans le cas de la situation décrite à l'article 1.22.2 (moins de trois tours accomplis):*
 - a. Tous les coureurs peuvent repartir.*
 - b. Les machines peuvent être réparées ou remplacées. Le ravitaillement est autorisé.*
 - c. Le nombre de tours sera le même que pour la distance initiale de la course.*
 - d. Les positions sur la grille seront celles de la course initiale.*
 - ii) Dans le cas de la situation décrite sous 1.22.3 (trois tours ou plus et moins des deux tiers accomplis):*
 - a. Seuls les coureurs, placés au classement intermédiaire, peuvent prendre le nouveau départ.*
 - b. Les machines peuvent être réparées ou remplacées. Le ravitaillement est autorisé.*
 - c. Le nombre de tours de la deuxième course sera celui requis pour obtenir la distance initiale de la course.*
 - d. Les positions sur la grille seront basées sur l'ordre du classement intermédiaire.*
 - e. Le résultat final de la course sera basé sur l'addition des résultats de chaque coureur classé dans chaque course. Les coureurs ayant effectué un nombre de tours identique seront classés selon l'addition des temps réalisés combinés.*

1.24 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 30 minutes, dans le parc fermé. Elles ne pourront pas être retirées sans l'autorisation du Jury.

1.25 PODIUM

Les coureurs classés aux trois premières places dans la course seront escortés par des Officiels, aussi rapidement que possible, vers le podium pour la cérémonie de remise des prix.

La participation des trois premiers coureurs à la cérémonie du podium est obligatoire.

1.26 VÉRIFICATION TECHNIQUE FINALE

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

1.27 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.

1.28 CAUTION POUR DES CONTRÔLES DE CARBURANT SUITE A UNE RÉCLAMATION

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

Après le dernier contrôle :

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

1.29 SANCTIONS POUR NON-CONFORMITE AUX REGLEMENTS RELATIFS AU CARBURANT

Un contrôle de carburant peut être effectué selon l'art. 2.10.5 des Règlements Techniques de Sidecar. 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.*

1.30 POINTS POUR LE CHAMPIONNAT ET CLASSEMENT

1.30.1 *Les coureurs participeront au Championnat du Monde de Sidecar.*

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

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

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

1.30.4 *Toutes les courses compteront pour le classement du Championnat.*

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

1.30.6 *Dans le cas où un pilote change son passager durant la saison, c'est le nom du passager avec lequel il aura obtenu le plus de points qui apparaîtra au classement. En cas d'ex aequo avec un autre passager, c'est le nom du celui qui aura couru le plus de manches qui apparaîtra au classement final.*

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

1.30.8 *Les Champions du Monde sont obligés d'assister à la cérémonie officielle FIM de remise des prix.*

1.31 INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

- 1.31.1** *Des instructions peuvent être données par le 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 et de les distribuer dans la boîte aux lettres de l'Equipe sera considéré comme preuve de livraison.*
- 1.31.2** *Tous les classements et résultats des essais et de la course, ainsi que toutes les décisions prises par les officiels, doivent être affichés sur le tableau d'informations officielles. Le fait d'afficher sur le tableau d'informations officielles sera considéré comme preuve de livraison et de publication officielle.*
- 1.31.3** *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.*

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 du Monde de Sidecar **2013 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 ».

5. OFFICIELS

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

Adresse des membres du Jury pendant la manifestation :

6. NOMBRE DE MACHINES ADMISES

Essais :

Admises au départ :

Qualifiées pour la course :

7. ENGAGEMENTS, 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.

La caution maximum pour les transpondeurs s'élève à _____

8. VERIFICATIONS TECHNIQUES

Aucun coureur et aucune machine ne peuvent entrer en piste sans avoir passé les vérifications techniques.

9. ENTRAÎNEMENTS

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

Programme défini à l'article 1.9.

10. COURSES : HORAIRE

Programme défini à l'article 1.9.

11. DISTRIBUTION DES PRIX

Lieu - heure

12. 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 - équivalant à 660 €).

13. 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.

14. 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 motocycle, aux accessoires et au matériel, par un accident, le feu ou tout autre incident.

15. 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.

Annexes :

- plan du circuit
- formulaire d'engagement

Lieu et date : _____

Le Président du Comité d'Organisation : _____

Le Directeur de Course : _____

Le Secrétaire de la manifestation : _____

Approuvé le : _____

(FMNR)

Approuvé le : _____

(FIM/CCR)

Manifestation : _____ **IMN :** _____

Séance du Jury No 1

La première séance du Jury a lieu 1 1/2 heure avant le début des essais libres (selon le RP 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 : _____

1.3 *Directeur de course :* _____

1.4 *Délégués FMN :* _____

1.5 *Commissaire de l'Environnement :* _____

1.6 *Autres personnes :* _____

2. *Règlement Particulier*

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

3. *Approbation de la liste d'inscription*

4. *Etat de la piste*

5. *Etat des services*

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

6. *Procédure de lutte contre les incendies*

7. *Prochaine séance du Jury*

Le Jury International

Le Président

Le Secrétaire

Manifestation : _____ **IMN :** _____

Séance du Jury No

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

1. *Présences*
- 1.1 *Membres du Jury avec droit de vote*
Président : _____
Membre : _____
Délégué FMNR : _____
- 1.2 *Membres du Jury sans droit de vote, désignés par la FIM*
Directeur Technique : _____
Délégué médical : _____
- 1.3 *Directeur de course :* _____
- 1.4 *Délégués FMN :* _____
- 1.5 *Commissaire de l'Environnement :* _____
- 1.6 *Autres personnes :* _____
2. *Procès-verbal de la séance No.*
3. *Inspection du circuit.*
4. *Vérifications techniques*
 - 4.1 *Vérifications effectuées* *Total*
nombre de coureurs
nombre de machines
 - 4.2 *Contrôles spéciaux effectués*
 - *bruit*
 - *poids*
 - *autres*
5. *Briefing des coureurs*
6. *Réclamations*
7. *Infractions aux règles, Sanctions*
8. *Homologation des résultats des essais*
9. *Rapport du Directeur de Course*
10. *Chutes/Accidents*
11. *Grille de départ*
12. *Parc fermé*
13. *Divers*
14. *Prochaine séance du Jury*

Le Jury International

Le Président

Le Secrétaire

Manifestation : _____ **IMN :** _____

Séance finale du Jury

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

Fin : _____

1. *Présences*
 - 1.1 *Membres du Jury avec droit de vote*

Président : _____
Membre : _____
Délégué FMNR : _____
 - 1.2 *Membres du Jury sans droit de vote, désignés par la FIM*

Directeur Technique : _____
Délégué médical : _____
 - 1.3 *Directeur de course :* _____
 - 1.4 *Délégués FMN :* _____
 - 1.5 *Commissaire de l'Environnement :* _____
 - 1.6 *Autres personnes :* _____
2. *Procès-verbal de la séance No*
3. *Inspection du circuit*
4. *Vérifications techniques finales*
5. *Réclamations*
6. *Infractions, Sanctions*
7. *Homologation des résultats*
8. *Transmission des résultats (par fax ou e-mail) à la FIM*
9. *Rapport du Directeur de Course*
10. *Chutes/Accidents*
11. *Absences injustifiées*
12. *Cérémonie du podium*
13. *Jugement de la manifestation*

Le Jury International

Le Président

Le Secrétaire

2. REGLEMENTS TECHNIQUES

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

Pendant ou après les essais : S'il s'avère qu'un motorcycle n'est pas conforme aux règlements techniques, le coureur sera pénalisé pour l'épreuve par l'une des sanctions suivantes : un passage par la voie des stands, un recul d'un certain nombre de place(s) sur la grille lors de la prochaine course – une suspension et/ou un retrait de points du Championnat.

Après une course : S'il s'avère qu'un motorcycle n'est pas conforme aux règlements techniques, le coureur sera pénalisé par l'une des sanctions suivantes : une pénalité de temps ou une disqualification.

2.1 INTRODUCTION

- a) *Le Championnat du Monde FIM de Sidecar est destinée aux véhicules à trois roues laissant deux ou trois traces sur le sol, propulsés par un moteur à combustion interne, contrôlés exclusivement par un conducteur et un passager.*
- b) *Pour autant que les Règlements soient respectés, les constructeurs sont libres d'être innovateurs quant au concept, matériel et dans toute la construction du véhicule Sidecar.*

2.2 SPECIFICATIONS TECHNIQUES DU CADRE

2.2.1 Matériels

- a) *Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, des suspensions, du système de direction, du guidon, 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.*
- b) *Test de titane pouvant être effectuée à la piste : le test magnétique (le titane n'est pas magnétique).*
- c) *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).*

- d) *Une masse spécifique en alliage de titane de 4,5-5, d'acier de 7,5-8,7 peut être établie en pesant la pièce et en mesurant son volume dans un verre gradué rempli d'eau (soupape d'admission, culbuteur de soupape, bielle, etc.).*
- e) *En cas de doute, le contrôle doit être effectué dans un Laboratoire de Contrôle de Matériaux.*
- f) *On peut visuellement établir s'il s'agit d'alliage en aluminium.*

2.2.3 Désignation de la marque

Lorsque deux constructeurs ont construit un motorcycle, le nom des deux constructeurs doit figurer sur la machine comme suit :

- a) *Le nom du constructeur du cadre*
- b) *Le nom du constructeur du moteur*

2.2.4 Poids minimum

- a) *Le poids minimum avec équipement complet y compris huile, eau et carburant : 225 kg.*
- b) *Une tolérance de 3 kg sera autorisée dans le poids de la machine au contrôle après la course.*

2.2.5 Dimensions du Sidecar

Les dimensions maximales sont (voir diagramme A):

<i>Largeur totale</i>	<i>1700 mm (y compris le système d'échappement)</i>
<i>Hauteur totale max</i>	<i>800 mm (à l'exception de la boîte à air - hauteur maximum : 950 mm)</i>
<i>Longueur totale</i>	<i>3300 mm</i>
<i>Empattement</i>	<i>2300 mm</i>

2.2.6 Distance entre les traces

- a) *La distance entre les traces laissées par les lignes médianes de la roue arrière du motorcycle et celle du Sidecar doit être de 800 mm au minimum et de 1150 mm au maximum.*
- b) *S'il y a trois traces, la distance entre les traces de la roue arrière et de la roue avant ne doit pas dépasser 75 mm de chaque côté (voir diagramme A).*

2.2.7 Position du coureur, protection

- a) *La position du coureur doit être telle que les pieds se trouvent derrière les genoux, lorsqu'il regarde dans la direction de conduite. Il ne doit pas être recouvert, ni être attaché à la machine de quelque façon que ce soit.*
- b) *Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le coureur et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du conducteur (ou ses vêtements) soit en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huile et de carburant.*

2.2.8 Position et protection du passager

- a) *Les dimensions minimum pour l'espace du passager sur la plate-forme sont (voir diagramme A):*

*800 mm x 300 mm (dans un sens ou dans l'autre)
Mesurés à 150 mm au-dessus de la plate-forme*

- b) *Les passagers doivent être entièrement visibles depuis le dessus et pouvoir se pencher de chaque côté du Sidecar. Dans ce but, le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat pour que le passager puisse se tenir lorsqu'il se penche.*

Les poignées ouvertes pour le passager doivent se terminer par une sphère (diamètre minimum de 40 mm). Ces sphères peuvent être aplaties, mais dans ce cas tout rayon ne peut être inférieur à 8 mm.

Des poignées ouvertes ne peuvent excéder le carénage de plus de la moitié du rayon de la sphère.

- c) *Hauteur du pare-brise protégeant le passager : min. 300 mm*

2.2.9 Carénage

- a) *L'extrémité avant du carénage ne doit pas dépasser de plus de 400 mm à l'avant de la partie la plus avancée du pneu (voir diagramme A).*
- b) *L'extrémité arrière du carénage ne doit pas dépasser la partie extrême à l'arrière de la roue de plus de 400 mm (voir diagramme A).*
- c) *Le passager ne doit pas être recouvert, ni être attaché à la machine de quelque façon que ce soit.*

2.2.10 Dispositifs aérodynamiques

Les ailerons ou autres dispositifs aérodynamiques sont autorisés à condition qu'ils ne dépassent pas les dimensions de la carrosserie et qu'ils soient partie intégrante du carénage et/ou de la carrosserie. Ils ne doivent pas dépasser la largeur du carénage ni la hauteur du guidon.

2.2.11 Pare-brise

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

2.2.13 Garde au sol

- a) *La garde au sol mesurée sur toute la longueur et largeur du châssis et d'autres pièces mécaniques (moteur, conteneur d'huile, échappement et plate-forme) à l'exception du carénage, prêt pour la course, complètement chargé (coureur et passager en position de course) ne doit pas être inférieure à 65 mm, lorsque le guidon est dans la position de ligne droite.*
- b) *Aucun dispositif n'est autorisé pour diminuer la garde au sol pendant la course. Après la course, une tolérance de – 5 mm est autorisée. Après une course sur piste «mouillée», le contrôle n'est pas effectué.*

2.2.14 Fixation du Sidecar

Le cadre du Sidecar doit faire partie intégrante du cadre principal du véhicule. Aucune articulation ou aucun mouvement entre les deux ne sont autorisés.

2.2.15 Direction

- a) *Le motorcycle doit être dirigé par la roue avant uniquement et par un guidon.*
- b) *Les extrémités du guidon ne doivent pas être plus basses que l'axe central de la roue avant, ni plus en arrière de 500 mm de l'axe de la roue avant dans la position droite.*
- c) *L'axe de direction ne doit pas être décalé de plus de 75 mm de la ligne centrale de la roue avant.*

- d) *La largeur minimale du guidon est de 450 mm.*
- e) *Les poignées doivent être fixées de telle manière que la largeur minimale du guidon soit atteinte, lorsque l'on mesure la distance entre les extrémités extérieures des poignées.*
- f) *Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc.*
- g) *L'angle de braquage minimum du guidon de chaque côté de l'axe ou de la position médiane doit être de 20°.*
- h) *Quelle que soit la position du guidon, la roue avant ne doit pas toucher le carénage.*
- i) *Des butées rigides, (autres que des amortisseurs de direction), doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 20 mm entre le guidon avec ses leviers et le cadre et le carénage, lorsque l'angle de braquage est au maximum, pour éviter que le coureur ne se pince les doigts.*

2.2.16

Leviers

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

2.2.17

Papillons des gaz

- a) *Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le coureur ne tient pas la poignée de gaz.*
- b) *Deux câbles d'accélérateur doivent être montés (un pour ouvrir et l'autre pour fermer les gaz)*
- c) *Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage.*

- d) *Le coupe-circuit doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquates, fixé au corps du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m (en extension) est autorisé.*

2.2.18 Suspension

- a) *Le débattement vertical des axes de roues avant et arrière doit être d'au moins 20 mm sous l'action de la suspension.*
- b) *L'utilisation de suspensions actives est interdite.*

2.2.19 Traction

- a) *La traction sera transmise au sol uniquement par la roue arrière du motorcycle.*
- b) *Des couvercles de protection doivent être montés sur les parties ouvertes de la transmission.*

2.2.20 Roues

Largeur maximum mesurée à l'intérieur des rebords de la jante :

- a) *roue avant : 9" / 228,6 mm*
- b) *roue arrière : 11" / 279,4 mm*

2.2.21 Pneus

- a) *La surface du pneu peut être «slick» (c'est-à-dire sans rainures) ou profilée.*
- b) *Le dessin du pneu n'est pas limité.*
- c) *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. Lorsque 2 au moins de ces trous deviennent usés sur différentes parties du pourtour, le pneu ne doit plus être utilisé.*

- d) *La largeur maximale de la bande de roulement du pneu mesurée à partir du point où se termine le flanc du pneu et où commence la bande de roulement, jusqu'au point où se termine la bande de roulement et où commence le flanc de l'autre côté du pneu (seule la section de la bande de roulement normalement en contact avec le sol est mesurée), ne devra pas dépasser :*
- e) *230 mm pour le pneu avant*
- f) *254 mm pour le pneu arrière*
- g) *Tous les pneus seront mesurés montés sur jantes à une pression de 1 kg/cm² (14 lB/sq.in.).*
- h) *Les couvertures chauffantes pour les pneus ne sont pas autorisées.*

2.2.22

Garde-boue et protection des roues

- a) *Les garde-boue doivent répondre aux exigences suivantes :*
- b) *Le garde-boue avant doit couvrir au moins 100° de l'arrière de la circonférence de la roue, en commençant au point le plus élevé du pneu.*
- c) *La roue du Sidecar doit être couverte jusqu'au niveau de la plate-forme du Sidecar à l'arrière et à l'intérieur, et jusqu'à la hauteur de l'axe central à l'extérieur.*
- d) *La roue arrière doit être couverte jusqu'au niveau de la plate-forme du Sidecar à l'intérieur.*
- e) *Lorsque les ressorts sont comprimés au maximum, il devra rester un minimum de distance à la roue de 15 mm par rapport à chaque élément fixe.*

2.2.23

Freins

- a) *Seuls les freins en matériau ferreux sont autorisés. Les plaquettes de frein et fibre de carbone sont interdites.*
- b) *Le frein à pied doit actionner les 3 roues ensemble.*

- c) *Ce système de freins doit avoir au moins deux circuits séparés qui fonctionnent indépendamment l'un de l'autre. Un des circuits doit agir sur au moins deux des trois roues.*
- d) *Si un système tombe en panne, il faut que l'autre système fonctionne de manière efficace.*
- e) *Le système de freins peut être actionné par un levier à main.*

2.2.24 Réservoir d'essence

- a) *Le réservoir d'essence doit être protégé de manière indépendante contre tout contact avec le sol.*
- b) *L'essence doit être contenue dans un réservoir solidement fixé à la machine. Les réservoirs sous la selle et les réservoirs auxiliaires sont interdits.*
- c) *Les réservoirs d'essence doivent être complètement remplis d'une mousse d'élément à carburant (de préférence avec "Explosafe®»).*
- d) *Les clapets de retenue doivent être fixés aux conduits d'aération du réservoir d'essence.*

2.2.25 Bouchons des réservoirs d'essence et d'huile

- a) *Les bouchons des réservoirs d'essence et d'huile, lorsqu'ils sont fermés, doivent être étanches. De plus, ils doivent être munis d'une fermeture de sécurité pour éviter une ouverture accidentelle.*
- b) *Le bouchon du réservoir à essence doit être conçu de telle sorte qu'il n'apparaisse pas en protubérance par rapport au profil du carénage ou du réservoir et que, lors d'un accident, le bouchon ne peut pas être arraché.*

2.2.26 Pompes à essence

La (Les) pompe(s) à essence, le régulateur de pression d'essence, les filtres à essence et les durites d'essence sont libres. Les pompes à essence électriques doivent être couplées au câblage de coupe circuit.

2.2.27 Batterie

La batterie doit être protégée de telle façon que ni le conducteur, ni le passager ne puissent entrer directement en contact avec la batterie ou son contenu.

2.2.28 Feu de brouillard

- a) *Les Sidecars doivent être équipés d'un feu arrière anti-brouillard rouge en état de marche.*
- b) *Le feu doit être installé au moins à 100 mm du sol, placé dans la partie entre la roue arrière et la plate-forme du Sidecar. Le feu doit être fixé sur une partie du cadre suspendu (i.e. la plate-forme, arrière de la carrosserie) et de telle manière qu'il n'y ait aucune obstruction du carénage et/ou du passager, orienté vers l'arrière (avec une tolérance maximum de 5° de l'axe longitudinal) du motocycle.*
- c) *En cas de course sur piste mouillée (Wet Race), il est obligatoire d'allumer le feu.*

Seuls les feux de brouillard portant les références suivantes sont autorisés :

- BITS – Helios
- ISA – EMS 90x90 ref. (6085-2)
- ISA – EMS - 90x92 ref. (6085-0)
- ISA – EMS - 120x65 ref. (6085-4)
- LIFELINE 90x90 Radial rain light
- LIFELINE 90x90 Radial rain light
- SCHLÜTER MOTORSPORT ref. 600500006, 600500007

- www.bits-racing.com
- www.isa-racing.de
- www.demon-tweeks.co.uk
- www.rennsportshop.com

2.2.29 Plaque-numéros et couleurs

- a) *Le numéro à l'avant ne peut être apposé qu'une seule fois au milieu du carénage. Les numéros de côté doivent se trouver à gauche ou à droite du carénage.*

Les numéros doivent être lisibles aisément, d'une couleur et d'une police simple.

- b) *Pour les carénages/selles de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur maximale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.*
- c) *Le fond est blanc et les chiffres noirs. Conformément à la norme de couleurs RAL, le noir est le 9005 et le blanc, le 9010.*
- d) *Les dimensions de tous les chiffres sont :*
 - Hauteur minimale : 160 mm*
 - Largeur minimale : 80 mm*
 - Largeur min. des traits : 25 mm*
- e) *En cas de conflit sur la lisibilité des numéros, la décision finale appartient au Jury Président/ Commissaire Technique en chef.*

2.3 MOTEUR / INSTALLATION DU MOTEUR

2.3.1 Position du moteur

Le moteur doit être placé de telle sorte que sa ligne médiane (par définition, une position intermédiaire entre les lignes médianes des cylindres les plus extérieurs pour les moteurs transversaux, ou la ligne du vilebrequin pour les moteurs en ligne) ne dépasse pas plus de 160 mm la ligne médiane de la roue arrière du motocycle. Le moteur doit être placé devant la roue arrière voir diagramme A).

2.3.2 Suralimentation

- a) *La suralimentation, quels que soient les moyens utilisés, est interdite dans toutes les manifestations.*
- b) *L'injection directe du carburant n'est pas considérée comme suralimentation.*

2.3.3 Cylindrées

Au-dessus de 740cc jusqu'à 1000cc 4 temps 4 cylindres max.

2.3.4 Moteurs 4 temps

Seuls les moteurs de motocycles produits en série basés sur une homologation Superstock sont autorisés.

La procédure d'homologation FIM pour motocycles Superstock est annexée aux Règlements. Par dérogation aux délais de la procédure d'homologation, les moteurs homologués depuis le 01.01.2007 seront acceptés.

Tous les composants doivent respecter le moteur homologué, sauf indication contraire spécifié dans les règlements ci-dessous.

L'usinage des composants, par exemple par polissage, micro pulvérisation ou allègement est autorisé uniquement si expressément écrit dans ce règlement. L'emploi de matériaux exotiques tels que céramique, matrices métalliques, aluminium, béryllium, n'est pas autorisé. Des pièces peuvent être supprimées si elles ne sont pas nécessaires sur un Sidecar.

- 1) Les carters doivent rester tels qu'homologués. **Les couvercles latéraux peuvent être modifiés ou remplacés.**
- 2) Le vilebrequin et le volant doivent rester tels qu'homologués. L'équilibrage du vilebrequin est autorisé mais uniquement par le perçage nécessaire à cette fin. Aucune modification n'est autorisée sur le volant.
- 3) Les bielles doivent rester telles qu'homologuées.
- 4) Les pistons, les segments et les axes de pistons doivent rester tel qu'homologués.
- 5) La culasse d'origine doit rester telle qu'homologuée. Le joint de culasse peut être remplacé.
- 6) Les soupapes, les guides de soupapes, les sièges de soupapes, les ressorts de soupapes et les coupelles de ressorts de soupapes doivent rester tels qu'homologués.
- 7) Le carburateur ou l'ensemble du système d'injection (corps d'admission inclus) doivent rester tels qu'homologués.

Les senseurs et les injecteurs de carburant doivent être des pièces standard du modèle homologué à l'exception des dispositifs électroniques et mécaniques d'enrichissement qui peuvent être retirés.

Les pavillons venturi peuvent être retirés ou modifiés. Les dispositifs homologués d'injection à conduit d'admission variable doivent rester tels qu'homologués par la FIM. Les dispositifs d'admission peuvent être retirés.

- 8) *Les arbres à cames doivent rester tels qu'homologués.*
- 9) *La chaîne de distribution, le tendeur de chaîne et les guides de chaîne peuvent être modifiés ou remplacés. Les dispositifs de tension pour les systèmes à courroie dentée sont libres.*
- 10) *Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.*
- 11) *Seules les unités de contrôle du moteur (ECU, kit ECU) fournis par le constructeur du moteur sont autorisés. Le circuit électrique, les bougies, les câbles et les prises peuvent être remplacés.*
- 12) *Transmission/boîte. Aucune modification n'est autorisée à l'exception des pièces de commande de boîte pour inverser la sélection des vitesses.
Les pignons de boîte, les pignons de transmission, le pas de chaîne et la taille de la chaîne sont libres. L'emploi d'un coupe-circuit et d'un indicateur de rapport engagé est autorisé.*
- 13) *Le type d'embrayage doit rester tel que produit à l'origine par le constructeur. Les ressorts et les disques d'embrayage peuvent être modifiés ou remplacés. Les systèmes mécaniques contrôlant le patinage de l'embrayage (anti-dribbling) sont autorisés. Aucun support électrique ou électronique n'est autorisé.*
- 14) *L'alternateur doit alimenter la batterie lorsque le moteur est en marche.*
- 15) *Le démarreur électrique doit rester en place et fonctionner. Le moteur doit démarrer sur la grille de départ au moyen du démarreur électrique pour le warm up avant le départ de la course.*
- 16) *Le système de lubrification d'huile est libre. Le carter d'huile et la pompe à huile peuvent être modifiées ou remplacées. L'installation de déflecteurs est autorisée.*
- 17) *La pompe à eau d'origine peut être remplacée.*

2.3.5 Boîte à air

- a) *Une boîte à air doit être utilisée. La boîte à air d'origine peut être remplacée par une boîte au design particulier.*
- b) *La boîte à air doit fermer entièrement le conduit d'air. Les cornets d'admission, les carburateurs ou les corps d'admission peuvent être entièrement placés dans la boîte à air.*
- c) *La boîte à air doit être fabriquée de telle manière à empêcher l'huile déversée dans la boîte à air de couler sur la piste. Ce récipient d'huile doit pouvoir contenir un minimum de 1000 cc d'huile. La boîte à air doit être scellée pour empêcher toute fuite d'huile ou de carburant.*
- d) *Il n'y a pas de restrictions aux dimensions de l'admission de la boîte à air.*
- e) *Tous les conduits d'air dans la boîte à air doivent être au-dessus du point le plus bas de l'admission d'air dans le moteur par les cornets d'admission.*

2.3.6 Système d'aération d'huile

Toutes les machines doivent avoir un système d'aération fermé. Le conduit d'aération de l'huile doit être relié à la boîte à air et y déverser l'huile (voir 2.3.5.c)

2.3.7 Radiateur et réservoir d'huile

- a) *Le radiateur d'huile ne doit pas être monté sur ou au-dessus du carénage du Sidecar.*
- b) *Le réservoir et le radiateur d'huile devraient être placés à un endroit où ils risquent le moins d'être endommagés en cas d'accident.*

2.3.8 Bouchons de vidange et tuyaux d'alimentation d'huile

- a) *Tous les bouchons de vidange doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes et les bouchons ou écrous qui font partie du circuit de lubrification d'huile doivent être munis d'un fil de sécurité.*

- b) *Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées, doivent être construites en métal renforcé et avoir des embouts matricés ou filetés. Les durites d'huile en matériau de construction solide doivent être aussi remplacées, lorsqu'il est pratique de le faire.*
- c) *Il est recommandé d'équiper les machines d'une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit clignoter dans le cas d'une chute de pression d'huile.*

2.3.9 Liquides de refroidissement

Les seuls liquides de refroidissement pour moteur autorisés, autres que l'huile de lubrification, doivent être de l'eau, ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

2.3.10 Récupérateur d'huile et de liquide de refroidissement

- a) *Le plateau du récupérateur d'huile doit être construit dans la partie directement située sous le moteur pour récupérer, en cas de casse du moteur, de la capacité totale d'huile et de liquide de refroidissement du moteur utilisés dans celui-ci (min. 5 litres). Il doit être solidement fixé au cadre.*
- b) *Les bords du plateau doivent être au moins 170 mm au-dessus du fond du plateau. Tout passage laissant passer une chaîne, un dispositif de tension de chaîne, des renvois de boîte, etc. doivent être suffisamment fermés par des manchons en caoutchouc scellés ou des joints d'étanchéité afin d'éviter toute fuite ou éclaboussure d'huile. Les trous pour les fixations du moteur doivent être scellés.*
- c) *Ce plateau devrait comprendre un maximum de deux trous de 25mm de diamètre et être fermé par des prises en caoutchouc. Ces trous doivent rester fermés en conditions "sèches" et être ouverts uniquement lorsque le Directeur de Course déclare que les conditions sont "wet race" ("pistes mouillées").*
- d) *Le bord avant du conteneur d'huile doit être prolongé afin d'atteindre le dessous (entre 20 mm) des pots d'échappement de la machine.*
- e) *D'un point de vue vertical, le moteur doit être complètement à l'intérieur du plateau de récupération d'huile.*

- f) *La roue arrière doit être protégée de toute éclaboussure d'huile. Pour garantir cette protection, le compartiment du moteur et de la roue arrière doivent être séparés.*
- *Cette séparation doit être créée en installant une paroi de division solide.*
 - *Cette paroi part du haut de l'intérieur du carénage et doit dépasser le bord arrière du récupérateur d'huile jusqu'à la partie arrière d'au moins 100 mm.*
 - *Un dépassement supplémentaire d'au moins 50 mm doit être installé à l'intérieur du récupérateur dans la zone derrière la culasse.*
- g) *Tous les Sidecars devront installer des matériaux absorbant l'huile d'une qualité égale ou supérieure à 3 M Product number 05656 ou CEP Sorbents/ product number CEP-EP100.*
- h) *Ce matériau devra être solidement fixé aux zones suivantes du Sidecar :*
- *L'intégralité du plateau récupérateur d'huile, le fonds et l'intérieur des parois inclus. Le volume du matériau utilisé dans cette zone, conformément aux spécifications du constructeur, devra absorber 3 litres d'huile au minimum.*
 - *Le matériau doit être fixé de façon à ce qu'il soit facilement remplacé, mais qu'il ne se détache pas aisément sur la piste, et que son efficacité ne soit pas réduite. Si un adhésif est utilisé, il ne doit pas obstruer le matériau, endommageant ainsi ses propriétés absorbantes.*
 - *Si l'huile est absorbée par le matériau, ce dernier doit être remplacé avant la prochaine séance sur le circuit.*
- i) *Tous les matériaux absorbants utilisés doivent être, de par leur conception, ininflammables.*

2.3.11

Pot d'échappement

- a) *Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du Sidecar, et l'extrémité arrière du pot d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Sidecar.*
- b) *Les pots d'échappement fixés au côté du Sidecar doivent être couverts de façon à ce qu'il soit impossible au passager de se brûler. Les extrémités des pots d'échappement doivent être disposés ou protégés de telle façon qu'il soit impossible, au cas où deux véhicules se toucheraient, de s'entrechoquer.*

- c) *Le tuyau d'échappement doit expulser les gaz horizontalement, soit sur le côté soit vers l'arrière, à un angle maximum de 60° par rapport à l'axe de la machine. L' (les) extrémité(s) du silencieux doit avoir un diamètre constant sur une distance de 30 mm.*

2.3.12 Transpondeur de chronométrage

Toutes les machines doivent avoir une installation correcte du transpondeur de chronométrage. Le transpondeur doit être fixé au devant la roue du sidecar, vers le plus bas possible (sans être recouvert par des éléments en composite de carbone.

Une fixation correcte du support de transpondeur consiste au minimum en un collier 'Rislán', mais de préférence avec un écrou ou un rivet. La goupille du transpondeur doit également être assurée par un collier en plastique. Un velcro ou un adhésif seul ne sont pas acceptables.

2.4 Equipement supplémentaire

Un équipement électronique supplémentaire ne se trouvant pas sur le motorcycle 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 a 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.

Les caméras embarquées, au maximum deux par Sidecar, seront fixées au châssis par un responsable TV FIM assisté d'un membre de l'équipe.

Tous les Sidecars équipés d'une à deux caméras embarquées seront vérifiés par un commissaire technique avant les essais qualificatifs.

2.10 CARBURANT, HUILE ET LUBRIFIANTS

Tous les moteurs de Sidecar doivent être alimentés par du carburant sans plomb contenant au maximum 0,005 g/l de plomb et un MON maximum de 90 selon les spécifications FIM.

2.10.1 Propriétés physiques pour le carburant sans plomb

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/m ³	720.0	775.0	EN ISO 12185
Stabilité à l'oxydation	minutes	360		EN ISO 7536
Gomme existante	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Soufre	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 ou 20884
Corrosion du cuivre	rating		class 1	EN ISO 2160
Distillation :				
E à 70°C	% (V/V)	22.0	50.0	EN ISO 3405
E à 100°C	% (V/V)	46.0	71.0	EN ISO 3405
E à 150°C	% (V/V)	75.0		EN ISO 3405
Fin d'ébullition	°C		210	EN ISO 3405
Résidu	% (V/V)		2.0	EN ISO 3405
Aspect	claire et limpide			Inspection visuelle
Ethanol (*)	% (V/V)		10	EN 13132 ou 14517
Oléfines	% (V/V)		18.0	EN 14517 ou 15553

Aromatiques	% (V/V)		35.0	EN 14517 ou 15553
Total di-oléfines	% (m/m)		1.0	GCMS/HPLC

(*) Doit respecter l'EN 15376

Remarques :

- (1) Il pourra également être fait appel aux méthodes de couplage GC/MS pour un dépouillement complet du chromatogramme.
- (2) La teneur en composés oxygènes sera prise en compte pour corriger les concentrations en oléfines et aromatiques conformément au paragraphe 13.2 de la norme ASTM D 1319:1998.
- (b) La totalité des composants individuels d'hydrocarbure présents dans des concentrations de moins de 5% m/m doivent constituer au moins 30% (m/m) du carburant. La méthode de contrôle s'effectuera par chromatographie gazeuse et ou par GC/MS.
- (c) La concentration totale de naphthènes, oléfines et aromatiques pour chaque groupe classé par nombre d'atomes de carbone n'excédera pas les valeurs données dans le tableau suivant :

% (m/m)	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naphthènes	0	5	10	10	10	10
Oléfines	5	20	20	15	10	10
Aromatiques	-	-	1.2	35	35	30

La concentration totale en naphthènes bicycliques et en oléfines bicycliques ne peut pas être supérieure à 1% (m/m). La méthode de contrôle utilisée sera la chromatographie gazeuse.

- (d) Seuls les composés oxygénés suivants sont autorisés :

méthanol, éthanol, alcool iso-propylique, alcool iso-butylique, methyl tertio-butyl éther, ethyl tertio-butyl éther, tertio-amyl methyl éther, di-isopropyl éther, alcool normal-propylique, alcool tertio-butylique, alcool normal-butylique, alcool second-butylique.

- (e) La concentration en manganèse ne peut pas être supérieure à 0.005 g/l. Actuellement cette tolérance est uniquement destinée à couvrir le risque potentiel d'une contamination mineure par d'autres carburants. Le carburant ne contiendra aucune substance susceptible de réaction exothermique en l'absence d'oxygène extérieur.
- (f) Les essences de substitution aux carburants plombés, bien que fondamentalement exemptes de plomb ne peuvent pas être considérées comme une alternative à l'emploi de carburant sans plomb. Ces essences pourraient en effet contenir des additifs inacceptables, incompatibles avec les Règlements FIM régissant les carburants.

2.10.1.3 Lors que 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	102.0	EN ISO 5164
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163
Pression de vapeur (PV)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
Plomb	mg/L		1	ICP-OES
Manganèse	mg/L		1	ICP-OES
Stabilité à l'oxydation	minutes	360		EN ISO 7536
Gomme existante	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Soufre	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 ou 20884
Corrosion du cuivre	cotation		classe 1	EN ISO 2160
Distillation :				
Fin d'ébullition	°C		210	EN ISO 3405
Résidu	% (V/V)		2	EN ISO 3405
Aspect	Claire et limpide			Inspection visuelle
Ethanol + alcools supérieurs	% (V/V)	75		EN 13132 ou 14517
Alcools supérieurs (C3-C8)	% (V/V)		2.0	EN 13132 ou 14517
Méthanol	% (V/V)		1.0	EN 13132 ou 14517

Ethers (5 atomes de C ou plus)	% (V/V)		5.2	EN 13132 ou 14517
Supercarburant sans plomb, spécifié dans 2.10.1.2	% (V/V)	14	25	
Eau	% (V/V)		0.3	EN 12937
Chlore minéral	mg/L		1	EN 15484
Acidité (acide acétique)	% (m/m) (mg/L)		0.005 (40)	EN 15491

2.10.3 Air

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

2.10.4 Premiers Contrôles

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

2.10.4.2 *La FIM peut demander à toute personne ou organisation, étant un fournisseur potentiel de carburant, de soumettre un échantillon pour contrôler sa conformité avec les spécifications de carburant.*

2.10.5 Échantillonnage et contrôle de carburant :

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

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

- 4) *Le carburant à tester sera transféré dans deux bouteilles (2 échantillons d'un litre max. chacun, marquées «A» et «B» et identifiées par la référence de la machine sur laquelle l'échantillon a été prélevé. Les bouteilles seront fermées, scellées et étiquetées par le Directeur Technique FIM.*
- 5) *Seules de nouvelles bouteilles seront utilisées lors des contrôles de carburant et seuls de nouveaux matériels seront utilisés pour transférer le carburant.*
- 6) *Le Formulaire de Déclaration d'Echantillon du Carburant sera rempli immédiatement, et il indiquera toutes les informations telles que présentées dans la feuille d'exemple, y compris l'identité du coureur et de la machine, la date, le lieu et l'heure du prélèvement des échantillons. Un responsable de l'équipe signera cette déclaration après avoir vérifié que toutes les informations sont correctes.*
- 7) *L'échantillon «A» sera envoyé au laboratoire agréé par la FIM, accompagné d'un exemplaire de la Déclaration d'Echantillon du Carburant. Les coûts engendrés par les analyses de l'échantillon «A» seront pris en charge par la FIM.*
- 8) *L'échantillon «B» sera remis à la FIM et conservé en cas de réclamation et/ou demande pour une contre-expertise par le laboratoire agréé par la FIM. Les coûts engendrés par les analyses de l'échantillon «B» seront pris en charge par l'équipe concernée.*
- 9) *Les deux échantillons seront transportés par un coursier agréé.*
- 10) *Le laboratoire doit transmettre les résultats des analyses d'échantillons de carburant à la FIM, aussitôt que possible, dès réception des échantillons, et avant le vendredi soir de la manifestation suivante.*
- 11) *En cas de non-conformité, le laboratoire doit, aussitôt que possible, dès réception des résultats, en informer la FIM, le Jury International et les représentants du coureur/de l'équipe concernés.*

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

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

2.10.6 Stockage du Carburant

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

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

La zone de stockage et d'approvisionnement déterminée officiellement doit être conforme aux critères de construction. L'équipement de lutte contre le feu, les moyens de protection et le personnel doivent respecter les exigences imposées par les autorités locales et arrêtés municipaux.

L'organisateur doit avoir des extincteurs d'une dimension et d'un type approuvés par les lois locales, disponibles pour chaque concurrent dans le parc coureurs.

2.10.7 Agents de refroidissement

Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

2.11 VÊTEMENTS DE PROTECTION ET CASQUES

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.

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

2.11.2 *Les coureurs doivent également porter des gants et des bottes de cuir (ou en matériau équivalent au cuir) qui, avec la combinaison, couvrent complètement le coureur depuis le cou jusqu' aux pieds.*

2.11.3 *Des matières remplaçant le cuir peuvent être utilisés, pour autant que le coureur présente ces articles pour un contrôle au Chef Commissaire Technique.*

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

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

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

- Europe ECE 22-05 'P'
- Japon JIS
- USA SNELL M 2010

2.11.7 *Les visières doivent être en matière sécurité®.*

2.11.8 *Des visières jetables sont autorisées.*

2.11.9 *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/ 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

2.12.1 *Le coureur est en tout temps responsable de sa machine.*

- 2.12.2** *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.*
- 2.12.3** *Le Chef Commissaire Technique doit s'assurer que tous les Commissaires Techniques, nommés pour la manifestation, effectuent correctement leur travail.*
- 2.12.4** *Le Chef Commissaire Technique doit nommer les Commissaires Techniques pour les postes individuels de la course, des essais et du contrôle final.*
- 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/ Chef Commissaire Technique doit informer le Jury International des résultats du contrôle technique. Le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique établira alors une liste des motocycles acceptés et soumettra cette liste au Directeur de Course.*
- 2.12.7** *Le Directeur Technique FIM/ 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/ Chef Commissaire Technique refusera toute machine qui n'a pas une fixation correcte de transpondeur appropriée. Le transpondeur doit être fixé au motorcycle dans la position et l'orientation spécifiées dans l'information sur le chronométrage donnée aux équipes en avant saison et disponible lors de chaque manifestation. Une attache correcte du support de transpondeur consiste au minimum en un collier Rislán, mais de préférence avec un écrou ou un rivet. Un velcro ou un adhésif seul n'est pas acceptable. La goupille du transpondeur doit également être assurée par un collier Rislán.*
- 2.12.11** *Le coureur, ou le mécanicien, doit présenter un motorcycle propre et conforme aux Règlements. Il doit également présenter la fiche technique dûment remplie et confirmée.*
- 2.12.12** *Une inspection générale du motorcycle doit être faite conformément aux Règlements. Les motorcycles acceptés seront marqués à la peinture ou avec un autocollant.*
- 2.12.13** *En cas de litige, le jugement sur la conformité des parties en question et son acceptation découle de l'autorité du Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique.*
- 2.12.14** *Avant chaque essai et avant que le motorcycle n'entre sur la piste, le Commissaire Technique doit confirmer que le motorcycle a passé le contrôle technique en contrôlant l'autocollant technique.*
- 2.12.15** *Seuls les motorcycles acceptés peuvent être utilisés pendant la course et les essais.*
- 2.12.16** *Environ 30 minutes après la fin du contrôle technique, le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique doit soumettre au Jury International une liste des machines acceptées et coureurs.*
- 2.12.17** *Le Directeur Technique FIM/ 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/ 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 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.

2.13

DIRECTIVES A L'ATTENTION DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

- *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), (heure mentionnée dans le Règlement Particulier).*
- *Décider qui fera quoi et indiquer les décisions. «Efficacité» est le mot clé. Toujours garder la bonne humeur et se rappeler les raisons de la vérification technique : SECURITE ET EQUITE.*
- *Etre bien informé. S'assurer que votre FMN vous a fourni tous les documents techniques mis à jour qui auraient paru après la publication des brochures des Règlements Techniques. Les copies de tous les documents d'homologation doivent être en votre possession.*
- *L'Inspection doit se dérouler dans un endroit couvert suffisamment grand (surface minimale de 100 m2) pour effectuer les contrôles techniques sur deux files d'attente.*
- *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.*

2.13.1 Préparations, procédures

- *Une zone pour les vérifications techniques doit être prévue sur chaque circuit. Dans cette zone, un équipement adéquat sera disponible pour effectuer des inspections précises sous le contrôle le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique.*
- *Le contrôle technique sera effectué comme prévu dans l'horaire indiqué dans les Règlements Particuliers.*
- *Les Commissaires Techniques devront être disponibles pendant toute la manifestation pour contrôler les motocycles et l'équipement sur l'ordre du Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique*
- *La présentation d'une machine sera considérée comme un engagement tacite de la conformité de celle-ci avec les Règlements Techniques.*
- *Les Commissaires Techniques doivent contrôler les motocycles pour des manquements graves aux règles de sécurité.*
- *Les Commissaires Techniques doivent contrôler que la machine est conforme à toutes les règles techniques indiquées dans les Règlements.*
- *Toutes les machines seront contrôlées pour le poids et/ou le bruit lors de l'inspection technique précédant la course.*
- *Les balances et l'appareil à mesurer le bruit seront mis à la disposition des équipes ou des coureurs dans la zone des vérifications techniques pour le contrôle précédant la course.*
- *Le contrôle du bruit doit être effectué dans un endroit dégagé adjacent à la vérification technique, à 5 mètres au moins de toute obstruction possible pouvant renvoyer le bruit.*
- *Les coureurs doivent savoir que le poids et le bruit peuvent être contrôlés par tirage au sort dans la voie des stands pendant les essais et à la fin de la 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.*
- *Le Directeur Technique FIM /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.*
- *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.*
- *Les Commissaires Techniques devront inspecter à nouveau toute machine impliquée dans un accident.*
- *Les Commissaires Techniques devront être disponibles, selon les instructions du Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique pendant la manifestation pour inspecter à nouveau n'importe quel motocycle pour sa conformité.*
- *Les mécaniciens devront assister aux inspections techniques dans le parc fermé. Un maximum de quatre (4) membres d'équipe par coureur est autorisé dans le parc fermé pendant l'inspection technique suivant la course. Le transfert des données dans le parc fermé est également autorisé.*
- *Les représentants des fabricants de pneus sont autorisés dans le parc fermé.*

2)

Essais

Essais sur piste sèche: *Chaque machine utilisée pour les essais libres ou officiels peut être contrôlée.*

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

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

3) **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
- 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 conformité.

Le Directeur Technique FIM /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.

4) **Horaire et présence**

Les Commissaires Techniques devront être présents et disponibles pendant toute la période d'ouverture de la zone des vérifications techniques. Le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique demanderont aux Commissaires Techniques d'effectuer des inspections de motocycles pour la conformité de ceux-ci avec les règles techniques et de sécurité.

5) **Contrôle administratif / technique**

Pour toutes les équipes

min. 3 personnes

Tâches : Contrôle de sécurité de la machine, des vêtements et casques
(PAS DE CONTROLE DE BRUIT OU DE POIDS)

Tâches administratives :

1 personne

a) samedi :

Contrôle technique : essais libres, qualificatifs et officiels

Tâches : Contrôle des machines : Bruit et poids : 3 personnes

Inspection des machines accidentées
et contrôles techniques : 2 personnes

Tâches administratives : 1 personne

b) dimanche : Contrôles techniques le jour de la course

Avant la course : contrôles de sécurité sur la grille de départ : comme exigé

Après la course : contrôles techniques pour le bruit, poids et
systèmes de carburation : 3 personnes

Contrôles de la cylindrée : 2 personnes

Administration 1 personne

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

Tous les points finaux de vérification doivent être décidés en collaboration avec le Président du Jury International et le Directeur Technique FIM. 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 dernières vérifications.

6) 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 lire les listes d'homologations sur CD-Rom*

7) **Liste des documents**

- *Règlements du Championnat du Monde de Sidecar de l'année en cours*
- *Règlements Particuliers*
- *Documents d'homologation*
- *CD-Rom avec homologations*
- *Formulaires des contrôles techniques*
- *Matériel pour écrire*

2.14 **LIMITE DE NIVEAU SONORE**

a) Niveau sonore maximum : 107 dB/A (voir aussi 2.14.5)
(avec une tolérance de 3 dB/A après la course)

b) Le niveau sonore sera contrôlé comme suit :

- 2.14.1** *Avec un microphone placé à 50 cm du tuyau d'échappement, à un angle de 45° mesuré à partir de la ligne médiane de l'extrémité du tuyau et à la hauteur du tuyau d'échappement, mais à 20 cm au minimum au-dessus du sol. Si cela est impossible, le microphone pourra être placé à 45° vers le haut.*
- 2.14.2** *Pendant un contrôle de niveau sonore, 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 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** Pour cause de similitude de la course du piston dans des configurations différentes du moteur selon la cylindrée, le contrôle de bruit s'effectuera à un RPM fixe. Pour référence uniquement, la vitesse moyenne du piston à laquelle le contrôle est effectué, est calculée à 11 m/sec.

	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
Au-dessus de 850 cc	5,000 T/M	5,000 T/M	5,500 T/M

- 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** Après la course, la limite du niveau sonore est de 107 dB/A (avec une tolérance de 3 dB/A).
- 2.14.10** Les instruments employés pour les contrôles de bruit doivent être conformes aux normes internationales IEC 651, Class 1 (grade 1).
- 2.14.11** Le sonomètre doit être équipé d'un étalon pour le contrôle et l'ajustement du sonomètre pendant les périodes d'emploi.
- 2.14.12** L'interrupteur d'amortissement des vibrations doit être réglé sur «lent».
- 2.14.13** **Il n'y a pas d'influence de la température sur les contrôles du bruit.**

2.14.14 Contrôle du niveau sonore 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 niveau sonore 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.

2.15 DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMETRES

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

2.15.2 *L'équipement de mesure du niveau sonore doit avoir un étalon compatible, qui doit être immédiatement utilisé avant le début des tests et toujours préalablement à un nouveau test, si une sanction disciplinaire peut être imposée.*

Deux jeux d'équipement doivent être disponibles en cas de panne du tachymètre, du sonomètre ou du calibre lors du contrôle technique.

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

2.15.4 *Les tests peuvent s'effectuer en conditions de pluie ou d'humidité excessives. Les Sidecars considérés comme excessivement bruyants doivent être testés individuellement.*

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** *On arrondit pas le valeur obtenu :*
107.9 dB/A = 107.9 dB/A.
- 2.15.9** *Correction : Instrument de type 1 : déduire 1 dB/A*
- 2.15.10** *Température ambiante : Pas des déductions.*
- 2.15.11** *Toutes les tolérances sont cumulatives. La procédure et des décisions prises lors des discussions préalables avec le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique.*



**CHAMPIONNAT DU MONDE FIM DE SIDECAR DE COURSES
SUR ROUTE**

ECHANTILLONS DE CARBURANT PRELEVES LE/...../.....
POUR DES ANALYSES EN LABORATOIRE

SEANCE
D'ENTRAINEMENT OU

Container de l'échantillon "A"

COURSE N°:

N° étiquette du
container

N° scellé du
container

COUREUR :

Container de l'échantillon "B"

N° étiquette du
container

N° scellé du
container

MARQUE DU MOTOCYCLE :

EQUIPE :

Les informations mentionnées ci-dessus concernent les échantillons de carburant prélevés du réservoir d'essence du motorcycle spécifié après la course, lorsqu'il se trouvait dans la zone de contrôle pour une période de 60 minutes dans l'attente de toute réclamation.

L'échantillon "A" sera envoyé au laboratoire agréé par la FIM pour analyse.
L'échantillon "B" sera conservé par la FIM en cas d'une contre-expertise.

En tant que responsable de l'équipe, nommé sur ce document, je, soussigné, (caractère d'imprimerie):

déclare avoir contrôlé les numéros de série des containers scellés et les numéros d'étiquettes des containers et certifie que les informations indiquées sont exactes.

Heure : _____

(Signature)

Position dans l'équipe : _____

(PROPRIETAIRE/DIRECTEUR/MECANICIEN)

DIAGRAMME A / DIAGRAM A

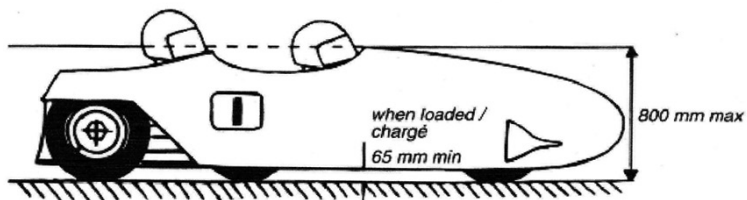
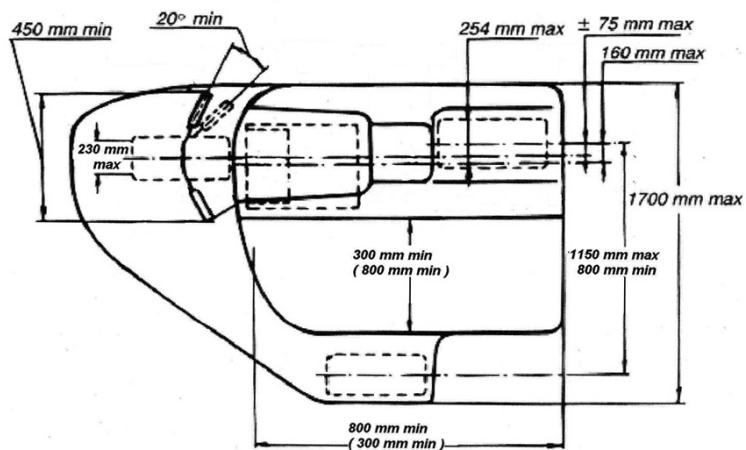
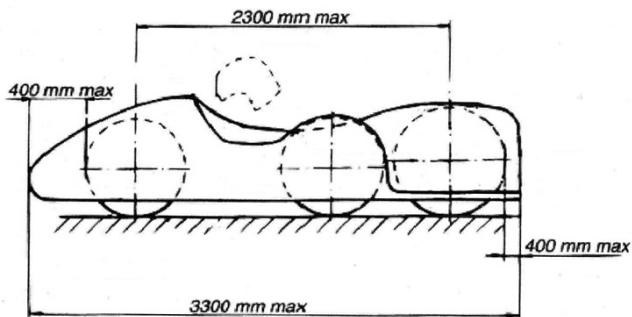


TABLE - TABLEAU 1

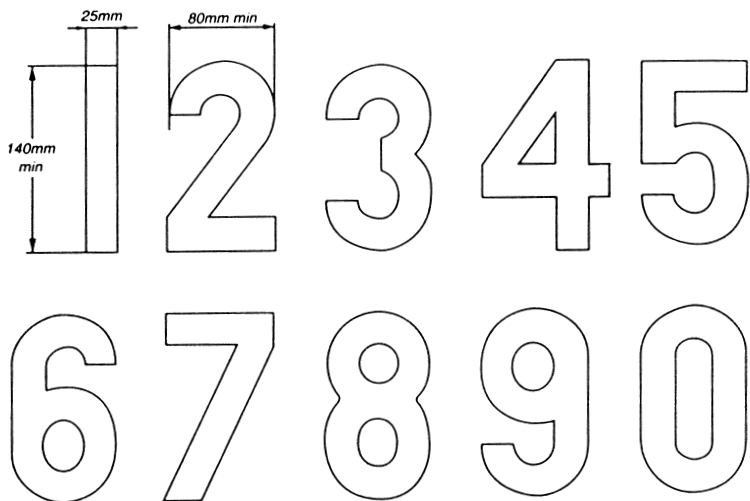
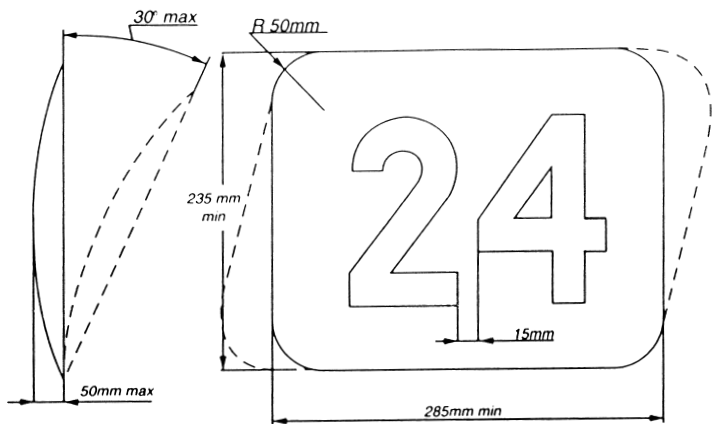
	Max. increase of radius Augmentation max. du rayon (dyn) tyre / pneu	Stat. distance of surface fixed from m/cycle parts Distance entre surface et éléments fixes du m/cycle (tyre / pneu)		Min. depth of grooves Profil min. des rainures	Speed Vitesse (km/h)	Rim / Width Largeur / Jante	Tyre Pneu	Rim / Jante Diamètre	**Tyre width Largeur pneu	
		radial	axial						Minimum (mm)	Maximum (mm)
50/80	10	15	5	1.5	Over Au-dessus de 210 V	38			50	
	10	15	5	1.5	Over Au-dessus de 210 V	38			50	
125	15	15	5	2.5	Over Au-dessus de 210 V	38			50	
	15	15	5	2.5	Over Au-dessus de 210 V	38 40.5			63 70	
250	15	20	5	2.5	Over Au-dessus de 210 V	40.5 47			70	
	15	20	5	2.5	Over Au-dessus de 210 V	47			83	
500	20	25	5	2.5	Over Au-dessus de 210 V	55			75	
	20	25	5	2.5	Over Au-dessus de 210 V	55			100	
750 1000	20	25	5	2.5	Over Au-dessus de 210 V	55			83	
	20	25	5	2.5	Over Au-dessus de 210 V	55			110	
Sidecar (road) (route)	2.5	15	5	2.5	Over Au-dessus de 210 V	-	400		220 254	

SOLO ROAD RACING COURSES SUR ROUTE SOLO

** For road racing sidecars, tyre width dimensions refers to tread width. All others refer to overall width. / Pour les sidecars de courses sur route, les dimensions concernant la largeur du pneu se réfèrent à la largeur du profil. Toutes les autres se réfèrent à la largeur totale.

NUMBERS/NUMEROS

0



Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

TEN FITTING TESTS FOR HELMETS **DIX TESTS D'ADAPTATION POUR LES CASQUES**

1. *Obtain correct size by measuring the crown of the head*
Avoir la bonne grandeur en mesurant le sommet de la tête
2. *Check there is no side to side movement*
Vérifier qu'il n'y ait pas de déplacement d'un côté à l'autre
3. *Tighten strap securely*
Serrer solidement la jugulaire
4. *With head forward, attempt to pull up back of helmet to ensure helmet cannot be removed this way*
Tête en avant, essayer de soulever le casque pour s'assurer qu'il ne peut pas être enlevé de cette façon



5. *Check ability to see clearly over shoulder*
Vérifier si vous pouvez voir clairement par-dessus l'épaule
6. *Make sure nothing impedes your breathing in the helmet and never cover your nose or mouth*
S'assurer que rien ne gêne votre respiration dans le casque et ne jamais couvrir le nez ou la bouche
7. *Never wind scarf around neck so that air is stopped from entering the helmet. Never wear scarf under the retention strap*
Ne jamais enrouler une écharpe autour du cou, car cela empêche l'air d'entrer dans le casque. Ne jamais porter d'écharpe sous la jugulaire
8. *Ensure that visor can be opened with one gloved hand*
S'assurer que la visière peut être ouverte avec une main gantée
9. *Satisfy yourself that the back of your helmet is designed to protect your neck*
S'assurer que l'arrière de votre casque a une forme telle qu'il vous protège la nuque
10. *Always buy the best you can afford*
Toujours acheter le meilleur que vous pouvez vous offrir

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS

NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.



E1 for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for 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



(USA) SNELL M2010

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

ANNEXE

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

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

1.1 EXIGENCES POUR UNE HOMOLOGATION FIM

Application

Tout constructeur de motocycles produits en grande série peut demander une homologation de la FIM pour ou plusieurs de ses modèles afin d'être habilité à courir en Championnats du Monde Superbike & Supersport et en Coupe Superstock pour autant que le modèle appartienne à l'une de ces classes.

Critères d'admission

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

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

1.2 QUANTITÉS DE PRODUCTION MINIMALES ET DISPONIBILITÉ SUR LE MARCHÉ

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

Une preuve des quantités de production doit être certifiée par la firme de vérification des comptes du constructeur et /ou toute autre institution qui peut fournir une documentation fiable. Ce certificat doit être rédigé en anglais ou en français et le modèle/type doit être spécifié.

La disponibilité sur le marché et la vente au public peuvent être démontrées par les factures, factures de transport et/ou tout autre document d'importation, exportation ou douanes dûment certifié par l'autorité compétente.

1.2.1 Première demande d'homologation

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

- Le constructeur doit avoir produit au moins une quantité de 125 motocycles avant l'inspection pour homologation. La moto doit être en vente au public à ce moment-là.*
- La quantité minimum de 500 unités doit être atteinte à la fin du mois de juin de l'année en cours.*
- La quantité minimum de 1000 unités doit être atteinte au 31 décembre de l'année en cours.*
- La quantité minimum de 1500 unités doit être atteinte dès la fin du mois de juin de l'année suivante.*
- La quantité minimum de 2000 unités doit être atteinte au 31 décembre de l'année suivante.*
- Toutes les motos doivent être identiques au modèle devant être homologué avec les mêmes spécifications.*
- Des preuves de quantités de production doivent être fournies par des documents certifiés comme mentionné à l'art. 1.2.*
- La FIM retirera l'homologation si ces règles ne sont pas respectées.*

1.2.2 Homologations supplémentaires pour la classe Superbike, Supersport et homologations pour pour la classe Superstock

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

- *Le constructeur doit avoir produit une quantité d'au moins 250 motocycles avant l'inspection pour homologation. La moto doit être en vente au public à ce moment-là.*
- *La quantité minimum de 1000 unités doit être atteinte à la fin juin de l'année en cours.*
- *La quantité minimum de 2000 unités doit être atteinte au 31 décembre de l'année en cours.*
- *Toutes les machines doivent être identiques au modèle devant être homologué avec les mêmes spécifications.*
- *Des preuves de quantités de production doivent être fournies au moyen de documents certifiés, comme cité dans l'art. 1.2.*
- *La FIM retirera l'homologation si ces règles ne sont pas respectées.*

1.3 CALENDRIER POUR DEMANDES, SOUMISSIONS ET PUBLICATIONS

- *Une inspection pour homologation est une vérification et contrôle complets de tous les dessins des parties correspondantes, ainsi que la documentation concernant les quantités minimum nécessaires, Ces contrôles seront effectués par la FIM*
- *Le délai pour recevoir les demandes d'homologation au Secrétariat FIM/CTI est 60 jours avant la date prévue pour l'inspection d'homologation.*
- *Un modèle de motocycle nouvellement homologué peut courir dans les manifestations de Championnats FIM 30 jours après l'inspection pour homologation, sous réserve que l'homologation est délivrée.*
- *Des motocycles homologués au 31 janvier peuvent être utilisés pour la première course de la saison même si la manifestation se déroule moins de 30 jours suivant l'homologation, sous réserve que l'homologation est délivrée.*
- *Au moins quatre (4) semaines avant l'inspection pour homologation de la FIM, les constructeurs doivent envoyer par courrier électronique les formulaires d'homologation 1, 2 et 3 dûment complétés et signés ainsi que toute la documentation et dessins y relatifs, au Secrétariat FIM/CTI (à l'exception des manuels d'atelier, qui peuvent être fournis lorsqu'ils sont envoyés aux importateurs). Des documents et/ou des dessins manquants ou incomplets retarderont l'inspection pour homologation jusqu'à ce qu'un jeu complet soit disponible. Les documents et dessins doivent être envoyés sur papier et sous forme électronique (*.pdf, *.jpg, *.doc, *.txt to à cti@fim.ch).*
- *Au moins 3 jours avant la date de l'inspection, les constructeurs doivent s'assurer que les pièces demandées par la FIM ont été reçues au lieu indiqué, qui sera un pays européen.*

- *Au moins dans les 3 jours avant la date de l'inspection par la FIM, les constructeurs sont priés d'envoyer à la FIM par courrier électronique une preuve des quantités de production du premier lot de motocycles, suivant l'art. 1.2.*
- *Si l'inspection échoue, l'homologation sera retardée jusqu'à ce que les manquements soient résolus, et au moins pour un (1) mois.*
- *Les formulaires d'homologation seront étudiés par les Membres techniques et le Secrétariat CTI/FIM, pour confirmer qu'ils sont complets et corrects avant de délivrer l'homologation.*
- *Le constructeur sera en tout temps responsable pour remplir les documents d'homologation avec les informations correctes. Toutes les dimensions doivent être données suivant le système métrique, sauf les dimensions des roues, et avec les tolérances requises.*
- *Le constructeur peut demander une note afin de savoir si les documents et dessins soumis par lui sont formellement corrects deux (2) semaines avant la date de l'inspection pour homologation.*
- *Au plus tard dans les quinze (15) jours après avoir passé avec succès l'inspection d'homologation, une liste mise à jour des homologations valides sera publiée incluant les nouvelles homologations.*
- *Dans les 21 jours suivant l'inspection pour homologation, des exemplaires des formulaires d'homologation 1, 2 et 3 et des dessins seront disponibles sur le site Internet de la FIM.*

1.4 DEMANDE, INSPECTION ET CONTRÔLE D'HOMOLOGATION

- *Seul le constructeur original peut soumettre une demande d'homologation d'un motocycle au Secrétariat FIM/ CTI.*
- *Si l'inspection n'est pas satisfaisante, le constructeur original peut demander une nouvelle homologation 2 fois dans la même année au maximum dans chaque classe de compétition.*
- *L'inspection du motocycle et des pièces du motocycle fournies par le constructeur présenté pour l'homologation sera effectuée conformément aux informations requises sur les formulaires fournis par la FIM (Formulaires d'homologation 1, 2 et 3).*
- *Le constructeur doit consigner à la FIM les pièces suivantes :*
 - *Moteur complet, y compris instruments de carburation*
 - *Cadre principal*
 - *Bras oscillant et axes de roues*
 - *Biellettes de suspension*
 - *Tés de fourche avant*

- Ces pièces seront contrôlées en présence des représentants des constructeurs et conservées par la FIM dans des malles scellées et emmenées par le promoteur/organisateur aux manifestations de Championnat SBK à la discrétion du Directeur Technique Superbike.
- L'inspecteur doit s'assurer que les déclarations faites sur le certificat de production (formulaire 2) sont correctes.
- Après l'inspection des pièces et des documents, l'inspecteur signera les certificats d'homologation complétés. Ces formulaires d'homologation signés indiquent que le constructeur respecte les spécifications mentionnées dans les formulaires d'homologation.
- La FIM peut vérifier les motocycles homologués par la FIM qui se trouvent chez le constructeur, dans les magasins des concessionnaires ou importateurs. Les machines doivent être en conformité avec le modèle homologué. Les coûts du démontage de deux (2) unités au maximum seront à la charge du constructeur.
- Au cas où les chiffres de production minimum ne sont pas atteints dans le temps imparti, tous les points comptant pour le Championnat du Monde des Constructeurs de l'année en cours seront retirés et d'autres pénalités peuvent aussi être infligées.
- Une fois qu'un motocycle a obtenu l'homologation, il peut être utilisé en compétition dans la classe correspondante pour une période maximale de 5 ans, ou jusqu'au moment où le motocycle homologué ne correspond plus aux règlements techniques.
- Le constructeur du modèle homologué peut demander une prolongation de l'homologation avant l'expiration de la période d'homologation de 5 ans. La FIM peut accorder une prolongation de la période d'homologation, pour 2 années supplémentaires. Le tarif de cette prolongation de période d'homologation sera le double du tarif normal.
- Une homologation ou une prolongation de l'homologation sera accordée uniquement si le tarif a été payé.

1.5 PIÈCES ET MISE À JOUR DU PRODUIT

Tout changement aux spécifications des pièces suivantes d'un motocycle homologué par la FIM exigera une nouvelle homologation du modèle :

- Carter
- Cylindre
- Culasse
- Vilebrequin, bielles
- Arbres à came, soupapes
- Boîte à air
- Corps d'admission et moteur électrique

- **Cadre : dimensions principales [concernant l'emplacement, le caster, l'angle de chasse, point d'ancrage du bras oscillant, point(s) de fixation du(des) amortisseur(s) arrière(s) et timoneries]**
- **Nouvelle numérotation pour numéros de série du moteur**
- **Nouvelle numérotation pour numéros de série du cadre**

Si plus de 2 éléments cités ci-dessus nécessitent une mise à jour pendant la durée de vie du motorcycle, une nouvelle homologation sera nécessaire.

1.5.1 Spécifications de mise à jour

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

- **Le carter ne peut être plus léger* que celui homologué d'origine. Les positions du vilebrequin, de la boîte des vitesses, des positions de fixations du cadre, des axes primaires et des cylindres doivent demeurer inchangées (*sauf la méthode de fonderie pour la production en masse).**
- **Les cylindres ont les mêmes dimensions géométriques y compris la chemise qui ne peut pas plus légère que la pièce d'origine.**
- **La culasse : la forme et volume de la chambre de combustion, les soupapes et la position des arbres à cames y compris toutes les positions et formes des ports d'admission et d'échappement doivent demeurer telles qu'homologuées.**
- **Vilebrequin : même course et le poids ne peut pas être inférieur au modèle d'origine.**
- **Les bielles : même matériel de base (ex. acier) et le poids ne peut pas être inférieur au modèle d'origine.**

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

1.5.2 HOMOLOGATION DES PIÈCES ET MISE À JOUR DU PRODUIT

- **Les mises à jour de produits pour des parties autres que celles citées à l'art. 1.5, telles que le carénage ou les roues, etc. nécessitent une mise à jour de l'homologation.**
- **Le constructeur doit aviser le Secrétariat FIM/ CTI demandant une mise à jour de l'homologation au plus tard 30 jours avant la première course dans laquelle courra le modèle disposant de nouvelles pièces.**
- **Avec l'annonce officielle, il est demandé au constructeur d'envoyer au Secrétariat FIM/ CTI sur papier et sous forme électronique les formulaires d'homologation 1, 2 et 3, avec toute la documentation relative aux pièces et à la mise à jour du produit (les dessins des anciens et des nouveaux produits / pièces, etc.) y compris une déclaration mentionnant le numéro d'identification du véhicule (VIN) qui s'applique pour la mise à jour des pièces et du produit.**

- *Au plus tard dans le délai d'une (1) semaine précédant l'inspection pour homologation par la FIM, les constructeurs doivent d'assurer que les pièces demandées par la FIM ont été reçues au lieu indiqué, qui se trouvera dans un pays européen.*
- *Un constructeur pourra demander des 'mises-à-jour-mineures' de sa machine homologuée. Les 'mises-à-jour-mineures' de ces pièces, autres que celles listées à l'article 1.5 ne requièrent pas une modification de dimensions des autres pièces sur lesquelles elles sont fixées.
Les 'mises-à-jour-mineures' seront acceptées pour les pièces seules, non liées avec les autres pièces mises à jour.*

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

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

3. CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE

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

4. NORMES POUR LES CIRCUITS

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

5. CODE MEDICAL

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

6. CODE ANTIDOPAGE

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

7. CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Les règles sont définies par le «CODE DE L'ENVIRONNEMENT FIM».



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME



SCAN THIS BARCODE
TO ACCESS
THE MOBILE SITE
& THE UPDATED
REGULATIONS.*



FIM-LIVE_{COM} FIM-STORE_{COM} FIM-TV_{COM}

11, ROUTE DE SUISSE | CH - 1295 MIES

ccr@fim.ch

6510007

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