

OBLIGATIONS ET CONDITIONS GENERALES

1. REGLEMENTS SPORTIFS

1.1	INTRODUCTION
1.2	MANIFESTATIONS
1.3	PARC DES COUREURS
1.4	OFFICIELS
1.5	JURY INTERNATIONAL
1.6	DIRECTION DE COURSE
1.7	LES COMMISSAIRES FIM
1.8	LE CALENDRIER
1.9	CLASSES
1.10	COUREURS ADMISSIBLES
1.11	ENGAGEMENTS ET WILD CARDS
1.12	NUMEROS DE DEPART
1.13	HORAIRE
1.14	CONTRÔLE TECHNIQUE, CONTRÔLE MÉDICAL - CONTRÔLE DU DOPAGE
1.15	ESSAIS
1.16	POSITIONS SUR LA GRILLE
1.17	COURSES
1.18	PROCEDURE DE DEPART
1.19	PROCEDURE DE PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS
1.20	COURSES SUR PISTES MOUILLEES ET SECHES
1.21	COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE
1.22	ARRETS AU STAND
1.23	DRAPEAUX ET FEUX
1.24	VEHICULES MEDICAUX.....
1.25	FIN D'UNE COURSE ET RESULTATS
1.26	INTERRUPTION D'UNE COURSE
1.27	NOUVEAU DEPART D'UNE COURSE QUI A ETE INTERROMPUE
1.28	ZONE DE CONTROLE / PARC FERMÉ
1.29	POINTS POUR LE CHAMPIONNAT ET CLASSEMENT
1.30	INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS
1.31	CAUTION SUPPLEMENTAIRE EN CAS DE CONTRÔLE DE MACHINE SUITE A UNE RECLAMATION
1.32	CAUTION SUPPLEMENTAIRE POUR LE CONTRÔLE DU CARBURANT SUITE A UNE RECLAMATION
1.33	NON PARTICIPATION A UNE MANIFESTATION

2. REGLEMENTS TECHNIQUES

2.1	INTRODUCTION
2.2	CLASSES
2.3	GENERALITES
2.4	SPECIFICATIONS TECHNIQUES - SUPERBIKE.....
2.5	SPECIFICATIONS TECHNIQUES - SUPERSPORT.....
2.6	SPECIFICATIONS TECHNIQUES - SUPERSTOCK.....
2.7	CARBURANT, HUILE ET LUBRIFIANTS
2.8	VETEMENTS DE PROTECTION ET CASQUES
2.9	PROCEDURES POUR LE CONTROLE TECHNIQUE
2.10	DIRECTIVES A L'ATTENTION DES COMMISSAIRES TECHNIQUES POUR LES VERIFICATIONS.....
2.11	CONTROLES DU BRUIT
2.12	DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMETRES

ANNEXES
PROCEDURE D'HOMOLOGATION FIM POUR LES MOTOCYCLES SUPERSTOCK, SUPERSPORT ET SUPERBIKE

3. CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE

3.1	PRINCIPES.....
3.2	SANCTIONS
3.3	LES ORGANES DISCIPLINAIRES ET D'ARBITRAGE
3.4	RECLAMATIONS ET APPELS
3.5	PROCEDURE DEVANT TOUS LES ORGANES DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE
3.6	FRAIS DE LA PROCEDURE
3.7	RECIPROCITE DES SANCTIONS
3.8	DROIT DE CLEMENCE
3.9	CLAUSE ARBITRALE.....

4. NORMES POUR LES CIRCUITS

5. CODE MEDICAL.

5.1	INTRODUCTION
5.2	CONTROLE MEDICAL SPECIAL
5.3	SOINS MEDICAUX AUX MANIFESTATIONS
5.4	ASSURANCE DE RESPONSABILITE PROFESSIONNELLE MEDICALE.....

6 CODE ANTIDOPAGE

7 CODE DE L'ENVIRONNEMENT

MODIFICATIONS AUX REGLEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE FIM SUPERBIKE & SUPERSPORT ET DE LA COUPE FIM SUPERSTOCK (DENOMMES COLLECTIVEMENT CI-APRES «REGLEMENTS»

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

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

Le Bureau permanent est constitué par :

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

qui se réunit de façon régulière pour discuter et décider de toutes les questions relatives au Championnat du Monde FIM Superbike dans les intérêts respectifs des membres.

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

La Commission Superbike est compétente pour étudier toute proposition de changements aux Règlements du Championnat du Monde FIM.

La Commission Superbike est constituée par :

- Un Représentant nommé par la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM).
- Un Représentant nommé par les constructeurs, à travers MSMA.
- Un Représentant nommé par DWO qui sera le Président de séance de la Commission Superbike.

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

Obligations et Conditions Générales

Tous les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, promoteurs/organisateurs ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions participant au Championnat du Monde FIM de Courses sur Route Superbike & Supersport et à la Coupe FIM Superstock (dénommés collectivement 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 (ci-après désignés collectivement sous la dénomination "Règlements").

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

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

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

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

CODE ANTIDOPAGE

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

1. RÈGLEMENTS SPORTIFS

1.1 INTRODUCTION

- 1.1.1** Une série de courses motocyclistes sera organisée comptant pour le Championnat pour les coureurs et les constructeurs.

1.2 MANIFESTATIONS

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

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

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

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

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

- 1.2.5** Les organisateurs seront désignés par la FIM et DWO.

- 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** DWO doit conclure ou se faire confirmer par chaque organisateur une couverture de responsabilité civile pour toute manifestation couvrant la responsabilité de DWO et celle de tous les participants, constructeurs, coureurs, sponsors, Equipes, compagnies prestataires de service et

officiels en cas d'accident survenant à des tiers au cours de la manifestation ou pendant les essais.

La police d'assurance doit également couvrir toute responsabilité éventuelle de la FIM et de l'organisateur à l'égard des tiers. Une copie de la police rédigée en anglais ou français doit être présentée à l'organisateur, à DWO et à l'Administration FIM au plus tard 20 jours avant l'épreuve.

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

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

Au cas où l'organisateur souscrit sa propre police d'assurance en responsabilité civile, en tout points conforme avec les dispositions de l'article 1.2.7, il peut adresser à DWO et l'Administration de la FIM, le certificat d'assurance dûment rempli, signé et tamponné par un représentant de la compagnie d'assurance.

Cette déclaration originale (formulaire fourni par DWO) sera adressé à DWO par courrier au moins 20 jours avant l'épreuve.

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

- a - Confirmation du nom et de l'adresse des Promoteurs/Organisateurs, avec les numéros de téléphone, de fax pour la correspondance ainsi que les adresses courriel.
- b - La date et le lieu de la manifestation.
- c - Un plan détaillé du circuit, sa direction, sens ou sens contraire des aiguilles d'une montre, et sa longueur.
- d - Le lieu du centre d'information des coureurs sur le circuit ainsi que le tableau avec les informations officielles.
- e - Le nom et l'adresse de la compagnie d'assurance responsabilité civile ainsi que le numéro de la police.

- f - Nom et adresse de la FMNR.
- g - Le nom du Directeur de Course (avec licence FIM de Directeur de Course).
- h - Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du Chef du Service Médical.
- i - Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des hôpitaux désignés pour l'épreuve.

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

- 1.2.9** Au moins 60 jours avant la manifestation, DWO doit publier les informations ci-dessus et les envoyer pour distribution à toutes les équipes engagées à la manifestation.

1.3 LE PADDOCK

- 1.3.1** Le **paddock** (parc des coureurs), les stands ainsi que toutes les autres installations devraient être à la disposition des équipes au moins le mardi précédant une course se déroulant le dimanche et rester à la disposition des concurrents jusqu'à un et, si possible, deux jours après la manifestation (selon le programme horaire précisé par DWO dans le manuel distribué aux équipes).

- 1.3.2** Il devrait être accessible aux équipes qui arrivent pour s'installer entre 08h00 et 20h30 (selon le programme horaire précisé par DWO dans le manuel distribué aux équipes).

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

- 1.3.4** Lorsque le **paddock** est occupé, il doit y avoir un service médical et un service de lutte contre les incendies approprié à la disposition des tous les coureurs, équipes, constructeurs, sponsors, sociétés de service, officiels, FIM, DWO, etc.

Au minimum ces services doivent être opérationnels de 08.00 à 18.00h, la veille du "jour d'installation des équipes", puis sur une base 24 heures sur 24 jusqu'à la fin de l'épreuve, qui se termine à minuit le jour suivant la course.

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

1.4 Officiels

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

1.4.1 Officiels Permanent

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

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

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

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

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

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

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

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

Starter Il est responsable pour donner le départ de la course.

1.4.2 Officiels Individuels de l'Epreuve

Tous les Officiels individuels de l'Epreuve seront nommés pour chaque Epreuve.

Il s'agit des :

A) Officiels nommés par la FIM :

- 1) Le Président et deux membres du Jury International**
(le 3^{ème} membre du Jury International étant proposé par la FMNR) Ils sont (titulaires d'une licence FIM de Commissaire Sportif) chargés de s'assurer que l'épreuve se déroule en conformité avec les Règlements.

B) Officiels nommés par la FMNR/organisateur :

2) Directeur de Course

Ses responsabilités sont les suivantes :

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

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

Dès que l'inspection médicale du matin est achevée, le personnel médical doit se tenir à 5 m au moins en retrait de

la piste ou la quitter. Seul le personnel « sportif » doit rester en bord de piste pour l'inspection sportive.

Le Directeur de l'Epreuve, l'Officiel de Sécurité FIM, le Directeur de Course et le Directeur Médical effectueront, l'inspection finale du circuit, 30 minutes avant le début de la 1^{ère} séance d'essais et/ou warm up du jour, afin de s'assurer que cette règle est respectée.

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

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

3) Secrétaires

Sont responsables :

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

4) Autres Officiels Commissaires, Inspecteurs Techniques, Personnel chargé de la sécurité, Personnel médical, etc. nécessaires au bon déroulement de la manifestation.

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

1.4.3 La Direction de Course

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

1.4.4 Les Commissaires FIM

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

1.5 JURY INTERNATIONAL

1.5.1 La direction de la manifestation sera assurée par le Jury International comprenant les délégués suivants :

Le Président du Jury, nommé par la FIM - qui présidera les séances
2 Membres du Jury, nommé par la FIM
Le Délégué nommé par DWO
Le Directeur de l'Epreuve
Le Directeur Technique
Le Directeur Médical
Le Directeur de Course
L'Officiel de Sécurité FIM

1.5.2 A tout moment, les tâches des membres du Jury International de la Manifestation sont :

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

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

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

1.5.4 Le quorum pour une séance du Jury International est de trois personnes.

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

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

1.5.7 Les tâches du Jury International sont :

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

1.6 LA DIRECTION DE COURSE

1.6.1 La Direction de Course sera composée des personnes suivantes:

- Le Représentant FIM - qui présidera les séances
- Le Représentant de DWO
- Le Directeur de l'Epreuve

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

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

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

1.6.5 Les tâches de la Direction de Course sont :

- a - De prendre des décisions en application des Règlements.
- b - Imposer une sanction pour infraction aux Règlements.

- c - Une modification dans la conduite et/ou le format des essais et/ou de la course justifiée par des questions de sécurité et pour autant que cette décision soit absolument nécessaire pour résoudre une situation qui n'est pas prévue dans les Règlements du Championnat. Dans ce cas de figure exceptionnel, une telle décision peut prévaloir sur les dispositions spécifiques aux Règlements du Championnat.
- d - Dans le cas où il est absolument nécessaire de résoudre une situation non prévue dans les Règlements, la Direction de Course pourra rédiger des instructions ou clarifications avant la course et dans des cas précis, pourra même édicter des Règlements avant la course (e.g. prendre en considération les conditions locales d'un circuit en particulier). Toutefois, de telles actions ne peuvent être entreprises que dans les limites fixées par le Règlement du Championnat.
- e - Imposer une sanction à un organisateur pour incapacité à assurer un déroulement efficace et régulier de la manifestation ou pour infraction grave aux Règlements.
- f - Se prononcer sur toute réclamation relative aux infractions aux Règlements.

1.7 LES COMMISSAIRES FIM

- 1.7.1** Il y aura un collège de trois Commissaires FIM (titulaire d'une licence FIM de Commissaire Sportif) supervisé par le Chef des Commissaires qui présidera les séances.
- 1.7.2** Le Chef des Commissaires et les autres Commissaires sont responsables de l'application des Règlements du Championnat du Monde Superbike & Supersport de Courses sur Route. Tous les Commissaires officiant à plus de quatre épreuves chaque année doivent être approuvés par le Bureau Permanent.
- 1.7.3** Le quorum pour une séance des Commissaires FIM est de deux personnes.
- 1.7.4** Si le Chef des Commissaires est indisponible pendant la manifestation, le deuxième Commissaire FIM le remplacera.

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

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

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

1.7.8 Les responsabilités des Commissaires FIM sont :

a - S'assurer que la manifestation se déroule conformément aux Règlements du Championnat du Monde Superbike & Supersport de Courses sur Route et rapporter à la Direction de Course toute infraction commise.

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

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

1.8 CALENDRIER

1.8.1 Le calendrier **provisoire** des courses comptant pour les Championnats sera, en principe, publié au plus tard le **30 novembre** de l'année précédente.

1.8.2 **La Commission Superbike se réserve le droit de proposer l'inclusion, la substitution ou l'annulation de manifestations au calendrier provisoire.**

1.9 CLASSES

1.9.1 Les classes sont prévues pour les catégories suivantes :

Superbike	4 temps	2, 3 ou 4 cylindres
Supersport	4 temps	2, 3 ou 4 cylindres
Superstock	4 temps	2, 3 ou 4 cylindres

- 1.9.2** Les règlements techniques régissant les trois classes figurent dans le chapitre 2 de ces Règlements.

1.10 COUREURS ADMISSIBLES

- 1.10.1** Le coureur doit être titulaire d'une Licence FIM adéquate (Superbike, Supersport ou Superstock) émise par une FMN. Les licences sont établies aux coureurs désignés par la FIM et DWO et, peuvent, dans certaines circonstances, être valables pour une seule manifestation. Afin d'obtenir une licence, le coureur doit posséder une licence nationale d'une FMN émise sans supplément de prix pour le coureur.
Les équipes doivent être en possession de la licence "FIM Equipe".
Les constructeurs doivent être en possession de la licence "FIM de Constructeur".

1.10.1.1 Age minimum

- **Superstock :** **16 ans**
- Supersport : 16 ans
- Superbike : 18 ans

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

1.10.1.2 Age maximum en Superbike et Supersport

La limite d'âge maximum se termine à la fin de l'année au cours de laquelle le coureur atteint ses 50 ans.

1.10.1.3 Age maximum en Superstock 1000

La limite d'âge maximum est de **28** ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat en cours.

1.11 ENGAGEMENTS ET WILD CARDS

- 1.11.1** Avant le 15 novembre de l'année précédente pour les Championnats du Monde Superbike et Supersport, et avant le 15 janvier de l'année en question pour la Coupe FIM Superstock 1000cc, chaque équipe doit soumettre au Secrétariat de DWO, une demande d'engagement pour son équipe. Celle-ci, sauf lorsqu'une dispense spéciale est accordée, sera valable pour toutes les courses des Championnats du Monde FIM

Superbike, Supersport ou de la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route. Par la même occasion, l'équipe doit indiquer les coureurs choisis et la classe dans laquelle ils participeront. **De plus, les équipes Supersport doivent indiquer leur (1) circuit d'essai et les équipes Superstock devront en outre indiquer leurs trois circuits d'essai** (voir art 1.15.1).

1.11.2 Chaque engagement doit spécifier, pour chaque coureur, la compagnie d'assurance fournissant la couverture minimale spécifiée par la FIM, le numéro de la police et la date de péremption de la police.

1.11.3 Chaque engagement oblige l'équipe à désigner un coureur pour participer à toutes les manifestations des Championnats du Monde FIM Superbike & Supersport et de la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route dans la classe choisie. Seules les exceptions suivantes peuvent être acceptées :

i) Une équipe peut retirer un coureur d'une manifestation qui a déjà commencé, suite à une blessure du coureur, dégâts irréparables au(x) motorcycle(s) ou cas de force majeure. Un retrait pour raisons médicales doit être appuyé par une lettre du Chef du Service Médical de la manifestation ou du Directeur Médical.

ii) Une équipe peut retirer un coureur des manifestations des Championnats du Monde FIM Superbike ou Supersport ou de la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route uniquement pour des raisons médicales ou autre raison de force majeure. Des retraits pour raisons médicales doivent être appuyés par une lettre d'un médecin qualifié.

Afin de remplir leurs obligations d'engagement, les équipes feront tout leur possible pour mettre à disposition un coureur de remplacement qualifié approuvé par la FIM et DWO dans les 10 jours suivant le retrait. Toutefois, aucune substitution ou remplacement d'un coureur engagé ne peut avoir lieu après à **8h30, le jour précédent la course. Par la même occasion, les équipes doivent informer par écrit la Direction de Course, du nom du coureur de substitution ou de remplacement.**

iii) Pour des raisons autres que médicales ou de force majeure, et à la condition que l'équipe obtienne l'approbation de la FIM et de DWO (aucun des deux ne sera obligé de donner de raisons à un refus d'accorder son approbation), une équipe peut remplacer un coureur que cette équipe avait engagé dans les Championnats du Monde FIM Superbike ou Supersport ou de la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route par un autre coureur ("coureur

de remplacement") pour les manches restantes des Championnats du Monde FIM Superbike ou Supersport ou de la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route.

Un seul remplacement par coureur sera autorisé par saison. Les circonstances exceptionnelles seront examinées la FIM et DWO.

1.11.4 Si une équipe ne peut pas trouver un coureur de substitution, la FIM et DWO peuvent décider d'autoriser une autre équipe à engager un coureur, sur une base manifestation par manifestation, pour obtenir le nombre d'engagés requis. L' Art. 1.10 s'appliquera à tous les coureurs de remplacement et de substitution.

1.11.5 **Un coureur, inscrit à une manche de la Coupe FIM Superstock 1000cc, ne peut pas participer dans une course de support pendant la même manifestation et sur le même circuit.**

1.11.6 Chaque Fédération accueillant une épreuve (FMNR) peut nommer 4 coureurs «wild card» pour les classe Superbike et Supersport ainsi que 2 coureurs «wild card» pour la classe Superstock, pour le déroulement de leur propre épreuve, uniquement. Dès que ces wild cards ont été nommés par la FMNR, DWO peut nommer des coureurs «une manifestation». Les coureurs "wild card" et «une manifestation doivent être titulaires d'une licence FIM "une Manifestation Superbike, Supersport ou Superstock de Courses sur Route" émise par une FMN. Les engagements des coureurs « wild card » doivent être soumis, sur le bulletin d'engagement officiel émis par la FIM, par la FMNR à la FIM, au moins 30 jours avant la manifestation. Des exceptions peuvent être accordées par la FIM et DWO.

Tous ces engagements seront soumis à l'approbation de la Commission Superbike.

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

Lorsqu'une licence "wild card" est confirmée et émise, le coût de cette licence ne seront pas remboursés au coureur qui retire sa participation à la course.

Les coureurs "wild card" inscrits devront régler à DWO des frais couvrant le coût des consommables fournis pour leur participation.

- 1.11.7** Un briefing obligatoire sera organisé pour tous les coureurs participant pour la première fois au Championnat du Monde de l'année en cours à 17h00, la veille des premières séances d'essais.

Ne pas assister intégralement à cette réunion **peut entraîner une pénalisation.**

Une dispense peut être accordée par la Direction de Course.

- 1.11.8** Un coureur est considéré comme ayant pris part à l'épreuve lorsqu'il pénètre sur la piste lors d'une séance d'essais, au moins.
- 1.11.9** Un coureur est considéré comme ayant commencé la course s'il a participé, au premier tour de la course, au moins.

1.12 NUMÉROS DE DÉPART

- 1.12.1** Chaque coureur accepté pour les Championnats du Monde FIM Superbike ou Supersport ou pour la Coupe FIM Superstock se verra attribuer un numéro de départ spécifique qui sera valable pour tout les Championnats. En général, les numéros de départ seront basés sur les résultats des coureurs de l'équipe dans le Championnat de l'année précédente.

1.13 HORAIRE

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

Du mardi au jeudi : Arrivée et installation des équipes

Jeudi

16.00 – 18.00	120'	SUPERSPORT	CONTROLES TECHNIQUES ET SPORTIFS
17.00		COUREURS WILD CARDS	BRIEFING

Vendredi

08.45 – 10.15	90'	SUPERBIKE & SUPERSTOCK 1000	CONTROLES TECHNIQUES ET SPORTIFS
9.15 – 09.45	30'	SUPERSTOCK 1000	ESSAIS LIBRES 1
10.00 – 10.45	45'	SUPERSPORT	ESSAIS LIBRES 1
11.45 – 12.30	45'	SUPERBIKE	ESSAIS LIBRES 1 VALABLES POUR QUALIFICATION
13.15 – 14.00	45'	SUPERSPORT	ESSAIS LIBRES 2
14.15 – 14.45	30'	SUPERSTOCK 1000	ESSAIS LIBRES 2
15.00 – 15.45	45'	SUPERBIKE	ESSAIS LIBRES 2 VALABLES POUR QUALIFICATION

Samedi

09.00 - 09.30	30'	SUPERSTOCK 1000	ESSAIS LIBRES 3
09.45 – 10.30	45'	SUPERBIKE	ESSAIS LIBRES 3 VALABLES POUR QUALIFICATION
10.45 – 11.30	45'	SUPERSPORT	ESSAIS LIBRES 3
12.30 – 13.00	30	SUPERBIKE	ESSAIS LIBRES 4 NON VALABLES POUR QUALIF.
14.15 - 14.45	30'	PIT WALK	PIT WALK
15.00 – 15.15	15'	SUPERBIKE	SUPERPOLE 1 (SP1)
15.25- 15.40	15'	SUPERBIKE	SUPERPOLE 2 (SP2)
15.55 – 16.40	45'	SUPERSPORT	ESSAIS QUALIFICATIFS
16.55 - 17.25	30'	SUPERSTOCK 1000	ESSAIS QUALIFICATIFS

Dimanche

08.40 – 08.55	15'	SUPERBIKE	WARM UP
09.05 – 09.20	15'	SUPERSPORT	WARM UP
09.30 – 09.40	10'	SUPERSTOCK 1000	WARM UP
10.30		SUPERBIKE	COURSE 1
11.40		SUPERSPORT	COURSE
13.10		SUPERBIKE	COURSE 2
14.15		SUPERSTOCK 1000	COURSE

1.13.2 Les horaires susmentionnés peuvent uniquement être modifiés comme suit :

- i) Avant la manifestation par la FIM et DWO;
- ii) Pendant la manifestation, par la Direction de Course.

1.13.3 La Commission SBK se réserve le droit de modifier le nombre de courses par épreuve dans chaque classe.

1.13.4 L'horaire peut inclure un temps imparti aux coureurs et aux équipes pour des tours de familiarisation en scooter, à vélo ou à pied. A ce moment, tout le trafic sur la piste doit se faire dans le sens du circuit et toutes les personnes à scooter doivent porter un casque.

1.14 CONTROLE TECHNIQUE, CONTROLE MEDICAL - CONTROLE DU DOPAGE

1.14.1 Tous les motocycles doivent être vérifiés au niveau de la sécurité par les Inspecteurs Techniques avant la première participation aux essais, selon l'horaire publié. Si le Directeur Technique le souhaite, les machines peuvent être contrôlées plus avant pour autant que celles-ci soient prêtes.

Les équipes peuvent présenter un maximum de un (1) motocycle par coureur pour les classes Superbike, Supersport et Superstock lors du contrôle technique. Ce motocycle sera spécialement identifié par les Inspecteurs Techniques.

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

1.14.2 La procédure pour le Contrôle Technique est décrite dans les Règlements Techniques. La procédure pour le Contrôle Médical est décrite dans le Code Médical.

1.14.3 L'intégralité des articles concernant les procédures antidopage est contenue dans le Code Antidopage FIM.

1.15 ESSAIS

1.15.1 Restrictions des essais

- A)** Les essais par des coureurs et des équipes engagés à courir dans les Championnats FIM de Superbike et de Supersport sont interdits **du 21 décembre au 04 janvier** (ces deux dates incluses).
- B)** Les essais entre la fin d'une saison et le début de la saison suivante ne peuvent pas avoir lieu sur un circuit situé en dehors de la zone continentale où l'équipe est basée (Europe, Asie-Océanie, Afrique, les Amériques).
- C)** Des essais par des coureurs et des équipes engagés à courir dans le Championnat Superbike sont interdits sur tout circuit, **après le déroulement de la première épreuve européenne et jusqu'à la fin de la dernière course de la saison** sauf pour les exceptions suivantes :
- a. Des essais libres et qualificatifs de la manifestation.
 - b. Des séances d'essais organisées par DWO avec l'accord de la FIM.
 - c. Participation à toute autre épreuve d'un Championnat du Monde ou Prix FIM.
 - d. Coureurs "wild cards" et "une manifestation".
 - e. Toute activité autorisée par la Direction de Course.
 - f. Essais par une équipe sous contrat avec un coureur qui n'est pas sous contrat avec le promoteur sur un circuit qui ne figure pas dans les prochaines manches du calendrier du Championnat du Monde en cours.
 - g. Des essais sur le Circuit de Tests désigné par chaque équipe jusqu'au dimanche précédent la semaine de course. Voir article 1.11.1 (seulement Supersport et Superstock).**
- D)** Des exceptions à cette règle peuvent être accordées pour des raisons de force majeure avec l'approbation de la Commission Superbike. Par exemple, lorsqu'une équipe recrute un coureur qualifié pour remplacer un coureur blessé, le coureur qualifié peut éventuellement avoir fait des essais involontairement sur un circuit inclus dans les Championnats.

- E) Les scooters sont les seuls véhicules 2 roues motorisés avec lesquels les coureurs engagés dans la manifestation sont autorisés à circuler sur la piste. Cette autorisation n'est valable que du jeudi de 16h00 à 18h00.
Des exceptions peuvent être accordées après approbation de la Direction de Course. **Le non-respect de ces règles peut entraîner une pénalisation.**
- F) Les essais par des coureurs sous contrat avec le promoteur dans des disciplines autres que la « Course sur Route » sont autorisés dans un but de perfectionnement.

1.15.2 Séances d'essais (Superpole et warm-up inclus)

- i) Les coureurs commencent les essais depuis la voie des stands lorsque le feu vert est allumé à la sortie de la voie des stands.
- ii) La durée des essais commence dès l'illumination du feu vert. Un panneau visible ou un compte à rebours sera placé dans la voie des stands pour indiquer les minutes d'essais restantes.
- iii) La fin des essais est indiquée par la présentation d'un drapeau à damiers et, au même moment, la sortie des stands sera fermée. Les temps d'un coureur seront enregistrés jusqu'à ce qu'il franchisse la ligne d'arrivée après que le temps alloué soit écoulé. Après le drapeau à damiers, les coureurs peuvent finir le tour 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 chronométreurs officiels au moment où les drapeaux rouges ont été présentés.
- v) Une fois que les essais ont commencé, l'état de la surface de course du circuit ne pourra être modifié, sauf sur instructions du Directeur de l'Epreuve et de l'Officiel de Sécurité FIM, pour l'adapter à un changement de conditions localisé.

1.15.3 Motocycles

Un coureur ne peut utiliser qu'un seul motorcycle, tel qu'accepté lors du contrôle technique selon les modalités définies par les articles 2.4.10, 2.5.10 et 2.6.10 des Règles Techniques.

1.15.4 Temps au tour

Tous les tours des coureurs sont chronométrés.

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

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

1.15.5 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.

1.15.6 Qualification pour la course

A) Supersport et Superstock 1000cc

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

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

B) Superbike

i) Les coureurs sont automatiquement qualifiés pour la course s'ils participent aux séances Superpoles SP1 ou SP2 (voir art. 1.16.3.2).

ii) Pour participer aux séances Superpoles et aux Courses, un coureur doit réaliser un temps au tour au moins égal à 107% du temps réalisé par le coureur le plus rapide lors de la même

séance, dans n'importe laquelle des séances d'essais libres (FP1, FP2, FP3, FP4).

- iii) Les coureurs substitués, qui remplacent un coureur après le début de la manifestation, sont sujets aux conditions ci-dessus s'ils ont participé à deux des trois premières séances d'essais libres.
- iv) Si un coureur substitut ne participe qu'à partir de la séance FP3 et n'obtient pas un temps au tour de 107% du coureur le plus rapide lors d'une séance FP3 ou FP4, mais réussit à se classer parmi les 20 premiers au classement général des séances FP1, FP2 et FP3, ce coureur pourra participer à la séance SP1, durant laquelle il/elle devra réaliser un temps au tour d'au moins 107% du coureur le plus rapide en SP1 pour être autorisé à prendre le départ de la course (à moins que SP1 soit annulé, auquel cas le coureur pourra prendre le départ de la course).

1.16 POSITIONS SUR LA GRILLE

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

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

1.16.3.1 Positions sur la grille pour les classes Supersport et Superstock

Les positions sur la grille sont basées sur le temps le plus rapide réalisé par les coureurs lors de tous les essais qualificatifs.

Dans le cas où toutes les séances de qualification ont été annulées, la grille de départ sera établie sur la base du meilleur temps enregistré réalisé par les coureurs dans toutes les séances d'essais libres.

1.16.3.2 Positions sur la grille pour la classe Superbike

i) Les positions sur la grille seront déterminées par le temps au tour le plus rapide enregistré par chaque coureur lors des séances d'essais libres (FP) et deux séances Superpoles (SP) comme suit :

ii) Sur la base des temps des essais combinés, les dix coureurs les plus rapides lors des séances FP1, FP2 et FP3 vont directement en SP2.

iii) Les coureurs figurant aux positions des 11 à 20 au combiné des séances d'essais libres prendront part à la séance SP1 (s'ils sont qualifiés selon l'art. 1.15.6.B).

Les deux pilotes les plus rapides de SP1 passent en SP2.

iv) Les douze coureurs en SP2 prendront les 12 premières positions sur la grille selon leur meilleur tour en SP2.

Tout coureur ne réalisant pas de tour enregistré en SP2 sera classé comme dernier coureur en SP2 (tout en tenant compte de ses temps combinés en FP1, FP2 et FP3).

v) Les coureurs qui sont pas en première ou deuxième position de la séance SP1 prendront les positions 13 et suivantes sur la grille selon leur tour le plus rapide en SP1.

Tout coureur qualifié ne réalisant pas de tour enregistré en SP1 sera classé comme dernier coureur en SP1 (tout en tenant compte de ses temps combinés en FP1, FP2 et FP3)

vi) Si un coureur qualifié pour les essais Superpoles ne peut pas participer à une SP et quelque'en soit les raisons, il ne sera pas remplacé. Sa place pour la SP restera vacante.

vii) Dans le cas où la séance SP1 ou SP2 ou les deux sont annulées, les positions sur la grille seront déterminées par les temps des tours les plus rapides réalisés par les coureurs du groupe concerné, en FP1, FP2 et FP3. Dans le cas où seule la séance SP1 est annulée, les 11^{ème} et 12^{ème} coureurs les plus rapides des séances FP1, FP2 et FP3 combinées passeront en SP2.

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

1.16.5 La grille définitive sera publiée au plus tard une heure avant le début de chaque course.

1.17 COURSES

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

Superbike:	minimum 85 km	maximum 110 km
------------	---------------	----------------

Supersport:	minimum 80 km	maximum 110 km
-------------	---------------	----------------

Superstock:	minimum 40 km	maximum 70 km
-------------	---------------	---------------

et elle sera déterminée par la FIM et DWO après la publication du calendrier.

Les courses Superbike et Supersport déclarées « Wet » pourraient être réduites d'un certain nombre de tours (selon décision de la Direction de Course).

- 1.17.2** La longueur d'une course peut uniquement être modifiée par la Direction de Course.
- 1.17.3** Un panneau visible sera présenté au niveau de la ligne d'arrivée pour indiquer le nombre de tours restants.
- 1.17.4** Si les salles de chronométrage sont alimentées par du courant normal (électricité), elles doivent être connectées, en permanence, à un U.P.S. (système d'énergie continue) et à un générateur.

1. 18 PROCÉDURE DE DÉPART

1. 18.1 Procédure de départ normale

- 1) Seuls les coureurs ayant accompli au moins un tour de reconnaissance seront autorisés à prendre le départ à leur position sur la dernière grille publiée. En aucun cas, ils ne peuvent pousser leur machine directement sur la grille de départ depuis la voie des stands.
- 2) Approximativement 20 minutes (10 minutes dans le cas d'un nouveau départ ou d'un nouveau programme de la course) avant le départ de la course Superbike - Ouverture de la sortie de la voie des stands pour le tour de reconnaissance.
Approximativement 15 minutes (10 minutes dans le cas d'un nouveau départ ou d'un nouveau programme de la course) avant le départ de la course Supersport ou Superstock - 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.
Les coureurs peuvent effectuer plus d'un tour de reconnaissance en repassant par la voie des stands où ils peuvent apporter des réglages au motocycle ou ravitailler.
- 3) Approximativement 15 minutes (5 minutes dans le cas d'un nouveau départ ou d'un nouveau programme de la course) avant le départ de la course Superbike - Fermeture de la sortie de la voie des stands.
Approximativement 10 minutes (5 minutes dans le cas d'un nouveau départ ou d'un nouveau programme de la course) avant le départ de la course Supersport ou Superstock - Fermeture de la sortie de la voie des stands.
Feux rouges et drapeau rouge agité à la sortie de la voie des stands.

- 4) Les coureurs qui ne vont pas sur la grille peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands selon les instructions du commissaire placé à la sortie de la voie des stands.
Les coureurs qui démarrent le tour de chauffe depuis la voie des stands devront prendre le départ de la course depuis le fond de la grille.

- 5) Lorsque les coureurs reviennent sur la grille après le tour de reconnaissance, ils prennent place à leur position et peuvent être assistés par cinq personnes, parmi lesquelles une peut tenir un parapluie. Tous les assistants sur la grille doivent porter un laissez-passer "Grille". Après avoir pris place à leur position, les coureurs doivent enlever leurs casques, sauf dans le cas d'un nouveau départ de la course ou d'une course déclarée « wet ».

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

- 6) Le Directeur d'Epreuve peut, à ce moment-là, choisir de déclarer la course comme étant "wet", soit se déroulant sur piste mouillée, ou "dry" (sur piste sèche). Le starter l'indiquera en présentant 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 considérée "dry", soit sur piste sèche.

- 7) Les coureurs sur la grille peuvent, à ce moment-là, procéder à des réglages sur le motorcycle ou changer de pneus pour les adapter aux conditions de la piste.

Les chariots tels que ceux présentés dans le manuel «SBK Organisation Rules» publié par by DWO, sont autorisés sur la grille.

Deux ventilateurs tels que ceux présentés dans le manuel «SBK Organisation Rules» publié par by DWO, sont autorisés sur la grille.

Les couvertures chauffantes pour les pneus peuvent être utilisés sur la grille.

Les coureurs peuvent utiliser les ventilateurs et un générateur pour alimenter les couvertures chauffantes sur la grille.

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

Des démarreurs additionnels peuvent être également utilisés sur la grille.

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

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

Avant que le panneau "1 minute" soit présenté, ces coureurs et leurs motocycles doivent avoir quitté la grille de départ et rejoint la voie des stands d'où ils peuvent continuer à faire des réglages sur leur motocycle.

Ces coureurs prendront le départ du tour de chauffe depuis la voie des stands et prendront le départ de la course depuis le fond de la grille.

Travailler sur une machine sur la grille après que le panneau 3 minutes ait été présenté peut être sanctionné.

- 8) Il est interdit de ravitailler ou de changer de réservoir sur la grille.
- 9) 5 Minutes avant le départ du tour de chauffe - Présentation du panneau 5 minutes sur la grille.
- 10) 3 Minutes avant le départ du tour de chauffe - Présentation du panneau 3 minutes sur la grille.

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

Les chariots et ventilateurs doivent être retirés de la grille le plus rapidement possible.

Retrait immédiat des dispositifs pour chauffer les pneus des machines sur la grille ainsi que dans la voie des stands.

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

Les coureurs doivent mettre leur casque.

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

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

Dès cet instant, tout le personnel de l'équipe, sauf les mécaniciens, quitteront la grille. Les mécaniciens aideront aussi vite que possible le coureur à faire démarrer le motorcycle et évacueront ensuite la grille.

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

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

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

Le temps minimum d'intervention devant les stands pour la catégorie SBK est compté à partir de ce moment.

Pour des raisons de sécurité, si le motorcycle 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.

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

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

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

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

Tout coureur qui rejoint la grille après que le safety car se soit positionné en fond de grille sera dirigé par les commissaires de grille à la dernière place sur la grille et prendra le départ de la course depuis cet endroit. Dans le cas où plusieurs coureurs arrivent sur la grille après le safety car, ils seront dirigés vers les dernières places de la grille selon leur ordre d'arrivée sur cette grille.

Tout coureur qui rencontre un problème avec son motorcycle lors du tour de chauffe peut retourner dans la voie des stands et procéder à des réparations sur sa machine **dans la voie des stands et pas dans le stand.**

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

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

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

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

Un safety car doit suivre les machines durant tout le premier tour.
Le safety car doit dépasser 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 ou qui se place délibérément hors de sa place attribuée sur la grille sera prié de respecter une procédure de passage par la voie des stands décrite à l'article suivant.

Le motorcycle doit être immobile au moment où les feux rouges sont éteints. Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle **au moment où les feux rouges sont éteints.**

Dans le cas d'un mouvement infime et d'un arrêt consécutif alors que les feux sont éteints, le Directeur de Course est seul juge pour déterminer s'il y a eu avantage.

C'est la Direction de Course qui décidera si une pénalité **est** infligée **pour avoir pris l'avantage en prenant un départ anticipé** et **qui doit informer le coureur de la pénalité** avant la fin du quatrième tour.

- 15) Si, après le départ de la course, le motorcycle 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.
- 16) Après que les coureurs aient passé la sortie des stands, l'Officiel placé à cette sortie allumera un feu vert pour donner le départ aux coureurs encore dans la voie des stands. **La Direction de Course peut demander un délai avant l'affichage du feu vert selon la disposition et la distance de la sortie des stands. Dans ce cas, une information officielle sera distribuée.**
- 17) Si un problème se présente au moment du départ pouvant nuire à la sécurité **du départ du tour de chauffe ou de la course**, alors le starter **lancera** une **des** procédures comme suit :

17.1 « START DELAYED » / DEPART RETARDE

- Un drapeau rouge est agité depuis la plateforme du Starter et les feux rouges restent allumés.
- Le panneau "Start Delayed (*Départ Retardé*)" est brandi depuis la plateforme du Starter et un Commissaire agitera un drapeau jaune à chaque rang de la grille de départ depuis la plateforme de signalisation.
- Les coureurs doivent rester en position sur la grille, le casque en place, les moteurs peuvent être arrêtés.
- La (les) machine(s) qui ont provoqué la procédure de départ retardé seront retirées vers la voie des stands, quel que soit le travail nécessaire pour redémarrer le(s) moteur(s). Si il(s) peu(ven)t être redémarré(s), le coureur peut prendre le départ du tour de chauffe depuis la voie des stands, et prendra le départ de la course depuis le fonds de la grille.
- Après la présentation du panneau « Start Delayed », un maximum de 2 mécaniciens par coureur est autorisé sur la grille (3 mécaniciens pour la classe Superbike). Seuls les couvertures chauffantes, les béquilles et des outils portables sont autorisés. Les générateurs ne sont pas autorisés sur la grille.

- Seuls les officiels essentiels sont autorisés sur la grille ; aucun média, ni invités, ni porteurs, ni porteurs de parapluie ou autre personnel d'équipe ne seront autorisés, à l'exception des équipes de caméra autorisées par les Organisateurs.
- La procédure de départ recommencera au panneau 3 minutes; dont le Starter ordonnera la présentation dès que possible (normalement dès que tous les coureurs sur la grille auront reçu l'assistance de leur équipe).
- Présentation du panneau 1 minute sur la grille : Retrait immédiat des dispositifs pour chauffer les pneus des machines sur la grille. Les mécaniciens aideront aussi vite que possible le coureur à faire démarrer le motorcycle et évacueront ensuite la grille.
- 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 son motorcycle doit l'enlever vers la voie des stands, sous le contrôle des commissaires de grille, où il peut essayer de faire démarrer son motorcycle. Ces coureurs peuvent prendre le départ du tour de chauffe depuis la voie des stands et prendront le départ de la course depuis le fond de la grille.
- Drapeau vert agité pour le départ du tour de chauffe.
Pour des raisons de sécurité, si le motorcycle 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.
- La distance de la course sera réduite d'un tour, **uniquement si le signal du départ retardé est donné après le tour de chauffe.**
- **Pour une course redémarrée la distance de la course ne devrait pas être réduite.**
- Toute personne qui, par son comportement sur la grille est responsable d'un Départ Retardé, peut-être, par ailleurs, sanctionnée.

17.2

« START DELAYED RAIN » / DEPART RETARDE PLUIE

- Un drapeau rouge est agité depuis la plateforme du Starter et les feux rouges restent allumés.
- Le panneau "Start Delayed Rain" (*Départ Retardé Pluie*) est présenté depuis la plateforme du Starter et un Commissaire agitera un drapeau jaune à chaque rangée de la grille de départ depuis la plateforme de signalisation.
- Les coureurs doivent rester en position sur la grille, les moteurs doivent être arrêtés.

- Après la présentation du panneau « Start Delayed Rain », un maximum de 5 mécaniciens par coureur est autorisé sur la grille. Des interventions sur les motocycles sont autorisées.
- Seuls les officiels essentiels sont autorisés sur la grille ; aucun média, ni invités, ni porteurs de parapluie ou autre personnel d'équipe ne seront autorisés, à l'exception des équipes de caméra autorisées par les Organisateurs.
- La procédure de départ recommencera au panneau 5 minutes; dont le Starter ordonnera la présentation dès que possible (normalement dès que tous les coureurs sur la grille ont reçu l'assistance de leur équipe).
- Présentation du panneau 3 minutes sur la grille : Les générateurs doivent être arrêtés et retirés de la grille le plus rapidement possible.
Retrait immédiat des dispositifs pour chauffer les pneus des machines sur la grille ou dans la voie des stands.
A ce moment, toutes les personnes, à l'exception de 2 mécaniciens maximum par pilote et des équipes de caméra autorisées par les Organisateurs, doivent évacuer la grille.
Les coureurs doivent mettre leur casque.
- Présentation du panneau 1 minute sur la grille : Les mécaniciens aideront aussi vite que possible le coureur à démarrer le motocycle et évacueront ensuite la grille. A ce moment, tout le personnel des équipes quitte la grille.
- 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 son motocycle doit l'évacuer vers la voie des stands, sous le contrôle des commissaires de grille, d'où il pourra essayer de le démarrer. Ce coureur pourra prendre le départ du tour de chauffe depuis la voie des stands et prendra le départ de la course depuis sa position sur la grille.
- Drapeau vert agité pour le départ du tour de reconnaissance.
Pour des raisons de sécurité, si le motocycle d'un coureur cale, celui-ci peut être aidé pour le 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.
- Tout coureur ayant pris le départ du tour de reconnaissance depuis la voie des stand ou depuis le fond de la grille pourra rejoindre sa position initiale sur la grille.
- Après le tour de reconnaissance, la procédure de départ recommencera au panneau 5 minutes; dont le Starter

ordonnera la présentation dès que possible (normalement dès que tous les coureurs sur la grille auront reçu l'assistance de leur équipe)

- La distance de la course sera réduite d'un tour, si le signal du départ retardé est donné après le tour de reconnaissance et de deux tours, s'il est donné après le tour de chauffe.
- Pour une course redémarrée la distance de la course ne sera pas réduite.
- Toute personne qui, par son comportement sur la grille est responsable d'un Départ Retardé, peut-être, par ailleurs, sanctionnée.

17.3 « START DELAYED "BOX" » / DEPART RETARDE "STAND"

- Un drapeau rouge est agité depuis la plateforme du Starter et les feux rouges restent allumés.
- Le panneau "Start Delayed Box" (*Départ Retardé Stand*) est présenté depuis la plateforme du Starter et un Commissaire agitera un drapeau jaune à chaque rang de la grille de départ depuis la plateforme de signalisation
- Les moteurs doivent être arrêtés.
- Après la présentation du panneau « Start Delayed Box », un maximum de 2 mécaniciens par coureur est autorisé sur la grille pour aider les coureurs à ramener les motocycles dans les stands.
La Direction de Course communiquera le nouveau programme sur les écrans de chronométrage officiels.

1. 18.2 Procédure accélérée pour un nouveau départ

Quand une course est interrompue, les coureurs doivent retourner dans la voie des stands, à moins qu'ils soient informés différemment par les officiels. La procédure suivante s'appliquera :

- 1) A leur arrivée dans la voie des stands, les coureurs peuvent effectuer des réglages à leur machine. Ravitailler est autorisé (y compris dans la voie des stands pour les équipes qui n'ont pas de stand (avant le départ de la course, les équipes doivent veiller à ce que les équipements nécessaires soient positionnés de façon sûre et sans danger dans la voie des stands).
- 2) Lorsque les coureurs sont rentrés dans la voie des stands, le Directeur d'Epreuve annoncera le temps restant avant la réouverture de la voie des stands.

- a) L'intervalle entre le feu rouge et la réouverture de la sortie de la voie des stands sera de 10 minutes ou plus.
- b) Le temps restant sera indiqué sur les écrans de chronométrage et sur l'horloge située au niveau de la grille de départ.
- 3) Quand le période est écoulée, la sortie de la voie des stands sera ouverte pour SOIXANTE secondes uniquement. Les coureurs effectueront un tour à vitesse non restreinte pour rejoindre la grille de départ, suivis par un safety car. Le safety car dépassera les coureurs lents. Les coureurs arrivant après le safety doivent rentrer dans la voie des stands. Ces coureurs prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie de la voie des stands et prendront le départ de la course depuis le fond de la grille.
- 4) Les coureurs n'ayant pas pu quitter la sortie de la voie des stands avant sa fermeture prendront le départ du tour de chauffe depuis la voie des stands et prendront le départ de la course depuis le fond de la grille.
- 5) Après la fermeture de la sortie de la voie des stands, les couvertures chauffantes doivent être retirées des machines demeurant dans la voie des stands.
- 6) UN mécanicien par coureur uniquement peut se rendre sur la grille (sans outils) afin d'aider le coureur à trouver sa place sur la grille. Dans le cas d'une course impliquant de nouvelles positions sur la grille, le mécanicien doit prévoir la nouvelle position de son pilote sur la grille d'après le classement affiché au tableau du chronométrage ou des officiels se trouvant au point d'accès à la grille avec les informations sur la grille de départ mise à jour.
- 7) Tous les coureurs arriveront sur la grille et s'arrêteront, moteur en marche. Tout coureur rencontrant un problème lors du tour de reconnaissance après la sortie des stands ne peut rejoindre la grille et doit rentrer dans la voie des stands.
- 8) Dès que le safety car arrive en fond de grille, un panneau 30 secondes sera présenté. A ce moment, les mécaniciens devront évacuer immédiatement la grille. La **Direction de Course peut réduire les 30 secondes lorsque elle considère la grille comme étant dégagée et sure.**
- 9) Dès que les 30 secondes sont écoulées, un drapeau vert sera agité pour donner le départ du tour de chauffe.

- 10) Les coureurs effectueront le tour de chauffe à vitesse non restreinte, suivis par un safety car. Lorsque le dernier coureur a passé à hauteur de la sortie de la voie des stands, celle-ci sera ouverte pour une période de 30 secondes pour libérer les coureurs en attente. La sortie de la voie des stands sera ensuite fermée jusqu'au départ de la course. Le safety car dépassera les coureurs lents.
- 11) Un coureur n'ayant pu quitter la voie des stands à temps aura toujours la possibilité de prendre part au départ de la course depuis la sortie de la voie des stands,
- 12) De retour sur la grille de départ, la procédure de départ normale sera suivie, avec la signalisation de départ usuelle.
- 13) Les coureurs prenant le départ du tour de chauffe depuis la sortie de la voie des stands prendront le départ de la course en fond de grille, dirigé par les commissaires de grille. **Si deux ou plusieurs coureurs doivent prendre le départ depuis le fond de la grille, ils prendront position dans l'ordre de leur qualification pour la course, ou dans le cas d'une course redémarrée, dans l'ordre de leur classement à la course précédent l'interruption.**
Tout coureur arrivant sur la grille après le safety car, **prendra le départ** également depuis le fond de grille.
- 14) Après que le départ ait été donné et que le dernier coureur a franchi le point de sortie de la voie des stands, cette sortie de la voie des stands sera ouverte. Les coureurs en attente dans la voie des stands pour prendre part à la course jusqu'à ce que le leader franchisse la ligne et accomplisse son premier tour.

1.19 PROCÉDURE DE PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS

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

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands (article 1.21.13). En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure de passage par la voie des stands" sera répétée; dans le cas d'une seconde infraction de cette limitation de vitesse, le drapeau noir sera présenté au coureur.

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

Dans le cas d'une course interrompue avant que la pénalité 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 d'une course interrompue, il se verra présenter le drapeau noir.

Un panneau jaune (100cm horizontal X 80 cm vertical) portant le numéro du coureur (de couleur noire) 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 par la voie des stands, le drapeau noir lui sera alors présenté.

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

1.20 COURSES SUR PISTES MOUILLÉES ET SÈCHES "WET" ET "DRY"

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

1.20.1 Courses Supersport et Superstock

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

1.20.1.2 Courses "wet" - Une course déclarée "wet", généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, ne sera pas interrompue pour des raisons climatiques et les coureurs qui

souhaitent changer de pneus ou effectuer des réglages doivent entrer dans les stands et le faire pendant le déroulement de la course.

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

1.20.2 Courses Superbike

Une course ne sera pas interrompue pour des raisons climatiques sauf pour des événements exceptionnels 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.

1.21 COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE

- 1) Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux, les lumières, et les panneaux qui transmettent les instructions. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée conformément aux dispositions de l'article 1.23.
- 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 **peut être** sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : **point(s) de pénalité** – 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 une **pénalité décidée par la Direction de Course**.
Si un recul de place(s) est décidé, 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 son motorcycle et de la tenir pendant que la réparation ou le réglage est effectué. Le commissaire peut ensuite l'aider à faire redémarrer son motorcycle.
- 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 son motorcycle, 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 son motorcycle 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 qui arrêtent leur moteur dans les stands peuvent être assistés par les mécaniciens pour faire redémarrer leur moto.
- 9) Les coureurs ne peuvent transporter une autre personne sur leur machine ou être transportés par une autre personne sur son motorcycle (exception : Un autre coureur ou par un autre coureur après le drapeau à damiers ou le drapeau rouge).
- 10) 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.
- 11) Aucun signal quelconque entre un motorcycle en marche et toute autre personne ayant un rapport avec le concurrent, le coureur ou le motorcycle 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 le promoteur du Championnat.

- 12) Il est demandé aux coureurs Superbike (à l'exception des coureurs wild card ou « une manifestation ») de transporter deux caméras embarquées sur leur motorcycle.

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 motocycles 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 à 14h00, au plus tard, le jour précédant le premier jour des 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.

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

Tout coureur dépassant la limitation 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".

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

- 14) Il est interdit de s'arrêter sur la piste pendant les essais et la course.

- 15) Pendant les séances d'essais, Superpoles et "warm ups", les tests de départ sont autorisés ;
- a) 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
 - b) après avoir passé le drapeau à damiers à la fin des séances d'essais, Superpoles et «warm up» lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire, en dehors de la trajectoire et uniquement dans la(les) « zone(s)

de test de départ » désignée(s) et selon la procédure communiquée aux équipes avant la première séance d'essais.

Tout coureur convaincu d'infraction à cette règle se verra infliger une amende immédiate de 150 €uros. Des pénalités supplémentaires peuvent être appliquées.

- 16) Si le vainqueur désire afficher un drapeau, il doit se rendre sur le côté de la surface de course afin de prendre le drapeau et ensuite, lorsqu'il n'y a pas de danger, il peut rejoindre la piste.
- 17) Après le drapeau à damiers, les coureurs roulant sur la piste ne doivent pas quitter leur casque tant qu'ils ne sont pas arrêtés dans la voie de sécurité / parc fermé.
- 18) Il n'est pas permis de conduire une machine de course à l'intérieur du circuit ailleurs que dans la voie des stands ou sur la piste.
- 19) Tout coureur **ou équipe** dont le motorcycle a répandu de l'huile sur la piste ayant causé une interruption des essais, warm up ou de la course deux fois **lors de la même** épreuve, **peut être sanctionné par la Direction de Course.**
- 20) **Tout coureur qui entre dans les stands pendant la course sera considéré comme ayant fini la course et ne peut PLUS rejoindre la piste.**
- 21) **La fin de la route de sortie des stands sera définie par l'officiel de Sécurité et délimitée par des lignes peintes. Une ligne en pointillé (ligne discontinue) indiquera la fin de la route de sortie des stands qui se trouve être l'endroit où commence la piste et où démarre la course.**
Les coureurs doivent rester dans la voie des stands délimitée par les lignes jusqu'à ce qu'ils passent les lignes discontinues, et ce pendant toutes les séances sur la piste (essais et course).
Toute infraction peut être sanctionnée par une pénalité immédiate par la Direction de Course.
- 22) Sanctions pour infraction aux articles concernant la durée des moteurs :
 - Infraction avant la course : le coureur démarrera la course depuis la voie des stands **5** secondes après que le feu vert ait été allumé à la sortie de la voie des stands (2 courses de rang pour la classe Superbike).

- **Infraction durant une course interrompue après 3 tours ou moins : le coureur prendra le départ de la nouvelle course depuis la voie des stands.**

- 23) Si une équipe Superbike fait l'objet d'une réclamation technique après la première course Superbike, trois options se présentent à elle :
- a) Contrôle immédiat si le temps le permet.
 - b) Pièces suspectes/retirées conservées pour examen ultérieur.
 - c) Vérification de tous les scellés, emploi de la machine 'en l'état' dans la course 2 et pour toute infraction découverte, des sanctions seront appliquées aux DEUX courses Superbike.

- 24) **Les pénalités pour infraction à la réglementation sur le marquage des pneus (autocollants) durant la saison :**

Première infraction : avertissement

Deuxième infraction : amende de €250

Au-delà : amende de €250 plus des point de pénalité

1.22 ARRETS AU STAND

Les coureurs peuvent entrer dans **la voie des stands (mais ne peuvent pas couper la ligne pour rejoindre les stands)** pendant la course.

Le ravitaillement est strictement interdit. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par une disqualification.

La procédure suivante s'appliquera pour la classe Superbike uniquement :

- Les coureurs qui souhaitent changer de pneu(s) dans la voie de sécurité doivent s'arrêter devant leur stand, éteindre leur moteur et descendre de leur machine. L'usage d'outils mécanisés (électriques ou pneumatiques) est autorisée à concurrence de 2 outils utilisés simultanément.
- Les béquilles ou élévateurs doivent être utilisés de façon manuelle (et ne peuvent être mécanisés).
- L'usage d'un démarreur auxiliaire et/ou d'un démarreur externe est autorisé pour redémarrer la machine.
- Un commissaire surveillera l'opération et reportera toute infraction à cette règle qui sera sanctionnée par la Direction de Course par une pénalité de passage par la voie des stands.
- Le temps d'intervention minimum pour un arrêt au stand pour changement de pneu est fixé à 30 secondes plus le temps nécessaire pour traverser la voie des stands depuis l'entrée à la sortie (set time). Cette intervention sera enregistrée par la société

officielle en charge du chronométrage. Tout coureur dont la période d'arrêt est inférieure au «set time» sera pénalisé par la Direction de Course par un «passage par la voie des stands».

- Durant l'arrêt au stand des réglages sur la machines sont autorisés.
- Un arrêt au stand sans changement de pneu n'est pas soumis à cette règle.

1.23 DRAPEAUX ET FEUX

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

Tous les drapeaux sont présentés agités.

1. 23.1 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

- **Drapeau vert**

La piste est dégagée.

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

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

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

- **Drapeau jaune à bandes rouges**

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

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

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

Gouttes de pluie sur cette partie du circuit.

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

- **Drapeau blanc avec croix diagonale rouge (largeur de la croix diagonale rouge : entre 10 et 13 cm) + drapeau jaune à bandes rouges**

Pluie sur cette partie du circuit.

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

- **Drapeau blanc**

Agité à tous les postes de commissaire aux drapeaux, ce drapeau indique qu'il pleut à certains endroits du circuit.

Seule la Direction de Course peut prendre cette décision.

- **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 **le(s) coureur(s) qui le rattrape(nt)** de le dépasser à la première occasion. **Le dépassement entre coureurs au sein du groupe qui est dépassé est interdit sous drapeau bleu.**

Toute infraction à cette règle **peut être** sanctionnée **par la Direction de Course.**

- **Drapeau(x) à damiers noir/blanc**

Ce drapeau à damiers noir/blanc devra être agité à la ligne d'arrivée pour indiquer la fin de la course ou de la séance d'essais.

- **Drapeau à damiers noir/blanc et drapeau bleu**

Ce drapeau à damiers noir/blanc devra être agité avec le drapeau bleu à la ligne d'arrivée lorsqu'un (des) coureur(s) précède(nt) de près le coureur de tête, avant la ligne d'arrivée, lors du dernier tour (voir 1.25.1).

- **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.

1.23.2 Drapeaux transmettant des informations et des instructions

- **Drapeaux jaunes**

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

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

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

Les coureurs doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser jusqu'à l'endroit où un drapeau vert est agité.

Toute infraction à cette règle lors d'une séance d'essai entraînera l'annulation du temps réalisé dans le tour où l'infraction a été commise.

En cas d'infraction à cette règle pendant la course, le coureur doit reculer du nombre de place(s) décidée(s) par la Direction de Course.

Un panneau sera présenté au coureur sur la ligne d'arrivée pendant 5 tours au maximum. Si le coureur ne s'est pas repositionné après que le panneau lui ait été présenté 5 fois, il sera pénalisé par un passage par la voie des stands.

Dans les deux cas, une pénalité supplémentaire 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 aux drapeaux 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, le feu devra être allumé. Les coureurs ne sont pas autorisés à quitter la voie des stands.

Toute infraction à cette règle **peut être** sanctionnée par la **Direction de Course**.

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

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

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

- **Drapeau noir**

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur.

Le coureur doit s'arrêter aux stands à la fin du tour en cours.

Il ne peut pas repartir lorsque le drapeau résulte d'une pénalité.

Toute infraction à cette règle pourra être sanctionnée par la Direction de Course.

Ce drapeau peut aussi être présenté pour une autre raison qu'une pénalité (par exemple pour vérifier ou changer de transpondeur).

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

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

Toute infraction à cette règle **pourra être** sanctionnée par **la Direction de Course**.

1.23.3 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.

1.23.4 Couleur des drapeaux

Les références "Pantone" pour les couleurs sont :

Orange :	Pantone 151C
Noir :	Pantone Noir C
Bleu :	Pantone 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.

1.23.5 Panneau avec numéro du coureur

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

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

1.23.6 Postes des Commissaires aux drapeaux

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

1.23.7 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.

1.24 VÉHICULES MEDICAUX

Les véhicules médicaux devront être équipés de gyrophares de couleur jaune. La mention "MEDICAL" devra être indiquée de manière très visible à l'arrière et sur les côtés du véhicule.

1.25 FIN D'UNE COURSE ET RÉSULTATS

1.25.1 Lorsque le coureur en tête a accompli le nombre de tours prévu pour la course, un commissaire situé derrière une première ligne de protection, lui présentera le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée. 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.

- 1.25.2** Dans le cas d'une "photo-finish" entre deux, ou plusieurs coureurs, la décision sera prise en faveur du concurrent dont la partie la plus avancée de la roue avant franchit la ligne d'arrivée en premier. En cas d'ex-aequo, les coureurs concernés seront classés selon l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course.
- 1.25.3** Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne et le nombre de tours accomplis.
- 1.25.4** 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 son motorcycle.
- 1.25.5** Les coureurs classés aux trois premières places dans la course seront escortés par des Officiels, aussi rapidement que possible, vers le podium pour la cérémonie de remise des prix. La participation de ces coureurs à la cérémonie du podium est obligatoire.

1.26 INTERRUPTION D'UNE COURSE

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

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

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

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

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

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

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

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

1.26.2 Si les résultats calculés montrent que moins de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue et il y aura une nouvelle course **selon les dispositions prévues à l'article 1.27.4**. S'il s'avère impossible de redonner le départ de la course, elle sera annulée et elle ne comptera pas pour le Championnat.

1.26.3 Si trois tours ou plus ont été accomplis par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, mais moins des deux tiers de la distance originale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur, un nouveau départ sera donné conformément à l'article 1.27.4. 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 les Championnats.

1. 26.4 Si le calcul des résultats montrent que les deux tiers de la distance de la course en cours, arrondis au nombre entier de tours inférieur ont été effectués par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme une course complète et la totalité des points sera attribuée pour le Championnat.

1.27 NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE QUI A ÉTÉ INTERROMPUE

- 1.27.1** Si un nouveau départ de la course doit être donné, il le sera le plus rapidement possible, si les conditions de la piste le permettent. Dès que les coureurs seront retournés aux stands, le Directeur de Course annoncera une heure de départ et le type de procédure retenue (procédure de départ normale ou accélérée) pour le nouveau départ qui, si les conditions le permettent, ne doit pas dépasser les 10 minutes qui suivent la présentation initiale du drapeau rouge.
- 1.27.2** Les résultats de la première course doivent être à la disposition des équipes, avant que le départ de la deuxième partie d'une course puisse être donné.
- 1.27.3** La procédure de départ sera identique à un départ normal avec tours de reconnaissance, tour de chauffe, etc.
- 1.27.4** Les conditions pour un nouveau départ d'une course sont les suivantes:
- i) Dans le cas de la situation décrite sous 1.26.2 (moins de trois tours accomplis) :
 - a. Tous les coureurs peuvent repartir.
 - b. Les motocycles peuvent être réparés.
Le ravitaillement est autorisé.
 - c. Le nombre de tours sera égal aux deux tiers du nombre de tours de la course initiale arrondi au nombre entier inférieur.
 - d. Les positions sur la grille seront celles de la course initiale.
 - ii) Dans le cas de la situation décrite sous 1.26.3 (trois tours ou plus et moins des deux tiers accomplis) :
 - a. Seuls les coureurs classés dans la première course peuvent prendre le nouveau départ.
 - b. Les motocycles peuvent être réparés.
Le ravitaillement est autorisé.
 - c. Le nombre de tours de la deuxième course sera celui requis pour obtenir les deux tiers du nombre de tours de la course initiale arrondi au nombre entier inférieur,

avec un minimum de **un tiers arrondi au-dessus de la distance de la course initiale**. La décision est à la **discrétion de la Direction de Course en fonction du programme**.

- d. Les positions sur la grille seront basées sur l'ordre d'arrivée de la première course.
- e. Le classement final de la course sera établi selon la position et le nombre de tours réalisé par chaque coureur au moment où il a franchi la ligne d'arrivée à la fin de la dernière partie de la course. Les dispositions de l'art. 1.25.4 s'appliqueront.

1.27.5 Si une course redémarrée devait être interrompue et la Direction de Course estime qu'il est possible de la redémarrer à nouveau, dans ce cas les conditions pour une course redémarrée se conformeront à l'article 1.27.4 avec une distance de course et des résultats défini ainsi :

- a) Si la course redémarrée est interrompue après que 5 tours ou plus ont été complétés, la course sera considérée comme ayant été réalisée en entier et les points du Championnat seront attribués dans leur totalités. Le classement de la course sera établi selon l'article 1.27.4. ii. e.
- b) Si la course redémarrée est interrompue après moins de 5 tours, si cela est possible, la course pourra être relancée à un moment ultérieur, pour un même nombre de tours que la première course redémarrée.
- c) Si cette nouvelle course redémarrée (3ème) est interrompue, alors que moins de 5 tours ont été réalisés, la Direction de Course déterminera s'il est possible de redémarrer la course et définira le nombre de tours à réaliser, avec un nombre minimum de 5 tours.
S'il n'est pas possible de reprogrammer la course, les résultats de de cette course seront ceux de la première partie de la course et les points du championnats seront attribués, à la condition que la première partie de la course ait été au minimum de 5 tours.
- d) Si la première course et aucune des courses redémarrées suivantes ont compté au minimum 5 tours, alors la course sera considérée comme annulée et les points du Championnats ne seront pas attribués.

e) La Direction peut reprogrammer des courses redémarrées dans le programme des course, autant de fois que nécessaire.

1.28 ZONE DE CONTRÔLE / PARC FERMÉ

A la fin de la course, ou de la partie finale d'une course qui a été interrompue, tous les motocycles classés **seront dirigés vers** une zone de contrôle **obligatoire**, dans l'attente de l'inspection par les Inspecteurs Techniques ou de réclamations potentielles. **Il est de la responsabilité de l'équipe et du coureur de s'assurer que la machine se trouve dans le parc fermé.** Les machines seront normalement libérées de la zone de contrôle 30 minutes après la fin des courses.

Pour les courses Supersport et Superstock, les trois premiers coureurs classés seront escortés vers la zone du podium, et les machines restantes seront dirigées vers le Parc Fermé.

Pour les courses Superbike, les rois premiers coureurs classes et le vainqueur de la classe EVO seront escortés vers la zone du podium.

Après la première course Superbike, les coureurs restants retourneront à leurs stands où les autocollants des pneus seront vérifiés par le Directeur Technique Superbike ou son staff. Une fois confirmé que tout est en ordre, les équipes pourront démonter les roués des motos. Les données peuvent être téléchargées du logiciel d'acquisition de données. Aucune autre activité ne pourra être effectuée jusqu'à ce que le délai pour une notification de réclamation technique aura expire (15 minutes après la fin de la course 1 Superbike) (voir art. 3.4.3). La porte du stand doit rester complètement ouverte pendant ce délai.

1.29 POINTS POUR LE CHAMPIONNAT ET CLASSEMENT

1.29.1 Les coureurs et les constructeurs participeront au Championnat du Monde FIM Superbike ou Supersport ou à la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route.

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

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

1.29.4 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

1.29.5 Toutes les courses compteront pour le classement des Championnats du Monde FIM Superbike ou Supersport ou pour la Coupe FIM Superstock de Courses sur Route.

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

1.29.7 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.

1.29.8 Les Champions du Monde dans chaque catégorie et le vainqueur de la Coupe Superstock sont obligés d'assister à la cérémonie officielle FIM de remise des prix.

1.30 INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

1.30.1 Des instructions peuvent être données par le Directeur de l'Epreuve et/ou le Directeur de Course aux Equipes et/ou Coureurs par des circulaires spéciales conformément aux Règlements. Les circulaires doivent être affichées sur le tableau d'informations officielles et distribuées à chaque représentant des équipes. L'affichage sur le tableau d'informations officielles la distribution aux responsables d'équipes sera considéré comme preuve de livraison.

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

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

1.31 CAUTION SUPPLÉMENTAIRE EN CAS DE CONTRÔLE DE MACHINE SUITE À UNE RÉCLAMATION

La cautions 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.

1.32 CAUTION SUPPLÉMENTAIRE POUR DES CONTRÔLES DE CARBURANT SUITE À UNE RÉCLAMATION

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

Après le dernier contrôle :

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

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

REGLES TECHNIQUES EN COURS DE TRADUCTION.

**Pendant la période de traduction, les
règles techniques (en anglais) sont
les suivantes :**

2. TECHNICAL REGULATIONS

Amendments to the technical regulations may be made by the Superbike Commission at any time.

During practices: If a motorcycle is found not to be in conformity with the technical regulations during or after the practices, its rider will be given a penalty for the event such as a ride-through, a drop of any number of grid positions for the next race, suspension and/or withdrawal of Championship or Cup points.

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

2.1 INTRODUCTION

2.1.1 Motorcycles for the Road Racing Superbike & Supersport World Championships must be motorcycles with a valid road homologation in one of the following areas: USA, EU or Japan.

These motorcycles must be available for sale to the public in the shops and the dealerships representing the manufacturer in at least one of the above areas before the third event of the current Championship to be allowed to be used in the remaining Championship events.

2.2 CLASSES

2.2.1 The production based racing classes will be designated by engine capacity.

2.3 GENERAL ITEMS

2.3.1 Materials

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

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

- c) Specific weight of titanium alloys is between 4.5 and 5.0 kg/dm³ vs. over 7.48 kg/dm³ of steel and can be ascertained by weighing the part and measuring its volume in a calibrated glass filled with water (intake valve, rocker, connecting rod, etc.)
- d) In case of doubt, the test must take place at a Materials Testing Laboratory.

2.3.2 Handlebars

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

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

Whatever the position of the handlebars, the front wheel, tyre and the mudguard must maintain a minimum gap of 10 mm.

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

Repair by welding of light alloy handlebars is prohibited.

Composite handlebars are not allowed in any class.

2.3.3 Control levers

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

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

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

2.3.4 Wheel and rims (See Table 1)

1. Any modification to the rim or spokes of an integral wheel (cast, moulded, riveted) as supplied by the manufacturer or of a traditional detachable rim other than for spokes, valve or security bolts is prohibited, except for tyre retention screws sometimes used to prevent tyre movement relative to the rim. If the rim is modified for these purposes bolts, screws etc. must be fitted.
2. The distance between the rim walls is measured inside the flange walls in accordance with ETRTO.

2.3.5 Tyres

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

Only tyres distributed by the Official Supplier at the event are authorised.

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

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

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

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

2.3.6 The use of tyre warmers is allowed.

2.3.7 Use of tyres

The competitors shall only use tyres distributed by the Official Supplier during the event.

For each event, all tyres must be made of the same quality and shall be strictly identical.

All tyres to be used must be easily identifiable with a colour marking or a numerical system, to be applied by the Official Supplier at the time of manufacturing.

The Official Supplier shall provide the FIM Superbike Technical Director with a written description of the markings and the general characteristics of the different types of tyres.

The FIM Superbike Technical Director may ask the Official Supplier to deliver tyre samples to him the day prior to the start of the official practice. Any modification of the tread pattern by the Official Supplier is not permitted after the start of the practices.

During free practices, qualifying practices, Superpole for Superbike, warm up session and races, front and rear tyres may be required to be marked with tyre stickers (see Art. 2.4.7/ 2.5.7/ 2.6.7).

The FIM Superbike Technical Director may, at his discretion, require the exchange of one (1) or more competitors' tyres for a tyre sample under his control. The tyres exchanged remain under his control and he can exchange them for the ones of another competitor.

An appropriate identification will be applied on the left side of each tyre by the entrant.

No tyres marked for one event may be used during another event.

2.3.8 Ballast

The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit. The use of ballast must be declared to the FIM Superbike Technical Director at the preliminary checks.

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

Fuel in the fuel tank can be used as ballast. Nevertheless, the verified weight may never fall below the required minimum weight.

2.3.9 Engine Sealing

- a) The total number of engines that a rider may use during the entire championship is limited the “allocated number”. When a permanent rider changes teams during the championship their engine limit will not change.
- b) The total number of engines that a team may use during the entire Championship is limited to the “allocated number” per permanent entry”. When a permanent rider is replaced or substituted during the Championship, the total engine allocation for the teams’ entry will not change. Should a new team enter the championship part way through the season the number of engines allowed will be proportional to the season remaining.
- c) Wild card riders (and one event riders) will be allowed to use two (2) sealed engines during the event in which they take part. Should the same rider choose to enter a second meeting as a wildcard, one (1) extra engine will be added. For any further entries the rider and/or team will be considered a permanent entry.
- d) Should the number of race meetings change during the season then the Superbike Commission will convene to consider updating the number of allocated engines.
- e) A team or rider that uses more than the allocated number of engines during the Championship will receive a penalty (according to Art. 1.21.21).
- f) The FIM technical Director or his appointed staff must be notified of all engine changes and therefore know at all times which engine is in current use.
- g) The number of engines that may be used during each event is only limited by the remaining allocation.
- h) Each engine will be sealed by the FIM Superbike Technical Director or by his appointed staff before it can be used during any event.

- i) An engine is considered in use or active from the moment it crosses the pit exit line, until that point it may be unsealed with no penalty.
- j) Engines can only be sealed when not installed in the chassis.
- k) Seals will bear a serial number, which will be recorded.
- l) Any attempt made to remove the seal will damage it irreparably. The seals can only be broken at the track under the supervision of the Technical Director or his appointed staff.
- m) A broken or damaged seal will be considered as if the engine has been used and will be counted as part of the rider's allocation for the season.
- n) A team must request sealing of an engine/engines before its/their use.
- o) A previously sealed engine may be resealed following repair or refreshment; this will be considered a new engine and count towards the total number of engines allowed.
- p) The seals on an engine that has completed its life cycle or is in need of repair can only be broken in front of the Technical Director or his appointed staff. At the time of the breaking of the seals the Technical Director may ask for this engine to be disassembled to check for compliance of the technical rules for the relevant class.
- q) The crankcases will be sealed in such a way not to allow the disassembly for repair, replacement or adjustment of the crankshaft, connecting rods and/ or associated bearings, pistons, piston pins or piston rings.
- r) The cylinder, cylinder head(s) and head cover/cam cover will be sealed to prevent repairs, replacement or adjustment on the cylinder head, valve, valve seats or any other repairs or service work on the valve train.
- s) The cassette gearbox door and/or crankcases will be sealed to control the gearbox use.
- t) The right and left hand engine side covers will not be sealed as to allow repair or adjustment to the ACG, clutch system, water pump or other accessory systems located behind these covers.
- u) **If an engine is found not to be in compliance with the regulations, any penalties imposed will apply retrospectively to each race this engine was used in.**

- v) Schedule for sealing (and unsealing):**
 - i) Thursday from 10:00 until 18:00**
 - ii) Friday from 9:00 until 18:00**
 - iii) Saturday from 9:00 until 18:00**
 - iv) 10 minutes before first warm up till 16:00**

2.3.10 Engine Inspection

- a) When any engine is unsealed and stripped for inspection following a protest and found to be fully compliant with the rule(s) which is (are) the subject of the protest(s), then the team will be given one additional seal allocation to reseal the rebuilt engine OR a new engine.**
- b) The FIM Technical Director, Race Direction or the Permanent Officials (FIM Stewards) reserve the right to suspend any technical engine protest if it is felt to be a violation of the above rule. That engine will then be stripped at “end of life”.**
- c) When an engine has reached an agreed “end of life” then the Technical Director may at his discretion choose to have that engine stripped to check for compliance.**
- d) If any engine is found to have been opened or its seals removed or if any (sealed) engine is inspected by the technical director or his appointed staff and found to be in breach of the technical rules the rider will be disqualified from ALL races when this engine was used. The points earned will be removed in the riders championship and if applicable the manufacturers championship.**

2.3.11 Timekeeping instruments

All motorcycles must have a correctly positioned timekeeping transponder. The transponder must be approved by the official Timekeeper and fixed to the motorcycle in the longitudinal centre of the motorcycle (typically close the swing-arm pivot), on either the left or right side, as low as possible and avoiding being shielded by carbon bodywork.

Correct attachment of the transponder bracket consists of a minimum of tie-wraps, but preferably by screws or rivets. Any transponder retaining clip must also be secured by a tie-wrap. Velcro or adhesive alone will not be accepted. **The transponder must be working at all times during practices and races, also when the engine is switched off.**

2.3.12 Wildcard technical specification

Wildcard cards will be allowed to enter using machines with components not featuring on the approved component lists. The parts must be declared at the time of entry to the Superbike Technical Director and must be or have been generally available parts. They must be of a lower or equal performance level than those allowed in the rules. No “factory” parts will be considered and the technical Directors decision on eligibility will be final.

2.4 SUPERBIKE TECHNICAL SPECIFICATIONS

The following rules are intended to give freedom to modify or replace some parts in the interest of safety, research and development and improved competition between various motorcycle concepts.

EVERYTHING THAT IS NOT AUTHORISED AND PRESCRIBED IN THIS RULE IS STRICTLY FORBIDDEN

If a change to a part or system is not specifically allowed in any of the following articles, then it is forbidden.

Superbike motorcycles require an FIM homologation (see Appendix FIM Homologation procedure for Superstock, Supersport and Superbike motorcycles). All motorcycles must comply in every respect with all the requirements for road racing as specified in these Technical Regulations, unless they are already equipped as such on the homologated model.

Once a motorcycle has obtained the homologation, it may be used for racing in the corresponding class for a maximum period of 8 years. Or until such time that the homologated motorcycle is disqualified by new rules or changes in the Technical specifications of the corresponding class.

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

2.4.1 Motorcycle specifications

All parts and systems not specifically mentioned in the following articles must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

2.4.2.1 Balancing various motorcycle concepts

In order to equalize the performance of motorcycles with different engine configurations, an air restrictor may be applied according to their respective racing performances.

This handicap is applied only to the “1200cc 2-cylinder” motorcycles.

A new 2-cylinder entry will not be included in the ‘Balancing various motorcycle concepts’ rules until the performance is proven during the first two years of use in the FIM Superbike World Championship competition. In the case that a new 2-cylinder entry wins a race in the Dry in the first year, the ~~minimum-weight adjustments~~ restrictors will be applied from the start of the second year.

A new 2 cylinder entry is considered an entry by a new manufacturer to the Championship - not a new model of machine from an existing manufacturer.

The air restrictor handicap will be applied according to the relevant provisions described in Art 2.4.2.4: the size of the intake ports will be changed by means of air restrictors. These changes to the size of the air restrictor diameter will be applied in 2 mm steps.

Each racing season will begin with the same balancing level as the preceding season finished.

The Superbike Commission can at any time modify the handicap system to ensure fair competition.

2.4.2.2 Balancing Calculation

1. After three events, the best manufacturers of the 1000cc 4 cylinders and 1200cc 2 cylinders will be selected according to the sum of the points of the best two riders for each manufacturer.
2. By taking the race points of the riders of the selected 1000cc 4 cylinder manufacturer and of the selected 1200cc 2 cylinder manufacturer in each race, an average will be calculated after every event, the “event average”.

If in any of the races there is only one finisher from one of the selected manufacturers, the “event average” will be calculated from the first rider of each selected manufacturer in each race.

No “event average” points will be calculated if one of the selected manufacturers has no finishers. The “event average” will then be calculated based on the results of the other race from the same event.

If neither race has any finishers from one of the selected manufacturers, the event will not be considered.

3. “Wet” races (as declared by the Race Director) are not taken in account for the calculation of an “event average”.

2.4.2.3 Air restrictors for 1200cc 2 cylinders

Application: Only the 1200cc 2-cylinder engines may be fitted with air restrictor. **Should a restrictor be required then the first restrictor size to be installed will be equivalent to a Ø52 mm circular area.** Air restrictor size will be adjusted in steps equivalent to a change of 2 mm in diameter, **between Ø52 mm and to a minimum of Ø46 mm (None <> Ø52 mm <> Ø50 mm <> Ø48 mm <> Ø46 mm)**, if needed during the Championship, as described below in Art. 2.4.2.4

Definition: An air restrictor is a metallic device with a tract of constant controlled section and which is placed in the induction tract between the throttle body and the cylinder head. The length of the controlled tract must be at least 3 mm. No air and/or air-fuel mixture to the engine must by-pass the restrictor. No part of the fuel injection system (injector, needle, slide, etc.) shall extend through the restrictor.

The Manufacturer must supply the FIM with 10 sets of plug-calibres (-gauges) to check the diameter of the air restrictor when using one of the prescribed sizes (Ø 52, Ø 50, Ø 48, Ø 46 mm).

A Manufacturer may have a non-circular air restrictor, provided that the area of this restrictor is equivalent to the area of a nominal circular restrictor. In this case, the Manufacturer must supply the FIM with 10 sets of plug-calibres (-gauges) for measuring the restrictor during the technical verifications.

The FIM may also request the Manufacturer to supply a cut section of the air restrictor(s) in each of the prescribed sizes.

2.4.2.4 Air restrictor adjustment

The minimum air restrictor size is increased or decreased in 2 mm steps in diameter of equivalent circular area, according to following procedure:

1. If the gap in the average value of “event averages”, calculated as described in Art. 2.4.2.2 is more than 5 points in favour of the 1000cc 4-cylinder manufacturer, and

If a rider of a 1000cc 4-cylinder motorcycle is leading the riders’ FIM Superbike World Championship standings at that time:

then the air restrictor size of all the 1200cc 2-cylinder motorcycles will be increased by one size or as a last step the air restrictor will be withdrawn.

2. If the resulting gap of the average value of “event averages”, calculated as described in Art. 2.4.2.2, is more than 5 points in favour of the 1200cc 2-cylinder manufacturer, and

If a rider of a 1200cc 2-cylinder motorcycle is leading the riders’ FIM Superbike World Championship standings at that time:

then, the air restrictor size of the 1200cc 2-cylinder manufacturers will be reduced by one size to a minimum of Ø46 mm (or the equivalent area 1661.9 mm²).

If the air restrictor size is not updated, then the results of three more events will be considered and the best manufacturers for each engine configuration will be updated considering the sum of points of the best two riders from each selected manufacturer over six events, and **updated every third event**. A new average value of the “event averages” will be calculated over six events, until the points gap of the average value of the “event averages” from the last update is higher than 5.

The FIM Superbike Technical Director will inform all the teams about the possible air restrictor size adjustments, within 24 hours from the end of the last event (the last meeting of the International Jury), where the average value of the “event averages” was calculated. The new air restrictor size adjustments must be applied from the first following event.



2.4.3 Engine configurations and displacement capacities

The following engine configurations comprise the Superbike class.

Over 750cc up to 1000cc	4 stroke	3- and 4-cylinder
Over 850cc up to 1200cc	4 stroke	2- cylinder

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

All machines must be normally aspirated.

2.4.4 Minimum weight

2.4.4.1 The minimum weight will be:

All machines **168 kg**

At any time during the event, the weight of the whole motorcycle (including the tank and its contents) must not be less than the minimum weight.

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

During the final technical inspection at the end of each race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race, and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids.

During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control. In all cases, the rider must comply with this request.

The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit and may be required due to the handicap system. The use of ballast and weight handicap must be declared to the FIM Superbike Technical Director at the preliminary checks.

2.4.5 Number plate colours

The background colours and figures (numbers) for Superbike are white background with black numbers.

The size for all the front numbers is:

Minimum height:	140 mm
Minimum width:	80 mm
Minimum stroke:	25 mm
Minimum space between numbers:	10 mm

The sizes for all the side numbers are:

Minimum height:	120 mm
Minimum width:	70 mm
Minimum stroke:	20 mm
Minimum space between numbers:	10 mm

The allocated number (& plate) for the rider must be affixed on the motorcycle as follows:

- Once on the front, either in the centre of the fairing or slightly off to one side; the number must be centred on the white background with no advertising within 25 mm in all directions.
- Once, on each side of the fairing or on the lower rear portion of the lower fairing. The number must be centred on the white background.

In case of a dispute concerning the legibility of numbers, the decision of the FIM Superbike Technical Director will be final.

2.4.6 Fuel

All engines must function on normal unleaded fuel with a maximum lead content of 0.005 g/l (unleaded) and a maximum MON of 90 (see also Art. 2.7 for full fuel specifications).

2.4.7 Tyres

- The maximum number of tyres, of any type, available to each rider during the event will be 24 (10 front tyres- 14 rear tyres).
- A maximum of 13 tyres per rider can be mounted per rider at any time.



- c) For both Superbike races only, wet and intermediate tyres will not need to be marked with a tyre sticker. They will not be considered in the total number of tyres available for use; however normal allocation limits still apply.
- d) The two riders passing from **Superpole 1 to Superpole 2** will be allocated one (1) extra rear tyre (15 rear tyres overall, 25 total).
- e) Every tyre used during the event must be marked with an adhesive sticker with a number allocated by the FIM Superbike Technical Director. The sticker will be a different colour front and rear.
- f) The tyre stickers will be delivered to the teams in a sealed envelope, on the day before the first practice after which the teams will be responsible for their use.
- g) The stickers must be applied to the left sidewall of the tyre.
- h) The use of motorcycles without the official stickers will be immediately reported to the Race Direction whom will take appropriate action.
- i) After the third free practice session, the tyre supplier will allocate one (1) rear “qualifying tyre” to the riders taking part in Superpole 2 and two (2) to the riders taking part in Superpole 1.
- j) Qualifying tyres can only be used during Superpole sessions.
- k) Riders in Superpole 1 can only use one qualifying tyre and only the two riders passing to Superpole 2 can use the second qualifying tyre. The unused **qualifying** tyre from riders not passing to Superpole 2 must be returned to the tyre supplier.
- l) If the second **qualifying** tyre is used during Superpole 1, the rider will lose his qualifying time and must start from the back grid.
- m) **Any modification or treatment (cutting, grooving) is forbidden.**
- n) At the beginning of the event, the Official Supplier may be requested by the FIM Superbike Technical Director to deliver to him four (4) samples of each type of tyre to be used at the event.

- o) The allocation of individual tyres will be made on a random basis, with no involvement of any representative from the tyre supplier, teams or riders. Those tyres will be individually identified and may not be exchanged between riders, including between team mates, and may not be exchanged by the tyre supplier after the allocation, except with the permission of the Race Direction.
- p) In exceptional cases, should the sticker be damaged or applied in the wrong way, up to 2 extra stickers may be provided at the sole discretion of the FIM Superbike Technical Director. However, the damaged sticker must be returned to the FIM Superbike Technical Director and/or the tyre it was applied to, must be absolutely intact.

2.4.8 Engine

The allocated number of engines per permanent entry is **((Race events in Season)/2) rounded UP**.

See Art. 2.3.8 For Sealing and Usage Details.

The following engine specifications and components may not be altered from the homologated motorcycle except as noted:

- a) The homologated engine design model cannot be changed.
- b) Homologated materials and castings for the crankcase, cylinder, cylinder head and gear-box housing must be used.
- c) The method of cam drive must remain as homologated.
- d) The method of valve retention must remain as the homologated model. No pneumatic valve retention devices are allowed unless fitted to the homologated model.
- e) The sequence in which the cylinders are ignited (i.e. 1-2-4-3), must remain as originally designed on the homologated model. Simultaneous (*) firing of 2 cylinders is also forbidden if not adopted on the homologated motorcycle. *up to 5 degrees firing difference in 2 cylinders is regarded as “simultaneous” firing.

2.4.8.1 Fuel injection system ****until 2016 inclusive**

“Fuel injection system” refers to throttle bodies, fuel injectors, fuel pump and fuel pressure regulator and variable length intake tract devices.

- a) The original homologated throttle body must be used.
- b) Electronically controlled throttle valves, known as ‘ride-by-wire’, may be added or changed.
- c) Modifications are allowed to the throttle body exterior to add or change the “ride-by-wire”. Sensors, bell cranks, pulleys, shaft mounts or clamps may be added changed or removed. However the safety systems and procedures must always be present and fully functional **and must include spring closing and/or ignition cut.**
- d) **The ride-by-wire kit (to modify the standard throttle bodies) must be approved and at least 50 units must be available (if ordered). Only the machine manufacturer or one approved partner can submit a system for approval. The throttle grip position sensor must be included in this kit. The maximum price for the kit is € 2500 (excluding taxes). The maximum lead time is 8 weeks. The approved supplier may optionally charge up to € 500 to fit the system to the throttle bodies.**
- e) The use of an optional homologated throttle body is not allowed.
- f) Fuel Injectors must be stock, **in the homologated position** and unaltered from the original specification and manufacture.
- g) If the homologated air box is used to mount top type fuel injectors then the air box and the attached systems must remain as homologated.
- h) Variable intake tract devices cannot be added if they are not present on the homologated motorcycle.
- i) If the homologated air box is used to mount variable intake tract devices, then the air box and the attached systems must remain as homologated.
- j) Variable intake tract devices must function with the same mechanical system as the homologated system.
- k) The throttle body intake insulators may be modified.
- l) Bell mouths (including their fixing points) may be altered or replaced.
- m) Vacuum slides may be fixed in the open position.

- n) Secondary throttle valves and shafts may be removed or fixed in the open position and the electronics may be disconnected or removed.
- o) Air and air/fuel mixture can go to the combustion chamber exclusively through the throttle body butterflies.

2.4.8.1 Fuel injection systems **from 2017 inclusive

“Fuel injection systems” refers to throttle bodies, fuel injectors, variable length intake tract devices, fuel-pump and fuel pressure regulator.

- a) The original homologated fuel injection system must be used without any modification.
- b) The fuel injectors must be stock and unaltered from the original specification and manufacture.
- c) Bell mouths may be altered or replaced.
- d) Primary throttle valves cannot be changed or modified.
- e) Secondary throttle valves and shafts may be removed or fixed in the open position and the electronics may be disconnected or removed.
- f) Variable intake tract devices cannot be added if they are not present on the homologated motorcycle and they must remain identical and operate in the same way as the homologated system. All the parts of the variable intake tract device must remain exactly as homologated (excepting the bellmouths)
- g) Air and air/fuel mixture must go to the combustion chamber exclusively through the throttle body valves.
- h) Electronically controlled throttle valves, known as “ride-by-wire”, may be only used if the homologated model is equipped with the same system.

2.4.8.2 Cylinder Head

The homologated cylinder head may be modified as follows:

- a) **The cylinder head must begin as a finished production part using homologated materials and castings. Material may only be added by epoxy or removed by machining. No machining or modification is allowed in the cam box/valve mechanism area.**

- b) The induction and exhaust system including the number of valves and or ports (intake and exhaust) must be as homologated.
- c) Porting and polishing of the cylinder head normally associated with individual tuning such as gas flowing of the cylinder head, including the combustion chamber is allowed. Epoxy may be used to shape the ports.
- d) The compression ratio is free.
- e) The combustion chamber may be modified.
- f) Valves must remain as homologated.
- g) Valve seats can be modified or replaced for repair. The material must remain as homologated.
- h) Valve guides must remain as homologated. Modifications in the port area are allowed by machining.
- i) Valve springs may be altered or replaced, their material must remain as homologated. An additional spring may be added or the spring may be removed.
- j) Valve spring retainers, collets, spring seats may be altered or replaced.
- k) Valves must remain in the homologated location and at the same angle as the homologated valves.
- l) Rocker arms (if any) must remain as homologated.
- m) The exhaust air bleed system must be blocked and the external fittings on the cam cover(s) may be replaced by plates.
- n) The shim buckets/tappets may be replaced but must be the same height, diameter, material type, surface finish and shim to top surface dimension as the homologated part. The weight must be equal to or greater than the homologated part.
- o) The homologated cylinder head/cam cover may be replaced by a cosmetic replica of higher specific weight material (i.e. replace magnesium part with aluminium)

2.4.8.3 Camshaft

- a) Camshafts may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle (see also Art. 2.4.8).
- b) Offsetting the camshaft is not allowed. The camshaft must remain in the homologated location.

2.4.8.4 Cam sprockets or cam gears

- a) Camshaft sprockets, pulleys or gears may be altered or replaced to allow degreeing of the camshafts (see also Art. 2.4.8).
- b) The cam chain or cam belt tensioning device(s) can be modified or changed.
- c) The cam chain may be altered or replaced but must remain the same type.

2.4.8.5 Cylinders

No modifications are allowed. The cylinder base gasket(s) may be changed.

2.4.8.6 Pistons

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

No “oversize” pistons may be used.

2.4.8.7 Piston rings

No modifications are allowed.

2.4.8.8 Piston pins and clips

No modifications are allowed.

2.4.8.9 Connecting rods

- a) Connecting rod may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. The weight must be the same or greater than the original homologated part.
- b) The material must be the same type as the homologated item (i.e. steel, titanium, alloy) or steel.
- c) If the original connecting rod is fitted with a little end insert then the replacement connecting rods may also have an insert of the same material as fitted in the original homologated connecting rod.

- d) **The centre to centre (little end to big end) length of the rod must be the same as the original homologated item.**
- e) **Connecting rod bolts are free.**

2.4.8.10 Crankshaft

Only the following modifications are allowed to the homologated crankshaft:

- a) **Bearing surfaces may be polished or a surface treatment may be applied.**
- b) **Balancing is allowed but only by the same method as the homologated crankshaft. For example heavy metal, i.e.: Mallory metal inserts, are not permitted unless they are originally specified in the homologated crankshaft.**
- c) **Balancing is allowed, the addition or reduction in weight of the crankshaft in order to reach a racing balance can be no higher than 5% of the homologated weight without the tolerance as shown on the homologation drawing of the crankshaft.**
- d) **The balancing must be performed by the original method i.e. drilling or machining and in the same position (i.e. edge of flywheels).**
- e) **Polishing of the crankshaft is not allowed.**
- f) **Balance shaft may be altered, removed or modified.**

2.4.8.11 Crankcase/Gearbox housing

- a) **Crankcases must remain as homologated. If the crankcases have an integral cylinder then the top face of the cylinder may be ground to adjust deck height. Oil Spray nozzles may be modified. No other modifications are allowed (including painting, polishing and lightening).**
- b) **It is not allowed to add a pump used to create a vacuum in the crankcase. If a vacuum pump is installed on the homologated motorcycle then it may be used only as homologated.**
- c) **Oil-pan (sump) may be altered or replaced and oil pick up may be altered or replaced.**
- d) **One thread may be altered for direct oil pressure/temperature sensor fitting in the crankcases or engine covers.**
- e) **See 2.4.10.1 g)**

2.4.8.11.1 Lateral covers and protection

- a) Lateral (side) covers may be altered, modified or replaced (**excluding pump covers**). If altered or modified, the cover must have at least the same resistance to impact as the original one. If replaced, the cover must be made in material of same or higher specific weight and the total weight of the cover must not be less than the original one.
- b) **Titanium bolts may be used to fasten lateral covers.**
- c) All lateral covers/engine cases containing oil and which could be in contact with the ground during a crash, must be protected by a second cover made from metal such as aluminium alloy, stainless steel, steel or titanium, **composite covers are not permitted.**
- d) **The secondary cover must cover a minimum of 1/3 of the original cover. The Technical Directors decision on suitability is final.**
- e) Plates or crash bars from aluminium or steel also are permitted in addition to these covers. All of these devices must be designed to be resistant against sudden shocks, abrasions and crash damage.
- f) FIM approved covers will be permitted without regard of the material or dimensions.
- g) These covers must be fixed properly and securely **with a minimum of three (3) case cover screws** that also mount the original covers/engine cases to the crankcases.
- h) The Technical Director has the right to **refuse any cover not satisfying this safety purpose.**

2.4.8.12 Transmission/Gearbox

- a) Only one (1) set of gearbox ratios will be allowed for the whole season. The ratios can be freely chosen.
- b) The chosen ratios must be declared before the start of the first event.
- c) External Quick-shift systems are permitted (including wire and potentiometer).
- d) Only the homologated primary gear ratio may be used (see art. 2.4.8.13)

- e) The layout of the transmission shafts must be the same as on the homologated motorcycle.
- f) The gear design and material is free.
- g) The selector drum and complete gear index mechanism are free.
- h) The selector forks may be changed. However the forks must engage with the same gears and function in the same way as on the homologated motorcycle.
- i) Countershaft sprocket, rear wheel sprocket, chain pitch and size may be changed.
- j) The sprocket cover may be modified or eliminated.
- k) It will not be allowed to change the gearboxes at the track - a broken Gearbox will equal a broken engine

2.4.8.13 Clutch

- a) Aftermarket or modified clutches are permitted.
- b) Back torque limiter is permitted.
- c) Any power source (i.e. hydraulic or electric) cannot be used for clutch operation, if not installed in the homologated model for road use. Human power is excluded from the ban.
- d) Clutch system (wet or dry type), **type (multiplate)** and method of operation (cable/hydraulic) must remain as homologated.
(For clarity)
- e) For 2015: Clutch basket may be changed. If the clutch basket has the primary gear integrated then the primary gear must retain the original number of teeth and tooth form.
- f) From 2016: Clutch basket and primary gear must remain as homologated.

2.4.8.14 Oil pumps and oil lines

- a) Homologated oil pumps may be modified, only the original pump parts may be modified, and or shims/spacers added. Modifications include:
 - i) Blueprinting
 - ii) Changing the oil pressure relief spring.
 - iii) Reducing gear and/or housing thickness.
- b) The external appearance must remain as homologated.
- c) Oil lines may be modified or replaced. Oil lines containing positive pressure, if replaced, must be of metal reinforced construction with swaged or treaded connectors.

2.4.8.15 Radiator/Oil cooler

- a) The only liquid engine coolants permitted will be water or water mixed with ethyl alcohol.
- b) The original radiator or oil cooler may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.
- c) Additional radiators or oil coolers may be added.
- d) The original oil/water heat exchanger may be modified, replaced or removed.
- e) The cooling system hoses and catch tanks may be changed.
- f) Radiator fan and wiring may be changed, modified or removed.
- g) The oil cooler must not be mounted on or above the rear mudguard.
- h) The appearance from the front, rear and profile of the motorcycle must in principle conform to the homologated shape after the addition of additional radiators or oil coolers.

2.4.8.16 Air box

- a) The air box must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle.
- b) If the homologated air box is used to mount top type fuel injectors, then the air box and the attached systems must remain as homologated.

- c) If the homologated air box is used to mount variable intake tract devices, then the air box and the attached systems must remain as homologated and function in the same way.
- d) Variable intake tract devices must function in the same way as on the homologated system.
- e) Air filters, internal flap type valve, sensors and vacuum fittings may be removed, modified or replaced with aftermarket parts.
- f) Any holes in the air box to the outside atmosphere resulting from the removal of components must be completely sealed from incoming air.
- g) **The air box drains must be sealed.**
- h) **External airbox body features may be modified for clearance and to mount other parts if it results in no changes to the internal structure of the airbox. Permission must be given by the Superbike Technical Director in each case.**
- i) Ram air tubes or ducts running from the fairing to the air box may be modified, replaced or removed. If tubes/ducts are utilized, they must be attached to the original, unmodified air box inlets.
- j) All motorcycles must have a closed breather system. All the oil breather lines must be connected and discharge in the air box.
- k) If the top of the airbox is formed by the bottom of the tank then that part of the tank will be considered as the airbox and must conform to **its homologated shape excepting 2mm variance in corner radii and must be the same volume. A dry break/quick release connector may be fitted. See art 2.4.8.17**

2.4.8.17 Fuel supply

- a) Fuel pump and fuel pressure regulator must remain as homologated.
- b) The fuel pressure must be as homologated.
- c) Fuel lines from the fuel tank up to the injectors (fuel hoses, delivery pipe assembly, joints, clamps, fuel canister) may be replaced and must be located in such a way that they are protected from crash damage.
- d) The pressure tolerance at the technical control is +0.5 bar in respect to the maximum pressure of the homologated motorcycle.

- e) All motorcycles must have a special device on the fuel line in accordance with FIM specifications for fuel pressure checks, **or teams must provide a temporary adaptor to allow checks.**
- f) Fuel petcock may be altered, replaced or removed from those fitted to the homologated motorcycle.
- g) Quick connectors or dry break quick connectors may be used.
- h) Fuel vent lines may be replaced.
- i) Fuel filters may be added.

2.4.8.18 Exhaust system

- a) Exhaust pipes, catalytic converters and silencers may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. Catalytic converters may be removed.
- b) The number of the final exhaust silencer(s) must remain as homologated. The silencer(s) must be on the same side(s) as on the homologated model.
- c) For safety reasons, the exposed edge(s) of the exhaust pipe(s) outlet(s) must be rounded to avoid any sharp edges.
- d) Wrapping of exhaust systems is not allowed except in the area of the rider's foot or an area in contact with the fairing for protection from heat.
- e) The noise limit for Superbikes will be 107 dB/A (with a 3 dB/A tolerance after the race only).

2.4.9 Ignition and Electronic Control System

- a) The engine control system (including ECU) must be either:
 - i) A DWO/FIM approved "Superbike Kit System" See art 2.4.9.1
 - ii) A DWO/FIM approved "Superstock 1000" kit model plus DWO/FIM approved data logger. See art 2.4.9.2
- b) No other external ignition/injection controllers, traction control modules or other active expansion modules or calculation units may be fitted.
- c) Central unit (ECU) may be relocated.

- d) Telemetry (remote signals to or from the bike) is not allowed.
- e) No remote or wireless connection to the bike for any data exchange or setting is allowed whilst the engine is running or the bike is moving.
- f) Spark plugs, spark plug caps and HT leads (if applicable) are free.
- g) Battery is free.

2.4.9.1 The DWO/FIM approved “Superbike Kit System” must meet the following:

- a) The system must be a complete package including all electrical/electronic parts not supplied on the homologated motorcycle required for full operation of all strategies - excepting the wiring harness.
- b) Only the machine manufacturer or one approved partner can submit a single system for approval.
- c) The total price of the complete system including ECU, dashboard/display, all additional sensors essential for full operation of all strategies, IMU, software, enable codes, datalogging, analysis software, ECU “tuning” or “setting” software, datalogger, download/connection cable, example harness design, manual for use, (not a complete list), is € 8000 Euro (excluding taxes). Data Logging only sensors are excluded from the price cap.
- d) There must be at least 50 Superbike Kit Systems available worldwide, if ordered, through authorised distributors or dealers. They must be marked and considered as for race use only.
- e) Lead time less than 8 weeks.
- f) The ECU must be from the FIM/DWO Approved Superbike ECU List.

g) The following sensors may be used:

- 1. Throttle position (multiple)**
- 2. Map sensor, Map Sync (pressure sensor on the intake port used synchronize the engine during the start)**
- 3. Airbox Pressure**
- 4. Engine pick-ups (Cam, crank) (Crank trigger may be replaced)**
- 5. Lambda**
- 6. Twist grip position**
- 7. Front speed**
- 8. Rear Speed**
- 9. Gearbox output shaft speed**
- 10. Gear position**
- 11. Gear shift load cell**
- 12. Front brake pressure**
- 13. Rear brake pressure**
- 14. Oil pressure**
- 15. Air pressure**
- 16. Water temperature**
- 17. Air temperature**
- 18. IMU (various signals)**
- 19. Transponder/Lap time signal**
- 20. Knock Sensor**
- 21. Fuel pressure**
- 22. Oil temperature**
- 23. Fork position**
- 24. Shock position**
- 25. Tilt/Tip-Over Switch**
- 26. GPS Unit**

h) 3 further additional sensor channels (that are not included in the above list) may be added to the machine.

i) Redundant/doubled sensors are allowed but must be included in the Superbike Kit System if they are required for safe operation.

j) Analogue/Logic to CAN sensors are allowed.

k) The sensors originally fitted to the homologated machine and used as homologated, will not be included in the price limit.

- l) When the following sensors are damaged through crashes they may be replaced by parts of the same function but do not have to be the same specific part from the Superbike Kit System:
 - i) Speed Sensors
 - ii) Fork and Shock Potentiometers
 - iii) Brake pressure sensors
 - iv) Gear shift sensor (but must remain the same type included with the kit - i.e. Load cell, switch etc.)
- m) Before the final pre-season test, before the mid-season test(s) or at the season midpoint and within three hours of the last race of the season any firmware/software updates being used by the factory teams must be made available to all same manufacturer customer WSBK teams (more frequent updates are allowed).
- n) The manufacturer must provide current strategies but may remove the ability to change or see these settings, base mapping must be provided.
- o) Only firmware and software from the FIM/DWO approved software and firmware list may be used.
- p) Factory Teams may use any development firmware and software which will be made available to teams according to the update schedule.
- q) Transponder is NOT included in the “Superbike Kit System”
- r) The selection of logged channels is free.
- s) Coils and coil drivers are free and must be included in the Superbike Kit System if altered.
- t) No other external ignition/injection controllers, traction control modules or other active expansion modules or calculation units may be fitted unless included in the Superbike System.

Manufacturer nominated Superbike Kit System suppliers please also see “Superbike Kit System Approval Requirements” documentation.

2.4.9.2 DWO/FIM approved “Superstock 1000” kit model.

- a) The ECU must be from the approved Superstock Kit.**
- b) The Kit includes all parts necessary to operate including ECU activations.**
- c) The ECU software may be changed.**
- d) Sensors and coils must remain as homologated, only wheel speed sensors may be added for strategy functions.**
- e) No inertial platforms are allowed if an inertial platform is not installed on the original homologated motorcycle. If an inertial platform is fitted to the homologated motorcycle then the original sensor must be used. If the approved data logger is fitted with internal inertial sensors the inertial data cannot be logged or transmitted.**
- f) The characteristics of approved data logging units must be the following:**
 - i) Maximum retail price of the unit (hardware + software, excluding sensors and wiring harness) cannot exceed € 3000 (VAT excluded).**
 - ii) Maximum retail price of the complete system, including logger, sensors and harness, is € 5000.**
 - iii) The unit must be available for sale to the public and listed in the FIM/DWO list of approved data loggers.**
 - iv) A maximum of 8 simultaneous working sensors (connected to the additional data logger) may be added to the original sensors on the motorcycle.**
 - v) The sensors must be simple-function. The type of sensor is free.**
 - vi) Data Logging wiring harness design is free.**
 - vii) CAN communication between the ECU and approved data logger is allowed without any limitation in CAN channel logger number.**
 - viii) Sensors changed but of the same function i.e. Lambda will be considered in the 8 sensors.**
 - ix) The addition of a IR receiver and/or GPS unit and/or transponder lap timing signal for lap timing/scoring/logging purposes is allowed and will be considered one of the 8 sensors.**

2.4.9.3 Generator, alternator, electric starter

- a) The stator/coils must remain as homologated.
- b) The flywheel may be modified or replaced.
- c) The electric starter must operate normally and always attempt to start the engine during the event. The starter must crank the engine at a suitable speed for starting for a minimum of 2 seconds.
- d) The starter motor gear system must remain as homologated.
- e) Motorcycles should self-start on the starting grid in neutral. Push-starting on the starting grid is not allowed, however start line Officials may push start the motorcycle if necessary (in gear).
- f) The use of a “booster” battery is permitted.

2.4.9.4 Wiring harness

- a) The Wiring Harness is free.
- b) Each team must provide a download connection lead to the FIM Technical Director.

2.4.10 Main frame and spare motorcycle

- a) During the entire duration of the event, each rider may only use one (1) complete motorcycle, as presented for Technical Control, with the frame clearly identified with a seal. In case the frame needs to be replaced, the rider or the team must request the use of a spare frame to the FIM Superbike Technical Director.
- b) One (1) Spare complete motorcycle is allowed per rider.
- c) A team may opt to have one (1) spare machine shared by two or more riders. The fitted engine must be sealed but not allocated to a rider in this case.

EXPLANATION OF THE PROCEDURES:

- Only one (1) complete motorcycle may be presented for the preliminary technical checks and it will be the only motorcycle allowed on the track and in the pit box during the practices, qualifying, Superpole and races.

- The frame of this motorcycle will be officially sealed with by the FIM Superbike Technical Director or by his appointed staff. The seal will bear a serial number, which will be recorded. Any attempt made to remove the seal will damage it irreparably.
- At any time during the event the technical stewards, under the direction of the FIM Superbike Technical Director, may check the seal and verify that it conforms to the motorcycle and rider it was assigned to. For cross reference, every frame must have a unique number punched on it, **on the steering-head**.
- If the **primary or active** motorcycle is damaged in a crash or in any other incident and is **declared un-repairable or inoperable (safely and in the available time)** by the Technical Director or his appointed staff then the seal on the damaged motorcycle will be destroyed by the technical staff and the chassis of this motorcycle must not be used for the remainder of the event. The new serial number will be recorded by the FIM Superbike Technical Director. The spare machine may then be presented for scrutineering before the next session.
- The spare bike will not be allowed in the front of the pit box before the rider or the team has received authorization from the FIM Superbike Technical Director.
- The replacement motorcycle may be used on the track only after the end of the practice and qualifying sessions or race in which the damage occurred. The damaged motorcycle must be removed from the front of the pit box as soon as possible and put in storage at the back of the pit box out of view of pit lane.
- Once a rider exits the pitlane for any session including the race the spare machine can no longer be used.
- Any actions contrary to these procedures will result in a penalty as described in the Technical Regulations.
- The damaged frame may be impounded by the Technical Director for later examination.

2.4.10.1 Frame body and rear sub-frame

- a) The main frame must be as originally produced by the manufacturer for use on the homologated motorcycle.
- b) The main frame may only be altered by the addition of gussets or tubes. No gussets or tubes may be removed, other modifications are allowed within the following section of these rules.
- c) Holes may be drilled on the frame only to fix approved components (i.e. fairing brackets, steering damper mount).
- d) The engine must be mounted in the homologated position.
- e) Suspension linkage mounting points on the frame must remain as homologated.
- f) **The steering stem axis/position may be adjusted by moving the steering head bearings. The fore and aft position (along the plane of the original bearing seat) of each bearing can be a maximum +/- 6 mm in respect to the original bearing location (excluding tolerances)**
 - a) **If the homologated machine has exchangeable bearing inserts/ bushes: The bushings/inserts are free to make the above adjustment and the homologated position is considered as the position in which the production motorcycle is supplied.**
 - b) **If the homologated motorcycle has fixed bearing positions for the steering stem: Steering angle changes are permitted by fitting inserts onto the bearing seats of the original steering head. The original bearing seats may be modified (ovaled) or increased in diameter to insert special bushings. No part of these special bushings may protrude axially more than 3 mm from the original steering head pipe location nor may the bearing be inset. The steering head pipe can be reinforced in the area of the bearing seats. Welding and machining is allowed for the purpose of making these modifications.**

- g) The swing arm pivot axis may be moved a maximum of 5 mm radially (excluding tolerances) measured from the homologated axis. Modifications may be made to the frame at the swing arm pivot area to allow this. Welding and machining is allowed for the purpose of making this modification, regardless of the technology used and the dimensions of the component or section of the frame (i.e.: cast, fabricated, etc.). The method of adjustment is free - e.g. bushings, inserts, offset axles. For machines fitted with exchangeable inserts as standard then the homologated position is considered as the position in which the production motorcycle is supplied. Should this pivot/axles pass through the crankcases then the relevant crankcase mounting hole may be machined larger, no welding or other modifications will be permitted. Crankcases may be machined for swingarm clearance only.
- h) All motorcycles must display a vehicle identification number punched on the frame body (a proper “legal VIN” or a unique designation by the team to which the technical director may choose to append). No detachable plates are permitted.
- i) No polishing or surface refinishing is allowed but the paint scheme is not restricted.
- j) Front and rear sub frame may be changed altered or removed.

2.4.10.2 Suspension - General

- a) Participants in the **Superbike** class must only use the approved and listed suspension units for that season.
- b) The approved products from the manufacturers must be available to all participants at least one month before the first round of the World Superbike season, and remain available all season. The products must be available within 6 weeks of a confirmed order.
- c) Setting parts and tuning parts must be provided by the suspension manufacturers to all customers/teams/participants using the manufacturer’s products. These parts can be used by all participants during the season. These parts shall be available for immediate delivery to all teams/customers.

- d) The suspension manufacturers are allowed to offer service contracts when the team is using the approved and listed suspension products. The suspension manufacturers cannot demand a service contract for a customer or participant in order to obtain a suspension product.
 - i) No aftermarket or prototype electronically-controlled suspensions may be used. Electronically-controlled suspension may only be used if already present on the production model of the homologated motorcycle.
 - ii) The electronically-controlled valves must remain as homologated. The shims, spacers and fork/shock springs not connected with these valves can be changed.
 - iii) The ECU for the electronic suspension must remain as homologated and cannot receive any motorcycle track position or sector information; the suspension cannot be adjusted relative to track position.
 - iv) The electronic interface between the rider and the suspension must remain as on the homologated motorcycle. It is allowed to remove or disable this rider interface.
 - v) The original suspension system must work safely in the event of an electronic failure.
 - vi) Electro-magnetic fluid systems which change the viscosity of the suspension fluid(s) during operation are not permitted.
- e) Electronic controlled steering damper cannot be used if not installed in the homologated model for road use. However, it must be completely standard (any mechanical or electronic part must remain as homologated).

2.4.10.3 Front Suspension

- a) The front fork in whole or part may be changed but must be the same type homologated (leading link, telescopic, etc.).
- b) The upper and lower fork clamps (triple clamp, fork bridges) may be changed or modified.
- c) A steering damper may be added or replaced with an “after-market” damper.
- d) The steering damper cannot act as a steering lock limiting device.

2.4.10.4 Rear fork (Swing-arm)

- a) The rear fork may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.
- b) However the type single or double sided must remain as homologated.
- c) The use of carbon fibre or Kevlar® materials is not allowed if not homologated on the original motorcycle.
- d) A chain guard must be fitted in such a way as to reduce the possibility that any part of the riders' body must become trapped between the lower chain run and the rear wheel sprocket.
- e) Rear wheel stand brackets may be added to the rear fork by welding or by bolts.
- f) Brackets must have rounded edges (with a large radius). Fastening screws must be recessed.

2.4.10.5 Rear suspension unit

- a) Rear suspension unit may be changed but a similar system must be used (i.e. dual or mono).
- b) The rear suspension linkage may be modified or replaced.
- c) The original fixing points in the frame (if any) must be used to mount the shock absorber, linkage and rod assembly fulcrum (pivot points).

2.4.10.6 Wheels

- a) Wheels may be replaced (see Art. 2.3.4) and associated parts may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.
- b) **Aftermarket wheels must be made from aluminium alloys.**
- c) The use of the following alloy materials for the wheels is not allowed: Beryllium ($\geq 5\%$), Scandium ($\geq 2\%$), Lithium ($\geq 1\%$).
- d) Each specific racing wheel model must be approved and certified according to JASO (Japanese Automotive Standards Organization) T 203-85 where W (maximum design load) of art. 11.1.3 is 195 kg for front wheel and 195 kg for rear wheel, K = 1.5 for front and rear wheels. Static radius of tyre: front 0.301 m, rear 0.331 m.



- e) Wheel manufacturers must provide copy of the certificate for their wheel(s) as proof of compliance to the Technical Director when requested.
- f) **From 2016: The homologated road bike wheel and sprocket carrier assembly may be used with no modification, irrespective of material. They must meet article 2.4.10.6 d) e). Bearings and spacers may be changed.**
- g) On motorcycles equipped with a double sided swing arm (rear fork), the rear sprocket must remain on the rear wheel when the wheel is removed.
- h) Bearings, seals, and axles may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. The use of titanium and light alloys is forbidden for wheel spindles (axles).
- i) Wheel balance weights may be discarded, changed or added to.
- j) Any inflation valves may be used.

Wheel rim diameter size (front and rear)	17 inches
Front wheel rim width:	3.50 inches
Rear wheel rim width:	6.00 inches

2.4.10.7 Brakes

- a) Participants in the Superbike season must only use the approved and listed front brake parts (Calipers, master cylinders, brake discs, brake pads and dry break systems) **for that season.**
- b) The approved products from the manufacturers must be available to all participants at least one month before the first round of the World Superbike season, and remain available all season. The products must be available within 4 weeks of a confirmed order.
- c) No parts can be added to the approved list during the current season. Performance related updates are not allowed. Any product changes due to manufacturing or material supply issues must be approved in advance.
- d) Front brake master cylinder may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.
- e) Front brake calipers may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

SBK

- f) Rear brake master cylinder may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.
- g) Rear brake calipers may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.
- h) Brake pads or shoes may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.
- i) Brake hoses and brake couplings may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. The split of the front brake lines for both front brake calipers must be made above the lower fork bridge (lower triple clamp).
- j) Brake discs may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. Only ferrous materials are allowed for brake discs. The use of exotic alloy materials for brake calipers (i.e. aluminium-beryllium, etc.) is not allowed.
- k) The Anti-Lock Brake System (ABS) may be used only if installed in the homologated model for road use. However, it must be completely standard (any mechanical or electronic part must remain as homologated, brake discs and master cylinder levers excluded), and only the software of the ABS may be modified.
- l) The Anti-Lock Brake System (ABS) can be disconnected and its ECU can be dismantled. The ABS rotor wheel can be deleted, modified or replaced.
- m) Motorcycles must be equipped with brake lever protection, intended to protect the handlebar brake lever from being accidentally activated in case of collision with another motorcycle. **Composite guards are not permitted. FIM approved guards will be permitted without regard to the material.**
- n) **The Technical Director has the right to refuse any guard not satisfying this safety purpose.**

2.4.10.8 Handlebars and hand controls

- a) Handlebars, hand controls (**Subject to Art. 2.4.8.1 e)**) and cables may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.
- b) Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button mounted **on the right hand handlebar (position to be applied from 2016)** (within reach of the hand while on the hand grips) that is capable of stopping a running engine. **The button or switch must be RED.**

2.4.10.9 Foot rest and foot controls

- a) Foot rest/foot controls may be relocated, but the original mounting points must be used.
- b) Foot rests may be rigidly mounted or a folding type which must incorporate a device to return them to the normal position.
- c) The end of the foot rest must have at least an 8mm solid spherical radius. (See diagram A & C).
- d) Non folding footrests must have an end (plug) which is permanently fixed, made of aluminium, plastic, Teflon® or equivalent type of material (min. radius of 8 mm). The plug surface must be designed to reach the widest possible area of the footrest. The FIM Superbike Technical Director has the right to refuse any plug not satisfying this safety purpose.

2.4.10.10 Fuel tank

- a) The fuel tank must maintain the homologated appearance and location; however its actual shape can be slightly changed to suit the rider's preference. The tank may be modified below the upper frame line and under the seat.
- b) The material of construction of the fuel tank may be altered from the one of the tank fitted to the homologated motorcycle.
- c) All fuel tanks must be filled with fire retardant material, or be fitted with a fuel cell bladder.
- d) Fuel tanks made of composite materials (carbon fibre, aramid fibre, glass fibre, etc.) must have passed the FIM Standards for fuel tanks or be lined with a fuel cell bladder.

- e) Tanks made of composite material must bear the label certifying conformity with FIM Fuel Tank Test Standards. Fuel tanks without a fuel cell bladder must bear a label certifying conformity with FIM Fuel Tank Test Standards.
- f) Such labels must include the fuel tank manufacturer's name, date of tank manufacture, and name of testing laboratory.
- g) Each manufacturer is requested to inform the FIM/CCR Secretariat of its fuel tank model(s) which have passed the FIM test standards, together with a copy of the fuel tank label. Full details of the FIM Fuel Tank Test Standards and Procedures are available from the FIM (See "Fuel Tank Test Standards" below).
- h) Fuel cell bladders must conform to or exceed the specification FIM/FCB-2005. Full details of this standard are available from the FIM.
- i) The fuel tank must be fixed to the frame from the front and the rear with a crash-proof assembly system. Bayonet style couplings cannot be used, nor may the tank be fixed to any parts of the streamlining (fairing) or any plastic part. The FIM Superbike Technical Director has the right to refuse a motorcycle if he is of the opinion that the fuel tank fixation is not safe.
- j) The original tank may be modified to achieve the maximum capacity of 24 litres, provided the original profile is as homologated.
- k) A cross over line between each side of the tank is allowed (maximum inside diameter 10 mm).
- l) Fuel tanks with tank breather pipes must be fitted with non-return valves which discharge into a catch tank with a minimum volume of 250cc made of a suitable material.
- m) Fuel tank filler caps may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle, and when closed, must be leak proof. Additionally, they must be secured to prevent accidental opening at any time.
- n) The same size fuel tank used in practice must be used during the entire event.

Fuel tank homologation

- a) Any fuel tanks, made of non-ferrous materials (with the exception of aluminium) must be tested according to the test procedure prescribed by the FIM.
- b) Each manufacturer is responsible for testing its own fuel tank model(s) and will certify that the fuel tank exceeds the FIM test standard, if it has passed the FIM test procedure for fuel tanks.
- c) Each manufacturer must affix a quality and test label on each fuel tank type that is produced for competition use. This quality and test label will be the recognition of a fuel tank model which has passed the FIM test procedure.
- d) All fuel tanks that are made to the same design, dimensions, number of fibre layers, grade of fibre, percentage of resin, etc., must be identified with the same quality and test label.
- e) The quality and test label will include the following information on each label affixed to each fuel tank: name of the fuel tank manufacturer, date of fabrication, code or part number, name of testing laboratory, fuel capacity.
- f) Each manufacturer is requested to inform the FIM/CCR Secretariat of its fuel tank model(s) which have passed the FIM test procedure, with a copy of the quality and test label, according to point 5.
- g) Only fuel tanks that have passed the FIM test procedure will be accepted.

2.4.10.11 Fairing/Bodywork

- a) The fairing, mudguards and body work must conform in principle to the homologated shape as originally produced by the manufacturer.
- b) The windscreen may be replaced.
- c) The original air ducts running between the fairing to the airbox may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.
- d) The lower fairing has to be constructed to hold, in case of an engine breakdown, at least half of the total oil and engine coolant capacity used in the engine (min. 5 litres). The lower edge of openings in the fairing must be positioned at least 50 mm above the bottom of the fairing.

- e) The lower fairing must incorporate one hole of 25 mm in the bottom of the front lower area. This hole must remain closed in dry conditions and must be only opened in wet race conditions, as declared by the Race Director.
- f) Minimal changes are allowed in the fairing to permit the use of an elevator (stand) for wheel changes and to add plastic protective cones to the frame or the engine.
- g) Holes may be drilled or cut in the fairing or bodywork to allow additional increased intake air to the oil cooler. Holes bigger than 10 mm must be covered with a particle grill or fine wire mesh. Grill/mesh must be painted to match the surrounding material.
- h) Original openings for cooling in the lateral fairing/bodywork sections may be partially closed only to accommodate sponsors' logos/lettering. Such modification shall be made using wire mesh or perforated plate. The material is free but the distance between all opening centres, circle centres and their diameters must be constant. Holes or perforations must have an open area ratio > 60%.
- i) The front mudguard must conform in principle to the homologated shape originally produced by the manufacturer.
- j) Holes may be drilled in the front mudguard to allow additional cooling. Holes bigger than 10 mm must be covered with metal gauze or fine mesh. Mesh must be painted to match the surrounding material.
- k) A rear mudguard may be added or removed.
- l) Material of construction of the front mudguard, rear mudguard and fairing may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.
- m) The exact appearance, shape, size and location of the front headlights of the homologated motorcycle must be respected, and should be obtained by applying a plastic or metallic film on the front of the motorcycle.

2.4.10.12 Seat

- a) Seat may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.
- b) The top portion of the rear body work around the seat may be modified to a solo seat.

- c) The appearance from both front, rear and profile must conform in principle to the homologated shape.
- d) The seat/rear cowl must allow for proper number display.
- e) Holes may be drilled in the seat or rear cowl to allow additional cooling. Holes which are bigger than 10 mm must be covered with metal gauze or fine mesh. Mesh must be painted to match the surrounding material.
- f) Material of construction of the seat may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

2.4.10.13 Rear Safety Light

All motorcycles must have a functioning red light mounted at the rear of the machine. This light must be switched on any time the motorcycle is on the track or being ridden in the pitlane **and the session is declared WET**. All lights must comply with the following:

- a) Lighting direction must be parallel to the machine centre line (motorcycle running direction), and be clearly visible from the rear at least 15 degrees to both left and right sides of the machine centre line.
- b) The rear light must be mounted near the end of the seat/rear bodywork and approximately on the machine centre line, in a position approved by the Technical Director. In case of dispute over the mounting position or visibility, the decision of the Technical Director will be final.
- c) Power output/luminosity equivalent to approximately: 10 - 15 (incandescent), 0.6 - 1.8 W (LED).
- d) The output must be continuous - no flashing safety light whilst on track, flashing is allowed in the pit lane when pit limiter is active.
- e) Safety light power supply may be separated from the motorcycle.
- f) **The Technical Director has the right to refuse any light system not satisfying this safety purpose.**

2.4.11 The following items **MAY BE** altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

- a) Any type of lubrication, brake or suspension fluid may be used.
- b) Gaskets and gasket material.
- c) Bearings (ball, roller, taper, plain, etc.) of any type or brand may be used.

- d) Fasteners (nuts, bolts, screws, etc.), **internal engine bolts must remain of standard homologated materials or materials of higher specific weight.**
- e) **Thread repair using inserts of different material such as helicoils and timeserts.**
- f) External surface finishes and decals.

2.4.12 The following items MAY BE removed

- a) Instrument and instrument bracket and associated cables.
- b) Tachometer.
- c) Speedometer and associated wheel spacers.
- d) Chain guard.

2.4.13 The following Items MUST BE Removed

- a) Headlamp, rear lamp and turn signal indicators (when not incorporated in the fairing). Openings must be covered by suitable materials.
- b) Rear-view mirrors.
- c) Horn.
- d) License plate bracket.
- e) Tool box.
- f) Helmet hooks and luggage carrier hooks
- g) Passenger foot rests.
- h) Passenger grab rails.
- i) Safety bars, centre and side stand brackets welded to the main frame may be removed.

2.4.14 The following items MUST BE altered

- a) Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button mounted **on the right hand handlebar (position to be applied from 2016)**(within reach of the hand while on the hand grips) that is capable of stopping a running engine. **The button or switch must be RED.**
- b) Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.
- c) All drain plugs must be wired. External oil filter(s) screws and bolts that enter an oil cavity must be safety wired (i.e. on crankcases).
- d) All motorcycles must have a closed breather system. The oil breather line must be connected and discharge in the airbox.

- e) Where breather or overflow pipes are fitted they must discharge via existing outlets. The original closed system must be retained; no direct atmospheric emission is permitted.
- f) Motorcycles must be equipped with a red light on the instrument panel that will illuminate in the event of oil pressure drop.

2.5 SUPERSPORT TECHNICAL SPECIFICATIONS

The following rules are intended to give freedom to modify or replace some parts in the interest of safety, research and development and improved competition between various motorcycle concepts.

EVERYTHING THAT IS NOT AUTHORISED AND PRESCRIBED IN THIS RULE IS STRICTLY FORBIDDEN

If a change to a part or system is not specifically allowed in any of the following articles, then it is forbidden.

Supersport motorcycles require an FIM homologation (see Appendix FIM Homologation procedure for Superstock, Supersport and Superbike motorcycles). All motorcycles must comply in every respect with all the requirements for road racing as specified in these Technical Regulations, unless they are already equipped as such on the homologated model.

Once a motorcycle has obtained the homologation, it may be used for racing in the corresponding class for a maximum period of 8 years, or until such time that the homologated motorcycle is disqualified by new rules or changes in the Technical specifications of the Corresponding class.

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

2.5.1 Motorcycle specifications

All parts and systems not specifically mentioned in the following articles must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.



2.5.2 Balancing various motorcycle concepts

In order to equalize the performance of motorcycles used in the Supersport World Championship, A system of performance enhancements or restrictions can be developed. (Such as minimum weight, air restrictor or REV Limit may be applied according to their respective racing performances.) The decision to apply a balancing system to a motorcycle will be taken by the Superbike Commission at any time deemed necessary to ensure fair competition.

2.5.3 Engine configurations and displacement capacities

The following engine configurations comprise the Supersport class.

Over 400cc up to 600cc	4 stroke	4 cylinders
Over 500cc up to 675cc	4 stroke	3 cylinders
Over 600cc up to 750cc	4 stroke	2 cylinders

The displacement capacity bore and stroke must remain at the homologated size. Modifying the bore and stroke to reach class limits is not allowed.

2.5.4.1. Minimum weight

The minimum weight will be:	600cc	4 cylinders	161 kg
	675cc	3 cylinders	161 kg
	750cc	2 cylinders	161 kg

At any time during the event, the weight of the whole motorcycle (including the tank and its contents) must not be less than the minimum weight.

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

During the final technical inspection at the end of the race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race, and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids.

During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control. In all cases the rider must comply with this request.

The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit and may be required due to the handicap system. The use of ballast and weight handicap must be declared to the FIM Superbike Technical Director at the preliminary checks.



2.5.5 Number plate colours

The background colours and figures (numbers) for Supersport are a white background with blue numbers:

The sizes for all the front numbers are:

Minimum height:	140 mm
Minimum width:	80 mm
Minimum stroke:	25 mm
Minimum space between numbers	10 mm

The sizes for all the side numbers are:

Minimum height:	120 mm
Minimum width:	70 mm
Minimum stroke:	20 mm
Minimum space between numbers	10 mm

The allocated number (& plate) for the rider must be affixed on the motorcycle as follows:

- a) Once on the front, either in the centre of the fairing or slightly off to one side. The number must be centered on the white background with no advertising within 25 mm in all directions.
- b) Once, on each side of the fairing or on the lower rear portion of the lower fairing. The number must be centered on the white background.

In case of a dispute concerning the legibility of numbers, the decision of the FIM Superbike Technical Director will be final.

2.5.6 Fuel

All engines must function on normal unleaded fuel with a maximum lead content of 0.005 g/l (unleaded) and a maximum MON of 90 (see also Art. 2.7 for full fuel specifications).

2.5.7 Tyres

- a) Tyres must be a fully moulded type carrying all size and sidewall marking of the tyres for commercial sale to the public. The depth of the tyre treads must be at least 2.5 mm over the entire tyre pattern width at a pre-race control. The tyres must have a positive and negative tread of 96% positive and minimum 4% negative (land and sea ratio). The



maximum distance from the external edge of the tyre to 50% of the tread elements is 35 mm.



- b) One (1) size for the front and two (2) sizes for the rear are allowed. Each tyre, front and rear, must be available with the same size and tread pattern for all riders. The manufacturers may only submit one front and rear pattern for approval. The previously approved tyre pattern will remain valid until one year after the introduction of a new approved tyre pattern.
- c) All tyres to be used must be easily identifiable with a colour marking or a numerical system to be applied by the Official Supplier at the time of manufacture.
- d) At the discretion of the rider, intermediate or wet weather tyre may be used. Wet-weather tyres must be a fully moulded tyre. The use of hand cut tyres is not allowed. Wet-weather tyres must be marked “Not for Highway Use” or “NHS”.
- e) The maximum number of tyres, of any type, available to each rider during the event will be 18 (8 front tyres - 10 rear tyres).
- f) A maximum of 11 tyres per rider can be mounted per rider at any time.
- g) For the Supersport race only, Wet and Intermediate tyres will not need to be marked with a tyre sticker. They will not be considered in the total number of tyres available for use, however normal allocation limits still apply.
- h) Every tyre used during the event must be marked with an adhesive sticker with a number allocated by the FIM Superbike Technical Director. The sticker will be a different colour front and rear.
- i) The tyre stickers will be delivered to the teams in a sealed envelope, on the day before the first practice after which the teams will be responsible for their use.
- j) The stickers must be applied to the left sidewall of the tyre. Officials will check that all the motorcycles in the pit lane are fitted with tyres carrying the sticker.
- k) The use of motorcycles without the official stickers will be immediately reported to the Race Direction whom will take appropriate action.
- l) For both Supersport race only, Wet and Intermediate tyres will not need to be marked with a tyre sticker. They will not be considered in the total number of tyres available for use, however normal allocation limits still apply.

- m) Any modification or treatment (cutting, grooving) is forbidden.
- n) At the beginning of the event, the Official Supplier may be requested by the FIM Superbike Technical Director to deliver to him four (4) samples of each type of tyre to be used at the event.
- o) The allocation of individual tyres will be made on a random basis, with no involvement of any representative from the tyre supplier, teams or riders. Those tyres will be individually identified and may not be exchanged between riders, including between team mates, and may not be exchanged by the tyre supplier after the allocation, except with the permission of the Race Direction.
- p) In exceptional cases, should the sticker be damaged or applied in the wrong way, up to 2 extra stickers may be provided at the sole discretion of the FIM Superbike Technical Director. However, the damaged sticker must be returned to the FIM Superbike Technical Director and/or the tyre it was applied to, must be absolutely intact.

2.5.8 Engine

The allocated number of engines per permanent rider is 6.

See Art. 2.3.8 For Sealing and Usage Details

The following engine specifications and components may not be altered from the homologated motorcycle except as noted:

- a) The homologated engine design model cannot be changed.
- b) Homologated materials and castings for the crankcase, cylinder, cylinder head and gear-box housing must be used.

2.5.8.1 Fuel injection system

2.5.8.1.1 Fuel injection systems refer to throttle bodies, fuel injectors, variable length intake tract devices, fuel pump and fuel pressure regulator.

- a) The original homologated fuel injection system must be used without any modification.
- b) The fuel injectors must be stock and unaltered from the original specification and manufacture.
- c) The throttle body intake insulators may be modified.
- d) Bell mouths (including their fixing points) may be altered or replaced.

- e) Butterflies cannot be changed or modified.
- f) Variable intake tract devices cannot be added if they are not present on the homologated motorcycle and they must remain identical and operate in the same way as the homologated system. All the parts of the variable intake tract device must remain exactly as homologated.
- g) Vacuum slides may be fixed in the open position.
- h) Secondary throttle valves and shafts may be removed or fixed in the open position and the electronics may be disconnected or removed
- i) Air and air/fuel mixture can go to the combustion chamber exclusively through the throttle body butterflies.
- j) Electronically controlled throttle valves, known as “ride-by-wire”, may be only used if the homologated model is equipped with the same system. Software may be modified but all the safety systems and procedures designed by the original manufacturer must be maintained.

2.5.8.2 Cylinder head

Cylinder head must be as homologated. The following modifications are allowed:

- a) Porting and polishing of the cylinder head normally associated with individual tuning such as gas flowing of the cylinder head, including the combustion chamber is allowed. Welding is not allowed. **No machining or modification is allowed in the cam box/valve mechanism area.**
- b) Modifications of the inlet and exhaust ports by taking off or adding material (welding is forbidden) epoxy may be used to shape the ports.
- c) Surface grinding of the cylinder head surface on the head gasket side.
- d) Original homologated valves guides may be cut or modified, but only on the intake or exhaust port side
- e) Polishing of the combustion chamber
- f) Original valve seats must be used, but modifications are allowed to the shape
- g) Compression ratio is free, but the combustion chamber may be modified only by taking material off.

- h) It is forbidden to add any material to the cylinder head unless as described above.
- i) Rocker arms (if any) must remain as homologated.
- j) The valves must remain as homologated.**
- k) Valve springs may be changed **but the number must remain as homologated.**
- l) Valve spring retainers may be replaced or modified, but their weight must be the same as, or higher than, the original ones.
- m) The shim buckets/tappets must remain as homologated.**

2.5.8.3 Camshaft

- a) The method of drive must remain as homologated.
- b) The duration is free but the maximum lift must remain as homologated.
- c) The cam chain or cam belt tensioning device(s) can be changed or modified.
- d) At the technical checks: for direct cam drive systems, the cam lobe lift is measured; for non-direct cam drive systems (i.e. with rocker arms), the valve lift is measured.

2.5.8.4 Cam sprockets or cam gears

Cam sprockets or cam gears may be modified or replaced to allow the degreeing of camshafts.

2.5.8.5 Cylinders

- a) Cylinders must remain as homologated.
- b) Only the following modifications to the cylinders are allowed. Cylinder head gasket surface may be machined to allow the adjustment of compression ratio or resurfacing to repair a warped cylinder surface deck.
- c) Homologated materials and castings for cylinders must be used. The surface finish of the cylinder bore must remain as homologated.

2.5.8.6 Pistons

- a) Pistons must remain as homologated. No modifications are allowed.
- b) No oversized pistons may be used.**
- c) Polishing and lightening is not allowed.

2.5.8.7 Piston rings

- a) Piston rings must remain as homologated. No modifications are allowed.
- b) All piston rings must be fitted.**

2.5.8.8 Piston pins and clips

Piston pins and clips must remain as homologated. No modifications are allowed.

2.5.8.9 Connecting rods

- a) Connecting rods must remain as homologated. No modifications are allowed.
- b) Polishing and lightening is not allowed.

2.5.8.10 Crankshaft

- a) Crankshaft must remain as homologated without any modification.
- b) Polishing and lightening is not allowed.
- c) Modifications of the flywheels are not allowed.

2.5.8.11 Crankcase/Gearbox housing

- a) Crankcases must remain as homologated. No modifications are allowed (including painting, polishing and lightening).
- b) It is not allowed to add a pump used to create a vacuum in the crankcase. If a vacuum pump is installed on the homologated motorcycle then it may be used only as homologated.
- c) Other engine cases must be made of the homologated material with exclusion of lateral side covers.

2.5.8.11.1 Lateral covers and protection

- a) Lateral (side) covers may be altered, modified or replaced. If altered or modified, the cover must have at least the same resistance to impact as the original one. If replaced, the cover must be made in material of same or higher specific weight and the total weight of the cover must not be less than the original one.
- b) All lateral covers/engine cases containing oil and which could be in contact with the ground during a crash, must be protected by a second cover made from metal, such as aluminium alloy, stainless steel or steel or titanium, **composite covers are not permitted.**
- c) **The secondary cover must cover a minimum of 1/3 of the original cover. It must have no sharp edges to damage the track surface.**
- d) Plates or crash bars from aluminium or steel also are permitted in addition to these covers. All these devices must be designed to be resistant against sudden shocks, abrasions and crash damage.
- e) FIM approved covers will be permitted without regard of the material or dimensions.
- f) These covers must be fixed properly and securely **with a minimum of three (3)** with case cover screws that also mount the original covers/engine cases to the crankcases.
- g) The Technical Director has the right to **refuse** ~~forbid~~ any cover **not satisfying this safety purpose.**

2.5.8.12 Transmission/Gearbox

- a) Only one (1) set of gear ratios will be allowed for the whole season. These ratios can be freely chosen.
- b) The team must declare the gearbox ratios before the first event.
- c) **The gear design and material is free.**
- d) It will not be allowed to change the gearboxes at the track - a broken Gearbox will equal a broken engine.
- e) The number of gears must remain as homologated.
- f) Primary gears must remain as homologated.
- g) Quick-shift systems are allowed.

- h) The layout of the transmission shafts must be the same as on the homologated motorcycle and only the material and the ratios can be changed.
- i) The shift drum must **remain as homologated but may be polished or surface treated**.
- j) The selector forks may be changed. However the forks must engage with the same gears and function in the same way as on the homologated motorcycle.
- k) Countershaft sprocket, rear wheel sprocket, chain pitch and size may be changed.
- l) Chain guard as long as it is not incorporated in the rear fender may be removed.-

2.5.8.13 Clutch

- a) Clutch system (wet or dry type) and the method of operation (by cable or hydraulic) must remain as homologated.
- b) Friction and drive discs may be changed.
- c) Clutch springs may be changed.
- d) The clutch basket (outer) may be reinforced.
- e) The original clutch assembly may be modified or replaced by an aftermarket clutch, also including back torque limiting capabilities (slipper type).
- f) No power source (i.e. hydraulic or electric) can be used for gear selection, if not installed in the homologated model for road use. Human power is excluded from the ban.

2.5.8.14 Oil pumps, water pumps and oil lines

- a) Modifications are allowed but oil pump housing, mounting points and oil feed points must remain as original.
- b) Oil lines may be modified or replaced. Oil lines containing positive pressure, if replaced, must be of metal reinforced construction with swaged or treaded connectors.
- c) The water pump must remain as homologated.

2.5.8.15 Radiator/Oil cooler

- a) The only liquid engine coolants permitted will be water or water mixed with ethyl alcohol.
- b) The radiator may be changed with an aftermarket radiator that fits in the standard location and does not require any modifications to the main frame or to the fairings' outer appearance.
- c) Modifications to the homologated oil-cooler are allowed only they do not require any modifications to the main frame or to the fairings' outer appearance. A heat exchanger (oil/water) may be replaced with an oil-cooler.
- d) **The cooling system hoses and catch tanks may be changed.**
- e) Radiator fan and wiring may be changed, modified or removed.
- f) Additional oil coolers are not allowed.
- g) The oil cooler must not be mounted on or above the rear mudguard.

2.5.8.16 Air box

- a) The air box must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle.
- b) The air filter element may be removed or replaced.
- c) The air box drains must be sealed.
- d) All motorcycles must have a closed breather system. All oil breather lines must be connected and discharge in the air box only. The lines must discharge above the throttles, they cannot discharge into the inlet tract, or exhaust air inlet system.
- e) Ram air tubes or ducts running from the fairing to the air box may be modified, replaced or removed. If tubes/ducts are utilized, they must be attached to the original, unmodified air box inlets.

2.5.8.17 Fuel supply

- a) Fuel pump and fuel pressure regulator must remain as homologated.
- b) The fuel pressure must be as homologated.

- c) Fuel lines from the fuel tank up to the injectors (fuel hoses, delivery pipe assembly, joints, clamps, fuel canister) may be replaced and must be located in such a way that they are protected from crash damage.
- d) Quick connectors or dry break connectors may be used.
- e) Fuel vent lines may be replaced.
- f) Fuel filters may be added.

2.5.8.18 Exhaust system

- a) Exhaust pipes and silencers may be altered or replaced from those fitted on the homologated motorcycle. Catalytic converters may be removed.
- b) The number of final exhaust silencer(s) must remain as homologated. The silencer(s) must be on the same side(s) as on the homologated model.
- c) For safety reasons, the exposed edge(s) of the exhaust pipe(s) outlet(s) must be rounded to avoid any sharp edges.
- d) Wrapping of exhaust systems is not allowed except in the area of the rider's foot or an area in contact with the fairing for protection from heat.
- e) The noise limit for Supersport will be 107 dB/A (with a 3 dB/A tolerance after the race only).

2.5.9.1 Electrics and electronics

- a) The ECU must be from the DWO/FIM Approved Supersport ECU list. All approved ECU's must have manufacturer supplied firmware (and or settings) available to operate all of the homologated Supersport machines. The ECU must be freely available in the open market. (For future approvals the price of the ECU including logging and all activations must be less than € 5000.00) ***all currently used ECU's will be legal.
- b) The software in the ECU may be changed.
- c) Central unit (ECU) may be relocated.
- d) Any inertial measurement units must be from the DWO/FIM approved list. The retail price of the unit must be € 600 or less. If more than one unit is used then the total retail price must be less than € 600.

- e) The data logger, if not incorporated in the ECU must be from the DWO/FIM Supersport Approved logger list or the DWO/FIM Superbike EVO Data Logger list. *same as 2014 EVO + other units
- f) Data logging sensors are free.
- g) The addition of a device for infra-red (IR) transmission of a signal between the racing rider and his team, used exclusively for lap timing, is allowed.
- h) The addition of a GPS unit for lap timing/scoring purposes is allowed.
- i) Telemetry is not allowed.
- j) No remote or wireless connection to the bike for any data exchange or setting is allowed whilst the engine is running or the bike is moving.
- k) Electric cables, harness, connectors, battery and switches are free.
- l) Spark plugs, plug caps, coils and wires may be replaced.

2.5.9.2 Generator, alternator, electric starter

- a) Generator may be modified or replaced.
- b) The electric starter must operate normally and always be able to start the engine during the event.

For 2016 onwards:

- a) The stator system must remain as homologated.
- b) The electric starter must operate normally and always be able to start the engine during the event.

2.5.9.3 Additional equipment

****moved to 2.5.9.1**

2.5.10 Main frame and pre-assembled spare frame

During the entire duration of the event, each rider can only use one (1) complete motorcycle, as presented for Technical Control, with the frame clearly identified with a seal. In case the frame needs to be replaced, the rider or the team can request the use of a spare frame to the FIM Superbike Technical Director.

The pre-assembled spare frame must be presented to the FIM Superbike Technical Director to receive the permission to rebuild the motorcycle. The pre-assembly of the frame shall be strictly limited to:

- Main frame
- Bearings (steering pipe, swing arm , etc)
- Swing arm
- Rear suspension linkage and shock absorber
- Upper and lower triple clamps
- Wiring harness

The spare frame will not be allowed in the pit box before the rider or the team has received authorization from the FIM Superbike Technical Director.

The motorcycle, once rebuilt, must be inspected before its use by the technical stewards for safety checks and a new seal will be placed on the motorcycle frame.

EXPLANATION OF THE PROCEDURES

Only one (1) complete motorcycle may be presented for the preliminary technical checks and it will be the only motorcycle allowed on the track and in the pit box during the practices, qualifying, warm up and race.

The frame of this motorcycle will be officially sealed by the FIM Superbike Technical Director or by his appointed staff. The seal will bear a serial number, which will be recorded. Any attempt made to remove the seal will damage it irreparably.

At any time during the event the technical stewards, under the direction of the FIM Superbike Technical Director, may check the seal and verify that it conforms to the motorcycle and rider it was assigned to. For cross reference, every frame must have a unique number punched on it, preferably on the steering-head.

If the motorcycle is damaged in a crash or in any other incident, it is allowed to use the pre-assembled spare frame to rebuild the motorcycle.

The spare frame may be pre-assembled with the following items: main frame assembly, swing-arm, rear suspension linkage, shock-absorber, steering head bearings, upper and lower triple clamps and wiring harness.

When a team decides that a crashed or damaged motorcycle requires a change of frame, it must inform the FIM Superbike Technical Director. Only at this point may the pre-assembled spare frame be brought into the pit box.

Parts may be transferred from the damaged motorcycle for the assembly of the replacement motorcycle.

Once the assembly of the replacement motorcycle is completed, it will then undergo technical and safety checks and it will be officially sealed. The seal on the damaged motorcycle will be destroyed by the technical staff and the chassis of this motorcycle must not be used for the remainder of the event. The new serial number will be recorded by the FIM Superbike Technical Director.

The replacement motorcycle may be used on the track only after the end of the practice and qualifying sessions or race in which the damage occurred. The damaged motorcycle must be removed from the pit box as soon as possible and put in storage outside the pit box.

After the pre-assembled spare part frame has been used, should it become necessary to replace the frame again because of a further crash or damage, the assembly work must be done using a bare frame with no components attached. The FIM Superbike Technical Director must inspect the bare frame and give his approval before work can start.

Any actions contrary to these procedures will result in a penalty as described in the Technical Regulations

2.5.10.1 Frame body and rear sub-frame

- a) The frame must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- b) Holes may be drilled on the frame only to fix approved components (i.e. fairing brackets, steering damper mount, sensors).
- c) The sides of the frame-body may be covered by a protective part made of a composite material. These protectors must fit the form of the frame.
- d) Nothing else may be added or removed from the frame body.
- e) All motorcycles must display a vehicle identification number punched on the frame body.

- f) Engine mounting brackets or plates must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- g) Front sub frame/fairing mount may be changed or altered.**
- h) Rear sub frame may be changed or altered, but the type of material must remain as homologated, or **material** of a higher specific weight.
- i) Additional seat brackets may be added, non-stressed protruding brackets may be removed if they do not affect the safety of the construction or assembly. Bolt-on accessories to the rear sub-frame may be removed.
- j) The paint scheme is not restricted but polishing the frame body or sub-frame is not allowed.

2.5.10.2 Front forks

- a) Forks must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- b) Original internal parts of the homologated forks may be modified or changed.
- c) No aftermarket or prototype electronically-controlled suspension parts may be used, unless such suspension is already present on the production model of the homologated motorcycle, and it must remain completely standard (all mechanical or electronic parts must remain as homologated). The original suspension system must work safely in the event of an electronic failure.
- d) After market damper kits or valves may be installed.
- e) Fork springs may be modified or replaced.
- f) Fork caps may be modified or replaced to allow external adjustment.
- g) Dust seals may be modified, changed or removed if the fork is totally oil-sealed.
- h) The original surface finish of the fork tubes (stanchions, fork pipes) may be changed. Additional surface treatments are allowed.
- i) The upper and lower fork clamps (triple clamp, fork bridges) must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle.

- j) A steering damper may be added or replaced with an aftermarket damper.
- k) The steering damper cannot act as a steering lock limiting device.

2.5.10.3 Rear fork (swing arm)

- a) The rear fork must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- b) Rear fork pivot bolt must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- c) Rear axle chain adjuster may be modified or changed.
- d) A chain guard must be fitted in such a way to reduce the possibility that any part of the riders' body may become trapped between the lower chain run and the rear wheel sprocket.
- e) Rear wheel stand brackets may be added to the rear fork by welding or by bolts. Brackets must have rounded edges (with a large radius). Fastening screws must be recessed. An anchorage system or point(s) to keep the original rear brake calliper in place may be added to the rear swing-arm.

2.5.10.4 Rear suspension unit

- a) Rear suspension unit (shock absorber) may be changed or modified. The original attachments of the frame and rear fork must be as homologated.
- b) Rear suspension unit spring(s) may be changed.
- c) No aftermarket or prototype electronically-controlled suspension unit maybe used, unless such suspension is already present on the production model of the homologated motorcycle, and it must remain completely standard (all mechanical or electronic parts must remain as homologated). The original suspension system must work safely in the event of an electronic failure.
- d) Rear suspension linkage must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

2.5.10.5 Wheels

- a) Wheels must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- b) **A non-slip coating/treatment may be applied to the bead area of the rim.**
- c) If the original design included a cushion drive for the rear wheel, it must remain as originally produced for the homologated motorcycle.
- d) **Wheel axles must remain as homologated, wheel spacers may be modified or replaced.**
- e) The speedometer drive may be removed and replaced with a spacer.
- f) Wheel balance weights may be discarded, changed or added to.
- g) Any inflation valves may be used.

2.5.10.6 Brakes

- a) Front and rear brake discs may be replaced with aftermarket brake discs that must fit the original calliper and mounting. However, the outside diameter and the ventilation system must remain the same as on the homologated motorcycle. Internally ventilated discs are not allowed if not present on the homologated motorcycle.
- b) The brake disc carriers may be changed, but they must retain the same off set and same type of mounting to the wheels of the homologated motorcycle.
- c) Replacement brake discs must be of ferrous material.
- d) Front and rear brake callipers as well as all the mounting points and mounting hardware (mount, carrier, hanger) must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle (see Art. 2.5.10.3).
- e) In order to reduce the transfer of heat to the hydraulic fluid it is permitted to add metallic-shims to the callipers, between the pads and the callipers, and/or to replace light alloy pistons with steel pistons made by the same manufacturer of the calliper.
- f) The front brake master cylinder must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle, excluding the hand lever.

- g) The rear brake master cylinder must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- h) Front and rear hydraulic brake lines may be changed. The brake fluid reservoir may be replaced and/or repositioned. Quick connectors may be used. The split of the front brake lines for both front brake callipers must be made above the lower edge of the fork bridge (lower triple clamp).
- i) Front and rear brake pads may be changed. Brake pad locking pins may be modified for quick change type.
- j) Additional air ducts are not allowed.
- k) The Antilock Brake System (ABS) may be used only if installed in the homologated model for road use. However, it must be completely standard (any mechanical or electronic part must remain as homologated, brake discs and master cylinder levers excluded), and only the software of the ABS may be modified.
- l) The Anti-Lock Brake System (ABS) can be disconnected and its ECU can be dismantled. The ABS rotor wheel can be deleted, modified or replaced.
- m) Motorcycles must be equipped with brake lever protection, intended to protect the handlebar brake lever from being accidentally activated in case of collision with another motorcycle. **Composite guards are not permitted. FIM approved guards will be permitted without regard to the material.**
- n) **The Technical Director has the right to refuse any guard not satisfying this safety purpose.**

2.5.10.7 Handlebars and hand controls

- a) Handlebars may be replaced (except for the brake master cylinder).
- b) Handlebars and hand controls may be relocated.
- c) Throttle controls must be self closing when not held by the hand.
- d) Throttle assembly and associated cables may be modified or replaced but the connection to the throttle body and to the throttle controls must remain as on the homologated motorcycle.

- e) Clutch and brake lever may be replaced with an after-market model. An adjuster to the brake lever is allowed.
- f) Switches may be changed but the electric starter switch and engine stop switch must be located on the handlebars.
- g) **Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button mounted on the right hand handlebar (within reach of the hand while on the hand grips) that is capable of stopping a running engine. The button or switch must be RED.**

2.5.10.8 Foot rest and foot controls

- a) Foot rest/foot controls may be relocated but brackets must be mounted to the frame at the original mounting points.
- b) Foot rests may be rigidly mounted or a folding type which must incorporate a device to return them to the normal position.
- c) The end of the foot rest must have at least an 8 mm solid spherical radius. (see diagram A & C).
- d) Non folding footrests must have an end (plug) which is permanently fixed, made of aluminium, plastic, Teflon® or an equivalent type material (minimum radius 8 mm). The plug surface must be designed to reach the widest possible area. The FIM Superbike Technical Director has the right to refuse any plug not satisfying this safety purpose.

2.5.10.9 Fuel tank

- a) Fuel tank must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- b) All fuel tanks must be completely filled with fire retardant material (open-celled mesh, i.e. “Explosafe®”).
- c) Fuel tanks with tank breather pipes must be fitted with non-return valves that discharge into a catch tank with a minimum volume of 250cc made of a suitable material.
- d) Fuel caps may be changed. Fuel caps when closed, must be leak proof. Additionally, they must be securely locked to prevent accidental opening at any time.

2.5.10.10 Fairing/Bodywork

- a) Fairing, mudguards and body work must conform in principle to the homologated shape as originally produced by the manufacturer. The use of carbon fibre or Kevlar® materials is not allowed in fairing, fuel tank cover, seat, seat base and associated bodywork construction. Specific reinforcements in Kevlar® or carbon are allowed locally around holes and stressed areas.
- b) Wind screen may be replaced.
- c) Original air ducts running between the fairing to the airbox may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.
- d) The lower fairing has to be constructed to hold, in case of an engine breakdown, at least half of the total oil and engine coolant capacity used in the engine (min. 5 litres). The lower edge of openings in the fairing must be positioned at least 50 mm above the bottom of the fairing.
- e) The lower fairing must incorporate one hole of 25 mm in the bottom of the front lower area. This hole must remain closed in dry conditions and must be only opened in wet race conditions, as declared by the Race Director.
- f) Minimal changes are allowed in the fairing to allow clearance for protective engine covers.
- g) Holes may be drilled or cut in the fairing or bodywork to allow additional increased intake air to the oil cooler. Holes bigger than 10 mm must be covered with a particle grill or fine wire mesh. Grill/mesh must be painted to match the surrounding material.
- h) Original openings for cooling in the lateral fairing/bodywork sections may be partially closed only to accommodate sponsors' logos/lettering. Such modification shall be made using wire mesh or perforated plate. The material is free but the distance between all opening centres, circle centres and their diameters must be constant. Holes or perforations must have an open area ratio > 60%.
- i) Front mudguard must conform in principle to the homologated shape originally produced by the manufacturer. Front mudguards may be replaced and the use of carbon fibre or Kevlar® composites are allowed.

- j) Front mudguard may be spaced upward for increased tyre clearance.
- k) Rear mudguard fixed on the swing-arm may be replaced with cosmetic duplicates of the original parts. The use of carbon fibre or Kevlar® composites are allowed.
- l) Rear mudguards fixed on the swing-arm which incorporate the chain guard may be modified to accommodate larger diameter rear sprockets.
- m) The existing rear mudguard under the seat may be removed. A mudguard may be fitted directly onto the swing-arm however it may not cover more than 120 degrees of the wheel.

2.5.10.11 Seat

- a) Seat, seat base and associated bodywork may be replaced with parts of similar appearance as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycles.
- b) The top portion of the rear body work around the seat may be modified to a solo seat.
- c) Holes may be drilled in the seat or rear cowl to allow additional cooling. Holes which are bigger than 10 mm must be covered with metal gauze or fine mesh. Mesh must be painted to match the surrounding material.

The appearance from both front, rear and profile must conform in principle to the homologated shape.

- d) All exposed edges must be rounded.

2.5.10.12 Fasteners

- a) Standard fasteners may be replaced with fasteners of any material and design.
- b) Aluminium fasteners may only be used in non-structural locations.
- c) Titanium fasteners may be used in structural locations, but the strength and design must be equal to or exceed the strength of the standard fastener it is replacing.
- d) Special steel fasteners may be used in structural locations, but the strength and design must be equal to or exceed the strength of the standard fastener it is replacing.
- e) Fasteners may be drilled for safety wire, but intentional weight-saving modifications are not allowed.

- f) **Thread repair using inserts of different material such as helicoils and timeserts.**
- g) Fairing/bodywork fasteners may be changed to the quick disconnect type.

2.5.10.13 Rear Safety Light

All motorcycles must have a functioning red light mounted at the rear of the machine, this light must be switched on any time the motorcycle is on the track or being ridden in the pit lane **and the session is declared WET**. All lights must comply with the following:

- a) Lighting direction must be parallel to the machine centre line (motorcycle running direction), and be clearly visible from the rear at least 15 degrees to both left and right sides of the machine centre line.
- b) The rear light must be mounted near the end of the seat/rear bodywork and approximately on the machine centre line, in a position approved by the Technical Director. In case of dispute over the mounting position or visibility, the decision of the Technical Director will be final.
- c) Power output/luminosity equivalent to approximately: 10 - 15 (incandescent), 0.6 - 1.8 W (LED).
- d) The output must be continuous - no flashing safety light whilst on track, flashing is allowed in the pit lane when pit limiter is active.
- e) Safety light power supply may be separated from the motorcycle.
- f) **The Technical Director has the right to refuse any light system not satisfying this safety purpose.**

2.5.11 The following items MAY BE altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle

- a) Any type of lubrication, brake or suspension fluid.
- b) Instruments, their supports(s) and associated cables.
- c) Bearings (ball, roller, taper, plain, etc.) of any type or brand may be used.
- d) Gaskets and gasket materials.
- e) Painted external surface finishes and decals.

2.5.12 The following items **MAY BE** removed

- a) Emission control items (anti-pollution) in or around the air box and engine (O2 sensors, air injection devices).
- b) Tachometer.
- c) Speedometer and related wheel spacers.
- d) Bolt on accessories on a rear sub frame.

2.5.13 The following items **MUST BE** removed

- a) Headlamp, rear lamp and turn signal indicators (when not incorporated in the fairing). Openings must be covered by suitable materials.
- b) Rear-view mirrors.
- c) Horn.
- d) License plate bracket.
- e) Tool box.
- f) Helmet hooks and luggage carrier hooks
- g) Passenger foot rests.
- h) Passenger grab rails.
- i) Safety bars, centre and side stands must be removed (fixed brackets must remain).

2.5.14 The following items **MUST BE** altered

- a) Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button mounted **on the right hand** handlebar (within reach of the hand while on the hand grips) that is capable of stopping a running engine, **the button or switch must be RED.**
- b) All drain plugs must be wired. External oil filter(s) screws and bolts that enter an oil cavity must be safety wired (i.e. on crankcases).
- c) All motorcycles must have a closed breather system. The oil breather line must be connected and discharge in the air box.

- d) Where breather or overflow pipes are fitted they must discharge via existing outlets. The original closed system must be retained; no direct atmospheric emission is permitted.
- e) Motorcycles must be equipped with a red light on the instrument panel that will illuminate in the event of oil pressure drop.

2.6 SUPERSTOCK TECHNICAL SPECIFICATIONS

The following rules are intended to permit limited changes to the homologated motorcycle in the interests of safety and improved competition between various motorcycle concepts.

EVERYTHING THAT IS NOT AUTHORISED AND PRESCRIBED IN THIS RULE IS STRICTLY FORBIDDEN

If a change to a part or system is not specifically allowed in any of the following articles, then it is forbidden

Superstock motorcycles require an FIM homologation (see Appendix FIM Homologation procedure for Superstock, Supersport and Superbike motorcycles). All motorcycles must comply in every respect with all the requirements for road racing as specified in these Technical Regulations, unless they are already equipped as such on the homologated model.

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

2.6.1 Motorcycle specifications

All parts and systems not specifically mentioned in the following articles must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

2.6.2 Balancing various motorcycle concepts

In order to equalize the performance of motorcycles with different engine configurations, changes in the minimum weight may be applied according to their respective racing performances. The decision to apply the handicap will be taken by the Superbike Commission at any time deemed necessary to ensure fair competition.

The application of the handicap will follow the system described in 2.4.4.2 of the Superbike regulations but will be adapted to the Superstock class.



2.6.3 Engine configurations and displacement capacities

The following engine configurations comprise the Superstock class:

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

The displacement capacity, bore and stroke (new), must remain at the homologated size.

2.6.4 Minimum weight

The minimum weight for each model is calculated by FIM by determining the “dry weight” of the homologated motorcycle.

The “dry weight” of a homologated motorcycle is defined as the total weight of the motorcycle as produced by the manufacturer (after removal of fuel, vehicle number plate, tools, main stand and side stand when fitted, but with oil and radiator liquid at prescribed levels). To confirm the “dry weight” a minimum of three (3) motorcycles will be weighed and compared. The result will be rounded off to the nearest digit.

The minimum weight for each model will be calculated by reducing the “dry weight” of the motorcycle by 8% and rounding off the result to the lower whole number.

In any case the minimum weight cannot be lower than **170 Kg**.

At any time of the event, the weight of the whole motorcycle (including the tank and its contents) must not be lower than the minimum weight.

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

During the final technical inspection at the end of the race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race, and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids.

During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control. In all cases the rider must comply with this request.

The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit and may be required due to the handicap system. The use of ballast and weight handicap must be declared to the FIM Superbike Technical Director at the preliminary checks.

SS

2.6.5 Number plate colours

The background colours and figures (numbers) for Superstock are red background with white numbers:

The sizes for all the front numbers are:	Minimum height:	140 mm
	Minimum width:	80 mm
	Minimum stroke:	20 mm
	Minimum space between numbers	10 mm

The size for all the side numbers is:	Minimum height:	120 mm
	Minimum width:	70 mm
	Minimum stroke:	20 mm
	Minimum space between numbers	10 mm

The allocated number (& plate) for the rider must be affixed on the motorcycle as follows:

- Once on the front, either in the centre of the fairing or slightly off to one side. The number must be centred on the red background with no advertising within 25 mm in all directions.
- Once, on each side of the motorcycle. The preferred location for the numbers on each side of the motorcycle is on the lower rear portion of the main fairing near the bottom. The number must be centred on the red background.

In case of a dispute concerning the legibility of numbers, the decision of the FIM Superbike Technical Director will be final.

2.6.6 Fuel

All engines must function on normal unleaded fuel with a maximum lead content of 0.005 g/l (unleaded) and a maximum MON of 90 (see Art. 2.7 for full specifications).

2.6.7 Tyres

The rider may use a maximum of four (4) front and four (4) rear dry-weather tyres for each event.

On the race day, depending on the weather conditions, one extra front and one extra rear intermediate tyre may be distributed by the official tyre supplier. These tyres may be used at the rider's discretion only during the race and provided that the race has been declared wet by the Race Director.

Intermediate tyres must be clearly identified by the Official Supplier.

The wet-weather tyres must be provided by the Official Supplier, their quantity is unrestricted.

Wet-weather tyres and intermediate tyres may only be used after the race or practice has been declared "wet" by the Race Direction.

Any modification or treatment (cutting, grooving) is forbidden.

The dry-weather tyres used in the free practices, qualifying practices, warm-up and race must be marked with an adhesive sticker.

The sticker will show an identification number for each rider and it will have a different colour depending on whether it is applied to the front or rear tyre. At each race the FIM Superbike Technical Director will assign a number of his choice to the competitor, while the colours will change for each race.

The stickers will be handed to the teams in a sealed envelope, 4 for the rear tyres and 4 for the front tyres, on the day before the first practice session in accordance with a timetable decided by DWO and the FIM Superbike Technical Director. The timetable will be mailed to the teams by the DWO at least a week before the event. In extraordinary situations the FIM Superbike Technical Director can/may alter this program.

After delivery of the stickers, the teams will be responsible for their safekeeping and use.

The stickers must be applied to the left sidewall of the tyre. Personnel nominated by the FIM Superbike Technical Director will check that all the motorcycles in the pit line are fitted with tyres carrying the sticker.

The use of motorcycles with unmarked tyres (e.g. without the official stickers) will be immediately reported to the Race Direction which will take appropriate action.

In exceptional cases, should the sticker be damaged or applied in the wrong way, up to 1 extra sticker may be provided at the sole discretion of the FIM Superbike Technical Director. However, the damaged sticker must be returned to the FIM Superbike Technical Director and/or the tyre it was applied to must be absolutely intact.

In case of a red flag, a damaged tyre found on motorcycles checked in pit lane, may be replaced with a new tyre. The damage must be confirmed by the Official Supplier.

2.6.8 Engine

The allocated number of engines per permanent rider is 3.

See Art. 2.3.8 For Sealing and Usage Details

2.6.8.1 Fuel injection system

2.6.8.1.1 Fuel injection systems refer to throttle bodies, fuel injectors, variable length intake tract devices, fuel pump and fuel pressure regulator.

- a) The original homologated fuel injection system must be used without any modification.
- b) The fuel injectors must be stock and unaltered from the original specification and manufacture.
- c) Bell mouths must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- d) Butterfly valves cannot be changed or modified.
- e) Variable intake tract devices cannot be added if they are not present on the homologated motorcycle and they must remain identical and operate in the same way as the homologated system. All the parts of the variable intake tract device must remain exactly as homologated.
- f) Air and air/fuel mixture can go to the combustion chamber exclusively through the throttle body butterflies.
- g) Electronically controlled throttle valves, known as “ride-by-wire”, may be only used if the homologated model is equipped with the same system. Software may be modified but all the safety systems and procedures designed by the original manufacturer must be maintained.

2.6.8.2 Cylinder Head

- a) No modifications are allowed.
- b) No material may be added or removed from the cylinder head.
- c) The gaskets may be changed.

- d) The valves, valve seats, guides, springs, tappets, oil seals, shims, cotter valve, **rocker arms**, spring base and spring retainers must be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- e) Only normal maintenance interventions as prescribed by the Manufacturer in the service manual of the motorcycle are authorised.
- f) Valve spring shims are not allowed.

2.6.8.3 Camshaft

- a) No modifications are allowed.
- b) At the technical checks: for direct cam drive systems, the cam lobe lift is measured; for non direct cam drive systems (i.e. with rocker arms), the valve lift is measured.

2.6.8.4 Cam sprockets or gears

- a) Cam Sprockets may be slotted to allow the adjustment of cam timing.
- b) Pressed on cam sprockets may be replaced with an adjustable boss and cam sprocket.
- c) The cam chain must remain as homologated.

2.6.8.5 Cylinders

No modifications are allowed.

2.6.8.6 Pistons

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

2.6.8.7 Piston rings

No modifications are allowed.

2.6.8.8 Piston pins and clips

No modifications are allowed.

2.6.8.9 Connecting rods

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

2.6.8.10 Crankshaft

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

2.6.8.11 Crankcase/Gearbox housing

- a) Crankcases must remain as homologated. No modifications are allowed (including painting, polishing and lightening).
- b) It is not allowed to add a pump used to create a vacuum in the crankcase. If a vacuum pump is installed on the homologated motorcycle then it may be used only as homologated.

2.6.8.11.1 Lateral covers and protection

- a) Lateral (side) covers may be altered, modified or replaced. If altered or modified, the cover must have at least the same resistance to impact as the original one. If replaced, the cover must be made in material of same or higher specific weight and the total weight of the cover must not be less than the original one.
- b) All lateral covers/engine cases containing oil and which could be in contact with the ground during a crash, must be protected by a second cover made from metal, such as aluminium alloy, stainless steel, steel or titanium, **composite covers are not permitted.**
- c) **The secondary cover must cover a minimum of 1/3 of the original cover. It must have no sharp edges to damage the track surface.**
- d) Plates or crash bars made from aluminium or steel also are permitted in addition to these covers. All of these devices must be designed to be resistant against sudden shocks, abrasions and crash damage.
- e) FIM approved covers will be permitted without regard of the material **or its dimensions.**
- f) These covers must be fixed properly and securely **with a minimum of three (3) case cover screws** that also mount the original covers/engine cases to the crankcases.
- g) The Technical Director has the right to **refuse any cover not satisfying this safety purpose.**

2.6.8.12 Transmission/Gearbox

- a) No modifications are allowed.
- b) Quick-shift systems are allowed (including wire and potentiometer)
- c) Countershaft sprocket, rear wheel sprocket, chain pitch and size may be changed.
- d) The sprocket cover may be modified or eliminated.
- e) Chain guard as long as it is not incorporated in the rear fender may be removed.

2.6.8.13 Clutch

- a) No modifications are allowed.
- b) Only friction and drive discs may be changed, but their number must remain as original.
- c) Clutch springs may be changed.

2.6.8.14 Oil pumps and oil lines

- a) No pump modifications are allowed.
- b) Oil lines may be modified or replaced. Oil lines containing positive pressure, if replaced, must be of metal reinforced construction with swaged or threaded connectors.

2.6.8.15 Radiator, cooling system and oil cooler

- a) The only liquid engine coolants permitted will be water or water mixed with ethyl alcohol.
- b) Protective meshes may be added in front of the oil and/or water radiator(s).
- c) The cooling system hoses and catch tanks may be changed.
- d) Radiator fan and wiring may be removed. Thermal switches, water temperature sensor and thermostat may be removed inside the cooling system.
- e) Radiator cap is free.

- f) An additional water radiator may be fitted but the appearance of the front, the rear and the profile of the motorcycle must not be changed. Extra mounting brackets to accommodate the additional radiator are permitted.

2.6.8.16 Air box

- a) The air box must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle but the air box drains must be sealed.
- b) The air filter element may be modified or replaced **but must be mounted in the original position.**
- c) **The air box drains must be sealed.**
- d) All motorcycles must have a closed breather system. All the oil breather lines must be connected and discharge in the airbox.

2.6.8.17 Fuel supply

- a) Fuel pump and fuel pressure regulator must remain as homologated.
- b) The fuel pressure must be as homologated.
- c) Fuel lines from the fuel tank to the delivery pipe assembly (excluded) may be replaced.
- d) Quick connectors or dry break connectors may be used.
- e) Fuel vent lines may be replaced.
- f) Fuel filters may be added.

2.6.8.18 Exhaust system

- a) Exhaust pipes and silencers may be modified or changed. Catalytic converters must be removed.
- b) The number of the final exhaust silencer(s) must remain as homologated. The silencer(s) must be on the same side(s) of the homologated model.
- c) For safety reasons, the exposed edges of the exhausts pipe(s) outlet must be rounded to avoid any sharp edges.
- d) Wrapping of exhaust systems is not allowed except in the area of the rider's foot or an area in contact with the fairing for protection from heat.

- e. The noise limit for Superstock be 107 dB/A (with a 3 dB/A tolerance after the race only)

2.6.9 Electrics and electronics

2.6.9.1 Ignition/Engine Control System (ECU)

- a) The engine control system (ECU) must be either:
 - i) The original system as homologated, with a change of software being allowed.
 - ii) The original system (with the production ECU) (option i) may have FIM/DWO approved external ignition and/or injection module/s added. The total combined retail price (software and tuning tools included) on sale to the general public cannot be higher than € 3000 (VAT excluded). A special connector may be used to connect the module/s and the ECU.
 - iii) An FIM/DWO approved “Superstock Kit” model (produced and/or approved by the motorcycle manufacturer) may be used. A special connector/adaptor may be used to connect the ECU(s) and the original wiring harness. The combined retail price of the full system including software, tuning tool, download/connection cable any activations, upgrades and wiring harness(s) must be less than:
 - 1. € 3000 (VAT excluded) if the system excludes data logging
 - 2. € 3750 (VAT excluded) if the system includes data logging.

The ECU (with software and activations) and harness parts must be individually priced and available separately. The separate ECU and harness total must respect the above limits.

- b) Central unit (ECU) may be relocated.
- c) Optional equipment sold by the motorcycle Manufacturer for the homologated model is considered not homologated with the bike and must follow the requirements for approved electronics/data loggers.
- d) During an event the Technical Director has the right to ask a team to substitute their ECU or external module with the sample received from the Manufacturer. The change has to be done before Sunday warm up.

- e) No extra sensors may be added for control strategies except shift rod sensor and wheel speed sensors. Wheel speed sensors must be included in the Kit ECU and Harness package if required.
- f) Other additional electronic hardware equipment not on the original homologated motorcycle cannot be added with the exceptions noted below.
- g) The characteristics of approved data logging systems must be the following:
 - i) Maximum retail price of the unit (hardware + software, excluding sensors and wiring harness) cannot exceed € 1.000 Euro (VAT excluded) if it is a standalone unit.
 - ii) Maximum retail price of the unit if incorporated into the ECU (hardware + software, excluding sensors and wiring harness) See article 2.6.9.1 a) iii) 2.
 - iii) The Data Logger unit must be available for sale to the public and on the list of FIM/DWO “Superstock 1000” approved data loggers.
 - iv) A maximum of 7 simultaneous working sensors (connected to the additional data logger) may be added to the original sensors on the motorcycle.
 - v) The sensors must be simple-function. No inertial platforms are allowed (if an inertial platform is not installed originally on the homologated motorcycle).
 - vi) Type of data logging sensor is free.
 - vii) CAN (or other data protocol, k-line, lin) communication from the ECU to an approved data logger is allowed without any limitation in CAN channel logger number.
- h) The maximum total price of other active/control/calculation units such as lambda driver modules, quick shifter and analogue to CAN is € 750 (VAT excluded). These devices must be approved by FIM/DWO.
- i) The addition of a device for infrared (IR) transmission of a signal between the racing rider and his team, used exclusively for lap timing, is allowed and considered in the 7 sensors.

- j) The addition of a GPS unit for lap timing/scoring purposes is allowed and considered in the 7 sensors.
- k) Telemetry is not allowed.
- l) No remote or wireless connection to the bike for any data exchange or setting is allowed whilst the engine is running or the bike is moving.
- m) Harness:
 - a) The main wiring harness may be replaced by the kit wire harness as supplied for the Kit ECU model, produced and/or approved by the manufacturer of the motorcycle and by FIM/DWO
 - b) The Kit wiring harness may incorporate the data logging harness.
 - c) A kit harness that incorporates the data logging harness may only accommodate 7 additional sensors.
 - d) The key/ignition lock may be relocated, replaced or removed.
 - e) Cutting of the original main wiring harness is allowed.
- n) Data logger Harness:
 - a) The Data Logger wire harness cannot include any other sensors with the exception of the seven sensors that are allowed. The only function of the approved Data Logger wire harness is to connect the seven sensors to the Data Logger, to transmit the data and supply the power.
- o) To be approved, samples of the ECU kits, kit harnesses and external modules with their tuning tools must be sent by the Manufacturers to the FIM Technical Director at least 3 weeks before the beginning of the Championship, with technical data and selling price.
- p) The original speedometer and tachometer may be altered or replaced (see also 2.6.11).
- q) Spark plugs may be replaced.
- r) Battery is free.

2.6.9.2 Generator, alternator, electric starter

- a) No modifications are allowed.
- b) The electric starter must operate normally and always be able to start the engine during the event.

2.6.10 Main frame

During the entire duration of the event, each rider can only use one (1) complete motorcycle, as presented for Technical Control, with the frame clearly identified with a seal. In case the frame will need to be replaced the rider or the team can request the use of a spare frame to the FIM Superbike Technical Director.

The pre-assembled spare part frame must be presented to the FIM Superbike Technical Director for the permission of rebuilding. The pre-assembly shall be strictly limited to:

- Main frame
- Bearings (steering pipe, swing arm , etc)
- Swing arm
- Rear suspension linkage and shock absorber
- Upper and lower clamps (triple clamp, fork bridges)
- Wiring harness

The spare frame will not be allowed in the pit box before the rider or the team has received authorization from the FIM Superbike Technical Director.

The rebuilt motorcycle must be inspected before its use by the technical stewards for safety checks and a new seal will be placed on the motorcycle frame.

2.6.10.1 Frame body and rear sub frame

- a) The frame must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- b) Holes may be drilled on the frame only to fix approved components (i.e. fairing brackets, steering damper mount, sensors).
- c) The sides of the frame-body may be covered by a protective part made of a composite material. These protectors must fit the form of the frame.
- d) Nothing else may be added or removed from the frame body.
- e) All motorcycles must display a vehicle identification number punched on the frame body (chassis number).

- f) Engine mounting brackets or plates must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- g) Front sub frame/fairing mount may be changed or altered.**
- h) Rear sub frame may be changed or altered, but the type of material must remain as homologated, or **material** of a higher specific weight.
- i) Additional seat brackets may be added, non-stressed protruding brackets may be removed if they do not affect the safety of the construction or assembly. Bolt-on accessories to the rear sub-frame may be removed.
- j) The paint scheme is not restricted but polishing the frame body or sub frame is not allowed

2.6.10.2 Front Forks

- a) Forks (stanchions, stem, wheel spindle, upper and lower crown, etc.) must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- b) The upper and lower fork clamps (triple clamp, fork bridges) must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle.
- c) Steering stem pivot position must remain in the homologated position (as supplied on the production bike). If the standard bike has inserts then the orientation/position of the original insert may be changed but the insert cannot be replaced or modified.**
- d) A steering damper may be added or replaced with an after-market damper.
- e) The steering damper cannot act as a steering lock limiting device.
- f) Fork caps on the mechanical forks may only be modified or replaced to allow external adjustment. (This does not include the mechanical fork leg that is part of the homologated electronic fork set)
- g) Dust seals may be modified, changed or removed if the fork remains totally oil-sealed
- h) Mechanical forks:** Original internal parts of the homologated forks may be modified or changed. After market damper kits or valves may be installed. The original surface finish of the fork tubes (stanchions, fork pipes) may be changed. Additional surface treatments are allowed.

- i) **Electronic forks:** No aftermarket or prototype electronically-controlled suspension parts may be used. Electronic suspension may be used if such suspension is already present on the production model of the homologated motorcycle, and it must remain completely standard (all mechanical and electronic parts must remain as homologated) with the exception of shims and springs. The original suspension system must work safely in the event of an electronic failure. The electronic front suspension may be replaced with a mechanical system from a similar homologated model from the same manufacturer.
- j) **Electronic forks may have their complete internal parts (including all electronic control) replaced with a conventional damping system and it will be considered as a mechanical fork.**

2.6.10.3 Rear fork (Swing arm)

- a) The rear fork must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- b) Rear fork pivot bolt must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- c) **Rear swingarm pivot position must remain in the homologated position (as supplied on the production bike). If the standard bike has inserts then the orientation/position of the original insert may be changed but the insert cannot be replaced or modified.**
- d) A chain guard must be fitted in such a way to reduce the possibility that any part of the riders' body may become trapped between the lower chain run and the rear wheel sprocket.
- e) Rear wheel stand brackets may be added to the rear fork by welding or by bolts. Brackets must have rounded edges (with a large radius). Fastening screws must be recessed. An anchorage system or point(s) to keep the original rear brake calliper in place may be added to the rear swing-arm.

2.6.10.4 Rear suspension unit

- a) Rear suspension unit (shock absorber) may be modified or replaced, but the original attachments to the frame and rear fork (swing arm) must be as homologated.
- b) All the rear suspension linkage parts must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

- c) **Mechanical suspension:** Rear suspension unit and spring may be changed.
- d) **Electronic suspension:** No aftermarket or prototype electronically-controlled suspension parts may be used. Electronic suspension may be used if such suspension is already present on the production model of the homologated motorcycle, and it must remain completely standard (all mechanical and electronic parts must remain as homologated) with the exception of shims and springs). The original suspension system must work properly safely in the event of an electronic failure. The electronic shock absorber can be replaced with a mechanical one.

2.6.10.5 **Wheels**

- a) Wheels must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- b) **A non-slip coating/treatment may be applied to the bead area of the rim.**
- c) If the original design includes a cushion drive for the rear wheel, it must remain as originally produced for the homologated motorcycle.

Wheel axles must remain as homologated, wheel spacers may be modified or replaced.

- d) Wheel balance weights may be discarded, changed or added to.
- e) Any valves may be used.

2.6.10.6 **Brakes**

- a) Brake discs may be replaced by aftermarket discs which comply with following requirements:
 - i) Brake discs and carrier must retain the same material as the homologated disc and carrier.
 - ii) The outside and inner diameters of the brake disc must not be larger than the ones on the homologated disc.
 - iii) The thickness of the brake disc may be increased but the disc must fit into the homologated brake calliper without any modification. The number of floaters is free.
 - iv) The fixing of the carrier on the wheel must remain the same as on the homologated disc.

- b) The front and rear brake calliper (mount, carrier, hanger) must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- c) In order to reduce the transfer of heat to the hydraulic fluid it is permitted to add metallic shims to the callipers, between the pads and the callipers, and/or to replace light alloy pistons with steel pistons made by the same manufacturer of the calliper.
- d) The rear brake calliper bracket may be mounted fixed on the swing-arm, but the bracket must maintain the same mounting (fixing) points for the calliper as used on the homologated motorcycle.
- e) The swing-arm may be modified for this reason to aid the location of the rear brake calliper bracket, by welding, drilling or by using a helicoil.
- f) The front and rear master cylinder must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle. Front and rear brake fluid reservoirs may be changed with aftermarket products.
- g) Front and rear hydraulic brake lines may be changed.
- h) The split of the front brake lines for both front brake callipers must be made above the lower fork bridge (lower triple clamp).
- i) “Quick” (or “dry-brake”) connectors in the brake lines are allowed.
- j) Front and rear brake pads may be changed. Brake pad locking pins may be modified for quick change type.
- k) Additional air scoops or ducts are not allowed.
- l) The Antilock Brake System (ABS) may be used only if installed in the homologated model for road use. However, it must be completely standard (any mechanical or electronic part must remain as homologated, brake discs and master cylinder levers excluded), and only the software of the ABS may be modified.
- m) The Antilock Brake system (ABS) can be disconnected and its ECU can be dismantled. The ABS rotor wheel can be deleted, modified or replaced.
- n) Motorcycles must be equipped with brake lever protection, intended to protect the handlebar brake lever from being accidentally activated in case of collision with another motorcycle. **Composite guards are not permitted. FIM approved guards will be permitted without regard of the material.**

- o) **The Technical Director has the right to refuse any guard not satisfying this safety purpose.**

2.6.10.7 Handlebars and hand controls

- a) Handlebars may be replaced (except for the brake master cylinder).
- b) Handlebars and hand controls may be relocated.
- c) Throttle controls must be self closing when not held by the hand.
- d) Throttle assembly and associated cables may be modified or replaced but the connection to the throttle body and to the throttle controls must remain as on the homologated motorcycle.
- e) Clutch and brake lever may be replaced with an after-market model. An adjuster to the brake lever is allowed.
- f) Switches may be changed but the electric starter switch and engine stop switch must be located on the handlebars.
- g) Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button mounted **on the right hand** handlebar (within reach of the hand while on the hand grips) that is capable of stopping a running engine. **The button or switch must be RED.**

2.6.10.8 Foot rest/Foot controls

- a) Foot rest/foot controls may be relocated but brackets must be mounted to the frame in the original mounting points. Foot rests may be rigidly mounted or a folding type which must incorporate a device to return them to the normal position.
- b) The end of the foot rest must have at least an 8 mm solid spherical radius. (See Diagram A & C).
- c) Non folding footrests must have an end (plug) which is permanently fixed, made of aluminium, plastic, Teflon® or an equivalent type material (minimum radius 8 mm). The plug surface must be designed to reach the widest possible area. The FIM Superbike Technical Director has the right to refuse any plug not satisfying this safety aim.

2.6.10.9 Fuel tank

- a) Fuel tank must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- b) All fuel tanks must be completely filled with fire retardant material (open-celled mesh, i.e. Explosafe®).
- c) Fuel tanks with tank breather pipes must be fitted with non-return valves that discharge into a catch tank with a minimum volume of 250cc made of a suitable material.
- d) Fuel caps may be changed. Fuel caps when closed must be leak proof. Additionally, they must be securely locked to prevent accidental opening at any time.
- e) The sides of the fuel tank may be protected with a cover made of a composite material. These covers must fit the shape of the fuel tank.

2.6.10.10 Fairing/Bodywork

- a) Fairing and bodywork may be replaced with exact cosmetic duplicates of the original parts, but must appear to be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle, with slight differences due to the racing use (different pieces mix, fixing points, fairing bottom, etc). The material may be changed. The use of carbon fibre or carbon composite materials is not allowed. Specific reinforcements in Kevlar® or carbon are allowed locally around holes and stressed areas.
- b) Overall size and dimensions must be the same as the original part.
- c) Wind screen may be replaced with an aftermarket product. The height of the windscreen is free, within a tolerance of +/- 15 mm referred to the vertical distance from/to the upper fork bridge. The screen must conform to the same profile from the front as the original - no double bubble or wide types. From a top view the length of the windscreen may be shortened by 25 mm to allow clearance for the rider. The edge of the screen must have no sharp edges
- d) Motorcycles that are not originally equipped with streamlining are not allowed to add streamlining in any form, with the exception of a lower fairing device, as described in point (g). This device cannot exceed above a line drawn horizontally from wheel axle to wheel axle and must follow the specifications described at point (g).



- e) The original combination instrument/fairing brackets may be replaced, but the use of titanium and carbon (or similar composite materials) is forbidden. All other fairing brackets may be altered or replaced
- f) The original air ducts running between the fairing and the air box may be altered or replaced. Carbon fibre composites and other exotic materials are forbidden. Particle grills or “wire-meshes” originally installed in the openings for the air ducts may be taken away.
- g) The lower fairing must to be constructed to hold, in case of an engine breakdown minimum 6 litres. The lower edge of all the openings in the fairing must be positioned at least 70 mm above the bottom of the fairing.
- h) The upper edge of the rear transverse wall of the lower fairing must be at least 70 mm above the bottom. The angle between this wall and the floor must be $\leq 90^\circ$.
- i) Original openings for cooling in the lateral fairing/bodywork sections may be partially closed only to accommodate sponsors’ logos/lettering. Such modification shall be made using wire mesh or perforated plate. The material is free but the distance between all opening centres, circle centres and their diameters must be constant. Holes or perforations must have an open area ratio $> 60\%$.
- j) The lower fairing must incorporate a single opening of $\varnothing 25$ mm diameter in the front lower area. This hole must remain sealed in dry conditions and must be only opened in wet race conditions as declared by the Race Director.
- k) Front mudguards may be replaced with a cosmetic duplicate of the original parts and may be spaced upward for increased tyre clearance.
- l) Rear mudguard fixed on the swing arm may be modified, changed or removed
- m) Motorcycles may be equipped with inner ducts to improve the air stream towards the radiator but the appearance of the front, the rear and the profile of the motorcycle must not be changed.

2.6.10.11 **Seat**

- a) Seat, seat base and associated bodywork may be replaced with parts of similar appearance as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle. The appearance from front, rear and profile must conform to the homologated shape
- b) The top portion of the rear bodywork around the seat may be modified to a solo seat.
- c) The homologated seat locking system (with plates, pins, rubber pads etc.) may be removed.

2.6.10.12 **Rear Safety Light**

All motorcycles must have a functioning red light mounted at the rear of the machine, this light must be switched on any time the motorcycle is on the track or being ridden in the pit-lane **and the session is declared WET**. All lights must comply with the following:

- a) Lighting direction must be parallel to the machine centre line (motorcycle running direction), and be clearly visible from the rear at least 15 degrees to both left and right sides of the machine centre line.
- b) The rear light must be mounted near the end of the seat/rear bodywork and approximately on the machine centre line, in a position approved by the Technical Director. In case of dispute over the mounting position or visibility, the decision of the Technical Director will be final.
- c) Power output/luminosity equivalent to approximately: 10 - 15 (incandescent) , 0.6 - 1.8 W (LED).
- d) The output must be continuous - no flashing safety light whilst on track, flashing is allowed in the pit lane when pit limiter is active.
- e) Safety light power supply may be separated from the motorcycle.
- f) **The Technical Director has the right to refuse any light system not satisfying this safety purpose.**

2.6.10.13 Fasteners

- a) Standard fasteners may be replaced with fasteners of any material and design but titanium fasteners cannot be used. The strength and design must be equal to or exceed the strength of the standard fastener.
- b) Fasteners may be drilled for safety wire, but intentional weight-reduction modifications are not allowed.
- c) **Thread repair using inserts of different material such as helicoils and timeserts.**
- d) Fairing/bodywork fasteners may be replaced with the quick disconnect type.
- e) Aluminium fasteners may only be used in non-structural locations.

2.6.11 The following items MAY be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle

- a) Any type of lubrication, brake or suspension fluid may be used.
- b) Gaskets and gasket materials.
- c) Instruments, instrument bracket(s) and associated cables.
- d) Painted external surface finishes and decals.
- e) Material for brackets connecting non original parts (fairing, exhaust, instruments, etc) to the frame (or engine) cannot be made from titanium or fibre reinforced composites.
- f) Protective covers for the frame, chain, footrests, etc. may be made in other materials like fibre composite material if these parts do not replace original parts mounted on the homologated model.

2.6.12 The following items MAY BE Removed

- a) Emission control items (anti-pollution) in or around the air box and engine (O2 sensors, air injection devices).
- b) Tachometer.
- c) Speedometer.
- d) Chain guard as long as it is not incorporated in the rear fender.
- e) Bolt-on accessories on a rear sub frame.

2.6.13 The following items **MUST BE Removed**

- a) Headlamp, rear lamp and turn signal indicators (when not incorporated in the fairing). Openings must be covered by suitable materials.
- b) Rear-view mirrors.
- c) Horn.
- d) License plate bracket.
- e) Toolkit.
- f) Helmet hooks and luggage carrier hooks
- g) Passenger foot rests.
- h) Passenger grab rails.
- i) Safety bars, centre and side stands must be removed (fixed brackets must remain).

2.6.14 The following items **MUST BE Altered**

- a) Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button mounted **on the right hand** handlebar (within reach of the hand while on the hand grips) that is capable of stopping a running engine, **the button or switch must be RED.**
- b) All drain plugs must be wired. External oil filter(s) screws and bolts that enter an oil cavity must be safety wired (i.e. on crankcases).
- c) All motorcycles must have a closed breather system. The oil breather line must be connected and discharge in the airbox.
- d) Where breather or overflow pipes are fitted they must discharge via existing outlets. The original closed system must be retained: no direct atmospheric emission is permitted.
- e) **Motorcycles must be equipped with a red light on the instrument panel that will illuminate in the event of oil pressure drop.**

2.7 FUEL, OIL AND COOLANTS

- a) All motorcycles must be fuelled with unleaded petrol, as this term is generally understood.
- b) All riders/teams must declare to the Superbike Technical Director the make and type of fuel to be used during practices and race(s), by Thursday before technical control begins.

2.7.1 Physical properties for unleaded fuel

2.7.1.1 Unleaded petrol must comply with the FIM specification.

2.7.1.2 Unleaded petrol will comply with the FIM specification if:

- a) It has the following characteristics:

Table is replaced from 2014 but cannot be struck through

Property	Units	Min.	Max.	Test Method
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163
Oxygen	% (m/m)		2.7	EN ISO 22854* or EN 13132 ()
Nitrogen	% (m/m)		0.20	ASTM D4629
Benzene	% (V/V)		1.00	EN ISO 22854* or EN 238
Vapour pressure (DVPE)	kPa		95.0	EN 13016-1
Lead	mg/L		5.0	ICP-OES or AAS
Manganese	mg/L		2.0	ICP-OES or AAS
Density at 15 °C	kg/m ³	720.0	775.0	EN ISO 12185
Oxidation stability	minutes	360		EN ISO 7536
Existent gum	mg/100 mL		5	EN ISO 6246
Sulphur	mg/kg		10.0	EN ISO 20846* or 20884
Copper corrosion	Rating		Class 1	EN ISO 2160
Distillation:				EN ISO 3405
At 70 °C	% (V/V)	20.0	52.0	
At 100 °C	% (V/V)	46.0	72.0	
At 150 °C	% (V/V)	75.0		
Final Boiling Point	°C		210	
Residue	% (V/V)		2.0	
Appearance	Clear and bright			Visual inspection
Olefins	% (V/V)		18.0	EN ISO 22854
Aromatics	% (V/V)		35.0	EN ISO 22854
Total diolefins	% (V/V)		1.0	GC-MS or HPLC



Oxygenates:				EN ISO 22854* or EN 13132
Methanol	% (V/V)		3.0	
Ethanol (1)	% (V/V)		5.0	
Isopropanol	% (V/V)		12.0	
Isobutanol	% (V/V)		15.0	
tert-Butanol	% (V/V)		15.0	
Ethers (C5 or higher)	% (V/V)		22.0	
Others ⁽²⁾	% (V/V)		15.0	

Notes:

- * Preferred method.
- (1) Ethanol must be blended according to EN 15376.
- (2) GC-MS methods may also be applied to fully deconvolute the GC traces.
- b) The total of individual hydrocarbon components present at concentrations of less than 5% (m/m) must constitute at least 30% (m/m) of the fuel. The test method will be gas chromatography and/or GC-MS.
- c) The total concentration of naphthenes, olefins and aromatics classified by carbon number must not exceed the values given in the following table:

% (m/m)	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naphthenes		5.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Olefins	5.0	20.0	20.0	15.0	10.0	10.0
Aromatics			1.2	35.0	35.0	30.0

The total concentration of bicyclic naphthenes and bicyclic olefins may not be higher than 1% (m/m). The test method used will be gas chromatography.

- d) Only the following oxygenates are permitted:
Methanol, Ethanol, n-Propyl alcohol, Isopropyl alcohol, n-Butyl alcohol, sec-Butyl alcohol, Isobutyl alcohol, tert-Butyl alcohol; Methyl tertiary butyl ether, Ethyl tertiary butyl ether, Tertiary amyl methyl ether, Diisopropyl ether.

- e) Manganese is not permitted in concentrations above **2.0 mg/L**. For the present this is solely to cover possible minor contamination by other fuels.

Lead replacement petrols, although basically free of lead, are not an alternative to the use of unleaded petrol. Such petrols may contain unacceptable additives not consistent with the FIM Fuel Regulations.

2.7.3 Air

Only ambient air may be mixed with the fuel as an oxidant.

2.7.4 Primary Tests

- 2.7.4.1** The FIM may require tests of fuels to be administered before, or at the time of delivery to, an event at which such fuels are to be used.

- 2.7.4.2** Fuel companies supplying “race” fuels (fuels other than those obtained at public fuel stations) to participating teams must submit ten litres (2 x 5 L) to the laboratory appointed by the FIM/DWO for analysis in accordance with the specification. Providing the fuel is within the specification, a certificate containing a test report number will be issued to the fuel company. The fuel company must provide a copy of the test report number to the appropriate rider/teams before they take part in a race. Contact for fuel analysis: fimfuels@intertek.com

2.7.5 Fuel Sampling and Testing

1. The FIM Superbike Technical Director has the sole responsibility for the administration and supervision during the taking of fuel samples.
2. The preferred fuel test method is gas chromatography or GC Fingerprint method.

Gas chromatography (GC) is an analytical technique for separating compounds based primarily on their volatility and polarity. Gas chromatography provides both qualitative and quantitative information for individual compounds present in a sample. Gas chromatography is widely used for the analysis of fuels.

The GC Fingerprint is a comparison between the given reference and the fuel drawn from the competitor. With the fingerprint method any changes in composition and concentration of the fuel against the reference is detected. The separation is done with a non-polar column suitable for fuels analysis. The detection of the components is done with a flame ionisation detector.

3. If other test methods are required, fuel samples will be transported to the appointed laboratory by an official courier, using the appropriate containers.
4. Riders selected for fuel controls will be directed with their motorcycles to the inspection area.
5. Only new sample bottles will be used for the fuel samples.
6. The fuel to be tested will be transferred into three bottles (3 small sample containers), marked A, B and C, and identified by reference to the motorcycle from which the sample was taken. The bottles will be closed, sealed and labelled by the FIM Superbike Technical Director and/or the Fuel Analysts.
7. The Fuel Sample Declaration form will be filled out immediately, containing all information as shown on the sample sheet, including the riders' name and race number, date and place of fuel sampling. A responsible team member will sign this declaration, after verifying that all the information is correct.
8. Sample A and B will be given to the appointed laboratory staff, present at the event for analysis or be sent to the respective laboratory by the organiser if no trackside laboratory is available. Sample B will be kept by the laboratory staff as a retained sample in case of a dispute. All samples will be accompanied by a copy of the Fuel Sample Declaration form. Costs for the analyses of sample A and B will be paid by the FIM.
9. Sample C will be handed over to the FIM for safeguarding in case of protests and/or requirement of a counter-expertise by the FIM appointed laboratory, accompanied by a copy of the Fuel Sample Declaration form. Costs for the analyses of sample C will be paid by the team concerned.
10. As soon as possible after receipt of the samples and completing the testing, the Fuel Analyst/FIM appointed laboratory will ~~inform~~ report the results of the fuel sample analyses directly to the FIM Superbike Technical Director, with a copy to the FIM CCR and CTI Secretariat (sbk.technical.director@fim.ch, ccr@fim.ch, cti@fim.ch).

11. In the case of non-conformity, the FIM Superbike Technical Director must notify the results to- the FIM, the Race Direction and the rider/team representative concerned. Failure of the sample to correspond to the FIM fuel specifications will result in the disqualification of the competitor. The result of the competitor's fuel sample analysis ("A" or "B" sample) more favourable to the competitor will be taken into account.
12. Within 48 hours of the receipt of the notification of the results of the test of sample A and/or B, the team must notify the FIM and the FIM Superbike Technical Director if a counter-expertise is required (or not required) for sample C.
13. The Race Direction will take a decision at the Superbike, Supersport and Superstock Cup event immediately following the notification of the results of the final expertise. Any appeal against the decision of the Race Direction will be heard by the FIM Stewards appointed for the Superbike, Supersport and Superstock Cup event at which the Race Direction decision is taken. This will take place after the C sample has been analysed.

2.7.6 Fuel Storage

Fuel must only be stored in metal, sealable containers in the competitor's pit.

Fire fighting equipment, protective devices and staff must conform to the requirements imposed by the local authorities and by-laws.

The organiser must have fire extinguishers of a size and type approved by the local by-laws, available to each competitor in the pit area.

2.7.7 Coolants

The only liquid engine coolants permitted other than lubricating oil shall be water or water mixed with ethyl alcohol.

2.8 PROTECTIVE CLOTHING AND HELMETS

- 2.8.1 Riders must wear a complete leather suit with additional leather padding or other protection on the principal contact points, knees, elbows, musters, hips etc.
- 2.8.2 Linings or undergarments must not be made of a synthetic material which might melt and cause damage to the riders' skin.
- 2.8.3 Riders must also wear leather gloves and boots, which with the leather suit provide complete coverage from the neck down.
- 2.8.4 Leather substitute materials may be used, providing they have been checked by the Chief Technical Steward.
- 2.8.5 Use of a back protector is highly recommended.
- 2.8.6 Riders must wear a helmet which is in good condition, provides a good fit and is properly fastened.
- 2.8.7 Helmets must be of the full face type (integral) and conform to one of the recognised international standards:
- Europe ECE 22-05 "P"
 - Japan JIS T 8133:
 - USA SNELL M 2010
- 2.8.8 Visors must be made of a shatterproof material.
- 2.8.9 Disposable "tear-offs" are permitted.
- 2.8.10 Any question concerning the suitability or condition of the riders clothing and/or helmet shall be decided by the FIM Superbike Technical Director, who may, if he so wishes, consult with the manufacturers of the product before making a final decision.

2.9 PROCEDURES FOR TECHNICAL CONTROL

A rider is at all times responsible for his motorcycle.

- 2.9.1 At each circuit the Technical Checking Area consisting of the parc fermé and the inspection area must be clearly defined:

a) **Parc fermé**

The parc fermé is a restricted access area sealed with fences or other physical divisions with one or more gates.

The gates and the area are under the control of marshals when the parc fermé is in use (e.g. after practice/race).

The parc fermé area must be sufficiently large to give shelter to all participating motorcycles.

The only persons allowed to enter the parc fermé are the:

- FIM Superbike Technical Director and Technical Stewards
- Race Direction Members
- FIM Stewards
- Tyre Manufacturer's staff
- Riders and Team Managers of motorcycles staying in the parc fermé
- Three mechanics per motorcycle - until dismissed by the technical stewards

No other persons have the right to enter and stay in the parc fermé unless invited by the FIM Superbike Technical Director.

b) Inspection area

The inspection area is a sensitive area where motorcycles are disassembled and inspected and technical meetings are held. Therefore, the inspection area is highly restricted.

The following persons are allowed to remain in the inspection area:

- The FIM Superbike Technical Director and Technical Stewards
- The Race Direction Members
- The FIM Stewards
- The Riders, Team managers or their representatives of the inspected motorcycles
- For disassembling operations up to 3 mechanics per motorcycle may be present.

Any other persons may enter or stay in the inspection area at the sole discretion of the FIM Superbike Technical Director.

In case of an engine inspection, the inspected entrant has the right to request a reserved area where other entrants cannot watch closely.

In the inspection areas, under the control of the Chief Technical Steward and the supervision of the FIM Superbike Technical Director, suitable equipment will be installed to conduct the various tests, e.g.

- i) Equipment for measuring the noise of the motorcycle
- ii) Weighing scales with check weights for calibration purposes
- iii) Instruments for measuring engine capacity
- iv) Rulers and degree discs and gauges for measuring other dimensions.

2.9.2 The technical control procedure will be carried out in accordance with the schedule set out in these Regulations. The Technical Stewards must be available throughout the event to check motorcycles and equipment as required by the FIM Superbike Technical Director.

2.9.3 Presentation of a motorcycle will be deemed as an implicit statement of conformity with the technical regulations. A rider's presence at the technical control is not mandatory.

2.9.4 The motorcycle will be inspected under the name of the rider.

2.9.5 For each motorcycle the Technical Stewards will prepare a technical control card on to which will be recorded, amongst other information, the team presenting the motorcycle and the rider.

2.9.6 The Technical Stewards must inspect the motorcycle for obvious safety omissions and the FIM Superbike Technical Director may, at his discretion, choose to check the motorcycles for technical compliance with all other aspects of these Regulations.

2.9.7 The FIM Superbike Technical Director will refuse any motorcycle that does not have a correctly-positioned positive transponder attachment. The transponder must be fixed to the motorcycle in the position and orientation as shown in the Timekeeping information given to teams pre-season and available at each event. Positive attachment of the transponder bracket consists of a minimum of tie-wraps, but preferably by screw or rivet. Velcro or adhesive alone will not be accepted. The transponder retaining clip must also be secured by a tie-wrap.

2.9.8 At the conclusion of the check, the Technical Stewards will place a small sticker on the motorcycle frame indicating that it has passed the safety checks.

- 2.9.9** The Chief Technical Steward will prepare a report on the results of technical control which, will be submitted to the International Jury via the FIM Superbike Technical Director.
- 2.9.10** The Technical Stewards must re-inspect any motorcycle that has been involved in an accident. This would normally be carried out at the pit of the rider concerned.
- 2.9.11** The Technical Stewards must be available, based on instructions from the FIM Superbike Technical Director, to re-inspect any motorcycle for technical compliance during the meeting or after the race and to supervise inspection of a motorcycle following a protest on a technical matter.
- 2.9.12** At the end of Superpole 1, the Chief Technical Steward will ensure that the last 8 classified motorcycles are placed in the parc fermé for a period of at least 30 minutes after the end of the session.

At the end of Superpole 2, the Chief Technical Steward will ensure that all motorcycles are placed in the parc fermé for a period of at least 30 minutes after the end of the session.

At the end of the races, the Chief Technical Steward will ensure that all classified motorcycles are placed in the parc fermé for a period of at least 30 minutes from the end of the race (unless held longer at the discretion of the Technical Director) with the following exception;

At the end of Superbike Race 1 (one) the machines will be allowed to return to their garages where following confirmation of tyre stickers by the Technical Director or his approved staff the wheels may be removed. Data may be downloaded, NO other work may be carried out until 15 minutes after the end of Superbike Race 1 (see art. 3.4.3). The garage doors must remain fully open at all times during this period.

The motorcycles must be checked for compliance according to the Verification Guidelines (Art. 2.10), and any other technical requirement if requested by the FIM Superbike Technical Director.

Competitors must retrieve their motorcycles within approximately 30 minutes after the motorcycle entered the parc fermé, except for those motorcycles chosen for disassembly. After this time limit, the parc fermé officials will no longer be responsible for the motorcycles left behind.

2.9.13 The FIM Superbike Technical Director may require a team to provide such parts or samples as he may deem necessary.

2.9.14 If a motorcycle is involved in an accident, the FIM Superbike Technical Director or his appointed staff must check the motorcycle to ensure that no defect of a serious nature has occurred. However, it is the responsibility of the rider or the team to present his motorcycle for this re-examination together with helmet and clothing.

If the helmet is clearly defective, the Chief Technical Steward must arrange to retain this helmet. The IMS must send this helmet, together with the accident and medical report (and pictures and video, if available) to the Federation of the rider, with a copy to the CMI and to the CTI. If there are head injuries stated in the medical report, the helmet then must be sent to a neutral institute for examination.

2.9.15 Noise may be checked after Superpole as well as after the race. Noise may be checked at any time of the event by request of the FIM Superbike Technical Director. On request of rider, team or mechanic, noise of their own motorcycles can be checked at any time during the event.

2.9.16 The random weight check during practices will be held with minimum disturbance to the riders. The weight scales will be placed in the pit-lane. The actual place is decided by the FIM Superbike Technical Director.

The FIM Superbike Technical Director has the final authority in case of a dispute on the conformity of the parts in question and for their acceptance.

2.10 VERIFICATION GUIDELINES FOR TECHNICAL STEWARDS

2.10.1 Verification for the three classes (SBK, SS, SST)

- Make sure all necessary measures and administrative equipment are in place at least 1 hour before the Technical control (see separate list) is due to open.
- Decide who is doing what and note decisions. “Efficiency” must be the watchword. Always keep cheerful and remember the reasons for Technical controls: SAFETY AND FAIRNESS.
- Be well informed. Make sure your FMN has supplied you with all technical “updates” that may have been issued subsequent to the printing of the Technical Regulations. Copies of all homologation documents must be in your possession.

- Inspection must take place under cover with a large enough area (min. surface 100 sq. metres).
- Weighing apparatus must be accurate and practical. The scale must be certified in the current year.
- Rules regarding noise level and measurement must be respected.
- The scales and noise meter will be available to the teams or riders for pre-race checking in the technical control area.

In general

The motorcycles will not be required for weight and/or noise check at the pre-race technical inspection.

Noise test must take place in a clear area adjacent to the Technical control at least 5 metres from any possible noise reflecting obstruction.

The riders and teams must be aware that the weight and noise may be checked at random during practice in the pit-lane, at the end of Superpole and at the end of each race.

Claiming that the noise and weight were not officially controlled before the race will not be grounds for appeal. Conformity of the rules is the responsibility of the rider and the team (or of the participants).

The FIM Superbike Technical Director reserves the right to spot check the weight and noise of any motorcycles on pit row during free practice and official practice. This can occur at any time during the free practice and in the first forty minutes of any official (timed) practice. This will be carried out with the least possible inconvenience to the rider or the team.

Motorcycles arriving later than the first free practice must be controlled in the technical control area.

At the conclusion of the inspections, a small sticker or coloured mark will be placed on the frame indicating that the motorcycle had passed inspection

The FIM Superbike Technical Director/Chief Technical Steward must re-inspect any motorcycle that has been involved in an accident.

The Technical Stewards must be available, based on instructions from the FIM Superbike Technical Director or the Chief Technical Steward, to re-inspect any motorcycle for compliance during the meeting.

Dry Superpole

Each motorcycle which completed the Superpole may be checked.

The minimum checks are weight and noise.

The FIM Superbike Technical Director may request other checks.

Superbike Race 1

The first five motorcycles plus one at random from six through fifteen can be checked for the following compliance points:

- Weight: The weight will be checked in the condition that the motorcycle has finished the race. No elements can be added to the motorcycle neither fuel, oil, water nor tyres.
- Noise
- Throttle bodies/injection: Homologation points

The FIM Superbike Technical Director may request other checks.

Superbike Race 2

The first ten motorcycles plus one at random from eleven through fifteen can be checked for the following compliance points:

- Weight: The weight will be checked in the condition that the motorcycle has finished the race. No elements can be added to the motorcycle neither fuel, oil, water nor tyres.
- Noise
- Throttle bodies/injection: Measurement and inspection of both inlet and outlet tract. (Homologation points)
- Engine: One engine and up to a maximum of three engines, chosen at random, can be checked internally for capacity and compliance with the regulations.

The random choice can be determined by the finishing positions selected prior to the race by the Chief Technical Steward. The FIM Superbike Technical Director may at his absolute discretion require the control of any additional motorcycle and other checks.

The FIM Superbike Technical Director may require a team to provide parts or samples, as he may deem necessary to confirm compliance with the rules.

The FIM Superbike Technical Director may request other checks.

Supersport & Superstock Race

The first ten motorcycles plus one at random from eleven through fifteen can be checked for the following compliance points:

- Weight: The weight will be checked in the condition that the motorcycle has finished the race. No elements can be added to the motorcycle neither fuel, oil, water or tyres.
- Noise
- Throttle bodies/injection: Measurement and inspection of both inlet and outlet tract.
- Engine: One engine and up to a maximum of three engines, chosen at random, can be checked internally for capacity, cams, valve size, timing, etc.
- Tyre, air box and electric starter - compliance

The random choice can be determined by the finishing positions selected prior to the race by the Chief Technical Steward. The FIM Superbike Technical Director may at his absolute discretion require the control of any additional motorcycle and other checks.

2.10.2 Timetable

The Technical Stewards must be present and available during the opening hours of the Technical control area. The FIM Superbike Technical Director and the Chief Technical Steward will instruct the Technical Stewards to verify motorcycles for compliance with technical and safety rules.

The day before the practice sessions: Technical control from 15h00 to 18h00:

For all riders in Superbike: in pit 2 people

For all riders in Supersport 2/3 people

Tasks: Inspection of motorcycle safety, clothing and helmets
(NO NOISE OR WEIGHT CONTROL)

Administration tasks: 1 person

During practice days: From 08h30 until 18h00

Technical control: Practice, qualifying and Superpole sessions

Task: Inspection of motorcycle safety;
Noise and Weight after the Superpole 4 people

Inspection of crashed motorcycles and technical controls 2 people

Administration tasks: 1 person

Technical control on race day: From 08h00 until 18h00:

Before the race: safety checks on starting grid at the request of the FIM
Superbike Technical Director

After the race: Technical control noise weight and
carburation instruments 8 people

Displacement checks 2 people

Administration 1 person

This is the required minimum of Technical Stewards. The number may of course be higher.

2.10.3 Equipment list

- Revolution meter
- Sound meter and calibrator
- Slide calliper
- Depth gauge
- Steel measuring tape
- Seals
- Weighing apparatus (scales) with calibration weights
- Tools for measuring engine capacity
- Tools for measuring valve lift
- Weighing apparatus for investigation of valve weights
- Colour for marking parts
- Magnet for materials testing
- Computer with Homologation Documents

2.10.4 Documents list

- Regulations of the CURRENT year.
- Homologation documents
- Homologations Information
- Technical control forms
- Writing materials

2.11 SOUND LEVEL CONTROL

Sound limits in force:

The maximum sound level 107 dB/A, shall be measured at a mean piston speed of 11 m/sec. The fixed RPM specified in Art. 2.11.6 may be used.

2.11.1 With the microphone placed at 50 cm from the exhaust pipe at an angle of 45° measured from the centre-line of the exhaust end and at the height of the exhaust pipe, but at least 20 cm above the ground. If this is not possible, the measurement can be taken at 45° upwards.

2.11.2 During a sound test, motorcycles not equipped with a gear-box neutral must be placed on a stand.

2.11.3 The silencers will be marked when they are checked and it is not allowed to change them after the verification, except for any spare silencer which has also been checked and marked.

2.11.4 The rider shall keep his engine running out of gear and shall increase the engine speed until it reaches the specified Revolutions Per Minute (RPM). Measurements must be taken when the specified RPM is reached.

2.11.5 The RPM depends upon the mean piston speed corresponding to the stroke of the engine.

The RPM will be given by the relationship:

$$N = \frac{30,000 \times cm}{l}$$

in which: N = prescribed RPM of engine
 cm = fixed mean piston speed in m/s
 l = stroke in mm

2.11.6 Noise control

Due to the similarity of the piston stroke in different engine configurations within the capacity classes, the noise test will be conducted at a fixed RPM. For reference only, the mean piston speed at which the noise test is conducted is calculated at 11 m/sec.

	2 cylinders	3 cylinders	4 cylinders
600cc	5,500 RPM	6,500 RPM	7,000 RPM
750cc	5,500 RPM	6,000 RPM	7,000 RPM
over 750cc	5,000 RPM	5,000 RPM	5,500 RPM

2.11.7 The maximum sound level for engines with more than one cylinder will be measured on each exhaust end.

2.11.8 A motorcycle which does not comply with the maximum sound limits may be presented several times at pre-race control.

2.11.9 The surrounding sound must not exceed 90 dB/A within a 5 metres radius from the power source during tests.

2.11.10 Apparatus for noise control must be to international standard IEC 651, Type 1.

The sound level meter must be equipped with a calibrator for control and adjustment of the meter during periods of use.

2.11.11 The “slow response” setting must always be used.

2.11.12 Sound control after the competition

In a competition which requires a final examination of motorcycles before the results are announced, this examination must include a sound control measurement of at least the first three motorcycles listed in the final classification. At this final test, there will be a 3 dB/A tolerance.

2.11.13 Noise control during a competition

In a competition which requires noise control tests during the event, motorcycles must comply with the noise limits without the tolerance in Article 2.11.

2.12 GUIDELINES FOR USE OF SOUND LEVEL METERS

2.12.1 The Sound Control Officer (NCO) must arrive in sufficient time for discussions with the FIM Superbike Technical Director and other Technical Stewards in order that a suitable test site and testing policy can be agreed.

2.12.2 Sound level measuring equipment must include a compatible calibrator, which must be used immediately before testing begins and always just prior to a re-test if a disciplinary sanction may be imposed.

Two sets of equipment must be available in case of failure of tachometer, sound level meter or calibrator during technical control.

2.12.3 Tests may take place in rain or excessively damp conditions. Motorcycles considered excessively noisy must be individually tested if conditions allow.

2.12.4 In other than moderate wind, motorcycles must face forward in the wind direction. (Mechanical noise will blow forward, away from microphone).

2.12.5 “Slow” meter response must be used.

2.12.6 “A” weighted setting on sound level meter.

2.12.7 No rounding down of the meter reading, that is:
110.9 dB/A = 110.9 dB/A.

2.12.8 Corrections

Type 1 meter: deduct 1 dB/A



2.12.9 Precision of the method (tolerances)

All corrections are accumulative. Action and decisions will depend on the Sporting Discipline concerned, and decisions taken during prior discussions with the FIM Superbike Technical Director.



**FIM ROAD RACING
SUPERBIKE & SUPERSPORT
WORLD CHAMPIONSHIPS
FIM AND SUPERSTOCK CUP**

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

RIDER N°:	Sample Can "A"	
	Can Label N°	Can Seal N°
SESSION:	Sample Can "B"	
	Can Label N°	Can Seal N°
RIDER NAME:	Sample Can "C"	
	Can Label N°	Can Seal N°

MOTORCYCLE MAKE: _____

TEAM: _____

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

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

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

(print name): _____

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

Time: _____

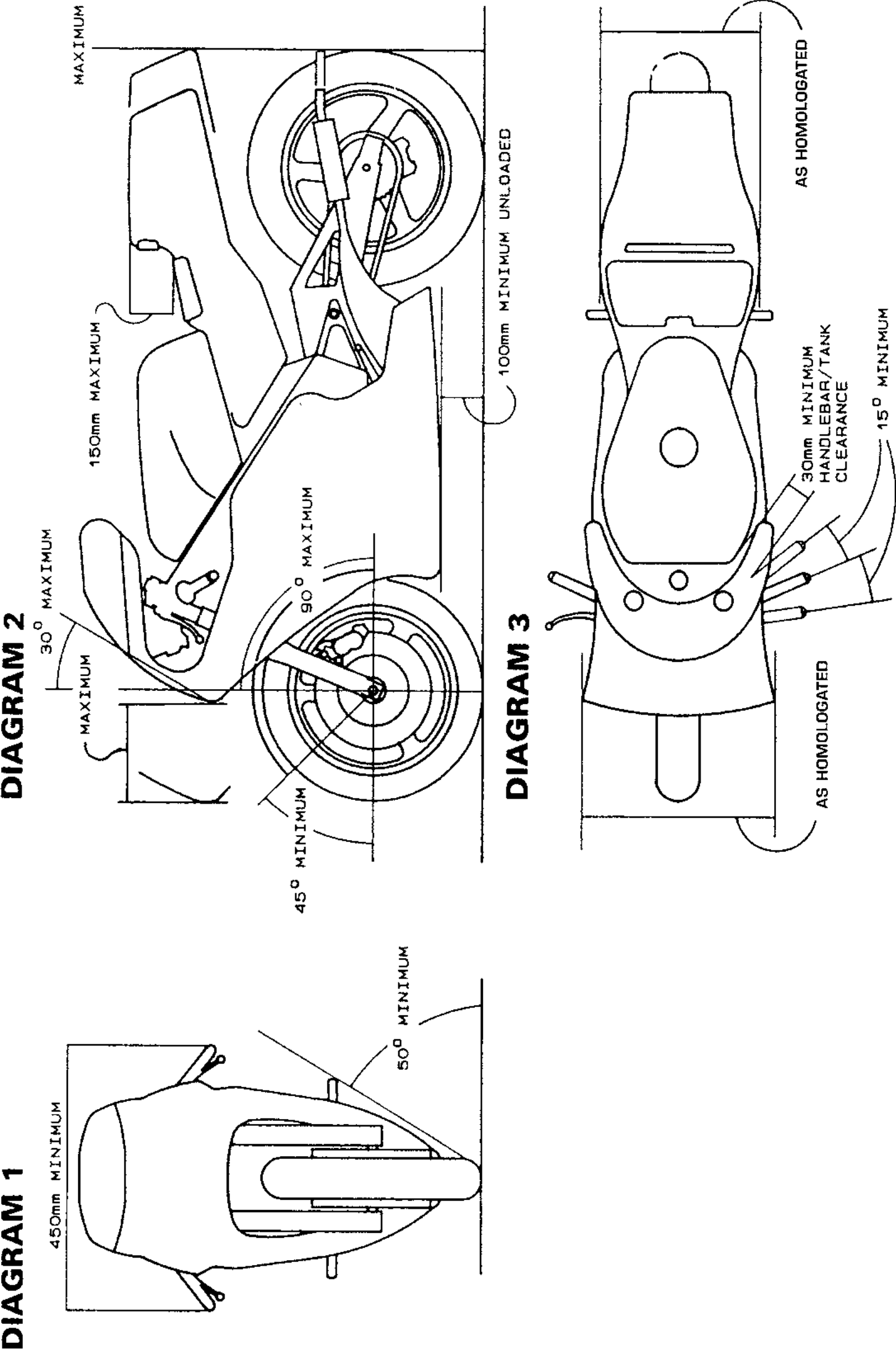
(Signature)

Position in team: _____

(OWNER/MANAGER/MECHANIC)

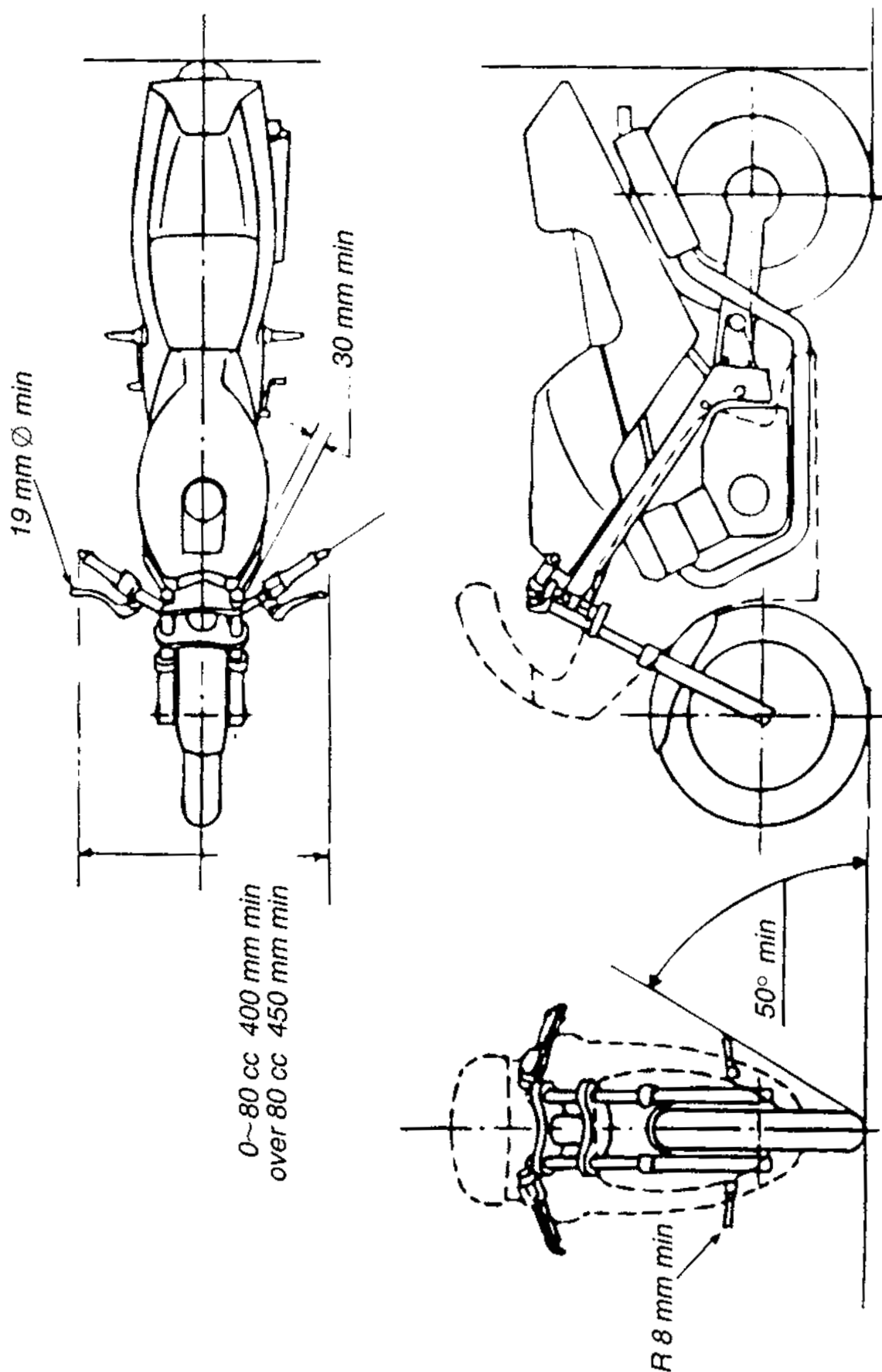
ROAD/ROUTE

A



SPORTS PRODUCTION

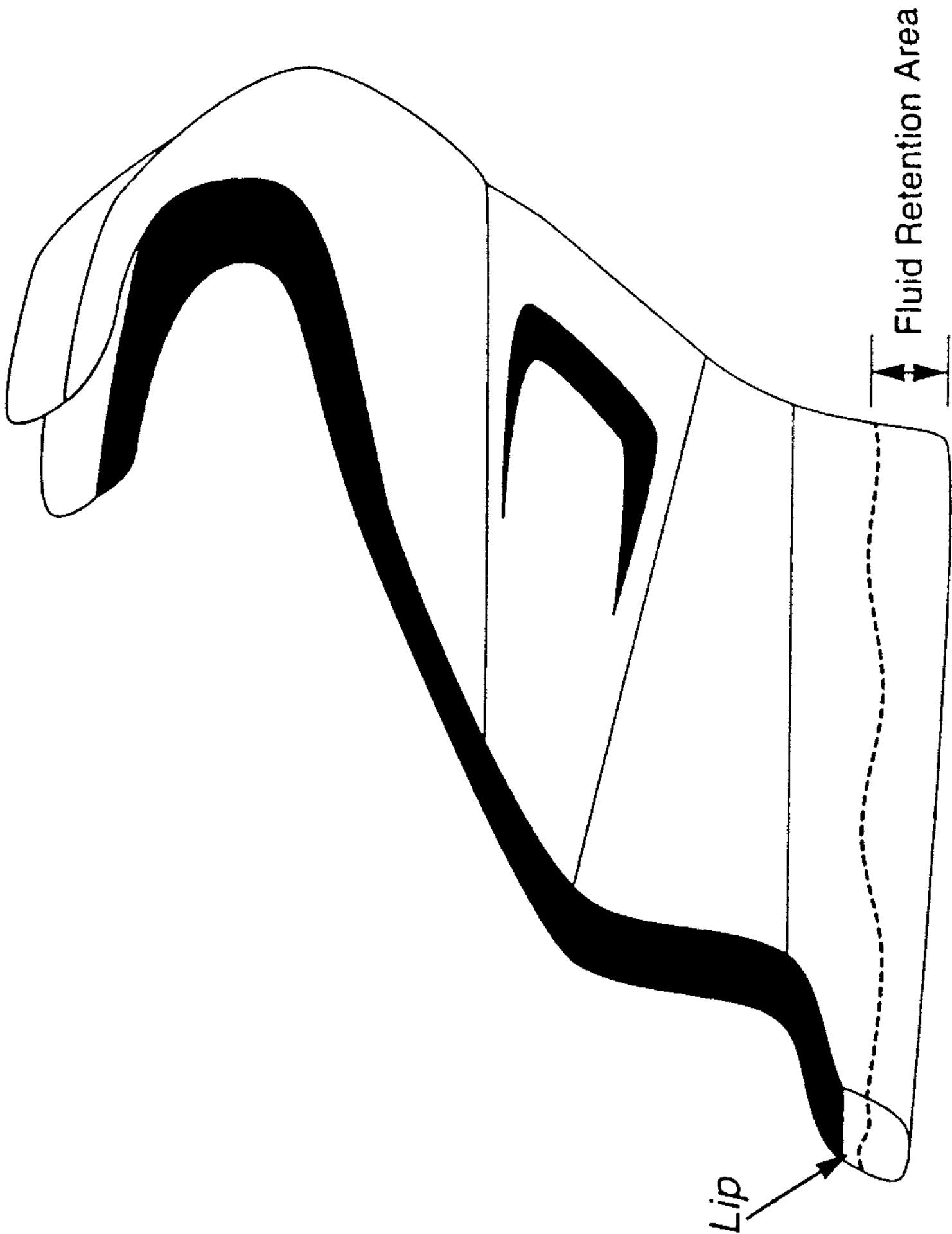
C



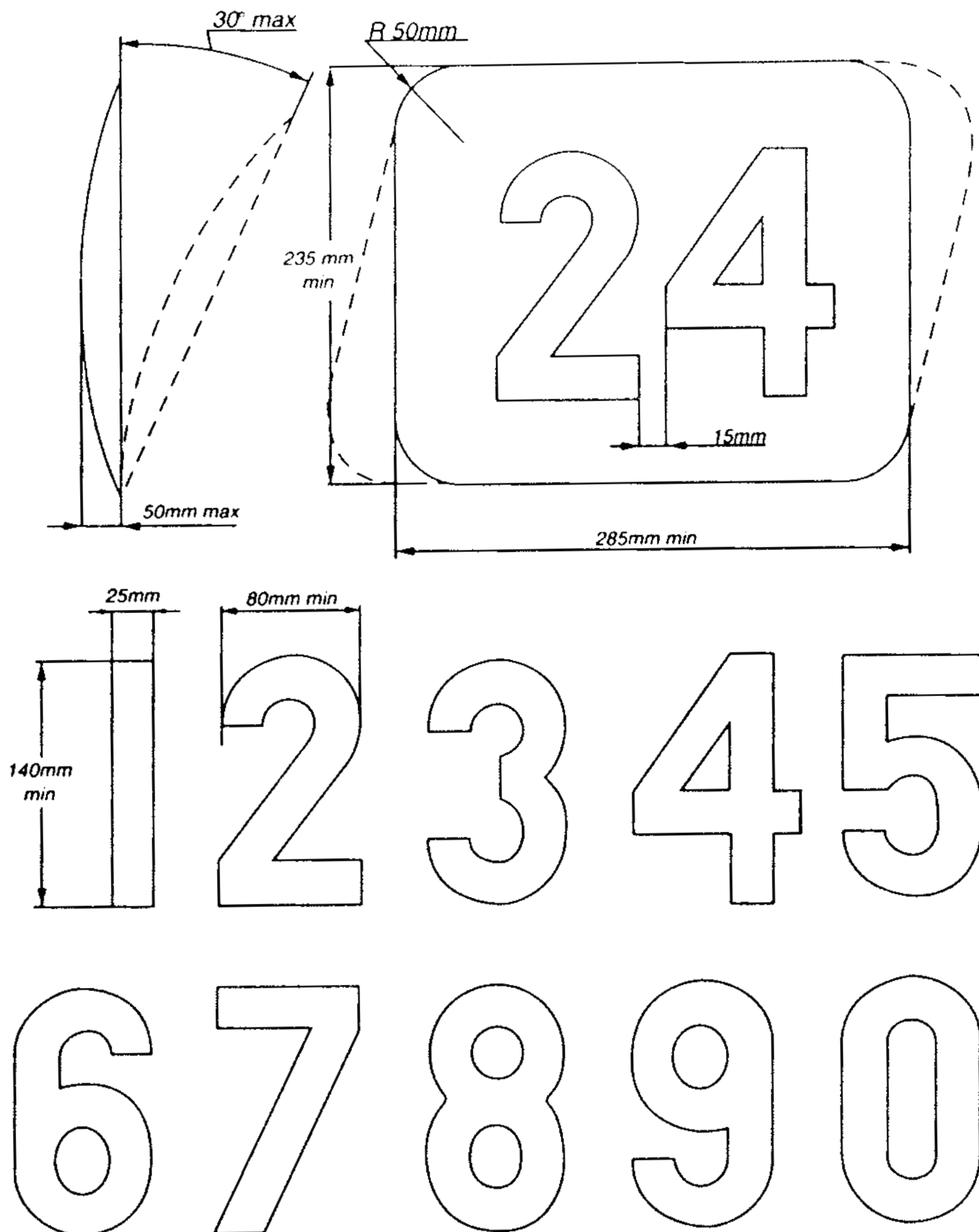


ROAD/ROUTE

C



NUMBERS/NUMEROS

O

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

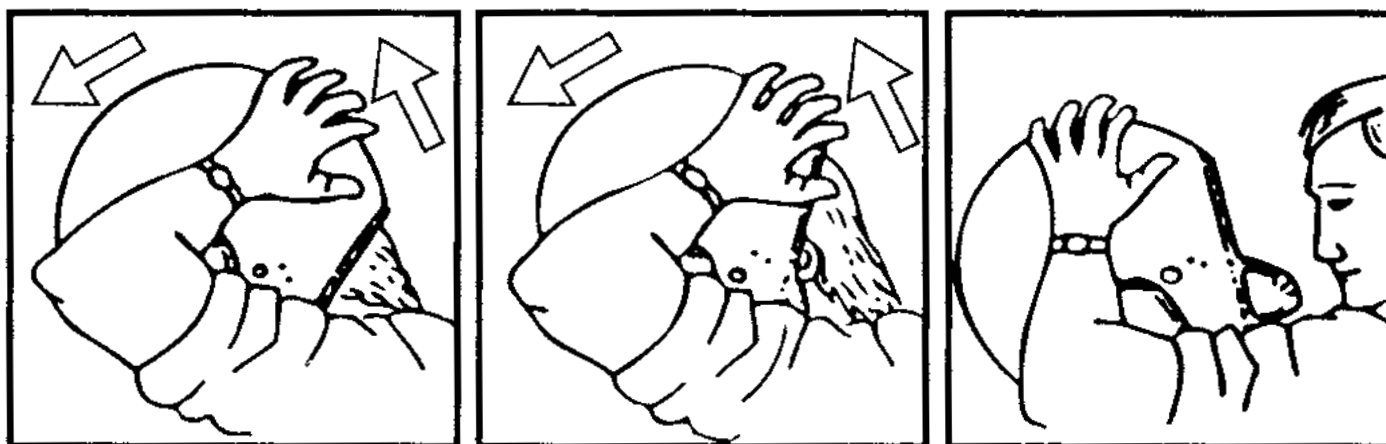
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

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 T8133



(USA) SNELL M2010

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

3. CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE

3.1 Principes

Les obligations incombant aux participants, officiels et organisateurs sont stipulées dans ces règlements.

La violation ou l'inobservation dûment établie de ces obligations sont passibles des sanctions figurant dans le présent chapitre.

3.2 Sanctions

Les sanctions sont les suivantes:

- avertissements
- points de pénalité **SBK**
- amendes
- passage par la voie des stands
- recul de place(s)
- pénalité de temps
- pénalité de position sur la grille de départ
- disqualification
- retrait de points de Championnat
- suspension
- exclusion

3.2.1 Définition et application des sanctions

- avertissements : peuvent être privés ou publics.
- points de pénalité **SBK** Peut-être infligé par la Direction de Course **SBK** à un coureur entre 1 et 10 points. Ces points s'accumulent et n'expireront qu'à l'issue d'une période de 365 jours à compter de la date de leur imposition. Des sanctions automatiques s'appliqueront à un pilote qui accumule des points comme suit : 4 points – départ de la prochaine course de la dernière position sur la grille – 7 points – départ de la prochaine course de la voie des stands – 10 points – disqualification de la participation à la prochaine manifestation (ou des résultats de la course si cela arrive

lors de la dernière course de la saison). Le compteur de points est remis à zéro après que le pilote atteint 10 points et est disqualifié.

Une pénalité ne dépassant pas trois points peut être infligée sans qu'une audience préalable soit nécessaire.

Cependant le droit de réclamation demeure possible dans les conditions édictées à l'article 3.4.1

- amendes :

Jusqu'à 50'000€

Une amende ne dépassant pas 1'000 Euros peut être infligée sans qu'une audience préalable soit nécessaire.

Cependant le droit de réclamation demeure possible dans les conditions édictées à l'article 3.4.1

- recul de place(s) :

Le coureur doit reculer du nombre de place(s) indiquée(s) par la Direction de Course.

- passage par la voie des stands :

cf. Art. 1.**19**.

- pénalités de temps :

imposition de temps affectant le résultat réel du coureur jusqu'à 2 minutes et annulation de temps.

- pénalité de position sur la grille de départ :

recul d'un certain nombre de place(s) lors de la prochaine course.

En cas d'infraction à l'article 1.21.2, Une pénalité de position sur la grille de départ ne dépassant pas trois places peut être infligée sans qu'une audience préalable soit nécessaire.

Cependant le droit de réclamation demeure possible dans les conditions édictées à l'article 3.4.1

- disqualification :

entraîne la disqualification d'une

épreuve, des séances d'entraînement (drapeau noir, drapeau noir avec rond orange) d'une course (drapeau noir, drapeau noir avec rond orange) ou du classement de ces dernières.

- retrait de points de championnat : perte des points de courses du Championnat déjà disputées.
- suspension : perte des droits à participer aux épreuves du Championnat. Peut être appliquée à une ou plusieurs courses.
- exclusion : perte définitive de tous les droits de participer à toutes les activités placées sous le contrôle de la FIM.

3.2.2 Cumul de sanctions

Tout contrevenant peut se voir infliger plusieurs sanctions, selon les circonstances.

3.3. Les Organes Disciplinaires et d'Arbitrage

Les organes disciplinaires et d'arbitrage de la FIM qui sont compétents en matière disciplinaire et d'arbitrage sont:

- La Direction de Course
- Les Commissaires FIM
- La Cour Disciplinaire Internationale (CDI)

3.3.1 La Direction de Course

3.3.1.1 Constitution

La Direction de Course est constituée conformément aux dispositions de l'article 1.6.

3.3.1.2 Autorité et compétence

La Direction de Course a compétence pour sanctionner d'office les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, promoteurs et

organisateurs ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions lors d'une épreuve ou dans le Championnat pour :

- des infractions aux Règlements.
- toute action ou acte volontaire ou involontaire, accompli au cours d'une manifestation par une personne ou un groupe de personnes, contraire aux règlements en vigueur ou aux ordres donnés par un officiel de la manifestation.
- toute action de corruption ou de fraude ou tout acte portant préjudice aux intérêts des manifestations ou du sport, accompli par une personne ou un groupe de personnes pendant une manifestation.
- pour incapacité à assurer un déroulement efficace et régulier de la manifestation ou pour infraction grave aux Règlements.

La Direction de Course est compétente pour statuer sur toute réclamation concernant les infractions aux Règlements.

3.3.1.3 Sanctions pouvant être prononcées par la Direction de Course

Les sanctions suivantes peuvent être prononcées par la Direction de Course :

- un avertissement
- **une imposition de points de pénalité**
- une amende
- changement de position
- un passage par la voie des stands
- une pénalité de temps
- un recul d'un certain nombre de place(s) lors de la prochaine course (pénalité de position)
- une disqualification
- retrait de points de Championnat
- une suspension

De plus, la Direction de Course peut déférer le cas à la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) pour infliger une sanction plus importante qui dépasse la compétence de la Direction de Course.

3.3.2 Le Collège des Commissaires FIM

3.3.2.1 Constitution

Le Collège des Commissaires FIM est constitué conformément aux dispositions de l'article 1.7.

3.3.2.2 Compétence

Le Collège des Commissaires entendra tous les appels contre les décisions prises par la Direction de Course.

3.3.2.3 Sanctions pouvant être prononcées par le collège des Commissaires FIM, seulement après appel

- un avertissement
- une amende
- une pénalité de temps
- un recul d'un certain nombre de place(s) lors de la prochaine course (pénalité de position)
- une disqualification
- retrait de points de Championnat
- une suspension

De plus, le collège des Commissaires FIM peut déférer le cas à la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) pour infliger une sanction plus importante qui dépasse la compétence du collège des Commissaires FIM.

3.3.3 Le Collège des Juges Internationaux

Le Collège des Juges Internationaux (CJI) est constitué de personnes qualifiées à partir duquel sont nommés les membres de la CDI.

3.3.3.1 Constitution

Le Collège des Juges Internationaux se compose de membres nommés par les FMN. Chaque FMN peut nommer un ou plusieurs membres de la nationalité de la FMN en question. Les nominations sont confirmées par l'Assemblée Générale pour des périodes de 4 ans.

3.3.3.2 Qualifications

Pour pouvoir être nommé et figurer dans le Collège des Juges Internationaux, le candidat doit être à même de fournir des documents attestant qu'il est en possession d'un diplôme universitaire en droit. Il doit pouvoir s'exprimer dans au moins une des langues officielles de la

FIM. Toutefois, il ne peut pas être membre élu ou titulaire d'une licence de la FIM.

3.3.4 La Cour Disciplinaire Internationale (CDI)

3.3.4.1 Nomination des membres

Le Président du Collège des Juges Internationaux de la FIM, nommera, à chaque saisine, le Président et les membres qui constitueront la CDI.

3.3.4.2 Procédures

Les noms des membres désignés doivent être notifiés à toutes les parties intéressées qui ont le droit de faire opposition dûment documentée, en totalité ou en partie, à la composition du tribunal, dans les trois jours suivant la réception de la notification. En cas d'objection, si le Bureau Exécutif considère que cette dernière est fondée, il doit alors nommer des remplaçants. Sinon, il rejette les objections et fixe la date de l'audience.

La Cour pourra demander l'avis d'expert ou de tout témoin qu'elle estime utile.

3.3.4.3 Autorité et compétences

La CDI entend tous les appels contre des décisions prises par les Commissaires FIM.

La CDI juge en première instance sur demande de la Direction de Course ou du Collège des Commissaires FIM.

Après le déroulement d'une manifestation, le Président de la FIM, le Bureau Exécutif ou le Conseil de Direction peuvent, dans un délai de cinq jours, déférer à la CDI tout cas de violation ou infraction à la réglementation de la FIM.

3.3.5. La FIM Partie à l'Instance

3.3.5.1 Rôle

Dans toutes les procédures devant la CDI, la FIM a la faculté de faire valoir ses intérêts ou d'exposer sa position sous la forme d'un réquisitoire.

3.3.5.2 Désignation

Le Bureau Exécutif nomme pour chaque cas, la personne qui représentera la FIM.

3.3.5.3 Procédure

L'intervention de la FIM est facultative et laissée à l'appréciation du Bureau Exécutif.

En tant que partie, la FIM jouit des mêmes droits et obligations que les autres parties.

La FIM peut se présenter en personne lors de l'audience ou présenter ses réquisitions sous forme écrite.

3.4. Réclamations et Appels

3.4.1 Droit de présenter une réclamation

Toute personne physique ou morale - coureur, Equipes, sponsor, constructeur, officiel, etc. - se considérant lésé à la suite d'une décision prise sous l'autorité de la FIM, a le droit de présenter une réclamation contre cette décision.

Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision de la Direction de Course qui entraîne (ou non) :

- un recul de place(s)
- 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 ne peut être faite contre une décision de la Direction de Course basée sur une «photo-finish».

3.4.2 Droit d'appel

Les dispositions concernant les appels contre des décisions disciplinaires de la FIM sont les suivantes:

1. Après des Commissaires FIM, contre une décision de la Direction de Course.

Aucun appel ne peut être interjeté contre décision qui entraîne (ou non) :

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

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur une «photo-finish».

Lorsqu'aucun appel ne peut être interjeté, la décision de la Direction de Course est finale.

2. Après de la CDI, contre une décision des Commissaires FIM.

La décision de la CDI est finale.

Aucun appel ne peut être interjeté si les Commissaires FIM confirment la décision précédente de la Direction de Course, il pourra être fait appel auprès de la CDI. Dans ce cas, la décision des Commissaires FIM est finale.

3. Après du TAS.

Aucun appel ne peut être interjeté contre décision qui entraîne (ou non) :

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

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur une «photo-finish».

3.4.3 Procédure et délai de réclamation

Toute réclamation doit être soumise et signée uniquement par la personne directement concernée. Chaque réclamation ne doit se référer qu'à un seul objet et l'intention de déposer réclamation doit être avisée à la Direction de Course ou à DWO dans les 30 minutes suivant la signature des résultats par le Directeur de Course. La réclamation doit alors être confirmée ou retirée par écrit 1 heure au plus tard après la signature des résultats par le Directeur de Course.

A l'issue de la course SBK 1, l'intention de déposer réclamation pour des motifs technique doit être faite dans les 15 minutes qui suivent la fin de la course. Pour les réclamation d'ordre sportif, le délai de réclamation demeure inchangé.

La fin de la course est définie comme l'événement survenant le en premier; Soit, le dernier coureur actif franchissant la ligne d'arrivée après le drapeau à damiers ; soit 5 minutes après que le leader ait franchi la ligne d'arrivée après la présentation du drapeau à damiers (ou drapeau rouge).

Les réclamations doivent être remises entre les mains d'un officiel responsable (Directeur de Course, Directeur de l'Epreuve ou Secrétaire de la Manifestation) accompagnées d'une caution de 660 Euros ou sa contrevaletur.

Les Equipes ou coureurs sous contrat pour participer au Championnat peuvent présenter, une lettre de garantie de DWO, à la place du paiement.

Une réclamation portant sur l'admission d'un coureur, d'une équipe ou d'une machine dans une classe ou une épreuve, doit être introduite avant le début des essais officiels. Une réclamation portant sur l'admission d'une machine à l'issue des contrôles techniques (poids, bruit, matériaux etc,) peut être introduite après le début des essais officiels.

3.4.4 Audience d'une réclamation

Après l'audience, la Direction de Course doit statuer sur toute réclamation présentée. La réclamation doit être jugée selon les dispositions prévues dans les Règlements.

3.4.5 Effets de la décision

La décision de la Direction de Course sur la fixation de la sanction est d'application immédiate.

3.4.6 Délais pour l'introduction d'un appel

Le délai pour l'introduction d'un appel est:

- Contre une décision de la Direction de Course - 30 minutes
- Contre une décision des Commissaires FIM - 5 jours
- Interjection d'appel devant le Tribunal Arbitral du Sport (TAS) - 5 jours

Les délais courent à partir de la date et de l'heure de réception de la décision par l'appelant.

3.4.7 Introduction d'un appel

Pour être recevable, la déclaration d'appel doit être remise par lettre (appel devant les Commissaires FIM) ou envoyée par lettre recommandée ou par courrier spécial au Secrétariat Exécutif de la FIM, le cachet de la poste faisant foi (appel devant la CDI).

Le montant exact de la caution pour appel doit être remis au Chef des Commissaires FIM (appel devant les Commissaires FIM) ou versée au Secrétariat Exécutif de la FIM (appel devant la CDI), selon le cas.

Dans les 10 jours suivant la déclaration d'appel, l'appelant transmet au Secrétariat Exécutif de la FIM un mémoire contenant une description des faits.

Si l'appel n'a pas été introduit et/ou si le montant de la caution pour frais d'appel n'a pas été versé dans les délais prévus à l'article 3.4.6, l'appel sera déclaré irrecevable sans audience.

3.4.7.1 Cautions à verser lors de l'introduction d'un appel

Le montant de la caution d'appel s'élève à 1'320 Euros.

Les Equipes et coureurs sous contrat à participer aux Championnats peuvent présenter une lettre de garantie de DWO en lieu de paiement.

3.4.7.2 Cautions à verser à la suite d'un ajournement

Si un ajournement est demandé par une des parties concernées pour convoquer d'autres témoins, cette partie doit fournir une garantie financière supplémentaire dans un délai déterminé qui sera fixée par l'organe disciplinaire. L'audience ne pourra pas être poursuivie avant que la garantie n'ait été versée. Si la caution n'est pas fournie dans le

délai fixé, l'organe disciplinaire rend sa décision en se basant sur les preuves testimoniales existantes.

3.4.7.3 Délais à observer pour l'audience d'un appel

Les Commissaires FIM doivent se réunir pour examiner un appel immédiatement après que le mémoire d'appel ait été déposé.

La CDI doit se réunir pour examiner un appel au plus tard dans les 6 semaines suivant la date de dépôt du mémoire d'appel.

Dans tous les cas, les Commissaires FIM et la CDI doivent rendre une décision.

3.4.8 Effet d'un appel

A la requête de l'appelant, les Commissaires FIM peuvent suspendre l'exécution provisoire de la décision prise par la Direction de Course par une décision avant dire droit ou lors du prononcé de sa décision sur le fond.

A la requête de l'appelant, la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) peut suspendre l'exécution provisoire de la décision prise par les Commissaires FIM par une décision avant dire droit ou lors du prononcé de sa décision sur le fond.

3.5. Procédure devant tous les organes Disciplinaire et d'Arbitrage

3.5.1 Droit à une audience

Toute personne ou organisme faisant l'objet d'une sanction selon les Règlements jouit du droit inaliénable de se défendre, en personne ou par procuration.

Toute partie convoquée devant un organe disciplinaire ou d'arbitrage a le droit d'être représentée par un défenseur de son choix et à ses propres frais, pour autant qu'elle ait notifié son intention en temps opportun, afin que cela puisse être également notifié à toutes les autres parties concernées. Un manquement à cette procédure peut faire l'objet de la part de l'organe disciplinaire ou d'arbitrage, d'une objection à cette représentation.

Si l'une des parties dûment convoquées ne se présente pas, le jugement peut être rendu par défaut.

Les organes disciplinaires ou d'arbitrage peuvent décider que l'audience se déroule sous la forme d'une conférence téléphonique, ou par tout autre moyen de communication, téléphonique ou électronique. Une telle audience ne peut se dérouler qu'avec le consentement de toutes les parties concernées.

3.5.2 Audience

L'audience sera publique. Toutefois, l'organe disciplinaire ou d'arbitrage peut en décider autrement, dans des circonstances exceptionnelles.

L'audience se déroulera dans une des langues officielles de la FIM. Au cas où une des parties souhaite utiliser une autre langue, elle mettra les interprètes nécessaires à disposition, à ses propres frais.

La partie interjetant appel devra être présente ou dûment représentée, à défaut, la réclamation sera déclarée irrecevable et les frais resteront à la charge de la partie appelante.

Après avoir ouvert les débats, le Président invitera les parties concernées à exposer leurs cas respectifs sans que les témoins soient présents.

Après les dépositions des parties concernées, l'organe disciplinaire ou d'arbitrage entendra les différents témoins et experts afin de compléter les dépositions. Les parties impliquées auront le droit d'interroger tous les témoins et experts sur leur déposition.

Chaque membre de l'organe disciplinaire ou d'arbitrage peut, à tout moment au cours de l'audience et avec l'autorisation du Président, interroger chacune des parties concernées ainsi que les témoins.

3.5.3 Témoins et experts

Chaque partie est responsable de la convocation et de la présence de ses propres témoins et des frais qui en résultent, à moins que le Tribunal n'en décide autrement.

L'organe disciplinaire ou d'arbitrage n'a aucune autorité pour obliger les témoins à prêter serment; en conséquence, les dépositions seront faites librement. Les témoins ne peuvent affirmer que des faits qu'ils connaissent et ils ne sont pas autorisés à exprimer un avis, à moins que l'organe disciplinaire ou d'arbitrage les considère comme experts sur un point particulier et leur demande de s'exprimer.

Après avoir fait leurs dépositions, les témoins ne peuvent pas quitter la salle d'audience et ne seront pas autorisés à parler avec d'autres témoins qui doivent encore faire leur déposition.

La Cour peut convoquer des experts.

3.5.4 Jugement

Les décisions de tous les organes disciplinaires ou d'arbitrage seront prises à huis clos, à la majorité simple des voix (Exception : cf. Art. 1.6.4 " Direction de Course"). Tous les membres ont le même droit de vote qui doit être exercé lorsqu'une décision est exigée. Les membres ne peuvent pas s'abstenir.

Chaque membre de l'organe disciplinaire ou d'arbitrage est tenu de garder secrètes toutes les délibérations.

3.5.5 Notification des jugements

Les décisions de la Direction de Course ou des Commissaires FIM doivent être notifiées directement sur le lieu de l'épreuve, ou en cas d'impossibilité, par courrier recommandé avec accusé de réception. Tous les jugements de la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) doivent être notifiés par écrit, par courrier avec accusé de réception, afin d'informer toutes les parties concernées.

3.5.6 Publication des jugements

L'organe disciplinaire ou d'arbitrage infligeant une sanction ou statuant sur une réclamation ou un appel doit faire publier ses conclusions et citer les noms de toutes les parties concernées. Les personnes ou organismes cités dans ces communiqués n'ont aucun droit d'action contre la FIM, ni contre toute personne ayant publié le communiqué.

De plus, les décisions finales seront publiées au centre de presse ainsi que dans le Bulletin/Magazine FIM, à moins que la Cour, elle-même, n'en décide autrement.

3.6. Frais de la procédure

Les frais d'une décision disciplinaire ou d'arbitrage seront fixés par le Secrétariat Exécutif de la FIM et seront attribués à la partie perdante, à moins que la juridiction n'en décide autrement.

3.6.1 Paiement des amendes et des frais

Si la sanction est définitive, toutes les amendes et tous les frais doivent être réglés au Secrétariat Exécutif de la FIM dans les 30 jours suivant la notification du jugement conformément à l'article 3.5.5.

La personne ou l'organisme frappé par la décision sera automatiquement suspendu de toute participation aux activités de la FIM jusqu'au moment où l'intégralité du paiement aura été reçue.

3.7 Réciprocité des sanctions

A la suite de l'accord de réciprocité passé le 30 avril 1949, entre les 4 organisations qui régissent le sport motorisé sur le plan international soit, en plus de la FIM:

- La Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)
- La Fédération Aéronautique Internationale (FAI)
- L'Union Internationale Motonautique (UIM)

des sanctions de suspension ou d'exclusion peuvent aussi être appliquées, sur demande de la FIM, à l'un ou l'autre des sports représentés par les organisations ci-dessus.

3.8 Droit de Clémence

Le Conseil de Direction, après consultation avec le Président du CJI ou de sa propre initiative, peut atténuer ou totalement annuler la sanction d'une personne ou d'un groupe de personnes après qu'aient été épuisées toutes les voies de recours.

3.9. Clause Arbitrale

Les décisions définitives rendues par les organes juridictionnels (à l'exception de l'art 3.4.2.3) ou l'Assemblée Générale de la FIM peuvent être exclusivement soumises par voie d'appel au Tribunal Arbitral du Sport dans le délai prévu à l'article 3.4.6, qui tranchera définitivement le litige, suivant le Code de l'Arbitrage en matière de sport.

5. CODE MÉDICAL

5.1 INTRODUCTION

Le nouveau Code Antidopage FIM est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

5.2 CONTROLE MEDICAL SPECIAL

A tout moment, lors du déroulement d'une manifestation, un contrôle médical spécial peut être effectué à la demande du Directeur d'Epreuve ou du Directeur Médical, par un médecin officiel, ou par un autre médecin désigné par le Chef du Service Médical (CSM).

5.2.1 Refus de se soumettre à un contrôle médical spécial

Tout coureur refusant de se soumettre à un contrôle médical spécial sera exclu de la manifestation et son cas signalé à la FIM.

5.2.2 Liste des coureurs médicalement inaptes à courir

Le CSM examinera tous les coureurs mentionnés sur la liste des coureurs médicalement inaptes à courir qui souhaitent prendre le départ afin de confirmer leur aptitude médicale à le faire avant qu'ils utilisent un motorcycle sur la piste. La liste devra être soumise par le Directeur Médical.

5.2.3 Coureurs nécessitant des soins médicaux spéciaux

Il incombe aux coureurs sous certaines conditions médicales et pouvant avoir besoin d'un traitement spécial en cas de blessures, ou qui ont été hospitalisés pendant les 12 derniers mois ou qui sont traités pour n'importe quelles raisons médicales d'informer le Directeur Médical / CSM avant la manifestation qu'ils peuvent avoir besoin de ce traitement spécial.

5.3 SOINS MEDICAUX PENDANT LES MANIFESTATIONS

Tout traitement au circuit pendant la manifestation est gratuit pour les coureurs. Les coûts de transfert d'un coureur blessé à l'hôpital désigné par le CSM sont de la responsabilité de l'organisateur ou du promoteur de la manifestation.

Les services médicaux doivent garantir une assistance à tous les coureurs, ainsi qu'à toute autre personne autorisée, blessée ou tombant malade au circuit pendant la manifestation.

Un service médical pour le public, strictement séparé du service ci-dessus, doit être mis à disposition par les organisateurs de la manifestation. Ce service n'est pas décrit dans ce code, mais il doit être conforme aux règlements en vigueur dans le pays concerné et être en fonction du nombre de spectateurs attendu.

Les deux services médicaux doivent être contrôlés par un seul CSM.

Un service médical adéquat doit être assuré de façon continue au plus tard à partir de 08h00 le jour de l'ouverture du parc des coureurs pour les Equipes, jusqu'à 20h00 au plus tôt le jour de la course.

5.3.1 Termes de référence du CSM :

Le CSM :

- Est détenteur de la licence d'officiel FIM correspondante
- Est nommé par la FMNR/Organisateur
- Doit être le même pendant toute la manifestation.
- Doit figurer dans les documents d'informations de la manifestation.
- Doit être inscrit à l'ordre des médecins praticiens autorisé à pratiquer dans le pays ou l'état en question.
- Doit être en mesure de communiquer dans l'une des deux langues officielles de la FIM, soit l'anglais, soit le français.
- Doit être familier avec le Code Médical et le Code Antidopage FIM.
- Doit avoir une assurance adéquate de responsabilité professionnelle du pays concerné ou de l'état dans lequel la manifestation a lieu.
- Est responsable de l'emplacement du personnel médical et du personnel paramédical et les véhicules sous son contrôle.
- Doit informer le personnel médical avant le début des premières séances d'essais de la manifestation, et le débriefing après la manifestation.
- Doit fournir au Directeur Médical un plan du circuit mentionnant l'emplacement du personnel médical et des véhicules.
- Doit inspecter tous les services médicaux avec le Directeur Médical et l'Observateur Médical (s'il est présent) au plus tard 30 minutes avant le départ des essais et de la course chaque jour de la manifestation afin de s'assurer que tous les services et personnel sont à la bonne place et prêts à intervenir, le Centre Médical y compris.
- Doit informer et tenir au courant le Directeur Médical et le Directeur de l'Epreuve de l'état physique des coureurs blessés qui sont à l'hôpital.
- Préparera une liste des coureurs blessés (LISTE D'INAPTITUDE MEDICALE), à remettre au Directeur Médical et à l'Observateur Médical FIM (s'il est présent).
- Doit certifier que les coureurs ayant chuté pendant les essais sont médicalement aptes à continuer la compétition. Tout coureur blessé lors

d'une épreuve qui se soustrait à l'examen médical doit être mentionné sur la liste d'incapacité médicale.

- Peut recommander au Directeur de l'Epreuve d'interrompre une séance d'essais ou une course :
 - S'il y a danger de mort ou d'aggravation des blessures pour un coureur ou pour des officiels s'occupant de ce coureur lorsque d'autres coureurs continuent à circuler.
 - S'il y a un risque de dommages physiologiques pour les coureurs ou d'incapacité de contrôler leurs machines, en raison de conditions climatiques extrêmes.
 - Si l'Equipe médicale ne peut pas atteindre ou traiter un coureur blessé, quelle qu'en soit la raison.
- Doit se trouver à la Tour de Contrôle (si prévu) ou près du Directeur de Course lorsque des motos sont sur la piste.
- Doit compléter le QUESTIONNAIRE FIM DE CIRCUIT PAR LE CSM (annexe F) et le renvoyer à la FIM 60 jours au plus tard avant la manifestation.
- Doit contacter par écrit, au moins 60 jours avant la manifestation, les hôpitaux situés dans les environs de la manifestation pouvant fournir les services spécialisés suivants :
 - Réanimation traumatologique
 - Neurochirurgie
 - Chirurgie générale
 - Chirurgie vasculaire
 - Chirurgie traumatologique et orthopédique
 - Chirurgie cardio-thoracique
 - Soins intensifs
 - Brûlures et chirurgie plastique.
- Doit envoyer au Directeur Médical et à la FIM par FAX ou E-MAIL au plus tard 30 jours avant la manifestation les copies des lettres écrites aux hôpitaux et copies des lettres de confirmation que chaque hôpital utilisé pour des traitements aux personnes blessées sont informés que la manifestation a lieu et, qu'ils sont préparés à accepter et traiter des coureurs blessés sans délai. La lettre de confirmation de chaque hôpital doit indiquer son équipement (Rayons-X, scanner etc..) le nom (et numéros de téléphone) du médecin de garde pour chaque jour ainsi qu'un plan indiquant le chemin le plus rapide du circuit à l'hôpital. Toute modification à ces informations doit être immédiatement adressée au Directeur Médical et à la FIM.

Un interprète en anglais doit être disponible en permanence au sein de l'hôpital quand un coureur blessé y séjourne.
- Doit faire tous les efforts pour qu'un coureur puisse quitter l'hôpital lorsqu'il le souhaite en signant le formulaire officiel de décharge pour le coureur.
- Doit être présent aux réunions du Comité de Direction de la Manifestation.

5.3.2 Directeur Médical

Le Directeur Médical sera nommé par le partenaire contractuel.
Ses tâches seront :

- Recevoir du CSM une copie signée du Rapport Médical FIM du Circuit et s'assurer que les installations sont conformes à ce rapport.
- Inspecter le circuit avec le CSM la veille de la première séance d'essais. Une nouvelle inspection sera effectuée 30 minutes au plus tard avant les séances d'essais ou la course de chaque journée, pour s'assurer que les installations médicales sont conformes à ce code, et faire un rapport de tout problème au Directeur d'Epreuve et à l'Officiel chargé de la Sécurité.
- Obtenir du CSM, à la fin de chaque séance d'essais ou de la course, une liste des coureurs ayant chuté, et s'assurer que la liste des coureurs médicalement inaptes à la compétition tenue par le Directeur Médical soit à jour et disponible afin de s'assurer que des coureurs médicalement inaptes ne soient pas autorisés sur le circuit.
- Etre présent avec le CSM ou son adjoint désigné lors d'incidents graves et fournir toute aide qui peut être nécessaire. Un Véhicule doit être à disposition dans la voie des stands près de la Tour de Contrôle pour permettre cette aide.
- Examiner avec le CSM la liste de tous les coureurs blessés (la liste des coureurs inaptes) souhaitant courir pour confirmer leur aptitude médicale à le faire.
- Assister aux séances du Jury International.

5.3.3 Observateur Médical FIM

L'Observateur Médical FIM à une manifestation sera un membre du Collège Médical FIM.

Les tâches de l'Observateur Médical FIM à une manifestation seront:

- Observer et conseiller l'application du Code Médical.
- Informer le Directeur Médical et si nécessaire la Direction de Course de tout arrangement médical qui enfreint le Code Médical.

5.3.4 Autres Médecins

Tout coureur blessé doit préalablement être examiné et assigné par le personnel médical officiel de la manifestation pour un traitement d'urgence et être déclaré médicalement apte ou inapte à courir. Il peut ensuite consulter n'importe quel médecin de son choix. Si le CSM s'y oppose, le coureur doit signer une déclaration stipulant qu'il souhaite un autre avis et traitement.

Tout coureur, qui, après des soins prodigués par un médecin ne faisant pas partie de l'équipe médicale de la manifestation, souhaite participer, doit en premier lieu obtenir une autorisation à cet effet du CSM ou de son adjoint, qui doit tenir compte de toute recommandation faite par son médecin traitant.

5.3.5 CLINICA MOBILE

Depuis de nombreuses années, la CLINICA MOBILE ou son personnel, sous la direction du Dr. Claudio Costa, a assisté aux épreuves de Superbike & Supersport et a acquis une réputation considérable auprès des coureurs et de leur personnel.

La CLINICA MOBILE possède des installations de rayons X et de traitement et son personnel a une expérience considérable dans le traitement des blessures des coureurs et des maladies. De nombreux coureurs préfèrent le traitement par le personnel de la CLINICA MOBILE à tout autre traitement. Les parties engagées dans le Championnat soutiennent entièrement le personnel de la CLINICA MOBILE qui sera présente aux manifestations et attendent une totale collaboration de la part des organisateurs des manifestations et des CSM.

Le personnel de la CLINICA MOBILE traitera les coureurs qui souhaitent être traités par lui, uniquement après qu'ils aient été vus par le CSM. Le CSM déclarera les coureurs médicalement aptes ou inaptes selon la procédure normale, après quoi ceux-ci peuvent se rendre à la CLINICA MOBILE s'ils le souhaitent. Le personnel de la CLINICA MOBILE remettra un rapport médical au CSM après examen et traitement. Un coureur ayant été déclaré inapte à courir qui, après le traitement du personnel de la CLINICA MOBILE, souhaite courir doit se présenter au CSM pour un nouvel examen.

Un coureur qui préfère être traité par le personnel de la CLINICA MOBILE, contrairement à l'avis du CSM, a le droit d'agir selon son gré, mais il devra signer un formulaire indiquant que sa décision va à l'encontre de l'avis médical local.

Si le coureur décide qu'il préfère être traité dans un hôpital de son choix, le CSM, en utilisant les moyens disponibles au circuit (ambulance, hélicoptère, etc.), doit permettre au coureur d'accéder à un tel hôpital: c.à.d. le coureur doit être autorisé à être transporté par l'ambulance ou l'hélicoptère du circuit à l'aéroport le plus proche.

5.3.6 Qualification du Personnel Médical

5.3.6.1 Qualification des Médecins

Tout médecin participant à une manifestation:

- Doit être inscrit à l'ordre des médecins praticiens
- Autorisé à pratiquer dans le pays ou l'état en question

- Doit être qualifié et être capable d'effectuer des traitements d'urgence et des réanimations.

5.3.6.2 Qualifications du personnel paramédical ou équivalent

Tout personnel paramédical ou équivalent participant à une manifestation :

- Doit être qualifié et inscrit comme l'exige le pays ou l'état en question.
- Doit être expérimentés dans les soins d'urgence.

5.3.6.3 Identification du personnel médical

Tout le personnel médical doit pouvoir être clairement identifié.

Tous les médecins et tout le personnel paramédical doivent porter un vêtement clairement marqué respectivement "DOCTOR" ou "DOCTEUR" et respectivement "MEDICAL", de préférence en rouge sur un fond blanc au dos et devant.

5.3.7 Equipement médical

5.3.7 Equipement médical

5.3.7.1 Conditions médicales minimales requises pour les manifestations

Le service médical comprenant du matériel, des véhicules et du personnel en nombre suffisant lors de toute manifestation et pour chaque discipline doit être organisé de façon à assurer à un coureur blessé tous les traitements d'urgence nécessaires dans un délai minimum, ainsi que son transfert rapide dans un centre médical approprié ou dans une unité de soins d'un hôpital ayant l'équipement adéquat pour traiter ses blessures ou maladie, si cela s'avère nécessaire.

Le CSM déterminera donc le nombre, l'emplacement et le type de véhicules, le matériel et le personnel qui seront nécessaires pour atteindre cet objectif lors d'une manifestation spécifique, en prenant en considération la discipline, le circuit, le lieu et le terrain de la manifestation.

Les conditions médicales minimales requises seront sujettes à une confirmation et approbation, suite à une inspection de circuit de l'Observateur Médical FIM et du Directeur Médical.

Un médecin ou des médecins doivent être disponibles pour assurer une intervention médicale initiale directement ou suite à une évaluation initiale et des traitements par une équipe paramédicale.

Dans tous les cas, le transfert d'un coureur blessé vers un centre médical ou un hôpital par ambulance ou par hélicoptère ne doit pas interférer avec la manifestation et le CSM doit prévoir un équipement de remplacement suffisant pour permettre la poursuite de la manifestation

- Les véhicules type A doivent être mobilisés en nombre suffisant et disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans les 2 minutes suivant la chute (immobilisation) du coureur.
- Véhicule(s) type B (nombre selon l'homologation médicale FIM) devant être disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans un délai minimum après la chute (immobilisation) du coureur.
- Véhicule(s) type C (nombre selon l'homologation médicale FIM) devant être disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans un délai minimum après la chute (immobilisation) du coureur.
- Postes de secours sur le terrain
- Postes de secours dans la voie des stands
- Un centre médical
- Hélicoptère

N.B. le seul remplacement autorisé à ces conditions est qu'un véhicule type B peut remplacer un véhicule type C.

5.3.7.2 Véhicules

5.3.7.2.1 Définition des véhicules

Les véhicules sont définis comme suit:

Type A : Un véhicule pour une intervention rapide sur les lieux d'accident afin d'apporter un secours immédiat aux blessés et d'assurer une réanimation par voies respiratoires et cardio-vasculaire.
Ce véhicule doit porter les mentions "MEDICAL" en clair et grands caractères.

Type B : Un véhicule particulièrement bien équipé, faisant office de centre de réanimation mobile.

Type C : Un véhicule capable de transporter un blessé sur brancard dans des conditions raisonnables.

5.3.7.2.2 Equipement pour véhicules type A (Véhicule médical d'Intervention rapide)

Personnel :

Type A1 :

- Un conducteur, expérimenté dans la conduite d'un véhicule Type A et connaissant la piste.
- Un médecin expérimenté dans les soins d'urgence.
- Un deuxième médecin ou personne du paramédical expérimenté dans les soins d'urgence.

Type A2 :

- Un conducteur, expérimenté dans la conduite d'un véhicule Type A et connaissant la piste.
- Personnel paramédical ou équivalent expérimentés dans les soins d'urgence.

Equipement médical :

- Système portatif d'alimentation en oxygène
- Système manuel de ventilation
- Matériel pour intubation
- Matériel pour aspiration
- Matériel pour perfusion intraveineuse
- Attelles d'immobilisation pour membres et colonne vertébrale (y compris vertèbres cervicales)
- Pansements stériles
- Moniteur ECG et Défibrillateur
- Médicaments pour réanimations et analgésiques/ Liquides IV
- Sphygmomanomètre et stéthoscope

L'Equipement doit être facilement identifiable et rangé de telle sorte qu'il peut être utilisé au niveau du sol en bord de piste.

Technique :

- Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM
- Signalisation visible et audible
- Matériel pour enlever les combinaisons et les casques

Le nombre minimum de véhicules médicaux d'intervention rapide est de 2.

5.3.7.2.3 Equipement pour véhicules type B (Ambulance)

Personnel :

Type B1 :

- Un médecin expérimenté dans les soins d'urgence.

Type B2 :

- Deux personnes du paramédical ou équivalent expérimentés dans les soins d'urgence.

Equipement médical :

- Système portatif d'alimentation en oxygène
- Matériel pour ventilation manuelle et automatique
- Matériel pour intubation
- Matériel pour aspiration
- Matériel pour perfusion intraveineuse
- Attelles d'immobilisation pour membres et colonne vertébrale (y compris vertèbres cervicales)
- Pansements stériles
- Matériel pour drainage thoracique
- Matériel pour trachéotomie
- Sphygmomanomètre et stéthoscope
- Brancard
- Brancard Cuillère (de type scoop)
- Scopes pour contrôle ECG et défibrillateur
- Oxymètre
- Médicaments pour réanimations et analgésiques/ Liquides IV

Technique :

- Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM
- Signalisation visible et audible
- Matériel pour enlever les combinaisons et les casques
- L'air conditionné et un réfrigérateur sont recommandés

Une (1) telle ambulance doit être en «stand by» au centre médical.

5.3.7.2.4 Equipement pour véhicules type C**Personnel :**

- Deux brancardiers ou personnes du paramédical dont l'un est le chauffeur et l'autre, la personne capable de prodiguer les premiers soins d'urgence.

Médical :

- Brancard
- Oxygène
- Attelles d'immobilisation pour membres et colonne vertébrale (y compris vertèbres cervicales)
- Médicaments et matériels de premiers secours

Technique :

- Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM
- Signalisation visible et audible

5.3.7.3 Hélicoptères

Un hélicoptère doit être entièrement équipé avec le matériel adéquat et inclure le personnel nécessaire et avoir une licence appropriée pour le pays en question et être piloté par un pilote expérimenté, connaissant l'évacuation médicale par voie aérienne et les lieux d'atterrissage potentiels. Le personnel médical – médecin et personnel paramédical – doit être qualifié et capable d'effectuer un traitement et une réanimation d'urgence. L'hélicoptère doit être de conception et de dimensions permettant de poursuivre la réanimation d'un coureur pendant le transport. Il doit être stationné près du centre médical, afin qu'un trajet en ambulance entre le centre médical et l'hélicoptère ne soit pas nécessaire ou selon la législation du pays en question et de l'emplacement de la manifestation, il doit être disponible sur demande.

5.3.7.4 Postes de secours sur le terrain

Ils sont situés autour du circuit à des emplacements adéquats et en nombre suffisant pour assurer une intervention et une évacuation rapides du coureur pour l'éloigner de tout danger dans un délai minimum. Le personnel doit être suffisamment entraîné et expérimenté pour agir d'une façon autonome et immédiate en cas d'accident.

Personnel :

- Médecin ou personne du paramédical (ou équivalent) expérimentée dans les soins d'urgence.
- Un nombre suffisant de brancardiers.

Equipeement médical :

- Equipement pour commencer la réanimation et traitement d'urgence
- Colliers cervicaux (minerves)
- Brancard de type Scoop

Equipeement technique :

- Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM
- Un abri convenable devrait être à la disposition du personnel et du matériel.

5.3.7.4.1 Postes de secours dans la voie des stands

Personnel :

Un médecin et une personne du paramédical (ou équivalent) expérimenté dans les soins d'urgence.

Un ou plusieurs postes de secours dans la voie des stands sont exigés (nombre selon la longueur de la voie des stands).

- Equipement médical:

- Matériel pour la gestion des voies aériennes et pour l'intubation
- Médicaments pour réanimations et analgésiques/ Liquides IV
- Colliers cervicaux
- Système pour la ventilation manuelle
- Matériel pour les perfusions intraveineuses
- Matériel pour les premiers soins
- Brancard

Equipement technique:

- Communication par radio avec la Tour de Contrôle et le CSM

5.3.7.5 Centres médicaux

Se référer à l'article 029.9.1 des Normes FIM pour les Circuits de Courses sur Route (NCCR).

5.3.7.5.1 Equipement pour les zones de réanimation:

- Equipement pour intubation endotrachéale, trachéotomies et ventilateur, y compris aspiration, oxygène et agents curarisants.
- Equipement pour intraveineuses, y compris canules et liquides, y compris des dérivés de plasma colloïde et des solutions cristalloïdes.
- Equipement pour les drainages intercostaux et suffisamment d'instruments chirurgicaux pour effectuer une thoracotomie d'urgence pour contrôler une hémorragie.
- Equipement pour contrôle cardiaque et réanimation, y compris la tension artérielle et scopes pour contrôle ECG et un défibrillateur.
- Equipement pour immobiliser la colonne vertébrale à tous les niveaux.
- Attelles pour les fractures des membres
- Médicaments/Liquides IV, y compris des analgésiques, agents sédatifs, anticonvulsivants, agents curarisants, médicaments/Liquides IV de réanimation cardiaque.
- Sérums et vaccins antitétaniques et antibiotiques à large spectre sont recommandés.
- Un équipement pour diagnostics par ultrasons est recommandé.
- Un système permanent ou portable pour les rayons X, utilisé pour détecter les fractures osseuses usuelles en sport motocycliste doit être mis à disposition.

5.3.7.5.2 Equipement pour la zone des blessures légères:

Cette zone doit disposer de lits, de pansements, d'équipement de sutures et des liquides suffisants pour traiter simultanément jusqu'à 3 coureurs légèrement blessés. Un stock suffisant doit être à disposition pour réapprovisionner la zone

pendant la manifestation et il faut qu'il y ait suffisamment de médecins et de personnel paramédical expérimentés dans le traitement des traumatismes.

5.3.7.5.3 Personnel du Centre Médical

Les spécialistes suivants doivent être immédiatement à disposition dans le Centre Médical :

- Spécialiste dans la réanimation des traumatismes (par ex. anesthésiste, spécialistes en accidents et urgences, spécialistes en soins intensifs).
- Chirurgien expérimenté dans le traitement des traumatismes

Des infirmières et du personnel paramédical en nombre suffisant, devraient être expérimentés dans la réanimation, les diagnostics et traitements de patients gravement blessés.

5.3.7.6 Homologation médicale des circuits / Inspection médicale des épreuves

Tous les circuits nécessitent une homologation médicale.

Pour tous les circuits qui ont subi des changements importants dans le tracé ou au Centre Médical durant la période d'homologation, il est nécessaire de renouveler l'homologation. L'objectif étant de maintenir un niveau de services pour la sécurité des coureurs le plus élevé possible. Ce code sera utilisé comme référence pour les inspections d'homologation. Tout renouvellement d'homologation devrait être faite par la FMN concernée.

Les exigences spécifiques pour chaque circuit seront décidées par l'Inspecteur Médical FIM en collaboration avec le CSM qui doit être présent au circuit conformément aux exigences des promoteurs des Championnats et conformément au Code Médical.

Après homologation, un certificat d'homologation sera émis pour une période de 3 ans et où il sera mentionné les détails des services médicaux.

Des modèles (plans) de Centre Médicaux sont disponibles auprès du Secrétariat Exécutif de la FIM pour référence.

La FIM informera la FMN et l'Organisateur si le circuit demande un renouvellement d'homologation.

A tout moment, la FIM se réserve le droit de revoir une telle homologation.

5.3.7.7 Conditions médicales minimales requises pour les manifestations

- Les véhicules type A doivent être mobilisés en nombre suffisant et disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans les 2 minutes suivant la chute (immobilisation) du coureur.
- Véhicule(s) type B (nombre selon l'homologation médicale FIM) devant être disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans un délai minimum après la chute (immobilisation) du coureur.
- Véhicule(s) type C (nombre selon l'homologation médicale FIM) devant être disposés de manière à permettre de rejoindre un coureur ayant chuté dans un délai minimum après la chute (immobilisation) du coureur.
- Postes de secours sur le terrain
- Postes de secours dans la voie des stands
- Un centre médical
- Hélicoptère

N.B. le seul remplacement autorisé à ces conditions est qu'un véhicule type B peut remplacer un véhicule type C.

5.3.8 Procédure dans le cas d'un coureur blessé

Le traitement d'un coureur blessé demeure sous le contrôle du CSM et se déroule comme suit :

Un coureur ayant chuté doit être rejoint par un médecin ou une personne du paramédical qui peut commencer le traitement dans **un minimum de temps** suivant l'immobilisation du coureur. Si le coureur est blessé, le CSM doit être informé par radio afin que d'autres procédures puissent commencer. Il est recommandé que le CSM soit en poste à la Direction de Course avec accès à la télévision en circuit fermé pour surveiller la situation. A la demande du CSM, tout véhicule médicalisé peut être déployé sur les lieux de l'accident. Seul le Directeur d'Epreuve peut autoriser leur entrée sur la piste ou apporté une réponse sur la piste. Similairement, l'interruption ou la fin de la course ou des essais peut être autorisée uniquement par le Directeur d'Epreuve. Il est de la responsabilité du CSM et du Directeur Médical d'informer le Directeur d'Epreuve, lorsque l'accès à un coureur ayant chuté implique des conséquences.

Cette intervention doit être codifiée comme suit :

- | | |
|--------|---|
| Code 0 | pas d'intervention médicale nécessaire
Le coureur se relève sans assistance |
| Code 1 | Secours rapide
Le coureur est capable de marcher avec de l'assistance
Le coureur aura évacué la piste en moins d'une minute |
| Code 2 | Secours long
Le coureur a besoin d'un brancard |

Le coureur aura évacué la piste en moins de deux minutes

Code 3 Secours prolongé
Le coureur(s) gravement blessé(s)
Le coureur(s) a(ont) besoin d'un brancard
Les secours prendront plus de 3 minutes
Une intervention médicale est nécessaire sur la piste

Transfert au Centre Médical

Le coureur blessé sera transféré au Centre Médical, lorsque son état le permet. Le CSM décidera du moment et du moyen de transfert. Rarement, sur décision du CSM uniquement, un coureur pourra être transféré à l'hôpital directement depuis la piste.

Le véhicule utilisé pour le transfert du coureur doit être sur le lieu de l'accident dans un délai minimum qui suit l'ordre de s'y rendre.

Centre Médical

Du personnel médical sera disponible au Centre Médical pour traiter le coureur. Le CSM reste responsable du traitement du coureur.

Si le coureur est inconscient, il sera traité par le personnel du Centre Médical sous la responsabilité du CSM. Le médecin personnel du coureur peut assister au traitement et accompagner le coureur à l'hôpital.

Un coureur qui est conscient peut choisir le personnel médical par lequel il souhaite être traité. Un coureur qui ne souhaite pas être traité par le personnel du Centre Médical, à l'encontre de leur avis, doit signer un formulaire "Décharge du coureur".

Transfert à l'hôpital

Le CSM décidera du moment du transfert, du mode de transfert et de la destination du coureur blessé. Après avoir pris la décision, il est de sa responsabilité de s'assurer que l'hôpital recevant le coureur et les spécialistes appropriés soient informés de l'heure d'arrivée prévue et de la nature des blessures. Il est également de la responsabilité de CSM de s'assurer que le coureur est accompagné d'un personnel qualifié et équipé en conséquence.

Un médecin de la Clinique Mobile accompagnera le coureur.

5.4 ASSURANCE DE RESPONSABILITE PROFESSIONNELLE MEDICALE

Tous les médecins et autres équipes médicales d'une épreuve doivent être couverts par une assurance de responsabilité professionnelle médicale.

FORMULAIRE DE DECHARGE POUR LE COUREUR
CHAMPIONNAT DU MONDE SUPERBIKE & SUPERSPORT
ET COUPE SUPERTOCK DE COURSES SUR ROUTE

1^{ère} PARTIE : à compléter par le coureur

Je, soussigné, _____ coureur N° _____

dans la classe _____, déclare me dégager des conseils médicaux locaux
et suis conscient des conséquences possibles.

Signature : _____ Date : _____ Heure : _____

2^{ème} PARTIE : à compléter par le Chef du Service Médical (CSM)

Je, soussigné, Dr. _____, CSM au
circuit de _____, confirme avoir informé le
coureur des conséquences possibles de sa décharge.

Au vu des difficultés linguistiques, cette explication a été traduite par un
interprète (information à supprimer le cas échéant).

Signé : _____ Date : _____ Heure : _____

5 Copies : CSM, Coureur, Directeur de Course, Directeur Médical, Clinica Mobile

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».