



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

Appendices / Annexes

**FIM ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP
AND CUP REGULATIONS**

2018-2019

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



Les articles modifiés pour la saison 2018-2019 sont mentionnés en gras
Les articles modifiés durant la saison 2018-2019 sont mentionnés en rouge et gras

Annexes

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



SAISON 2018-2019

mis à jour 15 décembre 2018

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM)

11, route Suisse

CH - 1295 MIES

Tel: +41-22-950 950 0

www.fim-live.com

paul.duparc@fim.ch

victoria.corredoira@fim.ch

EUROSPORT EVENT LTD (EEL)

3, rue Gaston et René Caudron

F - 92798 Issy Les Moulinaux Cedex

François Ribeiro

Head of Eurosport Events

Francois_Ribeiro@discovery.com

Renaud Jeanfils

Team Coordinator

+32 4 75 44 50 93

operations@fimewc.com

Valérie Moreno

Media Delegate

+33 6 10 35 52 72

media@fimewc.com

SOMMAIRE

1.	<i>Règlements Sportifs du Championnat et de la Coupe du Monde d'Endurance</i>	<i>6-68</i>
2.	<i>Règlements Techniques du Championnat et de la Coupe du Monde d'Endurance</i>	<i>69-164</i>
3.	<i>Règlements Disciplinaires du Championnat et de la Coupe du Monde d'Endurance</i>	<i>165-183</i>

Les articles modifiés pour la saison 2018-2019 sont mentionnés en gras
Les articles modifiés durant la saison 2018-2019 sont mentionnés en rouge et gras



RÈGLEMENTS FIM DU CHAMPIONNAT ET DE LA COUPE DU MONDE D'ENDURANCE

1.	RÈGLEMENTS SPORTIFS	6
	1.1 INTRODUCTION	6
	1.2 MANIFESTATIONS	6
	1.3 PARC DES COUREURS.....	8
	1.4 OFFICIELS ET AUTORITÉS.....	9
	1.5 LES COMMISSAIRES FIM (UNIQUEMENT EN CAS D'APPEL)	15
	1.6 CALENDRIER.....	16
	1.7 MOTOCYCLES.....	16
	1.8 COMPÉTITEURS ADMISSIBLES.....	18
	1.9 NUMÉROS DE DÉPART	23
	1.10 EXIGENCES POUR LES MANIFESTATIONS SE DÉROULANT EN PARTIE LA NUIT	23
	1.11 PROGRAMME.....	24
	1.12 CONTRÔLE TECHNIQUE, CONTRÔLE MÉDICAL - CONTRÔLE DU DOPAGE.....	26
	1.13 SÉANCES D'ESSAIS	27
	1.14 POSITIONS SUR LA GRILLE.....	29
	1.15 COURSES.....	29
	1.16 PROCÉDURE DE DÉPART	35
	1.17 PROCÉDURE « STOP & GO ».....	41
	1.18 COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE.	42
	1.19 DRAPEAUX ET FEUX.....	45
	1.20 UNIFORMES DES COMMISSAIRES	51
	1.21 VÉHICULES MÉDICAUX.....	51
	1.22 FIN D'UNE COURSE ET RÉSULTATS.....	51
	1.23 INTERRUPTION D'UNE COURSE	53
	1.24 NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE QUI A ÉTÉ INTERROMPUE	55
	1.25 ZONE DE CONTRÔLE	57
	1.26 PODIUM.....	57
	1.27 VÉRIFICATION TECHNIQUE FINALE.....	57
	1.28 PRIX ET PRIMES.....	57
	1.29 CAUTIONS SUPPLÉMENTAIRE EN CAS DE CONTRÔLE DE MACHINE SUITE A UNE RÉCLAMATION	58
	1.30 CAUTION SUPPLÉMENTAIRE POUR DES CONTRÔLES DE CARBURANT SUITE A UNE RÉCLAMATION	58
	1.31 SANCTION POUR NON-CONFORMITÉ AUX RÈGLEMENTS RELATIFS AU CARBURANT	59



1.32	<i>POINTS POUR LES CHAMPIONNATS OU LA COUPE; CLASSEMENTS.....</i>	59
1.33	<i>INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS</i>	63
2.	<i>RÈGLEMENTS TECHNIQUES</i>	69
2.1	<i>INTRODUCTION</i>	69
2.2	<i>CLASSES.....</i>	69
2.3	<i>GÉNÉRALITÉS</i>	70
2.6	<i>SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES FORMULA EWC.....</i>	84
2.7	<i>SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES SUPERSTOCK</i>	104
2.9	<i>SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES POUR LES MOTOS EXPÉRIMENTALES</i>	124
2.10	<i>CARBURANT, HUILE ET LIQUIDES DE REFROIDISSEMENT</i>	131
2.11	<i>VÊTEMENTS DE PROTECTION ET CASQUES.....</i>	138
2.12	<i>PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE.....</i>	141
2.13	<i>DIRECTIVES A L'ATTENTION DES COMMISSAIRES TECHNIQUES</i>	145
2.14	<i>CONTRÔLES DU BRUIT</i>	154
2.15	<i>DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMÈTRES ..</i>	157
3.	<i>CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE</i>	165
3.1	<i>PRINCIPES</i>	165
3.2	<i>SANCTIONS</i>	165
3.3	<i>LES ORGANES DISCIPLINAIRES ET D'ARBITRAGE</i>	167
3.4	<i>RÉCLAMATIONS ET APPELS.....</i>	170
3.5	<i>PROCÉDURE DEVANT TOUS LES ORGANES DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE.....</i>	175
3.6	<i>FRAIS DE LA PROCÉDURE.....</i>	177
3.7	<i>RÉCIPROCITÉ DES SANCTIONS.....</i>	178
3.8	<i>DROIT DE CLÉMENCE.....</i>	178
3.9	<i>CLAUSE ARBITRALE.....</i>	178
4.	<i>NORMES POUR LES CIRCUITS</i>	179
5.	<i>CODE MÉDICAL</i>	180
6.	<i>CODE ANTIDOPAGE.....</i>	181
7.	<i>CODE DE L'ENVIRONNEMENT</i>	182
8.	<i>CODE D'ÉTIQUE.....</i>	183



OBLIGATIONS ET CONDITIONS GÉNÉRALES

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

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

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

tels que complétés et modifiés périodiquement.

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

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

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

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



CODE ANTIDOPAGE

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



RÈGLEMENTS PARTICULIERS

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



1. RÈGLEMENTS SPORTIFS

1.1 INTRODUCTION

1.1.1

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

1.1.2

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

1.2 MANIFESTATIONS

1.2.1

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

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

1.2.2

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

1.2.3

Les manifestations ne peuvent pas comprendre d'autres courses, à l'exception des courses annexes, approuvées par la FIM, qui ne modifient pas l'heure de la manifestation (1.11).



1.2.4

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

1.2.5

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

1.2.6

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

1.2.7

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

1.2.8

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

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



- h) Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du Chef du Service Médical.*
- i) Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des hôpitaux désignés pour l'épreuve.*
- j) Les règlements particuliers de la manifestation en anglais et en français (voir annexe).*

1.2.9

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

1.2.10

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

1.3 PARC DES COUREURS

1.3.1

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

1.3.2

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

1.3.3

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

1.3.4

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



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

1.3.5

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

1.4 OFFICIELS ET AUTORITÉS

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

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



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

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

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

1.4.1 LA DIRECTION DE COURSE

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

1.4.1.1 La Direction de Course sera composée des personnes suivantes :

- Le Directeur de l'Epreuve FIM - qui présidera les séances
- L'Officiel de Sécurité FIM
- Le Représentant de EEL

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

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

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

1.4.1.2 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.*

1.4.2 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 (titulaires d'une Superlicence FIM de Commissaire Sportif). Le 3^{ème} membre du Jury International (titulaire d'une licence FIM de Commissaire Sportif) sera proposé par la FMNR).*

Ils sont 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 Chef du Service Médical effectueront, l'inspection finale du circuit, 30 minutes avant le début de la 1^{ère} séance d'essais et/ou warm up du jour, afin de s'assurer que cette règle est respectée.

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

- c) *Prendre des décisions en vue d'un bon déroulement régulier de la manifestation.*
- d) *L'utilisation des Safety cars sur demande du Directeur d'Epreuve ou de la Direction de Course.*
- e) *S'assurer que la manifestation se déroule conformément aux Règlements.*
- f) *Notifier les réclamations à la Direction de Course.*
- g) *Approuver et signer immédiatement les résultats provisoires en ajoutant l'heure (essais, warm-up, grille de départ et course) et présenter les rapports au Jury International.*



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 **JURY INTERNATIONAL**

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;

Le second membre du Jury FIM, nommé par la FIM;

Le troisième Membre du Jury FIM, nommé par la FMNR;

Le Directeur d'Epreuve FIM;

L'Officiel de Sécurité FIM;

Le Directeur Médical FIM;

Le Délégué nommé par EEL;

Le Directeur de Course;

Le Chef du Service Médical;

Le Directeur Technique FIM.

Licences CCR requises :

Le Directeur de Course, le Directeur d'Epreuve, l'Officiel de Sécurité FIM et le délégué nommé par EEL doivent être titulaires d'une Superlicence Endurance FIM.

Le Président du Jury FIM, le 2nd membre du Jury nommé par la FIM, le 3^{ème} Membre du Jury, nommé par la FMNR doit être titulaire d'une licence Internationale de Commissaire Sportif.



1.4.3.1

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

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

1.4.3.2

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

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

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

En cas de décision soumise au vote, seuls, le Président du Jury, le 2nd et le 3^{ème} Membre du Jury disposent d'un droit de vote.

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



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

1.5 LES COMMISSAIRES FIM (UNIQUEMENT EN CAS D'APPEL)

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

1.5.1

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

1.5.2

Le Chef des Commissaires et les autres Commissaires sont responsables de l'application des Règlements du Championnat.

1.5.3

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

1.5.4

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

1.5.5

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.

1.5.6

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

1.5.7

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



1.5.8

Les responsabilités des Commissaires FIM sont :

- a) *S'assurer que la manifestation se déroule conformément aux Règlements du Championnat et rapporter à la Direction de Course toute infraction commise.*
- b) *Se prononcer sur tout appel contre les décisions de la Direction de Course.*

1.5.9

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

1.6 CALENDRIER

1.6.1

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

1.7 MOTOCYCLES

1.7.1 Classes

- *Les Classes pour le Championnat du Monde FIM sont : « FORMULA EWC » « SUPERSTOCK ».*
- *La Classe pour la Coupe du Monde FIM est : « SUPERSTOCK »*
- *L'organisateur peut admettre la participation d'une autre classe, dénommée : « EXPERIMENTAL ».*

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

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



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

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

1.7.2 Eclairage et signalisation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lors des vérifications techniques, ces numéros électroluminescents seront contrôlés.



1.7.3 Moyens de propulsion

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

1.8 COMPÉTITEURS ADMISSIBLES

1.8.1 Licences et autorisations de départ

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

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

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

1.8.2 Inscriptions

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

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

Le bulletin d'inscription doit être signé par le chef d'équipe.



Le nombre d'équipes engagées ne peut pas excéder la capacité mentionnée dans le rapport d'homologation ou les Règlements Particuliers avec un maximum absolu de 70 pour les essais et la course.

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

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

1.8.3 Composition des équipes

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

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

La composition de l'équipe doit être communiquée par les concurrents au plus tard lors des vérifications administratives par le biais des documents officiels et selon le processus en vigueur.

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

En cas de force majeure seulement, un changement dans la composition des équipes peut encore exceptionnellement être fait par écrit à ce moment-là. Ce changement doit être communiqué et approuvé par le Jury International qui donnera son accord et ses instructions pour un éventuel changement de brassards et de bracelets.

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

Le nom du coureur prenant le départ, doit être communiqué, au plus tard dans l'heure qui suit le warm up.

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



1.8.4 Briefing des coureurs et des Chefs d'équipe

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

Un briefing obligatoire pour tous les chefs d'équipe sera organisé la veille de la 1^{ère} séance d'essais officiels.

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

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

Les licences des équipes et des coureurs seront contrôlées.

Une dispense peut être accordée par le Président du Jury.

1.8.5 Age des compétiteurs

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

1.8.6 Équipes et constructeurs sous contrat

1.8.6.1

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

1.8.6.2

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

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



1.8.6.3

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

1.8.7 Acceptation

Les engagements doivent se faire selon la priorité suivante :

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



- *Les équipes ayant obtenu des points au Championnat lors de la dernière saison (N-1);*
- *Les équipes ayant obtenu des points dans la Coupe lors de la dernière saison (N-1);*
- *Les autres équipes.*

1.8.8 Droits d'inscription

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

Dans ce cas :

Pour les courses de moins de 24H, le montant maximal est fixé à 1'500 Euros.

Pour les courses de 24H, le montant maximal est fixé à 2'500 Euros.

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

1.8.9 Non-participation à une manifestation

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

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

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

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

1.8.10 Retrait d'une manifestation

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

Le retrait doit être approuvé par le Jury International.



1.8.11 Participation à la manifestation

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

1.8.12 Participation à la course

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

1.9 NUMÉROS DE DÉPART

Les équipes sous contrat auront un numéro permanent.

Les organisateurs attribueront les numéros pour les autres équipes.

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

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

1.10 EXIGENCES POUR LES MANIFESTATIONS SE DÉROULANT EN PARTIE LA NUIT

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

- *Des feux rouges (diamètre min. 15 cm) seront mis en place. Leur nombre et leur position seront fixés lors de l'homologation. Ils seront commandés par la Direction de Course et donneront la possibilité au Directeur de Course d'informer immédiatement les coureurs de l'arrêt des essais ou de la course.*
- *Les signaleurs le long de la piste devront être en possession de panneaux rétro-réfléchissants, conformément à l'article 10.3.1.6 des Normes FIM pour les Circuits. D'autre part, les Commissaires d'intervention devront être équipés de baudriers rétro-réfléchissants.*
- *Chaque circuit organisant des épreuves de nuit devra être équipé d'une signalisation lumineuse fixe à chaque poste de Commissaires. Cette signalisation devra être commandée par le poste dont elle dépend et par le poste suivant.*



- *Tout poste de Commissaires situé dans une zone non éclairée devra être équipé au minimum de deux lampes torches autonomes de 1500 lumen minimum.*
- *La piste devra obligatoirement être balisée de manière efficace dans les courbes (à l'intérieur et à l'extérieur de la courbe).*

1.11 PROGRAMME

1.11.1 Programme d'Essais

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

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

Les essais officiels ont lieu pendant les 2 ou 3 jours précédant la course. La couleur des coureurs bleu, jaune, rouge et vert (si coureur de réserve), d'une même équipe, est celui indiqué sur le bulletin d'engagement.

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

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

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

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

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

1^{ère} journée : *Vérifications techniques et administratives*

2^{ème} journée :

Essais libres *120 minutes*

Intervalle : *3 heures*

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

Intervalle : *10 minutes*



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

Intervalle : 10 minutes

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

Intervalle : 10 minutes

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

+ Pour les courses se déroulant en partie la nuit :

Intervalle : 3 heures

Essais de nuit minimum 1 heure

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

3^{ème} journée :

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

Intervalle : 10 minutes

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

Intervalle : 10 minutes

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

Intervalle : 10 minutes

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

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

1.11.2 Warm-up

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

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



1.11.3 Changements de programme

Les horaires susmentionnés peuvent uniquement être modifiés comme suit :

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

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

1.12 CONTRÔLE TECHNIQUE, CONTRÔLE MÉDICAL - CONTRÔLE DU DOPAGE

1.12.1

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

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

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

1.12.2

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

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

1.12.3

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

Un accompagnant peut assister le coureur.



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

1.13 SÉANCES D'ESSAIS

1.13.1 Séances d'essais (warm-up inclus)

- i) Les coureurs commencent les essais depuis la voie des stands lorsque le feu vert est allumé à la sortie de la voie des stands.
- ii) La durée des essais commence dès l'illumination du feu vert. Un panneau visible ou un compte à rebours sera placé dans la voie des stands pour indiquer les minutes d'essais restantes.
- iii) La fin des essais est indiquée par la présentation d'un drapeau à damiers et, au même moment, la sortie des stands sera fermée. Les temps d'un coureur seront enregistrés jusqu'à ce qu'il franchisse la ligne d'arrivée après que le temps alloué soit écoulé. Après le drapeau à damiers, les coureurs peuvent faire un tour supplémentaire avant de rentrer aux stands.
- iv) Si, suite à un incident ou pour toute autre raison, les essais sont interrompus, un drapeau rouge sera présenté sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires. Tous les coureurs doivent retourner lentement dans la voie des stands. Lorsque les essais recommencent, le temps restant sera celui indiqué sur le panneau «compte à rebours» dans la voie des stands au moment où les drapeaux rouges ont été présentés.
- v) Une fois que les essais ont commencé, il est interdit à quiconque de modifier l'état de la surface de course du circuit. Cela concerne les Commissaires de piste et autres officiels qui ne peuvent pas nettoyer piste sans instructions et/ou autorisation préalable du Directeur d'Epreuve ou de l'Officiel de Sécurité FIM.

1.13.2 Essais de nuit

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



1.13.3 Temps au tour

Tous les tours des coureurs sont chronométrés.

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

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

1.13.4 Résultats des essais qualificatifs

- **Coureurs**

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

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

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

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

- **Equipes**

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

1.13.5 Qualification pour la course

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

Il devra avoir réalisé un temps de qualification au moins égal à 109% du temps enregistré par le coureur le plus rapide de son groupe dans au moins une séance qualificative.

NB : Pour la saison 2019-2020, le temps de qualification minimum sera de 108% du coureur le plus rapide du groupe.

Pour la saison 2020-2021, le temps de qualification minimum sera de 107% du coureur le plus rapide du groupe.



Le temps de qualification est identique pour toutes les classes.

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

1.14 POSITIONS SUR LA GRILLE

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

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

La grille de départ définitive sera publiée une heure après la fin du warm-up et mentionnera clairement le nom du coureur qui prendra le départ.

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

1.15 COURSES

1.15.1 Admission au départ

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

1.15.2 Durée ou distance

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

Ou

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

1.15.3 Procédure à suivre après une chute qui nécessite une évacuation vers le centre médical

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

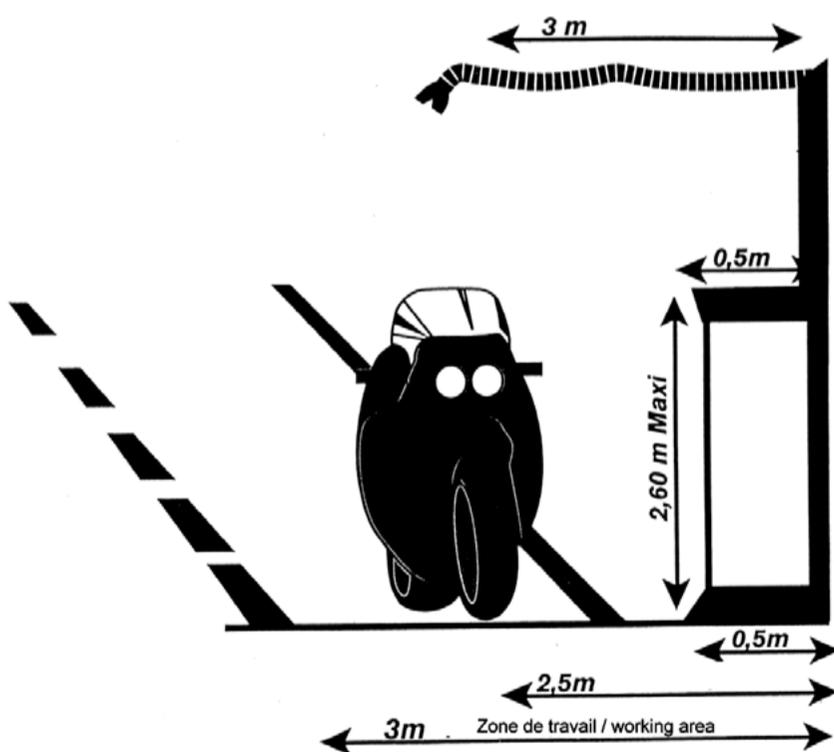
1.15.4 Sanctions pendant la course

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

1.15.5 Arrêts aux stands

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

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



La hauteur maximale du réservoir d'essence (fixe ou portatif) est de 2.60 m.

Lorsqu'il est fixe, le point le plus extrême du réservoir ne doit pas excéder 50 cm mesurés à angle droit à la verticale (le mur).

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

Les phares doivent uniquement être éteints durant l'arrêt aux stands. Les phares doivent être allumés dès que le moteur est mis en marche et le motorcycle en mouvement.



Seuls les membres des équipes porteurs des laissez-passer officiels adéquats, directement concernés par l'arrêt au stand et identifiés par le port obligatoire d'un casque (casque conforme aux normes EN 1078 A, SNELL B95 ou ultérieures) sont autorisés dans la zone de travail. Ces casques doivent être présentés par l'équipe au directeur technique lors des vérifications techniques initiales.

Lorsque les machines sont en piste, les membres de l'équipe présents dans la zone de travail doivent porter des vêtements protecteurs couvrant bras et jambes, réalisés en coton ou en matériau de protection contre le feu. Les chaussures doivent être de type fermé.

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

Si le coureur prend part au travail, il sera compris dans ces 4 personnes.

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

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

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

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

Avant le ravitaillement en carburant, la machine doit être béquillée.

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

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

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

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



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

Dès le début des essais officiels, chaque équipe devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Cette personne devra être équipée d'un extincteur efficace contre les feux de carburant et devra obligatoirement être présente lors de toutes les opérations de ravitaillement en carburant. Tout le personnel concerné par le ravitaillement, y compris la personne responsable de l'extincteur, doit porter une combinaison de protection contre le feu, doit se protéger les mains et les pieds avec des gants et des chaussures fermées, se protéger les yeux et la tête avec une cagoule ignifugée, un masque ou un casque. Ces consignes sont applicables durant les essais et la course.

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

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

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

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

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

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

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

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



1.15.6 Arrêt sur la piste / Option d'un véhicule d'assistance

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



1.15.7 Changement des pièces du motorcycle

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

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

1.15.8 Neutralisation de la course / procédure Safety Car

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

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

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

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

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

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

Il sera allumé pendant une durée de 10 secondes, 15 secondes après le passage d'un des safety cars au niveau du feu rouge. Ensuite, la sortie de la voie des stands sera à nouveau fermée (feu « rouge »). Les coureurs qui n'ont pas quitté la voie des stands devront attendre le prochain groupe.



Les Safety Cars peuvent être de couleur différente.

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

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

Les Safety Cars doivent quitter la piste au même moment.

Dès que les Safety Cars auront quitté la piste, tous les drapeaux jaunes et panneaux SC seront retirés simultanément le long de la piste, la sortie de la voie des stands sera de nouveau ouverte en permanence, 10 secondes après qu'un coureur ait passé la sortie de la voie des stands.

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

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

Toutes les autres règles de la course restent valables.

1.16 PROCÉDURE DE DÉPART

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

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

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

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

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



4. *Les 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.*

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

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

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

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

Les couvertures chauffantes pour les pneus peuvent être utilisées sur la grille. Les coureurs peuvent utiliser un générateur pour alimenter les couvertures chauffantes pour les pneus sur la grille.

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

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

6. *35 minutes avant le départ de la course : Evacuation de la piste*

Le coureur prenant le départ s'assiera sur sa machine sans son casque, ses coéquipier, le team manager et 2 mécaniciens se plaçant à ses côtés.

7. *15 minutes avant le départ de la course : Evacuation des personnes non indispensables au départ de la course. Pourront rester, le pilote prenant le départ, le team manager et 2 mécaniciens. Un panneau signifiant l'évacuation sera présenté sur toute la longueur de la grille.*



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dès cet instant, toutes les personnes, à l'exception d'un mécanicien par machine, la personne avec le parapluie, 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 (à l'exception des officiels indispensables) n'est autorisé à se rendre à nouveau sur la grille.

10. 7 Minutes avant le départ de la course : Hymne National



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

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

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

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

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

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

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

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

Dès que les coureurs ont passé la sortie de la voie des stands au départ du tour de chauffe, le feu de la sortie de la voie des stands passera au vert et les éventuels coureurs qui attendent là seront autorisés à rejoindre 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 s'arrêter à leur position, moteur coupé. Un seul mécanicien par coureur est autorisé sur la grille pour tenir la machine. Les coureurs doivent se rendre immédiatement dans le cercle en face de leur machine.

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



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

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

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

Diffusion de l'Hymne du Championnat EWC.

15. 30 Secondes avant le départ de la course - Présentation du panneau 30 secondes sur la grille + feux rouges allumés (sauf si le drapeau national est utilisé pour le départ de la course).

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

- *Un drapeau rouge est agité en tête de la grille de départ.*
- *Les feux rouges sont allumés.*
- *Le panneau « Start Delayed (Départ Retardé) » est brandi en tête de la grille de départ.*



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

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

1.17 PROCÉDURE « STOP & GO »

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Dans le cas où l'organisation n'a pu faire effectuer la pénalité de Stop & Go avant la fin de la course, l'équipe concernée se verra infliger une pénalité automatique de un tour.

1.18 COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE

- 1. Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux, les lumières, et les panneaux qui transmettent les instructions.*

Toute infraction à cette règle sera sanctionnée conformément aux dispositions de l'article 1.19.

- 2. Les coureurs doivent conduire d'une manière responsable qui ne représente aucun danger pour les autres compétiteurs ou participants, soit sur la piste ou dans la voie des stands. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende - procédure de Stop & Go - pénalité de temps - disqualification - retrait de points au Championnat - suspension.*
- 3. Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et la voie des stands. Toutefois, si un coureur quitte la piste accidentellement, il peut ensuite la rejoindre à l'endroit indiqué par les officiels ou à un endroit qui ne lui procure pas un avantage. Toute infraction à cette règle pendant les essais pourra être sanctionnée par la suppression du temps du tour en question, et pendant la course, par un Stop & Go.*

Des pénalités supplémentaires telles que : amende - disqualification - retrait de points au Championnat peuvent également être infligées.



4. *Toute réparation ou réglage le long de la piste doit être fait par le coureur qui travaille seul avec absolument aucune aide extérieure. Les commissaires peuvent assister le coureur dans le but de soulever sa machine et de la tenir pendant que la réparation ou le réglage est effectué. Le commissaire peut ensuite l'aider à faire redémarrer sa machine.*
5. *Si le coureur a l'intention d'abandonner, il doit donc mettre sa moto dans une zone sûre, comme indiqué par les commissaires.*
6. *Si un coureur rencontre un problème avec sa machine, ce qui aura comme conséquence son retrait des essais ou de la course, il ne doit pas essayer de retourner à vitesse réduite jusqu'aux stands, mais sortir de la piste et mettre sa machine à un endroit sûr comme indiqué par les commissaires.*
7. *Les coureurs qui retournent lentement aux stands pour des réparations doivent s'assurer qu'ils roulent aussi loin que possible de la ligne idéale.*
8. *Les coureurs peuvent entrer dans la voie des stands pendant la course pour procéder à des réglages de leur machine, ravitailler ou changer de pneus. Tous ces travaux doivent être effectués dans la zone de travail devant les stands. Les travaux importants peuvent être effectués à l'intérieur du stand.*
9. *Pour redémarrer une machine dont le moteur a été arrêté au stand, les coureurs peuvent être aidés par deux mécaniciens.*
10. *Les coureurs ne peuvent transporter une autre personne sur leur machine ou être transportés par une autre personne sur sa machine (exception : Un autre coureur ou par un autre coureur après le drapeau à damiers).*
11. *Les coureurs ne doivent pas conduire ou pousser leur moto dans la direction opposée du circuit, soit sur la piste ou dans la voie des stands, à moins que cela se fasse sous la direction d'un Officiel.*
12. *Aucun signal quelconque entre un motorcycle en marche et toute autre personne ayant un rapport avec le concurrent, le coureur ou la machine de l'équipe ne peut avoir lieu, sauf les signaux provenant de l'émetteur de chronométrage, d'un calculateur automatique de tours, d'un GPS, ou de message lisible sur le panneau présenté depuis le stand ou des mouvements du corps par le coureur.*



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

Les signaux de caméras TV sont autorisés, mais uniquement quand ces signaux sont pour les besoins et sont gérés par la FIM.

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

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

Tout coureur qui dépasse la limitation pendant les essais se verra infliger une amende de 150 €uros.

Tout coureur qui dépasse la vitesse limite dans la voie des stands pendant la course sera pénalisé par un Stop & Go.

14. *La Direction de Course doit communiquer l'infraction au stand du coureur après avoir reçu l'information de l'Officiel chargé du contrôle.*

15. *Tout arrêt sur la piste pendant les essais ou la course est interdit.*

16. *Si un coureur désire parader avec un drapeau, ou célébrer après le drapeau à damier, il doit se rendre sur le côté de la surface de course à un endroit sûr afin de prendre le drapeau et/ou célébrer et ensuite, lorsqu'il n'y a pas de danger, il peut rejoindre la piste.*

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

17. *Après le drapeau à damiers, les coureurs roulant sur la piste ne doivent pas quitter leur casque tant qu'ils ne sont pas arrêtés dans la voie de sécurité/parc fermé.*

18. *Il n'est pas permis de conduire une machine de course à l'intérieur du circuit ailleurs que dans la voie des stands ou sur la piste.*



19. *Tout coureur dont la machine a répandu de l'huile sur la piste ayant causé une interruption des essais, warm up ou de la course deux fois pendant l'épreuve pourra être sanctionné par l'une des pénalités suivantes : amende - disqualification - retrait de points au Championnat - suspension.*

20. *La voie de la sortie des stands peut être définie par l'officiel de Sécurité et délimitée par des lignes peintes. Dans ce cas, une ligne en pointillé (ligne discontinue) indiquera la fin du couloir des stands qui se trouve être l'endroit où commence la piste et où démarre la course.*

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

Toute infraction peut être sanctionnée par une pénalité infligée par la Direction de Course.

1.19 DRAPEAUX ET FEUX

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

Tous les drapeaux sont présentés agités.

1.19.1 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

- **Drapeau national :**

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

- **Drapeau vert :**

La piste est dégagée.

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

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



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

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

- ***Drapeau jaune à bandes rouges :***

L'adhérence 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 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.



- **Drapeau à damiers noir/blanc :**

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

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

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

Ce drapeau à damiers noir/blanc doit être agité avec le drapeau bleu sur la ligne d'arrivée au niveau de la piste lorsqu'un(des) coureur(s) précède(nt) de près le coureur de tête, avant la ligne d'arrivée, lors du dernier tour (voir 1.22.2)

- **Feu vert :**

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

- **Feux bleus clignotants :**

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

1.19.2 Drapeaux et feux transmettant des informations et des instructions

- **Drapeau jaune :**

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

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

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



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

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

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

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

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

- ***Drapeau blanc :***

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

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

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

- ***Drapeau rouge et feux rouges :***

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

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

Toute infraction à cette règle peut être sanctionnée.



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.

Ce drapeau peut aussi être présenté pour une autre raison qu'une pénalité (par exemple, pour vérifier ou changer son 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. Ce coureur pourra alors demander l'aide du véhicule d'assistance ou retourner au stand en poussant le motorcycle moteur arrêté.

Toute infraction à cette règle peut être sanctionnée.

1.19.3 Dimension des drapeaux

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

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

1.19.4 Couleur des drapeaux

Les références « Pantone » pour les couleurs sont :

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

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

1.19.5 Panneau avec numéro du coureur

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

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

1.19.6 Postes des Commissaires aux drapeaux

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

1.19.7 Signalisation lumineuse

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

1.19.8 Signalisation par panneau

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

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

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

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

Il est autorisé de dépasser le véhicule d'intervention.

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



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

1.20 UNIFORMES DES COMMISSAIRES

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

1.21 VÉHICULES MÉDICAUX

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

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

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

1.22 FIN D'UNE COURSE ET RÉSULTATS

1.22.1

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

1.22.2

Lorsque le nombre de tours ou la durée prévue de la course est accompli, on présentera au coureur en tête, le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée, au niveau de la piste. Le drapeau à damiers continuera à être présenté aux coureurs suivants.



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

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

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

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

1.22.3

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

1.22.4

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

1.22.5

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

- a) Effectué 75% du nombre de tour effectués par le vainqueur de la course de sa classe.*
- b) Franchi la ligne d'arrivée sur la piste (et non pas dans la voie des stands) après le vainqueur de la course dans les 5 minutes. Le coureur doit être en contact avec sa machine.*



1.22.6

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

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

Il est obligatoire que le Président du Jury envoie la liste des amendes et résultats, par fax ou courrier électronique, immédiatement après l'approbation des résultats, au Secrétariat Exécutif de la FIM.

1.22.7

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

1.22.8

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

1.23 INTERRUPTION D'UNE COURSE

1.23.1

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

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

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

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

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

1.23.2

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

1.23.3

Si trois tours ou plus ont été accomplis par le coureur de tête et toutes les autres équipes dans le même tour que le coureur de tête, mais moins des deux tiers de la durée ou de la distance initiale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur, un nouveau départ sera donné conformément à l'article 1.24.4; pour obtenir le résultat final, on additionne les tours et les temps des deux courses. S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération et seule la moitié des points sera attribuée pour le Championnat.

1.23.4

Si le calcul des résultats montrent que deux tiers de la durée ou de la distance initiale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur ont été effectués par le coureur de tête et toutes les autres équipes dans le même tour que le coureur de tête, la course peut être considérée comme une course complète et la totalité des points sera attribuée pour le Championnat, ou il sera donné un nouveau départ de la course.



1.24 NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE QUI A ÉTÉ INTERROMPUE

1.24.1

Si un nouveau départ de la course doit être donné, il le sera le plus rapidement possible, si les conditions de la piste le permettent. Dès que les coureurs seront retournés aux stands, la Direction de Course annoncera une nouvelle heure de début de la procédure de départ qui, si les conditions le permettent, ne doit pas dépasser les 20 minutes suivant la présentation initiale du drapeau rouge.

1.24.2

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

1.24.3

La procédure de départ pourra être identique à un départ normal avec un tour de reconnaissance, un tour de chauffe, etc. Toutefois, en cas de conditions particulières (météo, nuit etc.), la Direction de Course pourra, avec l'accord du Jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety Car.

Dans ce cas particulier, les coureurs prendront place derrière le Safety Car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres. Ils ne pourront pas se dépasser.

Le Safety Car effectuera un tour complet puis s'effacera avant la ligne de départ.

1.24.4

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

A. Dans le cas de la situation décrite à l'article 1.23.2 (moins de 3 tours accomplis) ci-dessus :

- a) Toutes les équipes peuvent repartir.*
- b) Les motos peuvent être réparées ou remplacées.*

Le ravitaillement est autorisé.

- c) Le nombre de tours ou la distance seront les mêmes que pour la course initiale.*
- d) Les positions sur la grille seront celles de la course initiale.*



B. Dans le cas de la situation décrite sous Art. 1.23.3 (3 tours ou plus et moins des deux tiers accomplis) ci-dessus :

- a) Seules les équipes figurant dans le classement intermédiaire peuvent prendre le nouveau départ.
- b) Les machines devront être mises en parc fermé (qui devra se trouver le plus près possible de la ligne de départ). Toutes les machines, qu'elles soient en course ou arrêtées à leur stand pour réparation ou ravitaillement, devront y être dirigées, sauf les machines sur lesquelles les réparations sont si importantes que leur déplacement n'est pas possible. Les équipes seront autorisées à faire le complément de carburant et un changement de pneus devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture de la sortie de la voie des stands pour le tour de reconnaissance.

La localisation de ce parc devra figurer aux règlements particuliers de la manifestation ou, à défaut, les coureurs en seront informés à l'occasion du briefing officiel, qui aura lieu avant le départ de la course. L'organisation devra informer toutes les équipes de l'heure du nouveau départ qui pourra avoir lieu, au plus tôt, 20 minutes après notification. Le Directeur de Course devra informer toutes les équipes de la procédure de départ (un groupe ou deux groupes avec les Safety Cars)

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



1.25 ZONE DE CONTRÔLE

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

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

1.26 PODIUM

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

1.27 VÉRIFICATION TECHNIQUE FINALE

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

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

1.28 PRIX ET PRIMES

1.28.1 Monnaie

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



1.28.2 Classement pour les prix

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

- *Équipes classées;*
- *Équipes non classées;*

1.28.3 Paiement

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

1.28.4 Prix - Allocations

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

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

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

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

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

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

1.30 CAUTION SUPPLÉMENTAIRE POUR DES CONTRÔLES DE CARBURANT SUITE A UNE RÉCLAMATION

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

Après le dernier contrôle :

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



1.31 SANCTION POUR NON-CONFORMITÉ AUX RÈGLEMENTS RELATIFS AU CARBURANT

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

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

1.32 POINTS POUR LES CHAMPIONNATS OU LA COUPE; CLASSEMENTS

1.32.1

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

1.32.2

Les points seront ceux obtenus dans chaque course.

1.32.3

Les classements présenteront en outre, les informations suivantes :

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

1.32.4

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

1.32.5

Les points scratch sont attribués selon le barème ci-dessous :

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

En outre, une valorisation à hauteur de 150% sera appliquée au barème de points alloués pour la dernière manche de la saison.



1.32.6

En outre, il sera attribué aux 5 équipes occupant les 5 1^{ères} places de la grille de départ, des points distribués ainsi :

<i>Position sur la grille</i>	<i>Points</i>
1	5
2	4
3	3
4	2
5	1

Ces points seront attribués indépendamment des résultats de la course. Les constructeurs ne sont pas concernés par cette règle et ne recevront pas de points pour les qualifications.

1.32.7

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

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

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



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

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

1.32.8

Pour déterminer le classement de la Coupe du Monde, les équipes seront extraites du classement général (courses + points de bonus).

1.32.9

Lorsque le Championnat est composé de plus de 6 épreuves (5 pour la Coupe du Monde), le moins bon résultat de la saison pour les équipes (points totaux cumulés lors d'une course), ne seront pas tenus en compte pour le classement général.

Cela signifie que chaque équipe doit abandonner un résultat (peu importe qu'il s'agisse d'un « No show », d'un abandon ou du plus petit nombre de points obtenus lors d'une manifestation).

Ce classement général sera établi après la dernière manche de la saison concernée.

1.32.10

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 de l'épreuve du Championnat ou de la Coupe à laquelle la meilleure place a été obtenue qui sera prise en considération, la priorité allant au résultat ayant été obtenu le plus tard.

1.32.11

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



1.32.12

Le classement « **Coureur** » du Championnat **ou de la Coupe** du Monde sera déterminé en fin de saison, en tenant compte du classement du Championnat du Monde « Equipe ».

Les coureurs devront avoir figuré sur la liste de départ finale dans 75% des manches (nombre arrondi au nombre supérieur) à laquelle l'équipe a participé.

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

Clarification après le Bol d'Or 2018

1.32.13

Les Coureurs Champions du Monde ainsi que un représentant de l'équipe Championne du Monde, sont obligés d'assister à la cérémonie officielle FIM.

1.33 INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

1.33.1

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

1.33.2

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

1.33.3

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



RÈGLEMENT PARTICULIER
(suggestion à l'attention des organisateurs)

1. PUBLICATION

Le _____ au nom de la _____
organise le _____ sur le circuit de _____

Cette manifestation aura lieu le _____ et elle est valable pour
le Championnat / la Coupe du Monde FIM d'Endurance **2018-2019 IMN** :

2. SECRÉTARIAT DE L'ORGANISATION

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

3. CIRCUIT

La longueur du circuit est de _____ Km.

La course se courra dans le sens / dans le sens contraire des aiguilles d'une
montre.

Un plan du circuit est annexé.

4. JURIDICTION

La manifestation se déroule conformément au Code Sportif de la FIM, aux
règlements de la CCR et du présent Règlement Particulier.

L'organisateur s'engage également à respecter le plus fidèlement possible,
la charte environnementale « Green line ».



5. OFFICIELS

Direction de Course

- Directeur d'Epreuve FIM : Patrick COUTANT
- Officiels de Sécurité FIM : Rezső BULCSU &/ou Paul DUPARC
- Représentant EEL: Maurizio BARTOLOMEI

FIM International Jury

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

Adresse des membres du Jury pendant la manifestation :

6. CATÉGORIES ET CLASSES

Les motocycles des classes suivantes sont autorisés :

7. NOMBRE D'ÉQUIPES ADMISES

Essais :

Admises au départ :



8. ENGAGEMENTS, DROIT D'INSCRIPTION, CAUTION

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

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

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

Le droit d'inscription est celui prévu dans les Règlements.

La caution maximum pour les transpondeurs s'élève à...

9. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

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

<i>jeudi</i>	<i>vendredi</i>	<i>samedi</i>
<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>
<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>
<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>

10. ESSAIS

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

Les essais auront lieu selon le programme suivant :

<i>date</i>	<i>essais libres</i>	<i>essais qualificatifs</i>	<i>warm-up</i>
	<i>de à h</i>	<i>de à h.</i>	<i>de à h.</i>
	<i>de à h</i>	<i>de à h.</i>	
	<i>de à h</i>	<i>de à h.</i>	



11. COURSE : HORAIRE

Date du départ :

Heure :

Distance :

Distance minimum pour être classé :

12. PRIX

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

13. DISTRIBUTION DES PRIX

Lieu - heure

14. RÉCLAMATIONS

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

15. CARBURANT

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



16. ASSURANCE

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

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

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

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

17. RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITÉS SPORTIVES

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

Annexes :

- plan du circuit*
- formulaire d'engagement*

Lieu et date : _____

Le Président du Comité d'Organisation : _____

Le Directeur de Course : _____

Le Secrétaire de la manifestation : _____

Approuvé le : _____

(FMNR)

Approuvé le : _____

(FIM/CCR)

2. RÈGLEMENTS TECHNIQUES

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

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

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

2.1 INTRODUCTION

2.1.1

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

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

2.2 CLASSES

2.2.1

Les classes Sports Production seront désignées par la cylindrée (EWC, Art. 2.6) et les états de réglage (SUPERSTOCK, Art. 2.7) ainsi par une Homologation FIM valide.

Les classes Open seront désignées par le moteur et/ou par « un intérêt » technologique (EXPÉRIMENTALE, 2.9).

2.3 GÉNÉRALITÉS

2.3.1 Matériaux

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

2.3.3 Guidon

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

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

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

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

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

2.3.4 Leviers

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

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

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

2.3.5 Roues et Jantes (Voir tableau 1)

1. Tous les pneus seront mesurés, montés sur jante, à une pression de 1 kg/cm² (14 lb/sq.in.); les mesures doivent être prises à une section du pneu située à 90° du sol.
2. Toutes modifications à la jante ou aux rayons d'une roue intégrale (coulée, moulée, rivée) tels que ces pièces sont fournies par la fabricant, ou à une jante traditionnelle détachable autre que pour des rayons, clapets ou boulons de sécurité, sont interdites, sauf pour les vis de sécurité utilisées quelquefois pour empêcher un mouvement du pneu par rapport à la jante. Si, dans ce but, la jante est modifiée, des boulons, des vis, etc. doivent être fixés.
3. La largeur maximale de la jante est (en pouces) :
 - Formula EWC avant : 3,50"
 arrière : 6,00"
 Le diamètre est : 17,00"
 - Superstock selon la dimension homologuée
4. La largeur de la jante est mesurée entre les rebords intérieurs de la jante en accord avec ETRTO.
5. Seules les roues réalisées en le même matériau que les roues homologuées sont autorisées, ou seulement pour le EWC, des roues en aluminium.

2.3.6 Pneus

Les pneus montés sur le motorcycle homologué peuvent être remplacés.

1. Conditions

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

- La marque DOT et/ou la marque E (employées pour les « pneus homologués » ou les pneus marqués seulement « pour usage routier »)
- La marque du fabricant
- L'année de fabrication du pneu (en code)

- *La dimension du pneu*
- *La classification de vitesse*
- *Toute autre caractéristique indispensable pour une utilisation correcte du pneu*

2. Montage

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

3. Vitesse maximale autorisée

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

4. Dessin du pneu

Le dessin du pneu n'est pas limité.

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

Chaque coureur est libre de choisir le type de dessin.

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

Pour une sécurité minimale, la profondeur du profil d'un pneu, lors du contrôle avant la course, doit être d'au moins 2,5 mm sur toute la bande de roulement.

Des pneus qui, lors de la vérification préliminaire, ont une profondeur de profil de moins de 1,5 mm sont considérés comme des pneus non-profilés et les restrictions se rapportant aux pneus « slick » s'appliqueront donc à ces pneus.

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



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

5. Méthode de contrôle des pneus

1. La restriction des pneus en EWC et Superstock est contrôlée par des autocollants (stickers) de pneu FIM. Cette règle sur la restriction de pneu ne s'appliquera pas sur les nouveaux circuits au championnat ou sur des circuits réasphaltés (le caractère de « nouveauté » demeure de la compétence de l'Officiel de Sécurité).
2. A l'exception des pneus pluie (le dessin des pneus pluie doit être présenté par le fabricant de pneu pour chaque manifestation), chaque pneu utilisé durant la manifestation doit être marqué avec un sticker alloué par les Officiels FIM.
3. Les stickers seront donnés à chaque équipe dans une enveloppe scellée, la veille de la première séance des essais qualificatifs. Les équipes seront responsables de leur application et utilisation correctes.
4. Les deux stickers (pour les pneus avant et arrière) doivent être appliqués du même côté du motorcycle (du côté stand). Les officiels vérifieront dans la voie des stands que tous les motorcycles EWC et Superstock portent des stickers sur leurs pneus.
5. L'utilisation de motorcycles sans les autocollants officiels sur les pneus sera immédiatement signalée à la Direction de Course qui prendra les sanctions appropriées (voir règles sportives).
6. Dans des circonstances exceptionnelles, si les stickers sont abîmés, jusqu'à 2 autocollants supplémentaires pourront être remis à l'équipe, à la seule discrétion du Directeur Technique FIM. Cependant, les stickers abîmés devront être retournés au Directeur Technique FIM et/ou le pneu sur lequel il était appliqué doit être parfaitement intact. Le Directeur Technique peut décider de récupérer et de retenir le pneu en question jusqu'à ce que la course soit terminée.
7. Une pénalité de « Stop and Go » peut être donnée pour chaque pneu additionnel donné à une équipe.

6. Nombre d'autocollants (stickers) pour pneus

Il sera donné à chaque équipe un nombre fixe d'autocollants FIM (stickers) qui devront être *soigneusement* collés sur le parois latéral du pneu (Attention : 1 sticker par pneu), avant que le motorcycle ne quitte la voie des stands.

Quel que soit le type (avant ou arrière), la spécification ou la construction des pneus et qu'ils soient « slicks » ou intermédiaires, tous les pneus disponibles pour chaque équipe seront marqués moyennant un autocollant FIM et contrôlés pendant les deux (2) séances de qualification (QP) et pendant la course.

Exception : seuls les pneus pluie « full wet » ne seront pas contrôlés.

1. La classe EWC par équipe :

- Pour une course de 24 heures :
41 stickers de pneu pour la course / **6** stickers pour les QP
- Pour une course de 12 heures :
23 stickers de pneu pour la course / **6** stickers pour les QP
- Pour une course de 8 heures :
16 stickers de pneu pour la course / **6** stickers pour les QP
(4 en cas d'équipe à 2 pilotes)

2. La classe Superstock par équipe :

- Pour une course de 24 heures :
23 stickers de pneu pour la course / **6** stickers pour les QP
- Pour une course de 12 heures :
14 stickers de pneu pour la course / **6** stickers pour les QP
- Pour une course de 8 heures :
9 stickers de pneu pour la course / **6** stickers pour les QP

Note : Le(s) coureur(s) de réserve n'est (ne sont) pas obligé d'utiliser des pneus identifiés avec les stickers FIM lors des séances de qualifications (QP).

Un pneu est considéré comme utilisé dès que le pilote a quitté la voie des stands avec son motorcycle.

L'allocation de pneus sera faite par chaque manufacturier de pneus à ses équipes pendant l'épreuve.

Les équipes sont seules responsable pour l'application des stickers sur les pneus.

2.3.7 Distance minimale

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

2.3.8 Rodage de la surface du pneu

Afin d'obtenir une adhérence optimale du pneu, des pneus neufs non-utilisés peuvent être rodés en raclant la surface. Pour une sécurité optimale, la profondeur du profil d'un pneu, lors du contrôle avant la course, doit être d'au moins 2,5 mm sur toute la bande de roulement.

2.3.9

L'utilisation de couvertures chauffantes pour pneus est autorisée.

2.3.10 Dispositif de démarrage

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

2.3.11 Equipement électrique

Seulement pour les courses se déroulant en partie la nuit :

Tous les motorcycles doivent obligatoirement être équipés d'un système de feux électrique complet dont tous les composants sont en bon état de fonctionnement.

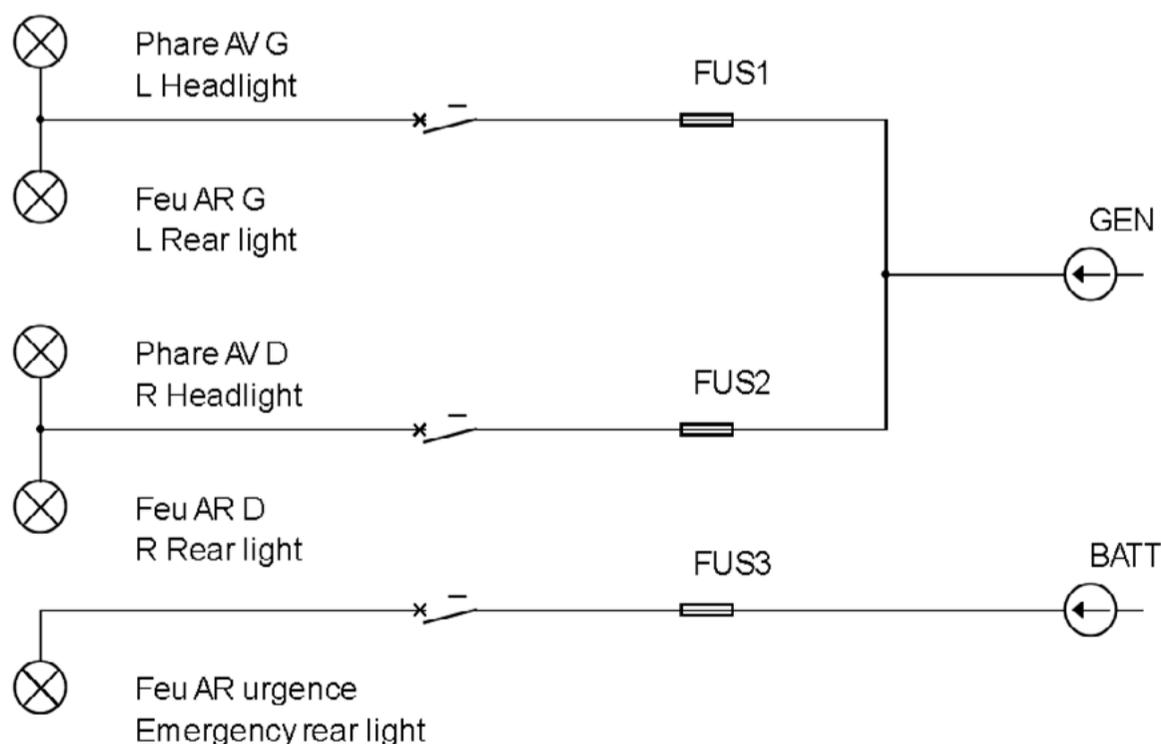
Un système de feux électrique complet veut dire : feux avant et arrière (pas de feux de freinage, pas de clignotants); Les éléments suivants font partie des composants électriques : les phares avant, les piles/batteries, le générateur, les feux arrière et le feu d'urgence avec les faisceaux de câbles respectifs.

- Le(s) phare(s) d'origine - (ampoules), les parties internes du (des) phare(s) et les supports des phares peuvent être modifiés ou remplacés. Si l'optique est en verre, il doit être complètement recouvert d'un film plastique transparent et autocollant afin d'empêcher qu'il ne se brise en cas d'accident.*



- Dans le cas où le(s) phare(s) d'origine homologué(s) est/sont remplacé(s), l'ouverture ou la forme du phare d'origine à l'avant du carénage doit être respectée (la forme et l'emplacement du/des phare(s) lors de l'homologation doivent être dupliqué(s) avec une tolérance de +/- 10mm). Un phare arrière contient un feu blanc (ou jaune). Un phare arrière contient une lampe/un LED rouge non clignotant (voir spécifications maximum et minimum).
- Le premier circuit est contrôlé par un commutateur avec position ON/OFF (alimenté par un générateur). Le second circuit doit avoir un commutateur avec les positions ON/OFF (alimenté par la batterie de démarrage principale).
- Un troisième feu rouge arrière doit être connecté directement à une batterie séparée et contrôlé indépendamment moyennant un fusible et un autre commutateur.
- Il est obligatoire que ces circuits séparés fonctionnent simultanément.
- Dès que le moteur démarre, les deux feux avant et les deux feux arrière) doivent être allumés (ON) et doivent le rester à tout moment pendant les essais et la course. Les feux allumés indiquent un moteur en marche ou un motorcycle qui roule (se déplace).
- Les phares avant et les feux arrière seront éteints (OFF) seulement lorsque le motorcycle se retrouve à l'arrêt complet dans les stands et le moteur est coupé.
- Une défaillance d'un composant (sur- ou sous-intensité) ne devra pas entraîner une extinction complète des feux. Des relais magnétiques ou électroniques peuvent être utilisés pour contrôler chaque feu individuellement ou au niveau des circuits divisés entre secteurs droit et gauche, pourvu qu'ils indiquent toute défaillance d'un feu individuel.
- Des fonctions automatiques comme « feux off » lorsque le moteur est coupé ou « feux on » pendant les opérations de démarrage sont autorisées et recommandées.
- Les éventuels feux ou ampoules cassé(e)s doivent être remplacé(e)s lors du prochain arrêt de la moto dans les stands. Au moins un phare et un feu arrière doivent être allumés en tout temps pendant la course durant la nuit.

- Chaque source de lumière à l'avant doit être une ampoule halogène de **1200 lumens minimum**. La feuille technique de l'usine fera foi.
- En classe EWC les phares doivent émettre un faisceau de lumière **BLANCHE** (température couleur au-dessus de **5000K** « blanc froid »).
- Pour les autres classes, les phares doivent émettre un faisceau de lumière **JAUNE** (température couleur au-dessous de **3000K** « jaune/ blanc chaud »).
- Chaque feu arrière correspondra aux spécifications suivantes :
 - **max 250 lumens, rouge 630-670 nm recommandé;**
 - **la feuille technique fera foi.**
- Un catadioptre plat, rouge et rétro-réfléchissant (min. 60 cm²) doit être installé à l'arrière du motorcycle, perpendiculairement au sol et légèrement incliné vers l'arrière (inclinaison max 30° à partir du vertical).
- Un feu supplémentaire, non-clignotant, (ni rouge, jaune ou vert, **intensité max. 100 lumens**), puissance max. 5 W, peut être ajouté au motorcycle, fixé de côté et non-visible depuis arrière de la moto.



- Lorsque les phares sont allumés, l'affichage électroluminescent du numéro de plaque, alimenté par un circuit séparé et indépendant, doit être opérationnel (Voir également l'Art. 2.3.12).

2.3.12 Plaques-numéros et couleurs

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

Classe	Fond	Chiffres
Formula EWC	Noir (Ral 9005)	blancs électroluminescents
Superstock	Rouge (Ral 3020)	blancs électroluminescents
Expérimental	Vert (Ral 6002)	blancs électroluminescents

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.13 Surface rétro-réfléchissante

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

2.3.14 Protecteurs de mains

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

Ces dispositifs doivent être suffisamment solides pour protéger efficacement et conçus de manière à ne pas risquer de blesser ou de coincer le coureur. Il ne doit pas être considéré comme un équipement dangereux (à la seule discrétion du directeur technique).

A partir du 01/01/2019, les protecteurs de mains seront obligatoires.

2.3.15 Ravitaillement

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

Toute altération du système (ouverture/fermeture) de ravitaillement rapide du réservoir sera considérée comme une infraction aux exigences de sécurité (étanchéité).

Un couvercle protecteur doit être apposé sur ces vannes (pour autant qu'un système de blocage ne soit pas déjà installé.)

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

Sécurité : Des tubes extrêmement minces fixés au mur utilisés pour laisser sortir l'air du réservoir ne peuvent être utilisés pour le ravitaillement en essence. Les tuyaux de ravitaillement doivent être renforcés ou protégés par un deuxième système de fermeture.



Les tuyaux de ravitaillement ne peuvent pas excéder le diamètre de 60 mm (ID).

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

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

Tout excès de carburant doit demeurer ou doit être retourné via une durite de trop plein dans la colonne de carburant ou dans la boille de distribution de carburant.

Le système de remplissage peut être portable ou fixé au mur des stands et doit être un système (de circuit) fermé. L'installation d'une colonne complète de carburant doit être rigide et solidement fixée au mur du stand. Le carburant ne peut être transféré que par gravité (pour des raisons de sécurité, aucun élément de l'installation de ravitaillement ne peut être mis sous pression).

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

Pendant les essais ou la course, seuls sont autorisés les systèmes pour les couvertures chauffantes et les outillages électriques portables sans câbles d'alimentation.

A compter du 01/01/2018 l'article s'appliquera :

- 1. Le bouchon d'origine du réservoir d'essence doit être remplacé par deux ouvertures maximum pour faciliter l'utilisation des vannes de remplissage rapide de type « aviation ». Le diamètre de la soupape de chaque vanne de réservoir ou de chaque manchon ou tuyaux reliant le derrick d'alimentation au réservoir doit être de 50,8 mm (2 pouces) maximum.**

Les systèmes coaxiaux ou concentriques de vannes à remplissage rapide sont autorisés. Le diamètre maximal pour ce type de système de soupape de carburant à remplissage rapide est de 78 mm. L'ouverture pour le transfert de carburant dans une vanne de type concentrique ne doit pas dépasser la surface d'une ouverture de vanne de carburant standard avec un diamètre maximum de 2 pouces (50,8 mm).

Un couvercle protecteur et verrouillable doit être apposé sur la (les) vanne(s) à remplissage rapide(s) pour autant qu'un système de verrouillage/blocage ne soit pas déjà installé sur le réservoir.

Toute altération du système d'ouverture/fermeture des valves de ravitaillement rapide installé sur le réservoir sera considérée comme une infraction aux exigences de sécurité (L'action d'ouvrir et de fermer les vannes lorsque le carburant et l'air sont transférés doit se faire sans déversement/débordement de carburant).

A partir de la saison 2019-2020, seules les vannes de ravitaillement approuvées par la FIM seront autorisées.

- 2. Le système de ravitaillement peut être portable ou par l'installation d'une « colonne » de carburant fixée de manière sécurisée au mur des stands. Il doit comporter un système (de circuit) fermé. Seule une petite ouverture d'aération est autorisée.**

La colonne complète de carburant doit être rigide et fixée de manière sécurisée au mur des stands. Le dessus de la colonne de carburant ne doit pas dépasser une hauteur maximale de 2,60 m (à partir du sol).

Les dimensions maximales (longueur/hauteur) du conteneur portable de carburant est de 100 cm. En tout cas, la longueur/hauteur totale d'un conteneur portable et du système de remplissage de carburant ne doit pas dépasser 120 cm. Tout excédent de carburant doit retourner dans le conteneur à carburant.

Tous les systèmes de ravitaillement doivent prévoir un système de circuit étanche (antifuite) et disposer d'une ouverture pour égaliser la pression à l'intérieur du circuit avec celle de l'air ambiant. Le carburant ne pourra être transféré que par gravité (pour des raisons de sécurité, aucun élément de l'installation de ravitaillement ne peut être refroidi ou pressurisé).

Tout le carburant doit être conservé et utilisé à température ambiante; la différence maximum entre le carburant et la température ambiante ne doit pas excéder 15°C lorsqu'il est stocké. A aucun moment la température du carburant ne doit être en-dessous de 0°C.

Les tuyaux de ravitaillement doivent être renforcés ou protégés par une gaine externe. Le diamètre maximum interne (DI) des tuyaux de ravitaillement ne peut pas excéder 60 mm.

Tout excédant de carburant doit être retenu ou réacheminé par une durite de débordement vers le réservoir de la colonne ou vers un conteneur portable. Des tuyaux aux parois extrêmement minces utilisés pour laisser sortir l'air du réservoir ne peuvent en aucun cas être utilisés pour le ravitaillement ou le débordement de carburant.

- 3. Les débordements de carburant ne sont pas acceptables, en raison du danger généré. S'il y a le moindre doute sur la fiabilité du système, l'équipe devra se conformer à toutes les directives données par les Officiels et/ou par les Sapeurs-Pompiers.**
- 4. Tout le personnel concerné par le ravitaillement, y compris la personne responsable de l'extincteur, doit porter une combinaison de protection contre le feu (ignifugée); doit se protéger les mains et les pieds avec des gants et des chaussures ignifugés; et se protéger les yeux et la tête avec des lunettes de protection et une cagoule ignifugée. L'utilisation d'un masque pour les yeux et d'un casque est obligatoire.**

2.3.16 Marquage des pièces

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

Le cadre et le carter-moteur doivent être marqués et/ou scellés avant la course.



2.3.17 **Lest**

L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus de la limite de poids minimum. Cet emploi de lest doit être déclaré au Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique lors des vérifications préliminaires.

Le lest doit être constitué d'un métal rigide, attaché fermement et de façon sécurisée, soit par un système intermédiaire de fixation, soit directement sur le cadre principal ou sur le moteur avec un minimum de deux écrous en acier (d'un diamètre min. de 8 mm, d'une qualité de 8,8 degrés ou plus). D'autres solutions techniques doivent être soumises pour accord, au Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique.

Le carburant dans le réservoir peut être considéré comme du lest. Cependant, le poids vérifié ne peut jamais être inférieur au poids minimum requis.

2.3.12 **Instruments de chronométrage**

Toutes les machines doivent avoir une installation correcte du support de transpondeur. Le transpondeur doit être fourni et approuvé par le chronométreur officiel et fixé au centre du motorcycle (plutôt proche de l'axe du bras oscillant), du côté droit ou gauche, aussi bas que possible. Il ne doit pas être recouvert par un revêtement en carbone.

Une fixation correcte du support de transpondeur nécessite au minimum un collier Rislán, mais un écrou ou un rivet est préférable. La goupille de fixation du transpondeur doit également être assurée par un collier en plastique. Un velcro ou un adhésif seul ne sont pas acceptables. Le transpondeur doit fonctionner en tout temps lors des essais et des courses, même lorsque le moteur est arrêté.



2.6 SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES FORMULA EWC

SI UN CHANGEMENT À UNE PIÈCE OU UN SYSTÈME N'EST PAS SPÉCIFIQUEMENT AUTORISÉ DANS L'UN DES ARTICLES SUIVANTS, CELA SIGNIFIE QU'IL EST INTERDIT.

Les motos Formula EWC sont basées sur les modèles autorisés par la loi et conçus pour la route avec une homologation FIM valable (voire la Procédure d'homologation FIM disponible sur www.fim-live.com/library). Tous les motos doivent être conformes en tous points aux spécifications pour la Course sur Circuit, telles que définies dans ces Règlements Techniques, à moins qu'elles ne soient équipées comme le modèle homologué.

Les apparences avant, latérales et arrière et le profil des motos Formula EWC pour l'Endurance doivent (sauf indication contraire) être conformes à la forme homologuée (originellement produite par le constructeur). L'apparence du système d'échappement est exclue de cette règle.

2.6.1 Cylindrée

Au-dessus de 600cc jusqu'à 1000cc	4 temps :	4 cylindres
Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc	4 temps :	3 cylindres
Au-dessus de 850cc jusqu'à 1200cc	4 temps :	2 cylindres

La cylindrée, l'alésage et la course doivent rester ceux de l'homologation.

2.6.2 Poids minimum

Le poids minimum des machines correspond, pour les machines avec des moteurs à 2-, 3- ou 4- cylindres, à :

- 170 kg pour les courses ne se déroulant pas en partie la nuit,
- 175 kg pour les courses se déroulant en partie la nuit.

Pendant les séances d'essais et de qualifications, les coureurs peuvent être priés de soumettre leur moto à un contrôle de poids dans la voie des stands. Dans tous les cas, le coureur ou l'équipe doit se soumettre à ces contrôles.

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total de la machine (y compris le réservoir) doit être au-dessus du poids minimum.

Aucune tolérance n'est admise quant au poids minimum du moto.



Pendant l'inspection technique finale à la fin de chaque course, les machines sélectionnées seront pesées dans les conditions dans lesquelles elles auront terminé la course et la limite de poids fixée est celle du motorcycle dans ces conditions. Rien ne peut être ajouté au motorcycle. Ceci inclut tous les fluides.

2.6.4 Instruments du système d'injection (Injection et corps d'admission)

Les instruments d'injection (le système d'injection de carburant désigne les corps d'admission et les cornets d'admission (pavillons venturi) à longueur variable) doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée. Voir Art. 2.6.6.18.

2.6.5 Carburant

Tous les moteurs doivent être alimentés avec du carburant normal sans plomb avec un taux de plomb maximal de 0.005 g/l (sans plomb) et un MON maximum de 90 (voir également Art. 2.10 pour les spécifications détaillées de l'essence).

2.6.6 Spécifications de la machine

Toutes les pièces non citées dans les articles suivants doivent rester telles qu'originellement produites par le fabricant pour la machine homologuée.

2.6.6.1 Cadre et partie arrière du cadre

Le cadre principal doit être la pièce réalisé à l'origine par le constructeur et équipé sur la machine homologuée.

Le cadre doit comporter un numéro d'identification du véhicule (numéro VIN), tel que délivré par le fabricant sur le modèle homologué. Tout autre cadre (pièce de rechange) doit être identique à la pièce montée d'origine, correspondre à toutes les dimensions indiquées sur les dessins homologués et être identifié par un numéro spécial.

Le cadre principal peut être uniquement modifié avec l'addition de renforts ou tubes. Aucun renfort ou tube ne peut être retiré, d'autres modifications sont autorisées dans la section à suivre de ces règlements.

Des trous peuvent être percés sur le cadre seulement pour fixer des pièces approuvées (ex supports de carénage, points de fixation d'amortisseur de direction).

Les dimensions et positions de/du

- *Moteur*
- *Timonerie et points de fixation sur le cadre et le bras oscillant doivent demeurer telles qu'homologuées.*

Des modifications de l'angle de direction sont autorisées par l'utilisation d'adaptateurs dans les logements des roulements de la colonne de direction. Les diamètres des sièges de roulement dans le tube de direction peuvent être augmentés afin d'insérer des bagues spéciales. La nouvelle position avant et après de chaque roulement peut être d'au maximum +/- 6 mm par rapport à la position originale du roulement.

Aucune partie de ces bagues spéciales ne peut saillir de plus de 3 mm par rapport à l'axe de la colonne de direction d'origine. Le roulement de direction peut être renforcé dans la zone des sièges de roulement. Soudures et usinage sont autorisés pour réaliser ces modifications.

Des modifications au cadre dans la zone d'articulation du bras oscillant sont autorisés pour donner un maximum de +/- 5 mm d'ajustement en vue radialement. Soudures et usinage sont autorisés pour réaliser ces modifications à l'articulation originale du bras oscillant, quel que soit la technologie utilisée et les dimensions du composant ou de la section du cadre (p. ex. alliage, fabrication, etc.).

La partie arrière du cadre homologuée peut être modifiée, mais la conception, la finalité et l'utilisation une fois montée doivent demeurer les mêmes que pour la pièce homologuée. Le matériau doit rester comme homologué ou de poids spécifique plus élevé.

Le matériau de la section/du profil du siège peut être remplacé, mais la forme/le profil homologué doit rester tel(le) que homologué(e) sur tous les plans.

Les procédés de peinture ne sont pas restreints.

2.6.6.2 Fourches avant

Les fourches avant peuvent être entièrement ou en partie changées mais elles doivent être du même type que celles homologuées (à balanciers, télescopique, renversée, etc.).

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé.

Une suspension contrôlée par électronique ne peut être utilisée que si elle équipe le modèle de production du motorcycle homologué.

Les clapets électroniques doivent rester tels qu'homologués. Les rondelles, entretoises et ressorts de fourche non reliés à ces clapets peuvent être changés.

L'ECU pour la suspension électronique doit rester tel qu'homologué.

L'interface électronique entre le pilote et la suspension doit rester tel que sur le motorcycle homologué. Le retrait ou le débranchement de cette interface pour le pilote est autorisé.

Le système de suspension d'origine doit travailler en toute sécurité dans le cas d'une défaillance électronique.

Les systèmes de fluides électromagnétiques qui modifient la viscosité du(es) fluide(s) de la suspension en opération ne sont pas autorisés.

Les tés de fourche, platine(s) supérieure(s), ainsi que tout pontet de liaison peuvent être changés ou modifiés.

L'amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur accessoire.

L'amortisseur de direction ne peut pas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage.

Un amortisseur de direction contrôlé par électronique ne peut pas être utilisé s'il n'est pas installé sur le modèle homologué pour usage routier. Il doit, de toute façon être complètement standard (tout élément mécanique ou électronique doit demeurer tel qu'homologué).

2.6.6.3 Bras oscillant

Le bras de suspension arrière peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée. Cependant, le type, unique ou double (de chaque côté) doit rester tel qu'homologué. L'utilisation de matériaux en fibre de carbone ou Kevlar® n'est pas autorisée, si elle n'a pas été homologuée sur la machine d'origine.

*Un garde-chaîne doit être fixé au bras oscillant de manière à réduire le risque qu'une partie du corps du coureur ne se coince entre la course de la chaîne inférieure et la couronne de la roue arrière. **Le garde-chaîne (aileron de requin) doit couvrir largement l'ouverture où la chaîne entre en contact avec la couronne de la roue arrière.***

Les emplacements des supports de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés à la fourche arrière par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir les bords arrondis (d'un large rayon). Les vis de fixation doivent être renforcées.

2.6.6.4 Amortisseur(s) arrière(s)

Le ou les amortisseur(s) arrière peut ou peuvent être remplacé(s), mais un système identique doit être utilisé (double ou simple).

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé.

Une suspension contrôlée par électronique ne peut être utilisée que si elle se trouve déjà sur le modèle de production du motorcycle homologué.

Les clapets à contrôle électronique doivent rester tels qu'homologués. Les rondelles, entretoises et ressorts d'amortisseurs non connectés à ces clapets peuvent être changés.

L'ECU pour la suspension électronique doit rester tel qu'homologué.

L'interface électronique entre le pilote et la suspension doit rester tel que sur le motorcycle homologué. Le retrait ou le débranchement de cette interface pour le pilote est autorisé.

Le système électronique d'origine doit fonctionner en toute sécurité en cas de défaillance électronique.

Les systèmes de fluides électromagnétiques qui modifient la viscosité du(es) fluide(s) de la suspension en opération ne sont pas autorisés.

La timonerie de l'amortisseur arrière peut être modifié ou remplacé.

Les points de fixation originaux sur le cadre (s'ils existent) doivent être utilisés pour fixer l'amortisseur, la timonerie, la tige et tous points de fixation (points pivotants).

2.6.6.5 Roues

*Les roues (voir Art. 2.3.5.2), et pièces associées peuvent être remplacées (par rapport à celles équipant le modèle homologué. **Les roues en magnésium (sauf si elles sont homologuées)**, en fibre de carbone ou en composite de carbone ne sont pas autorisées, sauf si le fabricant a équipé le modèle de production homologué avec ce genre de roues.*



Des roulements, des joints, des entretoises et des axes peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée. Pour les axes de roues, l'emploi de titane et d'alliages légers est interdit.

Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.

On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) et tout type de valve.

Diamètre maximal de la jante avant et arrière est : 17,00"

Largeur de la jante de la roue avant avant : 3,50"

Largeur de la jante de la roue arrière arrière : 6,00"

2.6.6.6 Freins

Le maître-cylindre avant peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée.

Les étriers des freins avant peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

Le maître-cylindre arrière peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée.

Les étriers des freins arrière peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

Les plaquettes de freins ou sabots peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés par le constructeur sur la machine homologuée.

Les flexibles de freins et les coupleurs rapides de freins peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée. La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du té de la fourche inférieure (triple bride inférieure).

Les disques de frein peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée. Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. L'utilisation de matériaux d'alliage « exotique » (aluminium, béryllium, etc.) pour les disques et les étriers des freins n'est pas autorisée.

Le système ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué pour usage routier. Le type d'opération (soit mécanique ou électronique) et la pompe ABS/régulateur de pression doivent demeurer tel qu'homologué sur la moto homologuée. Disques, capteur de vitesse (rotor), étriers des freins, maître-cylindre et le logiciel du système ABS peut être modifié peuvent être remplacés. Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. L'utilisation de matériaux d'alliage « exotique » (aluminium- béryllium, etc.) pour les étriers des freins n'est pas autorisée.

Le système ABS peut être débranché et le régulateur de pression de la pompe ABS peut être enlevé.

2.6.6.7 Pneus

Voir Art. 2.3.6.

2.6.6.8 Guidons et commandes manuelles

Les guidons, commandes manuelles et câbles peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée (voir Art. 2.3.4).

Il est recommandé d'équiper la moto avec une protection du levier de frein, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine.

L'interrupteur d'arrêt du moteur (ROUGE) doit être placé sur les guidons.

2.6.6.9 Repose-pieds et commandes au pied

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés mais les points de fixation originaux doivent être utilisés.

Les repose-pieds métalliques peuvent être montés fixes ou de façon rabattable, et dans ce cas, inclure un dispositif les ramenant à la position normale.

L'extrémité de chaque repose-pied doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8 mm (voir diagrammes A & C).

Les repose-pieds non rabattables doivent se terminer par un embout (bouchon) en aluminium, plastique, Téflon® ou autre matériau équivalent, fixé en permanence et d'un rayon minimal de 8 mm. La surface de cet embout doit être conçue pour couvrir toute la largeur du repose-pied. Le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique a le droit de refuser toute plaque qui ne satisferait pas en matière de sécurité.



2.6.6.10 Réservoir d'essence

Le réservoir de carburant d'origine peut être modifié ou remplacé par une copie pour atteindre la capacité maximale de 24 litres pour autant que le profil original soit tel qu'homologué ainsi que et son emplacement. Cependant la forme de base du réservoir peut être légèrement modifiée selon les préférences du pilote. Le réservoir peut être modifié sous la ligne supérieure du cadre. Cependant, la partie allongée du réservoir doit rester dans les limites supérieures et inférieures de la construction de la selle. L'extrémité du réservoir ne devra pas dépasser une ligne verticale qui passe par l'axe de la roue arrière.

Le matériel de construction du réservoir d'essence peut être modifié par rapport à celui du réservoir monté sur la machine homologuée. Les fibres de carbone, aramide ou de verre ne sont pas autorisées pour la construction des réservoirs.

Le réservoir d'essence doit être fixé sur le cadre, par l'avant et l'arrière, par un système résistant en cas de chute. L'assemblage par des raccords, style « baïonnette », ne peut pas être utilisé et le réservoir ne peut être fixé à aucun élément du carénage ou à une pièce en plastique. Le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique a le droit de refuser un motorcycle s'il est d'avis que la fixation du réservoir d'essence peut présenter un danger.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent être munis de clapets anti-retour qui aboutissent dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc, fabriqué dans un matériau approprié.

Le bouchon du réservoir d'essence doit être de type « vannes de remplissage rapide ». Toute altération du système (ouverture/fermeture) de ravitaillement rapide du réservoir sera considérée comme une infraction aux exigences de sécurité (étanchéité). De plus, le système doit être muni d'une fermeture de sécurité pour éviter toute ouverture accidentelle (voir également Art. 2.3.15).

La taille (capacité) du réservoir d'essence utilisée pendant les essais doit aussi être utilisée pendant toute la manifestation.



2.6.6.11 Carénage / profil

- a) *Le carénage doit être conforme en principe à la forme homologuée telle qu'originellement produite par le constructeur.*
- b) *La bulle peut être remplacée.*
- c) *Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.*
- d) *Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (5 litres minimum). La partie inférieure des ouvertures dans le carénage doit être située au moins à 50 mm au-dessus de la partie inférieure du carénage.*
- e) *Un trou de 25 mm doit être prévu dans la partie basse de l'avant du carénage inférieur. Ce trou doit rester obstrué en condition de piste sèche et doit être ouvert uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.*
- f) *De modifications mineures du carénage et l'adaptation sur le cadre ou sur le moteur de petits cônes plastique pour permettre l'utilisation de béquilles destinées aux changements de roues sont autorisées.*
- g) *Des trous peuvent être percés ou coupés dans le carénage ou la selle pour permettre davantage d'aération du système de refroidissement de l'huile. Les trous supérieurs à 10 mm de diamètre doivent être couverts d'une mousseline métallique ou d'un tissu fin. Le tissu doit être peint pour se confondre avec le matériau qui l'entoure.*

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforé. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

- h) *Un garde-boue avant doit être fixé sur la machine pendant l'épreuve. Le matériau, la forme, fixation et la position de peuvent être changés.*



- i) *Des trous peuvent être percés dans le garde-boue avant pour permettre davantage de refroidissement. Les trous supérieurs à 10 mm doivent être couverts d'une mousseline métallique ou d'un tissu fin. Le tissu doit être peint pour se confondre avec le matériau qui l'entoure.*
- j) *Le garde-boue arrière peut être modifié, ajouté ou enlevé.*
- k) *Les matériaux de construction des garde-boue avant et arrière ainsi que du carénage peuvent être modifiés.*

2.6.6.12 Selle

La selle peut être modifiée ou remplacée par rapport à celle montée par le constructeur sur la machine homologuée.

La partie supérieure arrière de la selle peut être modifiée pour en faire une selle monoplace. La selle monoplace doit alors inclure les plaques-numéros arrière. L'apparence de l'avant à l'arrière, ainsi que le profil doivent être au plus près conformes à la forme homologuée.

La modification de la selle et de sa partie arrière ne doit pas gêner le positionnement et la dimension des plaques-numéros.

Des trous peuvent être percés dans la selle ou sa partie arrière pour permettre davantage de refroidissement. Les trous supérieurs à 10 mm doivent être couverts d'une mousseline métallique ou d'un tissu fin.

Le tissu doit être peint pour se confondre avec le matériau qui l'entoure.

Les matériaux de construction des selles peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

2.6.6.13 Radiateur, Système de refroidissement et Radiateurs d'huile

Le radiateur ou le radiateur d'huile d'origine peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée.

Des radiateurs ou radiateurs d'huile supplémentaires peuvent être ajoutés. Le radiateur d'huile ne doit pas être monté sur ou au-dessus du garde-boue arrière.

Les tubes de radiateurs reliés au moteur peuvent être changés.

Ventilateur du radiateur et fils d'alimentation peuvent être ôtés ou remplacé(s).



L'apparence de l'avant et de l'arrière ainsi que le profil de la machine doivent en principe être conformes à la forme homologuée après l'adjonction de radiateurs ou radiateurs d'huile supplémentaires.

Les interrupteurs thermiques, les senseurs de température pour l'eau et le thermostat peuvent être ôtés à l'intérieur du système de refroidissement.

2.6.6.14 Dispositifs électriques et électroniques

Câbles électriques, connecteurs, batterie et interrupteurs sont libres.

2.6.6.15 Batterie

La batterie peut être remplacée.

2.6.6.16 Boîte à air

La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur la machine homologuée. Le couvercle de la boîte à air, quand celle-ci est conçue pour accepter l'unité ECU d'origine, peut être modifié pour accepter un autre ECU ou ECU type « kit », sans que la modification augmente le volume de la boîte à air d'origine.

Des filtres à air, les valves à l'intérieur de type « clapet », les capteurs et les raccords de type « vacuum » peuvent être supprimés, modifiés ou remplacés avec des autres pièces de rechange. L'élément du filtre à air peut être modifié ou remplacé.

Toute mise à l'air résultant de la dépose d'un composant doit être rebouchée de façon étanche.

Les conduits d'admission courant du carénage à la boîte à air peuvent être modifiés, remplacés ou supprimés. Si des conduits sont utilisés, ils doivent être fixés aux entrées d'air originales, non modifiées.

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Toutes les lignes d'aération de l'huile doivent être connectées et se décharger dans la boîte à air.

IMPORTANT : Restriction d'admission d'air

Si nécessaire, un système de restriction d'admission d'air peut être imposé au cours de la saison afin de rectifier des éventuelles différences de performance.

2.6.6.18 Système d'injection du carburant / Corps d'admission

Le système d'injection de carburant désigne les corps d'admission et les cornets d'admission (pavillons venturi) à longueur variable, la pompe à essence et le régulateur de pression.

Les corps d'admission homologués d'origine doivent être utilisés sans modifications.

Les injecteurs de carburant doivent être d'origine et non modifiés par rapport aux spécifications d'origine et du constructeur.

Les pavillons venturi, cornets d'admission (conduits d'air) et leurs points de fixation inclus, peuvent être modifiés ou remplacés.

*Les conduits d'admission variables ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne figurent pas sur la machine homologuée. Si ceux-ci sont présents sur le **motocycle homologué**, les conduits d'admission variable doivent demeurer identiques et opérer de même façon comme le système homologué.*

L'air ou le mélange air/carburant ne peuvent aller vers la chambre de combustion qu'au travers des papillons du corps d'admission.

Les pavillons venturi contrôlés par électronique, connus comme les systèmes de contrôle électronique d'ouverture des gaz, peuvent être ajoutés ou changés. Cependant, les systèmes de sécurité et procédures doivent être présents et fonctionner complètement.

La ou les EPROM (puce électronique de programmation, ou encore EPROM chip) peut (peuvent) être changée(s).

L'utilisation du système mémoire flash (flash RAM) pour modifier la cartographie de base du système d'injection est autorisée.

2.6.6.19 Alimentation du carburant

La pompe à essence et le régulateur de pression peuvent être modifiés.

Le robinet d'essence peut être modifié, remplacé ou retiré par rapport à celui monté sur la machine homologuée.

Des connecteurs « rapides » (quick connectors) ou « break quick connectors » peuvent être utilisés.



Les conduits d'essence du réservoir jusqu'à l'arrivée aux injecteurs (conduits d'essence, conduits de pression, joints, colliers, brides, canister à essence), peuvent être remplacés, pourvue que ceux-ci n'augmentent pas le volume de carburant.

Les conduits d'essence reliant le réservoir au système d'injection de carburant doivent être placés de manière à être protégés contre d'éventuels dommages découlant d'une chute.

Un tuyau de raccordement entre chaque côté du réservoir est autorisé (diamètre intérieur maximum 10 mm).

Les conduites de mise à l'air libre peuvent être remplacées.

Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

2.6.6.20 Culasse

La culasse peut être modifiée comme suit:

Les matériaux homologués et les pièces coulées pour les culasses doivent être utilisés. Le matériau pour ces pièces peut être uniquement enlevé par usinage.

Les systèmes d'admission et d'échappement, y compris le nombre de soupapes et/ou de conduits (admission et échappement) doivent être tels qu'homologués.

Le fraisage et le polissage de la culasse, normalement associés au réglage individuel, tels que les conduits d'admission et d'échappement de la culasse, y compris la chambre de combustion, sont autorisés.

Le taux de compression est libre.

La chambre de combustion (forme) doit rester telle qu'homologuée.

Les soupapes doivent rester telles qu'homologuées.

Les sièges de soupapes doivent rester tels qu'homologués. Seules les interventions d'entretien habituel comme indiquées par le Constructeur dans le manuel de service du modèle sont autorisées.

Les guides de soupapes doivent rester tels qu'homologués. Des modifications sur les conduits sont autorisées.



Les ressorts de soupapes peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée. Le matériau doit rester tel qu'homologué.

Les sièges et les coupelles des ressorts de soupapes peuvent être modifiées ou remplacées par rapport à celles montées sur la machine homologuée. Le matériau des sièges des ressorts de soupapes doit rester tel qu'homologué.

Les clavettes de soupapes peuvent être modifiées ou remplacées par rapport à celles montées sur la machine homologuée.

Le couvercle de culasse ne peut pas être modifié.

2.6.6.21 Arbre à cames

Les arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux de la machine homologuée mais le matériau et la méthode de fabrication de l'arbre à came et le système d'entraînement reste tel qu'homologué. Les dimensions du profil des cames sont libres.

Le type de chaîne, ou de la courroie dentée de l'arbre à cames est libre. Le(s) dispositif(s) pour le réglage de la tension de la chaîne/courroie peuvent être modifié ou remplacé.

Un décalage de l'arbre à cames n'est pas autorisé. La position de l'arbre à cames dans la culasse ne peut pas être modifiée.

2.6.6.22 Pignons des arbres à cames

Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés pour permettre le décalage des arbres.

2.6.6.23 Vilebrequin

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement.

L'arbre d'équilibrage doit rester comme homologué.

2.6.6.24 Pompes à huile et durites d'huile

Aucune modification de pompes n'est autorisée.

Les durites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées, doivent être construites en métal renforcé et avoir des embouts matricés ou filetés.



2.6.6.25 Bielles

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.6.6.26 Pistons

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.6.6.27 Segments

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.6.6.28 Axes de pistons et clips

Aucune modification n'est autorisée.

2.6.6.29 Cylindres

Aucune modification n'est autorisée.

2.6.6.30 Carters moteurs - Carters annexes (ex. : allumage, carter d'embrayage)

Les carters moteurs doivent demeurer tels qu'homologués. Aucune modification aux carters moteurs n'est autorisée (y compris la peinture, le polissage et l'allègement).

L'ajout d'une pompe visant à créer une dépression dans le carter n'est pas autorisé. Si une pompe à dépression est installée sur le motorcycle homologué, elle peut être utilisée comme si elle était homologuée.

Les couvercles latéraux peuvent être modifiés ou remplacés. S'ils sont remplacés, la protection doit être fabriquée en matériau de même poids, ou supérieur à la protection substituée et le poids total de la protection ne doit pas être inférieur à celle de l'original.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériaux métallique tels qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable ou acier.

Des plaques ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.



Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

Ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par des vis des couvercles qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.

Le Directeur Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

Le carter inférieur peut être changé ou modifié.

2.6.6.31 Transmission / boîte de vitesses

Tous les rapports de la boîte de vitesses, arbres, le tambour de changement de vitesses et les fourches de sélection sont libres.

Les pignons primaires (et leur ratio) doivent rester tels qu'homologués.

La position des arbres de la transmission doit rester la même que sur le motorcycle homologué et seul le matériau et les rapports peuvent être changés.

La position et le fonctionnement du barillet de sélecteur de vitesse doivent être les mêmes que sur le motorcycle homologué.

Les fourchettes de sélection peuvent être changées : cependant les fourchettes doivent s'enclencher avec les mêmes vitesses et fonctionner de la même manière que sur le motorcycle homologué.

Un système de changement de vitesses rapide est autorisé.

Le pignon de sortie de boîte, la couronne de la roue arrière, le pas de la chaîne et ses dimensions peuvent être modifiés.

Aucune source de puissance (hydraulique ou électrique) ne peut être utilisée pour la sélection de vitesse si elle n'est pas installée sur le modèle homologué en usage routier.

L'action humaine et le système dénommé « quick shift » ne sont pas interdits.



2.6.6.32 Embrayage

L'embrayage d'origine peut être modifié ou remplacé.

Un système de glissement limité sur l'embrayage est autorisé.

Aucune source de puissance (hydraulique ou électrique) ne peut être utilisée pour les opérations d'embrayage si elle n'est pas installée sur le modèle homologué en usage routier. L'action humaine n'étant pas interdite.

Le système d'embrayage (en bain d'huile ou à sec) et sa commande (câble/ hydraulique) doivent demeurer tels qu'homologués.

2.6.6.33 Allumage / Boîtier de contrôle (ECU)

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) et son logiciel peuvent être modifiés ou changés. Son emplacement peut être modifié (changés de place).

Les bougies d'allumage, les connecteurs des bougies et les fils d'alimentation peuvent être remplacés.

2.6.6.34 Générateur, alternateur, démarreur électrique

Le générateur, système de démarrage, électrique ou manuel, incluant le levier de kick, le pignon et l'axe de démarreur peuvent être modifiés ou changés par rapport à ceux équipant la machine homologuée.

Le démarreur électrique doit toujours pouvoir mettre en marche normalement le moteur pendant la manifestation. Le moteur doit tourner avec sa propre énergie lorsque le démarreur électrique n'est actionné.

Le régulateur de voltage (rectificateur) peut être changé.

2.6.6.35 Feux

Les feux avant doivent émettre un faisceau de lumière BLANC.

2.6.6.36 Système d'échappement

Les tubes, les catalyseurs et les silencieux peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée. Les catalyseurs peuvent être retirés.

Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester tel qu'homologué. Le(les) silencieux doivent être du(des) même(s) côté(s) que celui(ceux) monté(s) sur le modèle homologué.



Pour des raisons de sécurité, les bords de la (des) sortie(s) de l'échappement doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

Le collier de support du silencieux d'échappement doit être fixé par des vis et écrous. Les fixations rapides « zip » ne sont pas autorisées.

Protéger le système d'échappement n'est pas autorisé, à l'exception des parties proches du pied du coureur et des parties du carénage qui doivent être protégées de la chaleur.

La limite de bruit maximum pour les motos Formula EWC ne dépassera pas le niveau de 105 dB/A (avec une tolérance de + 4dB/A après la course).

2.6.7 Les éléments suivants PEUVENT ETRE modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur le motorcycle homologué

- *Une valve spéciale de type « sens unique » peut être fixée à l'ouverture du remplissage d'huile du carter-moteur (pour éviter toute fuite d'huile).*
- *Il est recommandé que les machines soient équipées d'une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'éclairer en cas de chute de la pression d'huile.*
- *Compte-tours.*
- *On peut utiliser tout genre de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension.*
- *On peut utiliser tout type de durites (p.ex. air, essence, huile ou eau).*
- *On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) et tout type de valve.*
- *Joints d'étanchéité et leurs matériaux.*
- *Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.*
- *Des roulements (à billes, rouleaux, coniques, etc.) de tous genres ou marques peuvent être utilisés.*
- *Éléments de fixation (écrous, boulons, vis, etc.).*
- *Finitions de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.*



2.6.8 Les éléments suivants PEUVENT ETRE enlevés

- *Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durites) peut être retiré. Les durites branchées au couvercle de la culasse peuvent être bouchées.*
- *Éléments inutiles du faisceau de câbles électriques.*
- *Instruments et supports d'instrument et câbles associés.*
- *Compte-tours.*
- *Compteur de vitesse et colliers d'écartement.*
- *Garde-chaîne.*
- *Les accessoires boulonnés sur la partie arrière du cadre (selle).*

2.6.9 Les éléments suivants DOIVENT ETRE enlevés

- *Indicateurs de direction (lorsqu'ils ne sont pas intégrés dans le carénage). Les ouvertures dans le carénage doivent être recouvertes d'un matériau adéquat.*
- *Rétroviseurs.*
- *Avertisseur.*
- *Support de plaque d'immatriculation.*
- *Boîte à outils.*
- *Crochets pour le casque et bagage.*
- *Repose-pieds du passager.*
- *Poignée(s) pour le passager.*
- *Les barres de protection, les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées (les supports fixes doivent être maintenus).*

2.6.10 Les éléments suivants DOIVENT ETRE modifiés

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe-contact en état de marche se trouvant au moins d'un côté du guidon ou demi-guidon ou bracelet (à portée de main) et pouvant arrêter le moteur en marche.



Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus (ne tient plus la poignée des gaz).

Tous les bouchons de vidange doivent être freinés avec du fil à freiner. Les vis et boulons du (des) filtre(s) à huile(s) externe(s) qui font partie du circuit de lubrification d'huile doivent être munis d'un fil de sécurité (sur carters, conduites, radiateurs d'huile, etc.).

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

Lorsqu'une machine est munie de tubes reniflards ou de trop plein, ces derniers doivent fonctionner par les sorties existantes dans la boîte à air. Le système de recyclage fermé d'origine doit être maintenu, aucun échappement atmosphérique direct n'est autorisé.

Le radiateur d'huile ne doit pas être monté sur ou au-dessus du garde-boue arrière.

2.6.11 Equipements supplémentaires

Un équipement électronique supplémentaire ne se trouvant pas sur le motorcycle d'origine homologué peut être ajouté (cette autorisation concerne : l'acquisition de données et les capteurs, ordinateurs, équipements d'enregistrement, contrôle de traction). L'utilisation des caméras embarquées est seulement autorisée sur demande et après que l'équipe ait obtenu une autorisation écrite de la FIM.

L'ajout d'un système de transmission d'un signal par infrarouge entre le coureur et son équipe est autorisé exclusivement pour des besoins de chronométrage.

L'ajout d'un système GPS pour les calculs de temps et de tours ou pour messages lisibles sur un écran embarqué est autorisé.

La télémétrie n'est pas autorisée.



2.7 SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES SUPERSTOCK

SI UN CHANGEMENT À UNE PIÈCE OU UN SYSTÈME N'EST PAS SPÉCIFIQUEMENT AUTORISÉ DANS L'UN DES ARTICLES SUIVANTS, CELA SIGNIFIE QU'IL EST INTERDIT.

Les motocycles Superstock exigent une homologation FIM (Procédure d'Homologation FIM sont **disponible** sur www.fim-live.com/library). Tous les motocycles doivent être conformes en tout point aux exigences pour les Courses sur Route telles que spécifiées dans ces Règlements Techniques, à moins qu'ils en soient déjà équipés sur le modèle homologué.

Les apparences avant, latérales et arrière et le profil des motocycles doivent (sauf indication contraire) être conformes à la forme homologuée (originellement produite par le constructeur). L'aspect du système d'échappement est exonéré de cette règle.

2.7.1 Configurations du moteur et cylindrées

Les configurations de moteur suivantes forment la classe Superstock :

Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc	4 temps :	3 et 4 cylindres
Au-dessus de 850cc jusqu'à 1200cc	4 temps :	2 cylindres

La cylindrée - alésage et course - doit rester celle de l'homologation.

2.7.2 Poids minimum

Le poids minimum pour chaque modèle est calculé par la FIM en déterminant le « poids à vide » du motocycle homologué.

Le poids à « vide » d'un motocycle homologué est défini comme le poids total du motocycle tel que produit par le constructeur (sans carburant, la plaque-numéro du véhicule, les outils et la béquille latérale lorsqu'elle est fixée, mais avec l'huile et le liquide de refroidissement aux niveaux prescrits. Le poids à « vide » est confirmé lorsque trois (3) motocycles au minimum seront pesés et comparés. Le résultat sera arrondi au chiffre le plus proche.

Le poids minimum pour chaque modèle sera calculé en réduisant le poids à vide du motocycle par une valeur (voir ci-dessous) et en arrondissant le résultat au nombre entier inférieur.



Le poids minimum des machines correspond :

- *Pour les courses ne se déroulant pas en partie la nuit : le « poids à vide » moins 12 kg.*
- *Pour les courses se déroulant en partie la nuit : le « poids à vide » moins 9 kg.*

Dans tous les cas le poids minimum ne peut pas être inférieur à 168 kg.

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total du motorcycle (y compris le réservoir et son contenu) ne doit pas être inférieur au poids minimum.

Il n'y a pas de tolérance quant au poids minimum du motorcycle.

Lors de l'inspection technique finale à la fin de la course, les motorcycles sélectionnés seront pesés tels qu'ils ont terminé la course, et la limite de poids établie doit être atteinte dans ces conditions. Rien ne peut être ajouté au motorcycle. Cela inclut tous les liquides.

Lors des séances d'essais libres et qualificatifs, les pilotes peuvent être soumis à un contrôle de poids de leur motorcycle. Dans tous les cas, le pilote doit se soumettre à cette requête.

L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus du poids minimum et peut être exigé pour un système de handicap. L'emploi de lest et le handicap de poids doivent être notifiés au Directeur Technique FIM Endurance lors des contrôles préliminaires.

2.7.4 Instruments de carburation

Les instruments de carburation doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée.

2.7.5 Carburant

Tous les moteurs doivent être alimentés de carburant normal sans plomb avec un taux de plomb maximal de 0.005 g/l (sans plomb) et un MON maximum de 90 (voir également Art. 2.10 pour les spécifications détaillées).

2.7.6 Spécifications de la machine

Toutes les pièces non citées dans les articles suivants doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur pour la machine homologuée.



2.7.6.1 Cadre et partie arrière du cadre

Le cadre principal doit être la pièce d'origine produit et monté sur le motorcycle homologué par le constructeur.

Le cadre principal doit comporter un numéro d'identification (numéro VIN) tel que délivré par le constructeur sur le modèle homologué. Tout autre cadre (pièce de rechange) doit être identique à la pièce montée d'origine, correspondre à toutes les dimensions indiquées sur les dessins homologués et être identifié par un numéro spécial.

Des trous peuvent être percés sur le cadre seulement pour fixer des pièces approuvées (ex supports de carénage, points de fixation d'amortisseur de direction, capteurs).

Les côtés du cadre peuvent être recouverts par une pièce de protection fabriquée en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du cadre.

Rien ne peut être ajouté par soudage ou enlevé par usinage du cadre.

Tous les motorcycles doivent porter un numéro d'identification du constructeur frappé sur le cadre (numéro de châssis).

Les supports et plaques support moteur doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

La partie arrière du cadre peut être modifiée ou changée, mais le type de matériau doit rester telle qu'originellement homologué ou avoir un poids spécifique supérieur.

Des supports de selle supplémentaires peuvent être ajoutés mais ceux d'origine ne doivent pas être enlevés. Les goussets/supports qui ne font pas partie de la structure active peuvent être enlevés si la sûreté de la construction ou de l'ensemble n'en est pas affectée. Les accessoires boulonnés sur la partie arrière du cadre peuvent être enlevés.

Les procédés de peinture ne sont pas restreints, mais le polissage du cadre ou de la partie arrière du cadre n'est pas autorisé.

A partir de 2019-2010

La partie arrière du cadre doit rester telle qu'originellement homologuée. Des supports peuvent être ajoutés.

Des supports de selle supplémentaires peuvent être ajoutés mais ceux d'origine ne doivent pas être enlevés. Les goussets/supports qui ne font pas partie de la structure active peuvent être enlevés si la sûreté de la construction ou de l'ensemble n'en est pas affectée. Les accessoires boulonnés sur la partie arrière du cadre peuvent être enlevés.

2.7.6.2 Fourches avant

La fourche, les axes, fourreaux, bras, couronne supérieure et inférieure, etc. doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Les parties internes d'origine des fourches homologuées peuvent être modifiées ou changées.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension ne soit déjà présente sur le modèle de production du motorcycle homologué, et elle doit rester totalement standard (toutes les parties mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). Le système électronique d'origine doit fonctionner convenablement en cas de faille électrique/électronique.

Des kits d'amortissement ou clapets provenant du service après-vente peuvent être installés.

Tout type et quantité d'huile peut être utilisé dans les fourches avant.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou remplacés pour permettre un ajustement extérieur.

Les cache-poussière peuvent être modifiés, changés ou retirés à condition que la fourche reste entièrement protégée.

La finition de surface originale des tubes de fourches (fourreaux, tubes de fourche) peut être changée. Des traitements de surface additionnels sont autorisés.

La hauteur et la position de la fourche avant par rapport au té de fourche est libre.



Les tés de fourche, platine(s) supérieure(s), ainsi que tout pontet de liaison doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

L'amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur accessoire.

L'amortisseur de direction ne peut pas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage.

2.7.6.3 Bras oscillant

Chaque partie du bras de suspension arrière doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée (y compris l'articulation du bras de suspension arrière et le système de tension de chaîne arrière).

*Un garde-chaîne doit être placé de manière à réduire la possibilité qu'une partie du corps du pilote ne puisse pas se coincer entre la partie inférieure de la chaîne et la couronne arrière. **Le garde-chaîne (aileron de requin) doit couvrir largement l'ouverture où la chaîne entre en contact avec la couronne arrière.***

L'écrou de pivot du bras de suspension arrière doit rester tel que produit à l'origine par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Des emplacements de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés à la fourche arrière par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir les bords arrondis (d'un large rayon). Les vis de fixation doivent être renforcées. Un système d'ancrage ou des points de maintien en place de l'étrier de frein arrière original peut être ajoutés au bras oscillant arrière.

2.7.6.4 Amortisseur(s) arrière(s)

Le ou les amortisseur(s) arrière peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s) mais les fixations originelles au cadre et au bras de suspension arrière (bras oscillant) doivent être tels qu'homologués.

Le ou les ressort(s) de la suspension arrière peuvent être changés.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension soit déjà présente sur le modèle de production du motorcycle homologué, et il doit rester totalement standard (toutes les parties mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). Le système original de suspension doit fonctionner de manière sûre dans le cas d'une défaillance électronique.

La timonerie de la suspension arrière doit rester telle qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué.

2.7.6.5 Roues

Les roues doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur pour le motorcycle homologué.

La commande du compteur de vitesses peut être enlevée et remplacée par une entretoise.

Si la roue arrière comporte un système d'amortissement de transmission, ce dernier doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de freins avant n'est autorisée. Les entretoises internes et externes peuvent être modifiées. Des modifications aux roues en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.

On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) ou tout type de valves.

2.7.6.6 Freins

Les disques de frein peuvent être remplacés mais doivent être conformes aux règles suivantes :

Les disques de frein de remplacement doivent être en matériaux ferreux. Des disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés.

Les diamètres (extérieurs et intérieurs) du disque de frein ne peuvent pas être plus grands que ceux du modèle homologué.

L'épaisseur du disque de frein peut être supérieure mais le disque doit rentrer dans l'étrier de frein homologué sans modification.

Les disques de frein avant peuvent être de type flottant en utilisant les moyeux d'origine. Le nombre d'entretoises est libre.

Les support des disques de frein (moyeux) peuvent être changés, mais doivent garder le même type de montage et distance avec la roue.



Le maître-cylindre avant peut être remplacé. Le maître-cylindre arrière doit rester comme d'origine. Les réservoirs avant et arrière de liquide de frein peuvent être remplacés ou repositionnés.

La vis de purge sur les étriers de freins d'origine homologués peut être remplacée.

Les étriers de freins avant et arrière ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

Afin de réduire le transfert de chaleur au liquide hydraulique, il est permis d'ajouter des rondelles métalliques aux étriers, entre les plaquettes et les étriers, et/ou de remplacer les pistons en alliage léger par des pistons en acier fabriqués par le même constructeur que l'étrier. Des aimants ou des cales ou épaisseurs aimantés ne sont pas autorisés.

Le support d'étrier de frein arrière peut être fixé sur le bras oscillant, mais le support doit être maintenu par les mêmes points de fixation pour l'étrier tel qu'utilisé sur la machine homologuée. Une modification de la partie du support d'étrier arrière est autorisée. L'ajout d'un filetage (par soudure, fraisage ou en utilisant un ressort hélicoïdal) au bras oscillant pour fixer l'emplacement du support de l'étrier arrière sont autorisés.

Les tendeurs de chaîne (ronds ou carrés) de la roue arrière peuvent être percés pour maintenir le support d'étrier du frein arrière en place.

Les conduites des freins hydrauliques avant et arrière peuvent être changées.

Des connecteurs « rapides » (ou des coupleurs rapides) dans les conduites sont autorisés.

La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du té de la fourche inférieure (triples brides inférieures).

Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées.

Des écopés ou conduits d'air ne sont pas autorisés.

Le système ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué pour usage routier. Le type d'opération (soit mécanique ou électronique) et la pompe ABS/régulateur de pression doivent demeurer tel qu'homologué sur la moto homologuée. Disques, capteur de vitesse (rotor), maître-cylindre et le logiciel du système ABS peuvent être modifiés ou remplacés. Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés.

Si le système ABS n'est pas souhaité, il peut être débranché et la pompe ABS/régulateur de pression peut être supprimée.

2.7.6.7 Pneus

Voir Art. 2.3.6.

2.7.6.8 Guidons et commandes manuelles

Les guidons peuvent être remplacés.

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

La poignée des gaz doit se fermer d'eux-mêmes lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus.

L'ensemble de la poignée de gaz et les câbles correspondants peuvent être modifiés ou remplacés mais la connexion au corps d'admission et au contrôle de la poignée de gaz doit rester conforme à l'homologation.

Les leviers d'embrayage et de freins peuvent être remplacés par des modèles accessoires (voir ainsi l'Art. 2.3.4). Un ajustement sur levier de frein peut être ajouté.

Il est recommandé d'équiper la moto avec une protection du levier de frein, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine.

Les interrupteurs peuvent être changés, mais l'interrupteur (contacteur) du démarreur électrique et l'interrupteur d'arrêt du moteur doivent être placés sur le guidon.

2.7.6.9 Repose-pieds et commandes au pied

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de fixation d'origine. Leurs deux points de montage d'origine (sur les commandes au pied et sur l'axe de commande de vitesse) doivent être conservés. La timonerie de commandes au pied peut être modifiée. Les points de fixation d'origine doivent être conservés.



Les repose-pieds peuvent être montés fixes ou de façon rabattable, et dans ce cas, inclure un dispositif les ramenant automatiquement à la position normale.

L'extrémité de chaque repose-pied en acier doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8 mm (voir diagrammes A & C).

Les repose-pieds non rabattables doivent se terminer par un embout (bouchon) en plastique, Téflon® ou autre matériau équivalent, fixé en permanence et d'un rayon minimal de 8 mm. La surface de cet embout doit être conçue pour couvrir toute la largeur du repose-pied. Le Chef Commissaire Technique a le droit de refuser toute plaque qui ne satisferait pas en matière de sécurité.

2.7.6.10 Réservoir d'essence

Le réservoir de carburant d'origine peut être modifié ou remplacé par une copie pour atteindre la capacité maximale de 24 litres, pour autant que le profil original soit tel qu'homologué ainsi que et son emplacement. Cependant sa forme de base peut être légèrement modifiée selon les préférences du pilote. Le réservoir peut être modifié sous la ligne supérieure du cadre. Cependant, la partie allongée du réservoir doit rester dans les limites supérieures et inférieures de la construction de la selle. L'extrémité du réservoir ne devra pas dépasser une ligne verticale qui passe par l'essieu de la roue arrière.

Le matériel de construction du réservoir d'essence peut être modifié ou remplacé par rapport à celui du réservoir monté sur la machine homologuée. Les fibres de carbone, aramide ou de verre ne sont pas autorisées pour la construction des réservoirs.

Le réservoir d'essence doit être fixé sur le cadre, par l'avant et l'arrière, par un système résistant en cas de chute. L'assemblage par des raccords, style 'baïonnette', ne peut pas être utilisé et le réservoir ne peut être fixé à aucun élément du carénage ou à une pièce en plastique. Le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique a le droit de refuser un motocycle s'il est d'avis que la fixation du réservoir d'essence peut présenter un danger.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent être munis de clapets anti-retour qui aboutissent dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc, fabriqué dans un matériau approprié.



Le bouchon du réservoir d'essence doit être de type « vannes de remplissage rapide ». Toute altération du système (ouverture/fermeture) de ravitaillement rapide du réservoir sera considérée comme une infraction aux exigences de sécurité (étanchéité). De plus, le système doit être muni d'une fermeture de sécurité pour éviter toute ouverture accidentelle (voir également Art. 2.3.15).

Les côtés du réservoir peuvent être recouverts par une pièce de protection fabriquée en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du réservoir.

La taille (capacité) du réservoir d'essence utilisée pendant les essais doit aussi être utilisée pendant toute la manifestation.

2.7.6.11 Carénage / Profil

- a) Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires exacts aux pièces d'origine, mais doit apparaître tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée, avec les différences mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.) Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles.*
- b) La taille et les dimensions générales doivent être les mêmes que celles du carénage d'origine.*
- c) La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 15 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.*
- d) Il est interdit d'équiper des motos de carénage s'ils ne sont pas originellement équipés de carénage, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur, tel que décrit au point h). Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.*
- e) L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peuvent être remplacées, mais l'utilisation du titane and du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdite. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiées ou remplacées.*



- f) Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installés à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevés.

Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5 mm.

- g) Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres). La partie inférieure des ouvertures dans le carénage doit être située au moins à 50 mm au-dessus de la partie inférieure du carénage.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforé. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

- h) Une ouverture de Ø 25 mm doit être prévue dans la partie basse de l'avant du carénage inférieur. Cette ouverture doit rester obstruée en condition de piste sèche et doit être ouverte uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.
- i) Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue cosmétique de la pièce original. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester exactes comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zus », clips, tie-raps « zip », colliers Rislán, etc. ne sont pas autorisés).
- j) Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil original doit être respecté.

2.7.6.12 Selle

La selle (armature et garniture) peut être remplacée par des pièces d'apparence similaires à celles originellement produites par le constructeur pour la machine homologuée. L'apparence de l'avant, l'arrière et du profil doit être conforme à la forme homologuée.

La partie supérieure arrière de la selle peut être modifiée pour en faire une selle monoplace.

La modification de la selle et de sa partie arrière ne doit pas gêner le positionnement et la taille des plaques-numéros.

Le système de serrure de la selle homologue (avec plaques, goupille, joint de caoutchouc, etc.) peut être enlevé.

2.7.6.13 Faisceau(x) électrique(s) et Compte-tours

Le faisceau de câbles d'origine peut être modifié ou repositionné.

Le compte-tours d'origine doit être utilisé.

La clé de contact et la serrure peuvent être déplacées.

2.7.6.14 Batterie

La batterie peut être remplacée. Si elle est remplacée, sa capacité nominale (C/1) doit être au moins égale ou supérieure à celle du modèle homologué.

2.7.6.15 Radiateur, système de refroidissement et radiateurs d'huile

Une grille de protection peut être placée devant les radiateurs d'huile et/ou d'eau.

Les tuyaux du circuit du radiateur reliés au moteur peuvent être remplacés. Un échangeur de chaleur (huile/eau) peut être remplacé par un radiateur d'huile et ses tuyaux séparés du circuit de refroidissement du moteur. Les réservoirs peuvent être changés mais ils doivent être fixés d'une manière sûre.

Le ventilateur du radiateur et fils d'alimentation peut être ôté. Les interrupteurs thermiques, les senseurs de température pour l'eau et le thermostat peuvent être ôtés à l'intérieur du système de refroidissement.

Le bouchon de radiateur est libre.

Un radiateur additionnel peut être monté mais le devant, l'arrière et le profil de la silhouette du motorcycle ne peuvent pas être changée. Des supports additionnels pour recevoir le radiateur additionnel sont autorisés.

72.7.6.16 Boîte à air

La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur la machine homologuée, mais les tuyaux de drainage ou de reniflards doivent être fermés (obstrués).

L'élément du filtre à air peut être modifié ou remplacé.

Tous les motorcycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

2.7.6.17 Système d'injection de carburant

Les systèmes d'injection de carburant désignent aux les corps d'admission et les cornets d'admission (pavillons venturi) de longueur variable, la pompe à carburant et le régulateur de pression de carburant.

Le système d'injection de carburant original homologué doit être utilisé sans aucune modification.

Les injecteurs de carburant doivent être de série et sans aucune modification par rapport aux spécifications et fabrication originales.

Les pavillons venturi (cornets d'admission) doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

Les papillons des gaz ne peuvent être ni changés, ni modifiés.

Les conduits d'admission variables ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne figurent pas sur la machine homologuée. Ils doivent rester identiques et fonctionner de la même manière que le système homologué. Toutes les pièces du conduit d'admission variable doivent rester exactement comme homologuées.

L'air ou le mélange air/carburant ne peuvent aller vers la chambre de combustion qu'au travers des papillons du corps d'admission.

Les pavillons venturi contrôlés par électronique, connus comme « ride-by-wire », peuvent être utilisés seulement si le modèle homologué est équipé de ce même système. Le logiciel peut être modifié mais tous les systèmes de sécurité et procédures conçus par le constructeur original doivent être maintenus.



2.7.6.18 Alimentation du carburant

La pompe à essence et le régulateur de pression peuvent être modifiés.

Le robinet d'essence peut être modifié, remplacé ou retiré par rapport à celui monté sur la machine homologuée.

Des connecteurs « rapides » (quick connectors) ou « break quick connectors » peuvent être utilisés.

Les conduits d'essence du réservoir jusqu'à l'arrivée aux injecteurs (conduits d'essence, conduits de pression, joints, colliers, brides, canister d'essence), peuvent être remplacés, pourvu que ceux-ci n'augmentent pas le volume de carburant.

Les conduits d'essence reliant le réservoir au système d'injection de carburant doivent être placés de manière à être protégés contre d'éventuels dommages découlant d'une chute.

Un tuyau de raccordement entre chaque côté du réservoir est autorisé (diamètre intérieur maximum 10 mm).

Les conduites de mise à l'air libre peuvent être remplacées.

Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

2.7.6.19 Culasse

Aucune modification n'est autorisée.

Aucun matériau ne peut être ajouté ou enlevé de la culasse.

Le joint de culasse peut être changé.

Les soupapes, sièges de soupapes, guides de soupapes, ressorts de soupapes, poussoirs, anneaux de retenue d'huile, cales de poussoirs, clavette de soupape, siège de ressort de soupapes et coupelles des ressorts doivent être telles qu'originellement produites par le constructeur pour la machine homologuée.

Des rondelles de compensation pour les ressorts de soupape ne sont pas autorisées.



2.7.6.20 Arbre à cames

Aucune modification n'est autorisée.

Lors des contrôles techniques: pour des systèmes de commande de soupapes directs, la poussée de la came est mesurée; pour les autres systèmes (p. ex. culbuteur), la levée de la soupape est mesurée.

Le calage de l'arbre à cames peut être modifié.

2.7.6.21 Pignons des arbres à cames

Aucune modification de dimension n'est autorisée.

2.7.6.22 Cylindres

Aucune modification n'est autorisée.

2.7.6.23 Pistons

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.7.6.24 Segments

Aucune modification n'est autorisée.

2.7.6.25 Axes de pistons et clips

Aucune modification n'est autorisée.

2.7.6.26 Bielles

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.7.6.27 Vilebrequin

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

2.7.6.28 Carters moteurs - Carters annexes (allumage, carter d'embrayage, etc.)

Les carters doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée (y compris peinture, polissage et allègement).

L'ajout d'une pompe destinée à créer une dépression dans le carter n'est pas autorisée. Si une pompe à dépression est installée sur le motorcycle homologué, alors elle peut être utilisée uniquement telle qu'homologuée.



Tous les couvercles latéraux/carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable ou acier.

Des plaques ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

Ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par des vis des couvercles qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.

Le Directeur Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

2.7.6.29 Transmission / boîte de vitesses

Aucune modification n'est autorisée.

Un système externe de changement de vitesse rapide (câblage et potentiomètre inclus) peut être ajouté.

D'autres modifications à la boîte de vitesses ou au mécanisme sélecteur ne sont pas autorisées.

Le pignon de sortie de boîte, la couronne de la roue arrière, le pas de la chaîne et ses dimensions peuvent être modifiés.

Le couvercle de pignon de sortie de boîte peut être modifié ou retiré.

Le garde-chaîne peut être retiré.

2.7.6.30 Embrayage

Aucune modification n'est autorisée.

Seuls les disques d'embrayage peuvent être remplacés, mais leur nombre doit rester tel que le nombre d'origine.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.



2.7.6.31 Pompes à huile et durites d'huile

Aucune modification de pompes n'est autorisée.

Les durites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées, doivent être construites en métal renforcé et avoir des embouts matricés ou filetés.

2.7.6.32 Allumage/Boîtier de contrôle

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) peut être changé. Cependant, son emplacement et ses cotes doivent être identiques au modèle d'origine homologué.

Les bougies peuvent être remplacées.

2.7.6.33 Générateur, Alternateur, Démarreur électrique

Aucune modification n'est autorisée.

Le démarreur électrique doit toujours pouvoir mettre en marche normalement le moteur pendant la manifestation.

2.7.6.34 Système d'échappement

Les tubes, et les silencieux, peuvent être modifiés ou remplacés. Les catalyseurs doivent être retirés.

Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester tel qu'homologué. Le (les) silencieux doivent être du(des) même(s) côté(s) que celui(ceux) monté(s) sur le modèle homologué.

Pour des raisons de sécurité, les bords de la (des) sortie(s) de l'échappement doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

Protéger le système d'échappement n'est pas autorisé, à l'exception des parties proches du pied du coureur et des parties du carénage qui doivent être protégées de la chaleur.

La limite de bruit maximum pour les Superstock ne dépassera pas le niveau de 105 dB/A (avec une tolérance de + 4dB/A après la course).

2.7.6.35 Feux

Les feux avant doivent émettre un faisceau de lumière JAUNE.



2.7.6.36 Eléments de fixation

Les éléments de fixation d'origine peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau et type mais les éléments de fixation en titane ne peuvent pas être utilisés. La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent.

Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide.

Les éléments de fixation en aluminium ne peuvent être utilisés que pour des emplacements qui ne sont pas sur la structure.

2.7.7 Les éléments suivants PEUVENT ETRE modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée

- *Une valve spéciale de type « sens unique » peut être fixée à l'ouverture du remplissage d'huile du carter-moteur (pour éviter toute fuite d'huile).*
- *Il est recommandé que les machines soient équipées d'une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'éclairer en cas de chute de la pression d'huile.*
- *On peut utiliser tout genre de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension.*
- *On peut utiliser tout type de bougies.*
- *On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) ou tout type de valves.*
- *Joints et matériaux de joints (à l'exception du joint de la base de cylindre).*
- *Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.*
- *Les instruments, le(s) support(s) des instruments.*
- *Finitions de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.*



- *Phare avant et feu arrière, pour les courses ne se déroulant pas en partie la nuit.*
- *Le matériau des attaches maintenant les pièces de remplacement (attaches de carénage, d'échappement, etc.) au cadre (ou au moteur) ne peut pas être en titane ou en fibre de carbone.*
- *Des protections pour le moteur (voir aussi l'Art. 2.6.6.30 et 2.7.6.28), cadre, la chaîne, les repose-pieds, etc. peuvent être fabriqués dans d'autres matériaux, si ces pièces ne remplacent pas des pièces originales montées sur le modèle homologué.*

2.7.8 Les éléments suivants PEUVENT ETRE enlevés

- *Dispositifs du contrôle d'émission (anti-pollution) à l'intérieur ou autour du moteur et de la boîte à air (capteur O2, dispositifs d'injection d'air).*
- *Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durites) peut être retiré. Les durites branchées au couvercle de la culasse peuvent être bouchées.*
- *Compteur de vitesses.*
- *Le garde-chaîne.*
- *Boulons des accessoires de la partie arrière du cadre.*

2.7.9 Les éléments suivants DOIVENT ETRE enlevés

- *Indicateurs de direction (lorsqu'ils ne sont pas intégrés dans le carénage). Les ouvertures dans le carénage doivent être recouvertes d'un matériau adéquat.*
- *Rétroviseurs.*
- *Avertisseur.*
- *Support de plaque d'immatriculation.*
- *Boîte à outils.*
- *Crochets pour le casque et bagage.*
- *Repose-pieds du passager.*
- *Poignée(s) pour le passager.*
- *Les barres de protection, les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées (les supports fixes doivent être maintenus).*



2.7.10 Les éléments suivants DOIVENT ETRE modifiés

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe-contact en état de marche se trouvant au moins d'un côté du guidon ou demi-guidon ou bracelet (à portée de main) et pouvant arrêter le moteur en marche.

Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus (ne tient plus la poignée des gaz).

Tous les bouchons de vidange doivent être freinés avec du fil à freiner. Les vis et boulons du (des) filtre(s) à huile(s) externe(s) qui font partie du circuit de lubrification d'huile doivent être munis d'un fil de sécurité (sur carters).

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

Lorsqu'une machine est munie de tubes reniflards ou de trop plein, ces derniers doivent fonctionner par les sorties existantes. Le système de recyclage fermé d'origine doit être maintenu; aucun échappement atmosphérique direct n'est autorisé.

2.7.11 Equipement(s) supplémentaire(s)

Un équipement électronique supplémentaire ne se trouvant pas sur le motocycle d'origine homologué peut être ajouté (cette autorisation concerne : l'acquisition de données et les capteurs, ordinateurs, équipements d'enregistrement, contrôle de traction). Les caméras embarquées sont seulement autorisées sur demande et après que l'équipe ait obtenu une autorisation écrite de la FIM.

Un système de transmission par infrarouge (IR) d'un signal entre le pilote et son équipe, utilisé exclusivement pour chronométrer les tours, peut être ajouté.

Une unité GPS à des fins de localisation/chronométrage/mesure de temps ou pour messages lisibles sur un écran embarqué peut être ajoutée.

La télémétrie n'est pas autorisée.



2.9 SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES POUR LES MOTOS EXPÉRIMENTALES

Les motocycles de type *EXPÉRIMENTAL* peuvent être basés sur les modèles légaux conçus pour la route avec une homologation FIM valable ou sur une seule unité. Lorsque le modèle homologué par la FIM est utilisé, l'équipe doit démontrer un changement important sur la machine pour être considéré comme « *Expérimental* ». Soit l'un des éléments suivants : le moteur, la cadre principal ou la suspension doivent être complètement différents de la conception du modèle original pour participer dans la classe « *Expérimentale* ».

Tous les motocycles doivent être conformes en tous points aux spécifications pour la Course sur Circuit, telles que définies dans ces Règlements Techniques, (incluant les exigences de sécurité spécifiées à l'Art. 2.3). La restriction de pneus ne s'applique pas.

2.9.1 Cylindrée

1. Moteurs à combustion interne, à aspiration naturelle (essence)

a) Moteurs Superstock homologués

Modifications possibles comme autorisées par le règlement Superstock (Plus spécifiquement en ce qui concerne la préparation des composants du moteur, de la boîte à air et du système d'injection, se reporter à l'Art. 2.7 pour plus de détails).

Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc	4 temps	4 cylindres
Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc	4 temps	3 cylindres

b) Moteur prototype

Au-dessus de 600cc jusqu'à 750cc	4 temps	4 cylindres
Au-dessus de 750cc jusqu'à 1200cc	4 temps	3 cylindres

2. Système Hybride : Une source d'énergie alternative combinée avec un moteur à combustion interne et à aspiration naturelle : Max 400cc

3. Autre(s) : par exemple : électrique

2.9.2 Transmission / Boîte de vitesses

Aucune limite sur le nombre de rapports.

2.9.3 Poids minimum / maximum

- Le poids minimum des machines *EXPÉRIMENTALES* correspond :
Pour les machines avec des moteurs à combustion interne (ICE) :
 - 160 kg pour les courses ne se déroulant pas en partie la nuit,
 - 165 kg pour les courses se déroulant en partie la nuit.
- Le poids maximum pour moto utilisant d'autres sources d'énergie : **215 kg (220 kg pour les courses qui se déroulent en partie la nuit).**

Pendant les séances d'essais et de qualifications, les coureurs peuvent être priés de soumettre leur motorcycle à un contrôle de poids dans la voie des stands. Dans tous les cas, le coureur ou l'équipe doit se soumettre à ces contrôles.

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total de la machine (y compris le réservoir) doit être au-dessus du poids minimum.

Aucune tolérance n'est admise quant au poids minimum du motorcycle.

Pendant l'inspection technique finale à la fin de chaque course, les machines sélectionnées seront pesées dans les conditions dans lesquelles elles auront terminé la course et la limite de poids fixée est celle du motorcycle dans ces conditions. Rien ne peut être ajouté au motorcycle. Ceci inclut tous les fluides.

2.9.4 Critères de sécurité et de construction

En tout temps, la priorité est donnée à la sécurité. Tout motorcycle doit se conformer aux exigences de sécurité.

Afin de fournir aux participants les informations correctes, l'engagé est tenu de soumettre un dossier sur le motorcycle « expérimental », avec une description complète, des dessins et des photos du motorcycle et de la motorisation utilisée.

Ce dossier sera examiné par la Commission Technique de la FIM et par ses experts. Ils fourniront leurs recommandations, le cas échéant, aux membres du Comité de Sélection.

2.9.5 Carburant

Tous les motocycles équipés de moteur à combustion interne doivent être alimentés avec du carburant normal sans plomb avec un taux de plomb maximal de 0.005 g/l (sans plomb) et un MON maximum de 90 (voir également Art. 2.10 pour les spécifications détaillées de l'essence).

Des exceptions peuvent être accordées pour les énergies alternatives à conditions que toutes les mesures de sécurité concernant l'emballage, le stockage et la manipulation soient présent et garantie en tout temps.

2.9.6 Systèmes de carburant

La pression maximale relative de carburant autorisée est de 10 Bars, pour un débit d'alimentation de 50 litres/heure.

Des régulateurs supplémentaires peuvent être utilisés conjointement avec le régulateur pour diminuer et contrôler la pression de carburant, mais aucun dispositif ni aucune stratégie capable d'augmenter la pression de carburant aux injecteurs en-dessus de 10 Bars ne peut être utilisé dans le système.

Les équipes doivent fournir un diagramme de leur système de carburant indiquant la position du régulateur de pression de carburant à la demande du Directeur Technique.

2.9.7 Exigences générales

Toutes les exigences générales (voir Art. 2.3) en rapport avec les numéros, l'installation lumineuse, le carénage (voir Art. 2.8.6.11) et les systèmes de vannes de remplissage rapide de carburant (le cas échéant) doivent toutes être respectées.

2.9.8 Feux

Les feux avant doivent émettre un faisceau de lumière JAUNE.

2.9.9 Matériaux pour les freins

Des freins en matériaux composite de carbone ou en céramique ne sont pas autorisés. Seuls des matériaux ferreux sont autorisés.

Les matériaux de construction autorisés pour le volume principal de chaque composant sont :

Etriers, maîtres-cylindres, moyeux de montage de disques - Al2024, Al7075, Al6082, Al2618, Al6061 (les alliages Al-Li sont expressément interdits).



2.9.10 Matériaux pour le réservoir d'essence

Les réservoirs d'essence, quel que soit leur type de construction, doivent contenir un système de protection contre le feu ou être munis d'une vessie à essence.

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

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

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

Les détails complets de la procédure et des Normes FIM d'homologation des réservoirs d'essence sont disponibles auprès de la FIM (<http://www.fim-live.com/en/library/>).

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

2.9.11 Système d'échappement

Les tubes, les catalyseurs et les silencieux peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée pour la route. Les catalyseurs peuvent être retirés.

Pour des raisons de sécurité, les bords de la (des) sortie(s) de l'échappement doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

Le collier de support du silencieux d'échappement doit être fixé par des vis et écrous. Les fixations par attache rapide de type « Zeus » ne sont pas autorisées.



Protéger le système d'échappement n'est pas autorisé, à l'exception des parties proches du pied du coureur et des parties du carénage qui doivent être protégées de la chaleur.

La limite de bruit pour les motos EXPÉRIMENTALES ne dépassera le niveau de 105 dB/A (avec une tolérance de + 4 dB/A après la course).

2.9.12 Les éléments suivants PEUVENT ETRE modifiés ou remplacés

- Une valve spéciale de type 'sens unique' peut être fixée à l'ouverture du remplissage d'huile du carter-moteur (pour éviter toute fuite d'huile).*
- Il est recommandé que les machines soient équipées d'une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'éclairer en cas de chute de la pression d'huile.*
- Compte-tours.*
- On peut utiliser tout genre de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension.*
- On peut utiliser tout type de durites (p.ex. air, essence, huile ou eau).*
- On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) et tout type de valve.*
- Joints d'étanchéité et leurs matériaux.*
- Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.*
- Des roulements (à billes, rouleaux, coniques, etc.) de tous genres ou marques peuvent être utilisés.*
- Éléments de fixation (écrous, boulons, vis, etc.).*
- Finitions de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.*



2.9.13 Les éléments suivants PEUVENT ETRE enlevés

- *Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durites) peut être retiré. Les durites branchées au couvercle de la culasse peuvent être bouchées.*
- *Éléments inutiles du faisceau de câbles électriques.*
- *Instruments et supports d'instrument et câbles associés.*
- *Compte-tours.*
- *Compteur de vitesse et colliers d'écartement.*
- *Garde-chaîne.*
- *Les accessoires boulonnés sur la partie arrière du cadre (selle).*

2.9.14 Les éléments suivants DOIVENT ETRE enlevés

- *Indicateurs de direction (lorsqu'ils ne sont pas intégrés dans le carénage). Les ouvertures dans le carénage doivent être recouvertes d'un matériau adéquat.*
- *Rétroviseurs.*
- *Avertisseur.*
- *Support de plaque d'immatriculation.*
- *Boîte à outils.*
- *Crochets pour le casque et bagage.*
- *Repose-pieds du passager.*
- *Poignée(s) pour le passager.*
- *Les barres de protection, les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées (les supports fixes doivent être maintenus).*

2.9.15 Les éléments suivants DOIVENT ETRE modifiés

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe-contact en état de marche se trouvant au moins d'un côté du guidon ou demi-guidon ou bracelet (à portée de main) et pouvant arrêter le moteur en marche.

Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus (ne tient plus la poignée des gaz).

Tous les bouchons de vidange doivent être freinés avec du fil à freiner. Les vis et boulons du (des) filtre(s) à huile(s) externe(s) qui font partie du circuit de lubrification d'huile doivent être munis d'un fil de sécurité (sur carters, conduites, radiateurs d'huile, etc.).

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

Lorsqu'une machine est munie de tubes reniflards ou de trop plein, ces derniers doivent fonctionner par les sorties existantes dans la boîte à air. Le système de recyclage fermé d'origine doit être maintenu, aucun échappement atmosphérique direct n'est autorisé.

Le radiateur d'huile ne doit pas être monté sur ou au-dessus du garde-boue arrière.

2.9.16 Equipements supplémentaires

Un équipement électronique supplémentaire peut être ajouté (cette autorisation concerne : l'acquisition de données et les capteurs, ordinateurs, équipements d'enregistrement, contrôle de traction).

L'utilisation des caméras embarquées est seulement autorisée sur demande et après que l'équipe ait obtenu une autorisation écrite de la FIM et du Promoteur (EEL).

L'ajout d'un système de transmission d'un signal par infrarouge entre le coureur et son équipe est autorisé exclusivement pour des besoins de chronométrage.

L'ajout d'un système GPS pour les calculs de temps et de tours ou pour messages lisibles sur un écran embarqué est autorisé.

La télémétrie n'est pas autorisée.



2.10 CARBURANT, HUILE ET LIQUIDES DE REFROIDISSEMENT

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb dans le sens usuel de cette application.

Toutes les équipes doivent préciser au Directeur Technique la marque et le type de carburant utilisé pendant les essais et la course(s), avant le début des contrôles techniques.

2.10.1 Propriétés physiques pour le carburant sans plomb

2.10.1.1

Le carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications de la FIM.

2.10.1.2

Le carburant sans plomb (incl. E10) sera conforme aux spécifications de la FIM, si :

(a) Il respecte les caractéristiques suivantes :

Propriété	Unités	Min.	Max.	Méthode de Contrôle
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163
Oxygène	% (m/m)		4.0	EN ISO 22854* ou EN 13132
Azote	% (m/m)		0.2	ASTM D 4629
Benzène	% (V/V)		1.0	EN ISO 22854* ou EN 238
Pression de vapeur (PV)	kPa		95.0	EN 13016-1
Plomb	mg/L		5.0	ICP-OES ou AAS
Manganèse	mg/L		2.0	ICP-OES ou AAS
Densité at 15°C	kg/m ³	720.0	775.0	EN ISO 12185
Stabilité à l'oxydation	minutes	360		EN ISO 7536
Gomme existante	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Soufre	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 or 20884
Corrosion du cuivre	rating		class 1	EN ISO 2160
Distillation :				EN ISO 3405
E à 70°C	% (V/V)	22.0	50.0	
E à 100°C	% (V/V)	46.0	71.0	
E à 150°C	% (V/V)	75.0		
Fin d'ébullition	°C		210	
Résidu	% (V/V)		2.0	
Aspect	claire et limpide			Inspection visuelle
Ethanol	% (V/V)		10	EN ISO 22854
Oléfines	% (V/V)		18.0	EN ISO 22854
Aromatiques	% (V/V)		35.0	EN ISO 22854
Total di-oléfines	% (m/m)		1.0	GCMS ou HPLC

Remarques :

- (1) L'éthanol doit être brassé selon la norme EN 15376.
 - (2) Il pourra également être fait appel aux méthodes de couplage GCMS pour un dépouillement complet du chromatogramme.
 - (3) La teneur en composés oxygénés sera prise en compte pour corriger les concentrations en oléfines et aromatiques conformément au paragraphe 13.2 de la norme ASTM D 1319:1998.
- (b) La totalité des composants individuels d'hydrocarbure présents dans des concentrations de moins de 5% m/m doivent constituer au moins 30% (m/m) du carburant. La méthode de contrôle s'effectuera par chromatographie gazeuse et ou par GCMS.
- (c) La concentration totale de naphthènes, oléfines et aromatiques pour chaque groupe classé par nombre d'atomes de carbone n'excédera pas les valeurs données dans le tableau suivant :

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

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

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

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

- (e) La concentration en manganèse ne peut pas être supérieure à 2.0 mg/l. Actuellement cette tolérance est uniquement destinée à couvrir le risque potentiel d'une contamination mineure par d'autres carburants.

Les essences de substitution aux carburants plombés, bien que fondamentalement exemptes de plomb ne peuvent pas être considérées comme une alternative à l'emploi de carburant sans plomb. Ces essences pourraient en effet contenir des additifs inacceptables, incompatibles avec les Règlements FIM régissant les carburants.

2.10.3 Air

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

2.10.4 Premiers contrôles

2.10.4.1

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

2.10.4.2

Les compagnies fournissant de l'essence de course (autres que celle disponible dans les stations d'essence publiques) aux Equipes participantes, doivent soumettre dix litres (2 x 5 litres) au laboratoire agréé par la FIM pour approbation. Si cette essence est conforme aux spécifications, un certificat sera émis. Contacts pour l'analyse de l'essence fimfuels@intertek.com.

2.10.5 Échantillonnage et Contrôle de carburant

1. Le Directeur Technique FIM Endurance est le seul responsable de la gestion et de la supervision pendant le prélèvement d'échantillons du carburant.
2. La méthode préférée pour les tests de carburant est la Chromatographie Gazeuse, ou méthode d'empreinte GC.

La chromatographie gazeuse (GC) est une technique analytique pour séparer des composants basée à l'origine sur leur volatilité et leur polarité. La chromatographie gazeuse fournit à la fois des informations qualitatives et quantitatives concernant les composants individuels présents dans un échantillon. La chromatographie gazeuse est largement utilisée pour l'analyse des carburants.

L'empreinte GC est une comparaison entre la référence donnée et le carburant venant du coureur. Avec la méthode d'empreinte, tout changement dans la composition et la concentration du carburant face à la référence est détectée. La séparation est faite avec une colonne non polaire adaptée à l'analyse des carburants. La détection des composants se fait par détecteur d'ionisation de flamme.

3. Si d'autres méthodes de test sont requises, les échantillons de carburant seront transportés au laboratoire indiqué par courrier officiel, en utilisant des conteneurs appropriés.



4. Les échantillons de carburant peuvent être prélevés à tout moment de la manifestation dans le respect du bon déroulement des activités planifiées. Les coureurs sélectionnés pour les contrôles de carburant seront dirigés avec leur motorcycle vers la zone d'inspection.
5. Seules de nouvelles bouteilles seront utilisées lors des contrôles de carburant.
6. Le carburant à tester sera transféré dans 3 bouteilles (3 petits conteneurs d'échantillons), marqués A, B et C et identifiés par référence au motorcycle duquel l'échantillon a été extrait. Les bouteilles seront fermées, scellées et identifiées par le Directeur Technique FIM Endurance.
7. Le formulaire de Déclaration d'Echantillon du Carburant sera rempli immédiatement, et il indiquera toutes les informations telles que présentées sur la feuille d'échantillon, y compris le nom du coureur et le numéro de course, la date et le lieu du prélèvement des échantillons. Le responsable de l'équipe signera cette déclaration après avoir vérifié que toutes les informations sont correctes.
8. Les échantillons A et B seront remis au personnel du laboratoire agréé présent à la manifestation pour l'analyse ou sera envoyé au laboratoire agréé en l'absence de laboratoire à proximité. L'échantillon « B » sera conservé par le personnel du laboratoire comme échantillon de réserve si exigé. Tous les échantillons seront accompagnés d'un exemplaire de la Déclaration d'Echantillon du Carburant. Les coûts engendrés par les analyses des échantillons A et B seront pris en charge par la FIM.
9. L'échantillon C sera remis à la FIM avec une copie du formulaire de Déclaration d'Echantillon de Carburant et conservé en cas de réclamation et/ou demande pour une contre-expertise par le laboratoire agréé par la FIM. Les coûts engendrés par les analyses de l'échantillon « C » seront pris en charge par l'équipe concernée.
10. Dès que possible, après la réception des échantillons et la conclusion des examens, le laboratoire appointé par la FIM donnera les résultats des analyses des échantillons de carburant au Directeur Technique FIM Endurance, avec copie à l'Administration de la FIM/CCR et CTI (ccr@fim.ch; cti@fim.ch).

11. *En cas de non-conformité, le Directeur Technique FIM Endurance doit, en informer la FIM, le Jury International/la Direction de Course et les représentants du coureur/de l'équipe concernés. L'échantillon qui ne correspond pas aux spécifications de carburant de la FIM résultera en une disqualification du coureur. Le résultat de l'analyse de carburant du coureur (échantillon A ou B) le plus favorable au coureur sera pris en considération.*
12. *Dans les 48 heures suivant la réception de la notification des résultats des tests de l'échantillon A et/ou B, l'équipe doit notifier la FIM et le Directeur Technique FIM Endurance si une contre-expertise est demandée (ou non demandée), avec l'échantillon C.*
13. *Le cas sera examiné immédiatement par la Direction de Course si les résultats de la contre-expertise confirment les résultats de l'échantillon A.*

2.10.6 Stockage du carburant

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

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

Dans toutes les classes du Championnat du Monde d'Endurance FIM, la température du carburant utilisé pour le ravitaillement ne doit pas être inférieure à la température ambiante régnant, telle que mesurée par le Directeur Technique.

Un écart maximum de 15°C au-dessous de la température ambiante sera autorisé.

A l'exception d'une simple couverture amovible posée sur le réservoir, l'utilisation de tout autre dispositif ou méthode sur la moto pour diminuer artificiellement la température du carburant en dessous de la température ambiante est interdite.



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

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

2.10.7 Agents de refroidissement

Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau.

2.11 VÊTEMENTS DE PROTECTION ET CASQUES

2.11.1

Les coureurs doivent porter une combinaison de cuir avec un rembourrage supplémentaire en cuir, ou autre protection, sur les points de contact principaux, genoux, coudes, épaules, hanches, etc.

2.11.2

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

2.11.3

Les coureurs doivent également porter des gants et des bottes de cuir qui, avec la combinaison, couvrent complètement le coureur depuis le cou jusqu'en bas.

2.11.4

Des matières remplaçant le cuir peuvent être utilisées, pour autant qu'elles aient été contrôlées par le Chef Commissaire Technique.

2.11.5

L'utilisation d'une protection du buste et dorsale est obligatoire. L'utilisation d'un système d'Airbag efficace est recommandée.

2.11.6

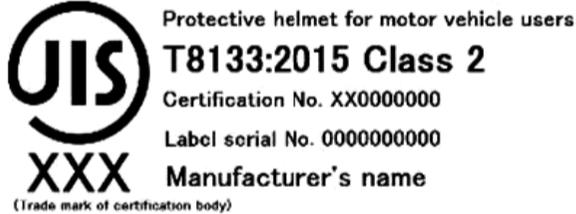
Les coureurs doivent porter un casque qui soit en bon état, bien ajusté et fixé correctement.

2.11.7

Les casques doivent être conformes à l'une des normes internationales reconnues suivantes :

EUROPE	ECE 22-05 (type « P » seulement)
JAPON	JIS T 8133:2007 (valable jusqu'au 31.12.2019) JIS T 8133:2015 (Type 2 « Full face » seulement)
ÉTATS-UNIS	SNELL M 2010 (valable jusqu'au 31.12.2019) SNELL M 2015

Des exemples d'étiquettes sont présentés ci-dessous (pour l'Europe, les numéros des pays qui ont octroyé l'approbation sont également indiqués).

<p>EUROPE</p>	 <p>051406/J-1952 </p> <p>a = 8 mm min.</p> <p>3/ 1 for Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium, 7 for Hungary, 8 for the Czech Republic, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 (vacant), 16 for Norway, 17 for Finland, 18 for Denmark, 19 for Romania, 20 for Poland, 21 for Portugal, 22 for the Russian Federation, 23 for Greece, 24 for Ireland, 25 for Croatia, 26 for Slovenia, 27 for Slovakia, 28 for Belarus, 29 for Estonia, 30 (vacant), 31 for Bosnia and Herzegovina, 32 for Latvia, 33 (vacant), 34 for Bulgaria, 35 (vacant), 36 for Lithuania, 37 for Turkey, 38 (vacant), 39 for Azerbaijan, 40 for The former Yugoslav Republic of Macedonia, 41 (vacant), 42 for the European Community (Approvals are granted by its Member States using their respective ECE symbol), 43 for Japan, 44 (vacant), 45 for Australia, 46 for Ukraine, 47 for South Africa and 48 for New Zealand. Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify or accede to the Agreement Concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these Prescriptions, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.</p>
<p>JAPON</p>	
<p>ÉTATS-UNIS</p>	



2.11.8

Les visières doivent être en matière sécurisée.

2.11.9

Des visières jetables sont autorisées.

2.11.10

Toute question relative au fait que les vêtements et/ou casque du coureur soient appropriés ou en bon état sera prise par le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique, qui peut, s'il le désire, consulter les fabricants du produit avant de prendre une décision définitive.

2.12 PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE

L'équipe est en tout temps responsable de leur machine.

2.12.1

Le Chef Commissaire Technique doit être présent à une manifestation au moins une (1) heure avant le début du contrôle technique et doit en informer le Directeur de Course, le Président du Jury et le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire technique.

2.12.2

Le Chef Commissaire Technique doit s'assurer que tous les Commissaires Techniques, nommés pour la manifestation, effectuent correctement leur travail.

2.12.3

Le Chef Commissaire Technique doit nommer les Commissaires Techniques pour les postes individuels de la course, des essais et du contrôle final.

2.12.4

Les inspections techniques n'auront lieu qu'une fois que le formulaire de spécifications techniques du motorcycle aura été distribué par l'Organisation. Technique (avant/pendant les contrôles préliminaires).

2.12.5

Un coureur, ou son mécanicien, doit se présenter avec la machine pour le contrôle technique dans les temps prescrits dans les Règlements Particuliers. Le nombre maximum de personnes autorisées à assister aux vérifications techniques est le coureur, plus deux autres. De plus, le Directeur d'Equipe peut également être autorisé.

2.12.6

Le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique doit informer le Jury International des résultats du contrôle technique. Le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique établira alors une liste des motorcycles acceptés et soumettra cette liste au Directeur de Course.

2.12.7

Le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique a le droit de contrôler toute pièce du motorcycle en tout temps pendant la manifestation.

2.12.8

Tout coureur ne se présentant pas comme requis ci-dessous pourra être disqualifié de la manifestation. Le Jury International peut refuser, à toute équipe qui ne respecte pas les règles ainsi qu'à tout coureur qui serait un danger pour les autres participants ou pour les spectateurs, de prendre part aux essais ou à la course.

2.12.9

Le contrôle technique doit être effectué conformément à la procédure et à l'horaire fixés dans le Règlement Particulier de la manifestation.

2.12.10

Le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique refusera toute machine qui n'a pas une fixation correcte de transpondeur appropriée. Le transpondeur doit être fixé au motorcycle dans la position et l'orientation spécifiées dans l'information sur le chronométrage donnée aux équipes en avant saison et disponible lors de chaque manifestation. Une attache correcte du support de transpondeur consiste au minimum en un collier Rislán, mais de préférence avec un écrou ou un rivet. Un velcro ou un adhésif seul n'est pas acceptable. La goupille du transpondeur doit également être assurée par un collier Rislán.

2.12.11

Le coureur, ou le mécanicien, doit présenter un motorcycle propre et conforme aux Règlements. Il doit également présenter la fiche technique dûment remplie et confirmée.

2.12.12

Une inspection générale du motorcycle doit être faite conformément aux Règlements. Les motorcycles acceptés seront marqués à la peinture ou avec un autocollant.

En cas de litige, le jugement sur la conformité des parties en question et son acceptation découle de l'autorité du Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique.

2.12.13

Le coureur est autorisé à choisir l'un ou l'autre des motocycles acceptés.

2.12.14

Avant chaque essai et avant que le motocycle n'entre sur la piste, le Commissaire Technique doit confirmer que le motocycle a passé le contrôle technique en contrôlant l'autocollant technique.

2.12.15

Seuls les motocycles acceptés peuvent être utilisés pendant la course et les essais. Un changement de motocycle est accepté conformément aux prescriptions de l'Annexe sportive.

2.12.16

Dans des cas particuliers, le stand « box » alloué à une équipe pourra être utilisé pour des contrôles sous la supervision des commissaires techniques.

2.12.17

Environ 30 minutes après la fin du contrôle technique, le Directeur Technique Endurance/Chef Commissaire Technique doit soumettre au Jury International une liste des motocycles et coureurs acceptés dans les classes individuelles.

2.12.18

Le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique doit contrôler la machine, impliquée dans un accident, ainsi que le casque et les vêtements de protections du coureur concerné, afin d'assurer qu'aucune défectuosité sérieuse ne s'est produite.

Si une machine est arrêtée par le drapeau noir avec disque orange, le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique doit contrôler la machine.

Dans les deux cas, il est de la responsabilité de l'équipe de présenter leur machine (ainsi que le casque et vêtements de protection du coureur qui a chuté) pour un nouveau contrôle dans le cas où l'équipe souhaite à continuer.

Si un casque est visiblement défectueux, le Chef Commissaire Technique doit garder ce casque. L'organisateur doit envoyer ce casque, avec le rapport de l'accident et le rapport médical (et des photographies et vidéo, si disponible) à la Fédération du coureur. S'il y a des blessures à la tête qui sont indiquées dans le rapport médical, le casque doit alors être envoyé à un institut neutre pour vérification.

2.12.19

Le coureur doit présenter son équipement. Le casque doit être marqué. Les équipes sous contrat peuvent présenter leur équipement pour une vérification technique dans le stand de leur équipe.

2.12.20

L'équipe peut présenter jusqu'à 2 motos au contrôle technique.

Dans des circonstances exceptionnelles (ex. dommages irréparables), un 3^{ème} châssis (préparé avec roues, pièces de suspension et faisceaux électrique) pourra être présenté aux contrôles techniques.

2.12.21

Le contrôle du bruit pourrait être effectué par tirage au sort pendant les essais ainsi qu'après la course. A la demande du coureur, de l'équipe ou du mécanicien, le bruit de leurs propres motos peut être contrôlé à n'importe quel moment pendant la manifestation.

2.12.22

Le contrôle du poids sera effectué à la discrétion du Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique pendant les essais ainsi qu'après la course.

Le contrôle du poids pendant les essais se fera avec le moins de désagréments possible aux coureurs. Les balances se trouveront dans la voie des stands, dont l'emplacement sera décidé par le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique.

A la demande du coureur, de l'équipe ou du mécanicien, le poids et le bruit de leurs propres motos peut être contrôlé à n'importe quel moment pendant la manifestation.

2.13 DIRECTIVES A L'ATTENTION DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

2.13.1 Vérification

- Vérifier que toutes les mesures nécessaires et l'équipement administratif sont en place au moins 1 heure avant que ne commence le contrôle technique (voir la liste séparée).
- Décider qui fera quoi et indiquer les décisions. « Efficacité » est le mot clé. Toujours garder la bonne humeur et se rappeler les raisons de la vérification technique : SÉCURITÉ ET ÉQUITÉ.
- Etre bien informé. S'assurer que votre FMN vous a fourni tous les documents techniques mis à jour qui auraient paru après la publication des brochures des Règlements Techniques.

Les copies de tous les documents d'homologation doivent être en votre possession.

- L'Inspection doit se dérouler dans un endroit couvert suffisamment grand (surface minimale de 100 m²).
- Les balances doivent être précises et pratiques. Leur certificat doit être à disposition pour les vérifications et ne pas remonter à plus de 2 ans. Un jeu de poids étalons certifiés et leur certificat doivent être disponibles pour les Vérifications Techniques.
- Les Règlements concernant le niveau et la mesure du bruit doivent être respectés.

Toutes les machines seront contrôlées pour le poids et/ou le bruit lors de l'inspection technique précédant la course.

Les balances et l'appareil à mesurer le bruit seront mis à la disposition des équipes ou des coureurs dans la zone des vérifications techniques pour le contrôle précédant la course.

Le contrôle du bruit doit être effectué dans un endroit dégagé adjacent à la vérification technique, à 5 mètres au moins de toute obstruction possible pouvant renvoyer le bruit.

Les coureurs et équipes doivent savoir que le poids et le bruit seront contrôlés par tirage au sort dans la voie des stands pendant les essais, et à la fin de chaque course.

L'absence de contrôles officiels de bruit et du poids avant la course ne pourra constituer la base d'un appel. Le respect des règlements découle de la responsabilité du coureur et de l'équipe.

Le Directeur Technique FIM Endurance/le Chef Commissaire Technique se réserve le droit d'effectuer des contrôles «surprises» du poids et du bruit de toutes les machines dans la voie des stands pendant les essais libres et les essais officiels. Ceci peut se faire en tout temps pendant les essais libres et pendant les premières quarante minutes de toute séance d'essais officielle (chronométrée). Cette opération sera effectuée avec le moins de désagréments possible au coureur ou à l'équipe.

Les machines arrivées après les premiers essais libres devront être contrôlées dans la zone des vérifications techniques.

A la fin des inspections, un petit autocollant ou une marque de couleur indiquant que la machine a passé l'inspection sera apposé sur le cadre.

Le Directeur Technique FIM Endurance /le Chef Commissaire Technique devront inspecter à nouveau toute machine impliquée dans un accident.

Les Commissaires Techniques devront être disponibles, selon les instructions du Directeur Technique FIM Endurance /le Chef Commissaire Technique pendant la manifestation pour inspecter à nouveau n'importe quel motorcycle pour sa conformité.

2.13.2 Préparations, Procédures

Une zone pour les vérifications techniques doit être prévue sur chaque circuit. Dans cette zone, un équipement adéquat sera disponible pour effectuer des inspections précises sous le contrôle le Directeur Technique FIM Endurance/Chef Commissaire Technique.

Le contrôle technique sera effectué comme prévu dans l'horaire indiqué dans les Règlements Particuliers.

Les Commissaires Techniques devront être disponibles pendant toute la manifestation pour contrôler les motorcycles et l'équipement sur l'ordre du Directeur FIM Endurance/Chef Commissaire Technique

La présentation d'une machine sera considérée comme un engagement tacite de la conformité de celle-ci avec les Règlements.

Les Commissaires Techniques doivent contrôler les motos pour des manquements graves aux règles de sécurité.

Les Commissaires Techniques doivent contrôler que le motorcycle est conforme à toutes les règles indiquées dans les Règlements.

Les mécaniciens devront assister aux inspections dans le parc fermé. Un maximum de quatre (4) membres d'équipe par coureur est autorisé dans le parc fermé pendant l'inspection suivant la course. Le transfert des données dans le parc fermé est également autorisé.

Les représentants des fabricants de pneus sont autorisés dans le parc fermé.

Essais

- Essais sur piste sèche

Chaque machine utilisée pour les essais libres ou officiels peut être contrôlée.

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

- Essais sur piste mouillée

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

Inspection finale à la fin de la course

Les machines seront contrôlées au moins pour la conformité des points suivants :

- Poids : Le poids sera contrôlé à condition que la machine ait terminé la course. Aucun élément ne pourra être ajouté à la machine, ni carburant, huile, eau ou pneus.*
- Bruit : Conformité avec la limite de bruit maximum.*
- Carburateur / corps d'admission + injecteur :
 - Mesurer et inspecter le conduit d'admission et d'échappement.**
- Moteur : Moteur(s), choisi(s), peut être contrôlé pour la cylindrée et pour la conformité avec l'Art. 2.6 (Formula EWC) et à l'Art. 2.7 (Superstock).*



Le Directeur FIM Endurance/Chef Commissaire Technique peut demander à une équipe de fournir des pièces ou échantillons, dont il juge nécessaire de contrôler la conformité de ceux-ci avec les règlements.

Horaire et présence

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

Contrôle administratif / Contrôles Techniques :

Pour toutes les équipes sous contrat : min. 6 personnes

Tâches : Contrôle de sécurité de la machine, des vêtements et casques (CONTRÔLE DE BRUIT ET DE POIDS)

Pour toutes les autres équipes : min. 3 personnes

L'inspection aura lieu dans la zone des vérifications

Tâches : Contrôle de sécurité de la machine, des vêtements et casques (CONTRÔLE DE BRUIT ET DE POIDS)

Tâches administratives : min. 1 personne

a) Jeudi / vendredi :

Contrôle : essais libres, qualificatifs et officiels

Tâches : Contrôle des machines: Bruit et poids: min. 12 personnes

Inspection des machines accidentées et contrôles techniques : min. 2 personnes

Tâches administratives : min. 1 personne



b) Samedi / dimanche : Contrôles le jour de la course

Avant et après le Warm-Up :

Tâches : Contrôle des machines : Bruit et poids : min. 12 personnes

Inspection des machines accidentées et contrôles techniques : min. 2 personnes

Tâches administratives : min. 1 personne

Avant la course :

contrôles de sécurité sur la grille de départ : min. 4 personnes

Pendant la course : contrôles au hasard : min. 8 personnes

Après la course : contrôles pour le bruit, poids et systèmes de carburation : min. 8 personnes

Contrôles de la cylindrée : min. 2 personnes

Administration : min. 1 personne

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

Tous les points finaux de vérification doivent être décidés en collaboration avec le Président du Jury International et le Directeur FIM Endurance. Les contrôles après la course se font sous tension extrême. Il est important d'être très bien organisé.

Le Chef Commissaire Technique doit présenter un rapport au Jury après les vérifications.

Liste de l'équipement au minimum

- *Un mètre enrouleur*
- *Un appareil à mesurer le bruit et un calibre*
- *Un pied à coulisse*
- *Jauge pour mesurer la profondeur*
- *Un ruban de mesure en acier*
- *Des scellés*
- *Balance avec des calibres*
- *Des outils pour mesurer la cylindrée*
- *Des outils pour mesurer la levée de soupape*
- *Une balance pour vérifier le poids de la soupape*
- *Des couleurs pour marquer les pièces*
- *Un aimant pour contrôler les matériels*
- *Un ordinateur pour les homologations sur CD-Rom*

Liste des documents

- *Règlements de l'ANNEE EN COURS*
- *Règlements Particuliers*
- *Documents d'homologation*
- *CD-Rom avec homologations*
- *Formulaires de contrôles*
- *Matériel pour écrire*



DÉCLARATION OFFICIELLE FIM DE SPÉCIFICATION MACHINE INSPECTION - DÉCLARATION

Toutes les sections doivent être complétées par l'équipe et remise au Chef Commissaire Technique.

FICHE DE CONTRÔLE TECHNIQUE

<i>Titre de la Manifestation :</i>	<i>N° d'IMN :</i>
<i>Lieu :</i>	<i>Date :</i>

<i>Nom de l'équipe :</i>	<i>Responsable d'équipe :</i>
<i>Nationalité :</i>	<i>Date :</i>
<i>N° de Licence :</i>	<i>Signature :</i>

Section 1	1^{ère} Machine	2^{ème} Machine
<i>Motocycle (Marque) :</i>		
<i>Modèle :</i>		
<i>Année :</i>		
<i>Catégorie :</i> <i>EWC - Superstock (SST) - EXP</i>		
<i>N° du Cadre</i>		
<i>Niveau sonore dB/A</i>		
<i>Découpe circuit</i>		
<i>Section 1</i>		
<i>Commutateurs de feux</i>		
<i>Feux avant et arrière</i>		
<i>3^{ème} feu arrière (connecté à la batterie)</i>		
<i>Section 2</i>		
<i>Poids (kg)</i>		



Section 3		
Réservoir d'essence avec points fixes		
Système de ravitaillement rapide (constructeur), diamètre (mm)		
Couvercle protecteur (nom / type)		
Réservoir d'eau		
Section 4		
Freins / Pneus		
Numéro électroluminescents + Plaques		
Carénage et fond fermé		
Contrôle des Gaz - fermeture automatique		
Vidange d'huile / Vannes de remplissage, etc. plombés		
Garde au sol		
Marque / Type du carburant		
Autres / condition générale		

Remarques : _____

Nom du Commissaire : _____

N° de Licence d'Officiel International : _____

L'acceptation d'une machine pour la compétition n'exclut pas la possibilité d'une nouvelle vérification après la course pour s'assurer de sa conformité avec les Règlements Technique de la compétition.

Le responsable d'équipe :

Je déclare que toutes les informations mentionnées ci-dessus sont exactes.

Nom : _____ Signature : _____

Numéro de portable : indicative pays + numéro : _____



CHAMPIONNATS DU MONDE ET PRIX FIM
Formulaire de Déclaration d'Echantillon de Carburant

ÉCHANTILLONS DE CARBURANT PRÉLEVÉS LE / / POUR DES ANALYSES EN LABORATOIRE

<i>Inspection ou séance d'entraînement</i>	<i>Container de l'échantillon « A »</i>	
	<i>N° étiquette du container</i>	<i>N° scellé du container</i>
<i>Course N° :</i>		
NOM D'ÉQUIPE :	<i>Container de l'échantillon « B »</i>	
	<i>N° étiquette du container</i>	<i>N° scellé du container</i>
N° D'ÉQUIPE :	<i>Container de l'échantillon « C »</i>	
	<i>N° étiquette du container</i>	<i>N° scellé du container</i>

MOTOCYCLE : _____

NOM / TYPE DU CARBURANT : _____

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

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

En tant que responsable de l'équipe, nommé sur ce document,

(votre nom, imprimé) : _____

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

Heure : _____

(Signature)

Position dans l'équipe : (PROPRIÉTAIRE / DIRECTEUR / MÉCANICIEN)

2.14 **CONTRÔLES DU BRUIT** **Limites de bruit en vigueur**

Le bruit sera limité aux niveaux ci-dessous :

Maximum de 105 dB/A mesuré à une vitesse moyenne du piston de 11 m/sec.

Le RPM fixe spécifié à l'Art. 2.14.6 peut être utilisé.

2.14.1

Avec un microphone placé à 50 cm du tuyau d'échappement, à un angle de 45° mesuré à partir de la ligne médiane de l'extrémité du tuyau et à la hauteur du tuyau d'échappement, mais à 20 cm au minimum au-dessus du sol. Si cela est impossible, le microphone pourra être placé à 45° vers le haut.

2.14.2

Pendant un contrôle du bruit, tout véhicule non muni d'un point mort dans la boîte de vitesses, doit être placé sur un support.

2.14.3

Une marque sera apposée sur les silencieux lorsqu'ils seront contrôlés, et il sera interdit de les changer après vérification sauf pour un silencieux de rechange qui devra également être vérifié et scellé.

2.14.4

Le coureur maintiendra son moteur en marche sans vitesse enclenchée et augmentera les tours du moteur jusqu'à ce qu'il atteigne les RPM (nombre de tours par minute) requis. Les mesures doivent être prises dès que les RPM spécifiés sont atteints.

2.14.5

Les RPM dépendent de la vitesse moyenne du piston correspondant au cycle du moteur.

Les RPM sont exprimés par l'équation suivante:

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

N = RPM exigés pour le moteur

cm = Vitesse moyenne fixée du piston en m/s

l = Course du piston en mm

2.14.6 Contrôle du bruit

Pour cause de similitude de la course du piston dans des configurations différentes du moteur selon la cylindrée, le contrôle de bruit s'effectuera à un RPM fixe. Pour référence uniquement, la vitesse moyenne du piston à laquelle le contrôle est effectué, est calculée à 11 m/sec.

	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
Jusqu'à 750cc	5,500 RPM	6,000 RPM	7,000 RPM
Au-dessus de 750cc	5,500 RPM	5,500 RPM	6,000 RPM

2.14.7

Le niveau du bruit pour les moteurs ayant plus d'un cylindre sera mesuré à chaque extrémité des tuyaux d'échappement.

2.14.8

Une machine qui n'est pas conforme aux limites stipulées peut se présenter plusieurs fois au contrôle avant la course.

2.14.9

Le bruit environnant ne doit pas dépasser un niveau de 90 dB/A à un rayon de 5 mètres du moteur pendant les contrôles.

2.14.10

Les instruments employés pour les contrôles de bruit doivent être conformes aux normes internationales IEC 651, Préférence : grade 1. L'alternative : grade 2 est autorisée.

Le sonomètre doit être équipé d'un étalon pour le contrôle et l'ajustement du sonomètre pendant les périodes d'emploi. Ces instruments doivent avoir été calibrés par un laboratoire d'essais agréé, au plus tard un an avant la date de l'épreuve.

2.14.11

L'interrupteur d'amortissement des vibrations doit être réglé sur « lent ».

2.14.12 Contrôle du bruit après une compétition

Dans une épreuve qui exige un contrôle final des machines avant que les résultats ne soient annoncés, ce contrôle devra inclure un contrôle du bruit pour au moins les trois premières machines se trouvant dans le classement final par classe et/ou par catégorie. Lors de ce contrôle final, il y aura une tolérance de 4 dB/A.

2.14.13 Contrôle du bruit pendant une compétition

Dans une épreuve qui exige un contrôle du bruit pendant son déroulement, les machines devront être conformes aux limites sans tenir compte de la tolérance mentionnée à l'Art. 2.14.

2.15 DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMÈTRES

2.15.1

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

2.15.2

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

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

2.15.3

Avant d'effectuer un test, le NCO doit calibrer le sonomètre avec le calibre, afin de vérifier la précision du sonomètre officiel.

2.15.4

Les tests peuvent s'effectuer en conditions de pluie ou d'humidité. Les motocycles considérés comme excessivement bruyants doivent être testés individuellement si les conditions le permettent.

2.15.5

Dans le cas d'un vent plus que modéré, les motocycles doivent être face à celui-ci. (Les bruits de mécaniques se dirigeront vers l'avant, loin du microphone).

2.15.6

Des instruments de mesure à réponse « lente » doivent être utilisés.

2.15.7

La position « A » sera enclenchée sur commande du sonomètre.

2.15.8

Ne plus arrondir à l'unité inférieure : 107.9 dB/A = 107.9 dB/A.



2.15.9 Correction

Instrument de type 1 ou 2 : ajouter 2 dB pour tenir compte du « précision de la méthode ».

L'utilisation d'un instrument de Type 1 est préférable. Toutes les tolérances sont cumulatives. La procédure et des décisions prises lors des discussions préalables avec le Directeur FIM Endurance/Chef Commissaire.

ROAD/ROUTE

A

DIAGRAM 2

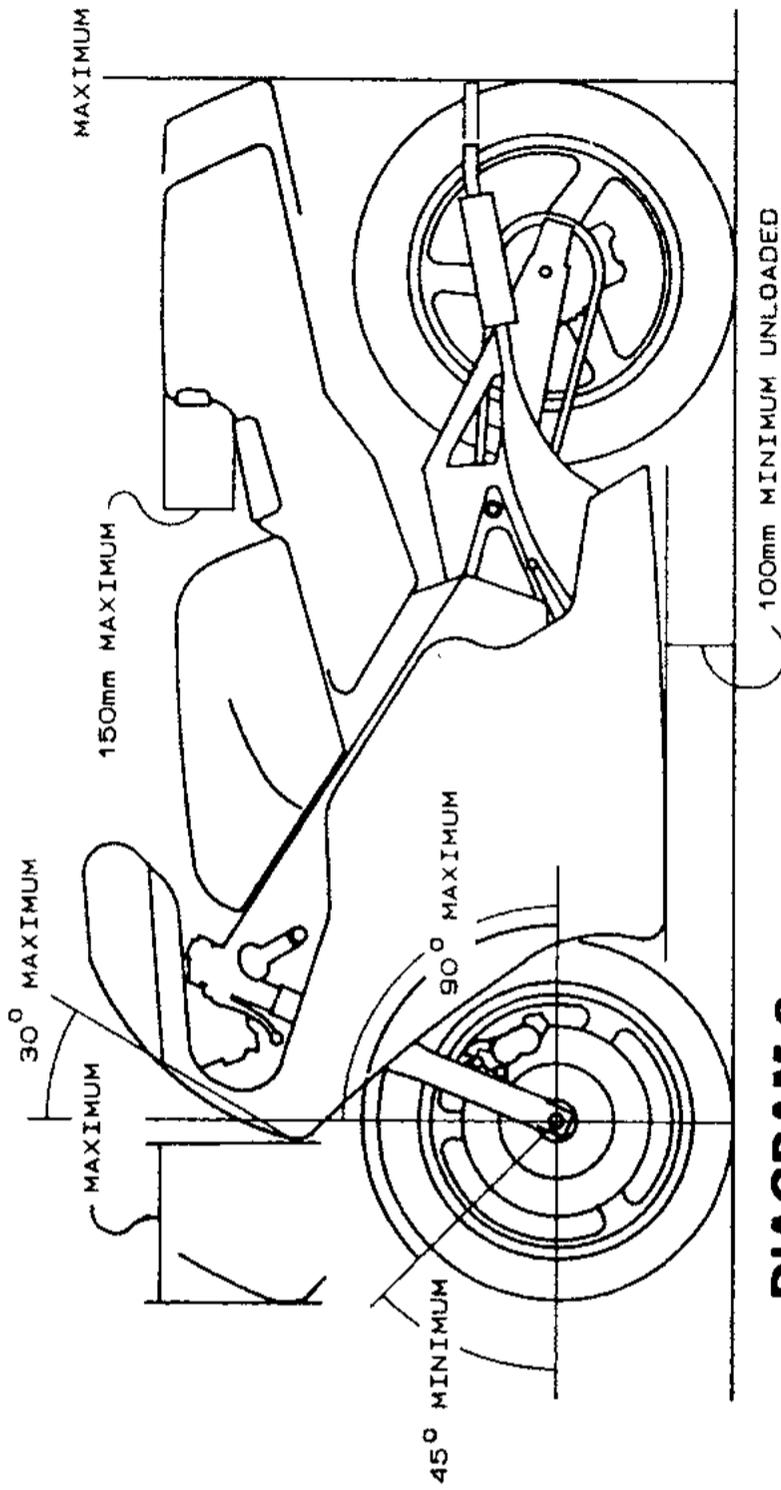


DIAGRAM 1

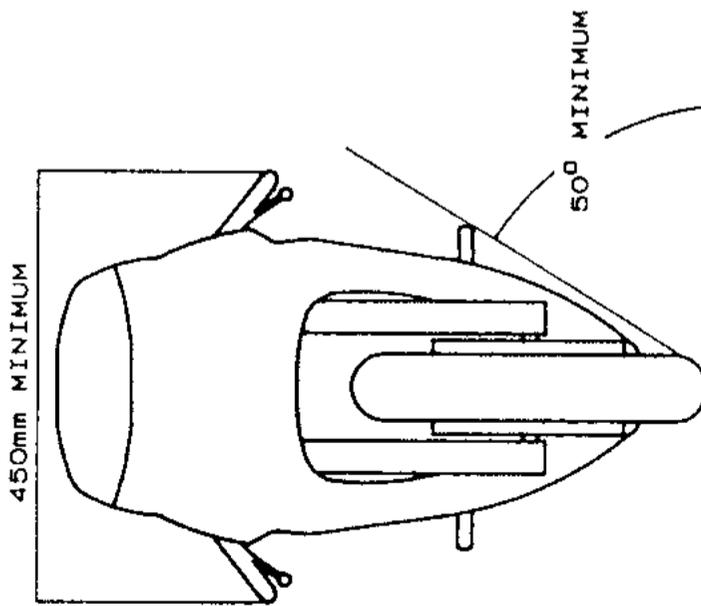
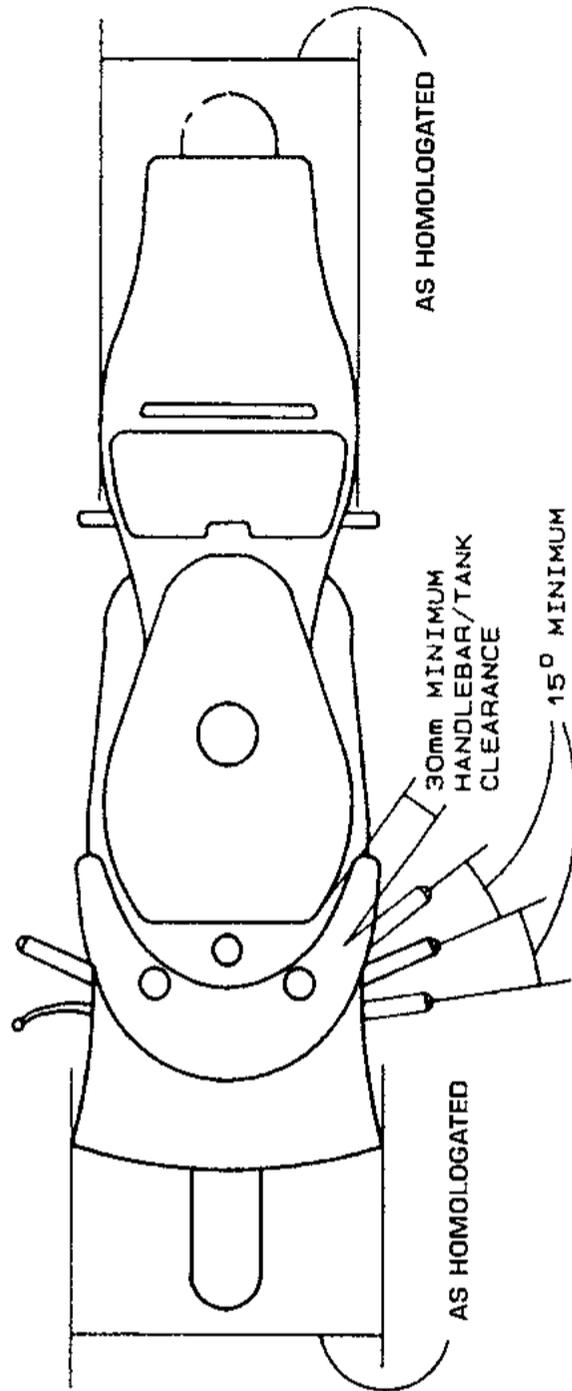
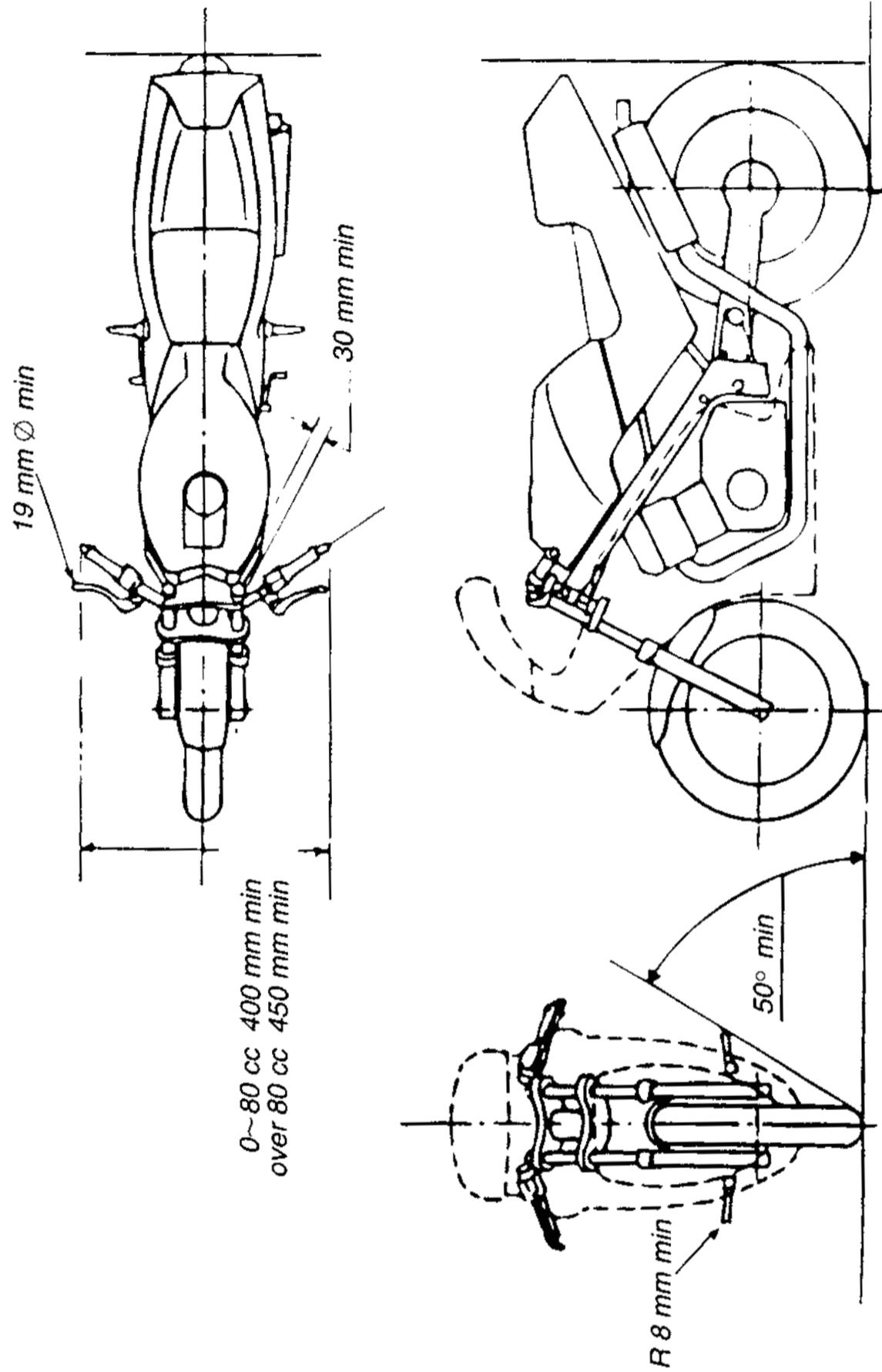


DIAGRAM 3



SPORTS PRODUCTION

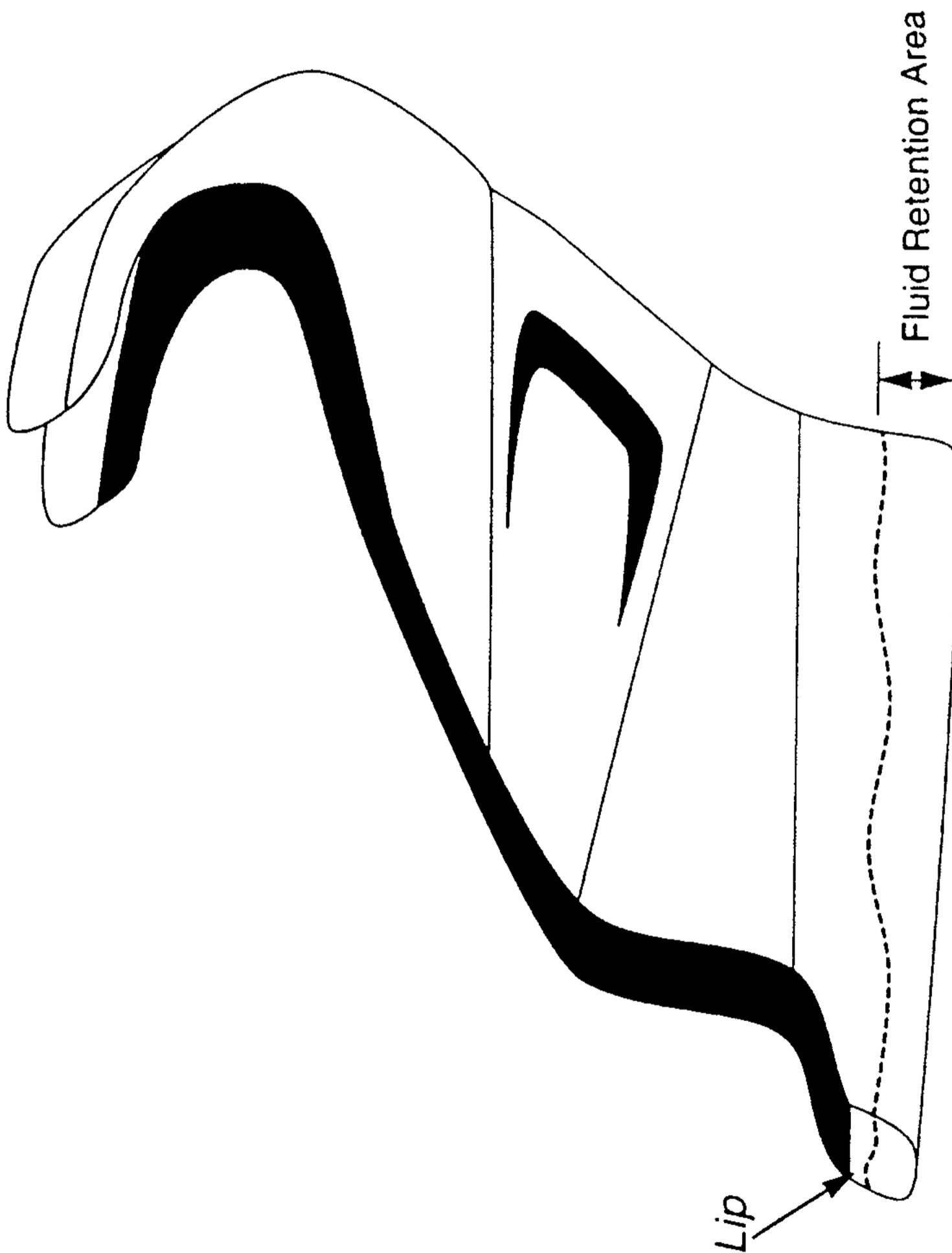
C



Technique

ROAD/ROUTE

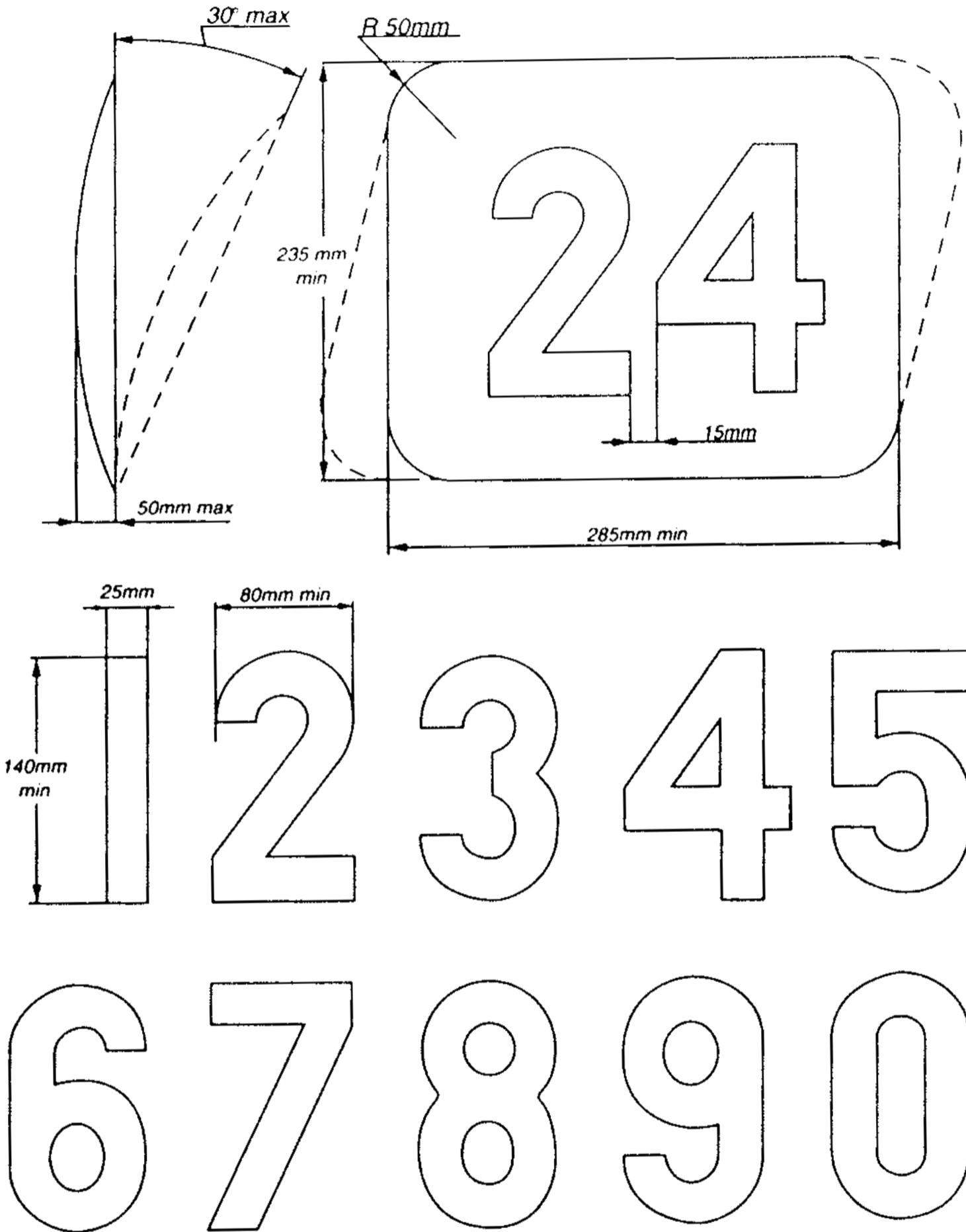
C



Technique

NUMBERS/NUMEROS

0



Technique

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

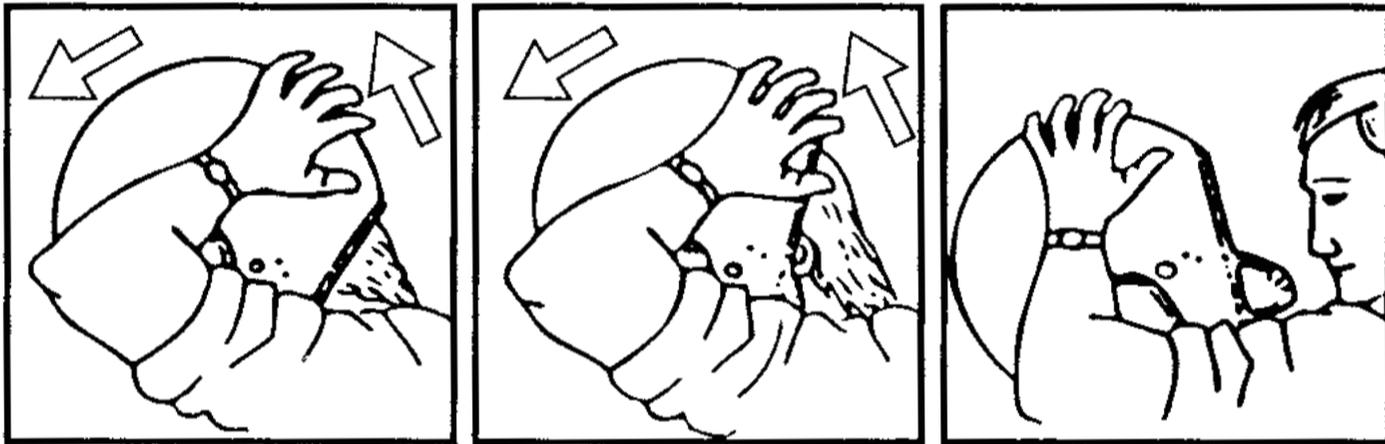
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

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

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



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



3. CODE DISCIPLINAIRE 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*
- *amendes*
- *Stop & Go*
- *pénalité de temps*
- *pénalité de position sur la grille de départ*
- *disqualification*
- *retrait de points de Championnat*
- *suspension*
- *exclusion*

3.2.1 Définition et application des sanctions

- *avertissements :* *peuvent être privés ou publics et peuvent être donnés sans audience préalable.*

- *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.



- **Stop & Go:** cf. Art. 1.17.

- **pénalités de temps :** imposition de temps affectant le résultat réel du coureur jusqu'à 2 minutes et annulation de temps.

- **disqualification :** **entraîne automatiquement et indépendamment de toute autre sanction, l'invalidation du résultat obtenu lors d'une manifestation, des séances d'entraînement d'une course ou du classement.**
Une disqualification immédiate d'une séance d'essais ou d'une course peuvent également être prononcée au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.

- **retrait de points de championnat :** perte des points de courses du Championnat déjà disputées.

- **suspension :** **entraîne la perte de tous les droits à participer à toutes les activités placées sous le contrôle de la FIM pour une période déterminée.**
L'application de cette pénalité peut également être appliquée dans le Championnat à une ou plusieurs séances d'essais (ou une partie de celle-ci), ou à des 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 pour les décisions de course et 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. En cas d'infractions mineures, il n'est pas nécessaire qu'une audience préliminaire ait lieu pour :

- *des infractions aux Règlements.*
- *toute action ou acte volontaire ou involontaire, accompli au cours d'une manifestation par une personne ou un groupe de personnes, contraire aux règlements en vigueur ou aux ordres donnés par un officiel de la manifestation.*
- *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 amende*
- *un Stop & Go*
- *une pénalité de temps*
- *une disqualification*
- *retrait de points de Championnat*
- *une suspension*

De plus, la Direction de Course peut déférer le cas à la Cour Disciplinaire Internationale (CDI) pour infliger une sanction plus importante qui dépasse la compétence de la Direction de Course.

3.3.2 Le Collège des Commissaires FIM

3.3.2.1 Constitution

Le Collège des Commissaires FIM est constitué conformément aux dispositions de l'article 1.7.

3.3.2.2 Compétence

Le Collège des Commissaires entendra tous les appels contre les décisions prises par la Direction de Course.

3.3.2.3 Sanctions pouvant être prononcées par le collège des Commissaires FIM, seulement après appel

- *un avertissement*
- *une amende*
- *une pénalité de temps*
- *une disqualification*
- *retrait de points de Championnat*
- *une suspension*

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

Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision de la Direction de Course basée sur une « photo-finish ».

3.4.2 Droit d'appel

Les dispositions concernant les appels contre des décisions disciplinaires de la FIM sont les suivantes :

1. *Auprès des Commissaires FIM, contre une décision de la Direction de Course.*

Aucun appel ne peut être interjeté contre décision qui entraîne (ou non) :

- *un Stop & Go.*
- *une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.*
- *une disqualification des séances d'essais ou de la course suite à un résultat positif au test d'alcoolémie effectué lors d'un tel événement.*
- *Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands.*

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur une « photo-finish ».

Lorsqu'aucun appel ne peut être interjeté, la décision de la Direction de Course est finale.

2. *Auprès de la CDI, contre une décision des Commissaires FIM.*

La décision de la CDI est finale.

Aucun appel ne peut être interjeté si les Commissaires FIM confirment la décision précédente de la Direction de Course, 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 Stop & Go.*
- *une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.*
- *une disqualification des séances d'essais ou de la course suite à un résultat positif au test d'alcoolémie effectué lors d'un tel événement.*
- *Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands.*

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 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.

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 €uros ou sa contre-valeur.

Les Equipes ou coureurs sous contrat pour participer au Championnat peuvent présenter, une lettre de garantie de EEL, 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 €uros.

Les Equipes et coureurs sous contrat à participer aux Championnats peuvent présenter une lettre de garantie de EEL 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.

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.



4. NORMES POUR LES CIRCUITS

Les normes des circuits sont définies par les « Normes FIM pour les Circuits ».



5. CODE MÉDICAL

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



6. CODE ANTIDOPAGE

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



7. CODE DE L'ENVIRONNEMENT

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



8. CODE D'ÉTHIQUE

Les règles sont définies par le « CODE D'ÉTHIQUE FIM ».



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

FIM-LIVE.com

11, ROUTE DE SUISSE | CH - 1295 MIES

ccr@fim.ch

6510001