

FIM Magazine

N° 65 - 2008



Grand Prix
Endurance
Motocross
Rallye FIM
Speedway
Trial



Cover photo/photo de couverture
Valentino Rossi (Moto GP Champion)
Suzuki Endurance Racing Team (Endurance Champion)
Above/ci-dessus: James Stewart (USA-Kawasaki)

►► Publishing Director/*Directeur de la Publication*: Guy Maitre
►► Chief Editor/*Rédacteur en chef*: Marc Pétrier
►► Fédération Internationale de Motocyclisme
11, route Suisse - 1295 Mies - Suisse
Tel: (+41-22) 950 95 00 - Fax: (+41-22) 950 95 01
E-mail: fim@fim.ch - Internet: www.fim.ch

►► Photos: Marc Pétrier (except where otherwise indicated/
sauf autre indication)
►► Lay-out and Printing/*Mise en page et Impression*:
Imprimerie SRO-Kundig
49, chemin de l'Etang - 1219 Châtelaine/Genève



- › **The Message from the President**
- › *Le Message du Président*

4-5

- › **FIM Road Racing World Championship Grand Prix**
- › *Championnat du Monde FIM des Grands Prix de Courses sur Route*

6-9

- › **Qtel FIM Endurance World Championship**
- › *Championnats du Monde FIM Qtel d'Endurance*

10-13

- › **Interview Michael Schumacher**
- › *Interview Michael Schumacher*

14-15

- › **FIM Motocross World Championships**
- › *Championnat du Monde FIM de Motocross*

16-19

- › **FIM Trial World Championships**
- › *Championnats du Monde FIM de Trial*

20-23

- › **FIM Speedway World Cup**
- › *Coupe du Monde FIM de Speedway*

24-25

- › **FIM Rally - Greece**
- › *Rallye FIM - Grèce*

26-29

- › **FIM Meritum - Austria**
- › *Meritum FIM - Autriche*

30-31

- › **2008 FIM Congress, Durban : agendas**
- › *Congrès FIM 2008, Durban : ordres du jour*

32-39

- › **2008 Results**
- › *Résultats 2008*

40-59

- › **General Information**
- › *Informations Générales*

60-66

- » FIM Magazine N° 65 – issued October 2008/*publié en octobre 2008*
- » Past issues available on request / *Anciens numéros disponibles sur demande*
- » The articles published in this magazine do not necessarily reflect the official position of the FIM./ *Les opinions exprimées dans les articles ne reflètent pas nécessairement le point de vue officiel de la FIM.*

- » The content of this publication is based on the best knowledge and information available at the time the articles were written/*Le contenu de cette publication est basé sur la meilleure connaissance et informations disponibles au moment où les articles ont été écrits.*

- » Printed in Switzerland – *Imprimé en Suisse*



Editorial



from the **[President]**

Dear delegates and readers,

The publication of the FIM Magazine coincides with our Congress. It is with great pleasure and excellent memories that we are going back to South Africa and, this time, to the city of Durban. It was in this country 10 years ago that we adopted the new Statutes that permitted us to restructure the internal running of the FIM. It is in this same country 10 years later that the General Assembly will have the responsibility of writing a new chapter in our history: the approval of a long term Strategic Plan.

As we have already explained several times, the strategic planning procedure has been carried out by consulting the greatest number of persons and organisations possible and basing ourselves on democratic principles. We all hope to realise, through this plan, most of our "motorcyclists" dreams and thus to resolve the principle problems to which we are confronted. I do not know if this will happen exactly in that manner. Of course, words do not have the power to transform reality. Nevertheless, we will be capable of doing it thanks to the work, the passion, the tenacity and the creativity with which we will tackle this extraordinary task that will certainly allow the FIM to raise itself to the highest level and to be among the most important international sporting organisations.

After having shared with you all the responsibility of developing our Plan, I believe that we will be able to face with more serenity the challenges that we have set ourselves...but also those that we have not fixed. Our reflections have enabled us to conclude, for example, that we must diversify our sources of income, reduce the costs of motorcycling activities and, at the same time, organise events on all continents with participants coming from the greatest number of countries

possible. Can we manage to realise this one day while the threat of a deep world economic crisis weighs heavily on us?

My reply is YES. On the condition that we unite all our efforts in order to achieve this. It is also for this reason that we have created a Marketing Department that will enable the FIM to look into areas that have not been exploited in the past and which could bring in new sources of income. Similarly, we emphasize the necessity of maintaining 2-stroke machines in competition in order to contain the costs involved in motorcycling activities and also to restrict the use of electronic devices, without limiting technological progress. These are some examples of measures that we can take, but above all, I count enormously on the capacity of our members to bring new useful ideas to the motorcycling community.

In my view, the Congress in Durban will be important for all of us, but principally for the FIM. If we judiciously choose our objectives, it will just be a question of concentrating our efforts on these objectives. Moreover, if we all pull together in the same direction, I am convinced that we will make it. Our host, the MSA and all its staff, have worked with "passion, tenacity, and creativity" in order to organise an excellent Congress and to offer us the conditions necessary so that the best decisions will be taken in Durban.

My congratulations to all the MSA team and welcome to all the delegations.

It will be with great pleasure that I will see you again in the next FIM Magazine.

Vito Ippolito
FIM President

Journal



du [Président]

Chers délégués,
Chers lecteurs, chères lectrices,

La publication du Magazine FIM coïncide avec notre Congrès. C'est avec grand plaisir et d'excellents souvenirs que nous revenons en Afrique du Sud et, cette fois-ci, dans la ville de Durban. C'est dans ce pays que nous avons adopté il y a 10 ans de nouveaux Statuts qui nous ont permis de restructurer le fonctionnement interne de la FIM. C'est dans ce même pays que dix ans plus tard l'Assemblée Générale aura la responsabilité d'écrire un nouveau chapitre de notre histoire : l'approbation d'un Plan stratégique à long terme.

Comme nous l'avons déjà expliqué à plusieurs reprises, le processus de planification stratégique a été mené en consultant le plus grand nombre de personnes et d'organisations possible et en nous basant sur des principes démocratiques. Nous espérons tous réaliser, à travers ce plan, la plupart de nos rêves "motocyclistes" et ainsi résoudre les problèmes principaux auxquels nous sommes confrontés. Je ne sais pas si cela se passera exactement de cette manière-là. Bien entendu, les mots n'ont pas la force de transformer la réalité. Toutefois, nous serons capables de le faire grâce au travail, à la passion, à la ténacité et à la créativité avec laquelle nous nous attellerons à cette tâche extraordinaire, ce qui permettra certainement à la FIM de se hisser au plus haut niveau et figurer parmi les organisations sportives internationales les plus importantes.

Après avoir partagé avec vous tous la responsabilité d'élaborer notre Plan, je crois que nous pouvons faire face avec plus de sérénité aux défis que nous nous sommes fixés... mais également à ceux que nous ne nous sommes pas fixés. Nos réflexions nous ont permis de conclure, par exemple, que nous devons diversifier nos sources de revenus, réduire les coûts de la pratique du motocyclisme et, en même temps, organiser des manifestations dans tous les continents avec des participants provenant du

plus grand nombre de pays possible. Arrivera-t-on à le concrétiser un jour alors que la menace d'une profonde crise économique mondiale pèse sur nous ?

Ma réponse est: OUI. À la condition que nous unissions tous nos efforts pour y parvenir. C'est pour cette raison aussi que nous avons créé un Département de Marketing qui permettra à la FIM d'occuper des espaces qui n'avaient pas été exploités dans le passé et qui pourront apporter de nouvelles sources de revenus. De même, nous insistons sur la nécessité de maintenir des machines à 2 temps dans la compétition afin de contenir les coûts impliqués dans la pratique du motocyclisme et également de restreindre l'utilisation de dispositifs électroniques, sans limiter les progrès technologiques. Ceux-ci sont quelques exemples des mesures que nous pouvons prendre, mais surtout je compte énormément sur la capacité de nos membres à apporter de nouvelles idées utiles pour la communauté motocycliste.

À mon avis, le Congrès de Durban sera important pour nous tous, mais principalement pour la FIM. Si nous choisissons judicieusement les objectifs à atteindre, il ne nous restera qu'à concentrer nos efforts sur ces objectifs. De plus, si nous tirons tous ensemble dans la même direction, je suis convaincu que nous y parviendrons. Notre hôte, la MSA et l'ensemble de son staff, ont travaillé avec "passion, ténacité et créativité" afin d'organiser un excellent Congrès et nous offrir les conditions nécessaires pour que les meilleures décisions soient prises à Durban.

Mes félicitations à toute l'équipe de la MSA et bienvenue à toutes les délégations.

Ce sera avec grand plaisir que je vous retrouverai dans le prochain Magazine FIM.

Vito Ippolito
Président FIM

Rossi: 8th title!



Start of the MotoGP race in Misano/Départ de la course MotoGP à Misano: Casey Stoner (1), Daniel Pedrosa (2), Valentino Rossi, Jorge Lorenzo (48), Randy de Puniet, Toni Elias, Shinja Nakano, James Toseland (52), Chris Vermeulen (7), Sylvain Guintoli (50), Loris Capirossi (65), Andrea Dovizioso (4)...

This 2008 season is the year of the great comeback of Valentino Rossi to centre stage. After two blank years, when the title went to Nicky Hayden and Honda in 2006 and to Casey Stoner and Ducati in 2007, he recovered the title in a magnificent manner at the end of the race in Motegi, after having dominated almost all the season. Even if he was victorious only at the 4th Grand Prix of the season in Shanghai, he did it again two weeks later in Le Mans. Then at home, on the Mugello circuit, he did not let anyone get close. In Barcelona, Pedrosa finally stayed ahead and won and then a bad start ended in a crash in Assen, taking Randy de Puniet with him but he even managed to save five points. In the rain in Sachsenring, Pedrosa put himself out of the game when he

was easily in the lead. At the end of a fantastic fight in Laguna Seca, it was the strongest, mentally as well as technically, who won. Rossi beat Stoner, Yamaha beat Ducati. The two following Grand Prix are the evidence:

in Brno and Misano, Stoner was leading ahead of Rossi. Stoner crashed and Rossi won. In the typhoon of Indianapolis, Rossi went to get Hayden who was in the lead and won, and won again in Motegi, after overtak-



Valentino Rossi (ITA-Yamaha MotoGP)

Rossi: 8^e titre!



Mike di Meglio (FRA-Derbi 125)

titre à la fin de la course de Motegi, après avoir dominé pratiquement toute la saison. Même s'il ne remporte la victoire qu'au quatrième Grand Prix, à Shanghai, il récidive 15 jours après au Mans. Puis chez lui au Mugello il ne laisse personne s'approcher. A Barcelone, Pedrosa enfin parvient à rester devant, puis c'est le mauvais départ et la chute à Assen, entraînant Randy de Puniet, mais il parvient tout de même à sauver cinq points. Sous la pluie du Sachsenring, Pedrosa se met lui-même hors jeu alors qu'il mène le bal facilement. A Laguna Seca c'est une bagarre extraordinaire dont sort vainqueur, le plus fort, tant mentalement que techniquement : Rossi bat Stoner, Yamaha bat Ducati. Les deux Grands Prix

Cette saison 2008 est l'année du grand retour de Valentino Rossi sur le devant de la scène. Après deux années en

demi-teinte, quand le titre est allé à Nicky Hayden et Honda en 2006, à Casey Stoner et Ducati en 2007, il récupère de magnifique manière le



James Toseland (52), Andrea Dovizioso (4), Loris Capirossi (65)



125cc race/course 125cc

ing...Stoner. That's it folks, the cup is full. Rossi has recovered his place, the World Champion, after a two year break. Agostini and his 123 wins had done this before.

Marco Simoncelli in the 250cc and Mike du Meglio in the 125cc have the advantage, but in this case there are three Grand Prix to go and nothing is decided. In Motegi, on the other hand, a decision was taken: there will only be one tyre provider in MotoGP in 2009. The offers and the decision must be made very quickly so that everything can be, in principle, in place after the last Grand Prix in Valencia.

And the 250cc will effectively be replaced by four-stroke four cylinder 600cc maximum engines, with prototype chassis. This decision was taken unanimously by the manufacturers who are members of MSMA, which include the non-Japanese manufacturers who do not have this type of engine in their production line.

Technical research indicates that the two-stroke engine is currently making huge technological progress, being able to respect the norms imposed by the European Union, in order to be registered – which is not necessary in competition circuits.



Daniel Pedrosa (SPA-Honda MotoGP)



Alvaro Bautista (SPA-Aprilia 250), Julian Simon (SPA-KTM 250)

suivants en sont l'évidence : à Brno et à Misano, Stoner mène devant Rossi, Stoner tombe, Rossi gagne. Dans le typhon d'Indianapolis, Rossi va chercher le leader Hayden et gagne, et gagne encore à Motegi après avoir doublé...Stoner. N'en jetez plus, la coupe est pleine. Rossi a récupéré sa place, celle de Champion du Monde, après une parenthèse de deux ans. Agostini et ses 123 victoires l'avait fait avant lui.

Marco Simoncelli en 250cc et Mike di Meglio en 125cc ont l'avantage, mais il y a encore trois Grands Prix, et rien n'est fait. A Motegi par contre, une décision est tombée : il n'y aura qu'un seul fournisseur de pneumatiques en MotoGP en 2009. Les offres et la décision doivent se faire très rapidement, pour que tout soit, en principe, en place après le dernier Grand Prix à Valencia.

Et la 250cc sera effectivement remplacée par des quatre temps quatre cylindres et 600cc maximum, avec partie-cycle prototype. Cette décision a été prise à l'unanimité des constructeurs faisant partie de MSMA, ce qui inclut les



Hector Barbera (SPA-Aprilia 250), Marco Simoncelli (ITA-Gilera 250), Yuji Takahashi (JPN-Honda 250)

constructeurs non japonais, qui n'ont pas ce genre de moteur dans leur ligne de production. Les recherches techniques actuelles indiquent que des progrès technologiques importants sont ap-

portés au moteur deux temps qui peut respecter les normes imposées par l'Union Européenne, pour être immatriculé – ce qui n'est pas nécessaire sur les pistes de compétition.



Jorge Lorenzo (SPA-Yamaha MotoGP)

Champion:



It is done: for the ninth time in the history of Endurance and the fourth consecutively, the Suzuki Endurance Racing Team (SERT), managed by Dominique Méliand, is the Endurance World Champion. The title was clinched in the best possible manner by a total domination of both machines: the number 1 Champion and the number 2 second, at the Bol d'Or on the Magny-Cours circuit in mid-September. The final fireworks and the Prize-Giving Ceremony will take place in Qatar next November. The first Suzuki title was back in 1983 with French rider Hervé Moineau and the Belgian Richard Hubin, in those days fighting against the factory bikes of Kawasaki and Honda. Then Hervé Moineau won the title again in 1987 with Bruno LeBihan and in 1988 with Thierry Crine. Then some unfruitful years ended in 1997 with the title of the American Doug Polen (Superbike World Champion in 1991 and 1992) and the Australian Peter Goddard, and in 1999 with the British rider Terry Rymer and the Frenchman Jehan d'Orgeix. A nice list of titles, without any doubt. The Qtel FIM Endurance World Championship spent the summer in



Coca Cola Suzuka Eight Hours: start/départ

Japan, then in Germany and finally in France. The Coca Cola Zero Suzuka Eight Hours was held, as usual, under a very hot sun and high humidity. The permanent teams, as well as the uncommon racing conditions, had to face the Japanese teams, always very competitive, in particular the teams supported by the factories, notably Suzuki through the Yoshimura team, and the HRC Honda Dream team. The change to the Rules in relation to 2007 – withdrawal of the Superbike class, changes to the Superproduction rules – meant that the Japanese machines conformed

to the Championship rules and were thus eligible for Championship points. The race was won by Carlos Checa and Ryuichi Kiyonari on the official HRC Dream CBR 1000RR Honda, ahead of the Yoshimura Suzuki of Sakai-Watanabe and the Honda Harc-Pro of Konishi-Takahashi. The first machine of a permanent team was the Yamaha Austria Team machine, 11th overall, 10 laps behind the winners, followed by the Yamaha YMES Folch, the Yamaha Phase One and the Suzuki SERT n°1. In Superstock, the battle was very tight and the victory went to the

Suzuki Endurance Racing Team

C'est fait : pour la neuvième fois de l'histoire de l'Endurance et la quatrième consécutive, le Suzuki Endurance Racing Team (SERT) dirigé par Dominique Méliand, est Champion du Monde d'Endurance. Le titre a été conquis de la plus belle des façons, par une domination totale des deux machines, la n°1 Championne et la n°2 en deuxième position, lors du Bol d'Or sur le circuit de Magny-Cours à mi-septembre. Le panache et la remise des prix officielle auront lieu au Qatar en novembre. Le premier titre Suzuki remonte à 1983, la moto était pilotée par la français Hervé Moineau et le belge Richard Hubin, à l'époque face aux Kawasaki et Honda d'usine. Puis Hervé Moineau remporte à nouveau le titre en 1987 avec Bruno LeBihan et en 1988 avec Thierry Crine. Ensuite quelques années infructueuses qui se terminent en 1997 avec le titre de l'américain Doug Polen (Champion du Monde Superbike en 91 et 92) et de l'australien Peter Goddard, et en 1999 avec le britannique Terry Rymer et le français Jehan d'Orgeix. Un beau palmarès, à n'en pas douter.

Le Championnat du Monde FIM Qtel d'Endurance a passé l'été au Japon, puis en Allemagne et enfin en France. Les Huit Heures Coca Cola



Yamaha Folch YMES 4

Zero de Suzuka ont été disputées comme à l'habitude sous une température caniculaire et un taux d'humidité très élevé. Les teams permanents, en plus de ces conditions inhabituelles, ont également dû affronter les équipes japonaises toujours très compétitives, en particulier, les équipes soutenues par les usines, notamment Suzuki, par l'intermédiaire du team Yoshimura, et le team Honda HRC Dream. Le changement de règlement par rapport à 2007 – suppression des

SERT pit stop, with team manager Dominique Méliand (right). / Arrêt au stand du SERT avec le chef d'équipe Dominique Méliand (à droite).

Superbike, modifications au règlement Superproduction – rend les machines japonaises conformes et donc pouvant marquer des points. La course a été remportée par Carlos Checa et Ryuichi Kiyonari sur la Honda CBR 1000RR HRC Dream officielle, devant la Suzuki Yoshimura de Sakai-Watanabe et la Honda Harc-Pro de Konishi-Takahashi. La première machine d'un team permanent est la Yamaha du team Austria, 11ème scratch à dix tours des vainqueurs, suivie de la Yamaha YMES Folch, la Yamaha Phase One et de la Suzuki SERT n°1.

En Superstock, la lutte a été chaude et la victoire est revenue à la

Suzuki SERT n° 1 (Vincent Philippe), Endurance World Champion



Yamaha Austria Racing Team (7)





Yamaha LTG 57, less than a lap ahead of the QERT Suzuki and the Team Endurance Moto 45.

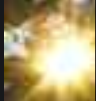
The German round in Oschersleben, created in 1999 over 24 hours, was reduced by the organisers down to 8 hours for financial reasons, with a start on the Saturday at 15h and the finish at 23h (the Sunday being reserved for the German Championship). And it was the TKF Kawasaki which won the race, as the crash of Matthieu Lagrive on the Suzuki put it back to sixth place after having led for five hours. The team recovered from its delay and finished on the 3rd step of the podium behind the very regular Austria team Yamaha, finally spared from crashes and mechanical pro-

blems. The finish was very tight: the Yamaha Phase One, the Yamaha Folch and the Yamaha Maco Motos following The Qatar Racing Team Junior Suzuki again won the Superstock class, ahead of the Yamaha LTG 57 and the ABG 134.

The Bol d'Or was held in mid-September with the rain starting at the beginning of Saturday night – fortunately much later than forecast. The usual French non-permanent teams came to fight for the victory, in particular the second Suzuki SERT 2, the Kawasaki 11, the Yamaha GMT 94, the Yamaha Acropolis, the Honda National Motos 55 and in Superstock the

LMS 72 Suzuki and a Honda entered by the French magazine Moto Revue with nobody less than Jean-Michel Bayle and Sébastien Charpentier. But in the end the Suzuki n°1 led from start to finish, won the race and the title, plus a second double in the season after the one in Le Mans (but reversed), with an excellent third place for the Yamaha Austria.

In the Superstock class, the victory went to the LMS 72 Suzuki despite a crash in the evening, but the World Cup title goes to the Qatar Endurance Racing Team, second in the race, as the LTG 57 dropped out.



Yamaha LTG 57, moins d'un tour devant la Suzuki QERT et la Team Endurance Moto 45.

L'épreuve allemande d'Oschersleben, créée en 1999 sur 24 Heures, a été réduite par les organisateurs à huit heures pour des raisons financières, avec départ le samedi à 15 heures et arrivée de nuit à 23 heures (le dimanche étant réservé au Championnat d'Allemagne). Et c'est la Kawasaki du TKF qui a remporté l'épreuve, une chute de Matthieu Lagrive sur la Suzuki ayant relégué celle-ci à la sixième place après cinq heures de course en tête. L'équipe a rattrapé son retard et monte sur la 3ème marche du podium derrière la très régulière Yamaha du team Austria, enfin épargnée par les chutes et problèmes mécaniques. L'arrivée a été très serrée : suivent la Yamaha Phase One, la Yamaha Folch et la Yamaha Maco Motos. La Suzuki du Qatar Racing Team Junior remporte à nouveau la classe Superstock, devant la Yamaha LTG 57 et la ABG 134.

Le Bol d'Or a eu lieu mi-septembre avec l'apparition de la pluie au début de la soirée de samedi – heureusement bien plus tard que prévu. Les habitués teams français non permanents viennent se mêler à la lutte pour la victoire, en particulier la deuxième Suzuki SERT 2, la Kawasaki 11, la Yamaha GMT 94, la



Yamaha Acropolis, la Honda National Motos 55, et en Superstock la Suzuki LMS 72 et une Honda engagée par le magazine français Moto Revue avec rien moins que Jean-Michel Bayle et Sébastien Charpentier. Mais au final, la Suzuki n°1 mène de bout en bout, remporte la victoire et le titre, plus un deuxième doublé de la saison après

celui des 24 Heures du Mans (mais inversé), et une excellente troisième place pour la Yamaha Austria. En Superstock, c'est la Suzuki LMS 72 qui, malgré une chute dans la soirée, remporte la victoire, mais le titre de la Coupe du Monde revient au Qatar Endurance Racing Team, deuxième au classement, suite à l'abandon de la LTG 57.



Honda HRC Dream 11 (Carlos Checa)



Kawasaki France 11



Suzuki QERT International Junior Team (Superstock World Cup winner)



A four-wheel champion



on two wheels

He tested a Ducati MotoGP at the Mugello circuit and then put the whole world of motorcycle sport in turmoil when news appeared that he was interested in motorcycle racing competition. The FIM was contacted to provide administrative information regarding the various possibilities of taking part in competition. In the end, Michael Schumacher took part in some German IDM Superbike rounds. The one held in Oschersleben was run together with an 8-Hour race of the Qtel FIM Endurance World Championship and Michael Schumacher and his team colleagues Michael Bauer and Matthias van Hammerstein decided to take part in the race with their Honda CBR 1000 Superbike – in the Open class. Very pleasant and professional, Michael Schumacher received us for a short interview in his pit in Oschersleben.

❖ **Can you please explain how you started in motorcycling? When did you come up with this idea?**

MS – Well, it is a very easy story quite honestly. It started back in 1994 when I bought myself a 600 CBR. I rode back from Stuttgart to my home in Switzerland and afterwards I sold it straight away because I didn't like it. Then I bought myself a Harley. Then in 2005 I rode the MotoGP Ducati at Mugello. Then I did not do anything for quite a while, until last year in March or April. I have a friend at KTM, I called him and he organised a test at Fiorano, our home track. That was the kick-off for the motorcycle activity that I'm doing now. We started with Supermotard with a SuperDuke and several other bikes.

❖ **So you really started with motorcycles only recently...**

MS – Yes, really seriously a year ago.

❖ **May I ask where the passion for motorcycling fits? Was it just something that turned up and you decided to do?**

MS – Well, when we tested in Fiorano, we had a lot of fun – there were a lot of people and we really enjoyed it. I would say riding, the sensation of being so close to the ground, it is a very natural feeling. It is very different from car racing, very different. It's a new adventure...

❖ **Do you think your experience in car racing, for example, the quick reactions that you have must have helped...**

MS – Nothing helps. For sure my natural behaviour, or talent, that I have for car racing, yes, for sure it helps and has something to do with it. But everything is different. Technicality – the way of learning, understanding what is happening. If I see something done by somebody, it shows me what I have to do, then I see what I have to do in order to improve it, and I can check how to improve, if I have the potential. For the experience, what I have done with racing cars helped me to improve my skills.

❖ **Do you remember well your experience at Mugello on the Ducati?**

MS – It was a big shock. At that time it was still the 1000cc bikes. If you know Mugello you have this long straight with a little uphill just before the 180 curve. I was going there, faster and faster and at one moment on this little uphill the front wheel went up in a wheelie and I didn't like it (laughing). I didn't like it. I was shaking. It's very crazy what I'm doing but I can't help myself.

❖ **You've been riding on private circuits and now you have decided to take part in the German Championship, and also in the Endurance World Championship?**

MS – No. We are here for the IDM and we use the 8-hour race honestly for just getting into the rhythm for Sunday. We have no ambition to do something in the World Championship race because we are not equipped for it. The bike has a refueling system but no quick wheel system for changing tyres. We're training just to keep running.

❖ **Can you give some names of riders in the history of the motorcycle world who have influenced you?**

MS – Well, very early on, I was always a fan of Kevin Schwantz. Then there's a friend of mine, Mick Doohan. We live very close together in Monaco, we train and spend a lot of time together. I've always thought that he was crazy in what he was doing, so I did not have much understanding for him but that has changed now.



Un champion quatre roues sur deux roues

J'ai essayé une Ducati MotoGP au circuit du Mugello, et ensuite a été l'objet de rumeurs dans le monde du sport moto lorsque des nouvelles ont annoncé qu'il s'intéressait à la compétition moto. La FIM a été contactée afin de fournir des informations administratives sur les diverses possibilités de prendre part à des compétitions. A la fin, Michael Schumacher a participé à quelques épreuves du Championnat d'Allemagne IDM Superbike. Celle qui a eu lieu à Oschersleben était organisée conjointement avec une course de 8 Heures du Championnat du Monde FIM Qtel d'Endurance. Michael Schumacher et ses collègues d'équipe Michael Bauer et Matthias van Hammerstein ont décidé de prendre part à la course avec leur Honda CBR 1000 Superbike – dans la classe Open. Très agréable et professionnel, Michael Schumacher nous a reçus pour une courte interview dans son stand à Oschersleben.

❖ **Pouvez-vous expliquer comment vous avez commencé la moto ? Quand vous est venue cette idée ?**

MS – Eh bien, honnêtement c'est une histoire très simple. Cela a commencé en 1994 lorsque je me suis acheté une CBR 600. Je suis rentré de Stuttgart jusque chez moi en Suisse, et je l'ai revendue immédiatement parce que je n'avais pas aimé. Après je me suis acheté une Harley. En 2005, j'ai roulé sur la Ducati de MotoGP au Mugello. Ensuite, je n'ai rien fait de spécial pendant quelque temps, jusqu'à l'année dernière vers mars ou avril. J'ai un ami chez KTM; je l'ai appelé et il a organisé une séance à Fiorano, notre piste d'essais. Ce fut le départ de l'activité motocycliste dans laquelle je suis maintenant engagé. Nous avons commencé avec du Supermotard, sur une SuperDuke, et d'autres machines.

❖ **Donc vous avez commencé la moto seulement récemment...**

MS – Oui, vraiment sérieusement il y a un an.

❖ **Puis-je vous demander où se trouve la passion pour la moto ? Est-ce juste quelque chose qui est apparu et que vous avez décidé de faire ?**

MS – Eh bien, lorsque nous avons roulé à Fiorano, nous nous sommes beaucoup amusés – il y avait plein de gens et nous avons eu beaucoup de plaisir. Je dirais que le fait de rouler, la sensation d'être si proche du sol, c'est une sensation très naturelle. C'est très différent des courses de voiture, très différent. C'est une nouvelle aventure...

❖ **Pensez-vous que votre expérience en compétition auto, par exemple, les réactions rapides que vous devez avoir, vous ont aidé ?**

MS – Rien n'aide. Bien sûr mon comportement naturel, ou le talent, que j'ai pour la compétition auto, oui, bien sûr que cela aide et a quelque chose à voir avec ça. Mais tout est différent. Les aspects techniques – la manière d'apprendre, de comprendre ce qui se passe. Si je vois quelque chose fait par quelqu'un, cela me montre ce que j'ai à faire; ensuite, je vois ce que j'ai à faire pour améliorer, et je peux vérifier comment l'améliorer, si j'en ai le potentiel. Pour l'expérience, ce que j'ai fait en compétition auto m'a aidé à améliorer mes capacités/ma technique.

❖ **Vous rappelez-vous votre expérience au Mugello avec la Ducati ?**

MS – C'était un grand choc. A l'époque, c'était encore des machines de 1000cc. Si vous connaissez le Mugello, vous avez cette longue ligne droite avec une petite montée juste avant le virage à 180 degrés. Je passais de plus en plus vite et, à un moment donné sur cette petite montée, la roue avant a quitté le sol en wheeling et je n'ai pas aimé (rires). Je n'ai pas aimé. J'en tremblais. C'est vraiment fou ce que je fais, mais je ne peux pas m'en empêcher.

❖ **Vous avez roulé sur des circuits privés et maintenant vous avez décidé de participer au Championnat d'Allemagne, et aussi au Championnat du Monde d'Endurance ?**

MS – Non, nous sommes ici pour l'IDM et, honnêtement, nous utilisons la course des 8 Heures pour prendre du rythme pour dimanche. Nous n'avons pas l'ambition de faire quelque chose dans la course de Championnat du Monde parce que nous ne sommes pas équipés pour cela. La moto a un système de ravitaillement en essence mais pas de changement de roues rapide. C'est juste pour continuer à rouler.

❖ **Pouvez-vous donner des noms de pilotes dans l'histoire du monde de la moto qui vous ont influencé ?**

MS – Eh bien au tout début, j'ai toujours été fan de Kevin Schwantz. Ensuite il y a un ami à moi, Mick Doohan. Nous habitons tout près l'un de l'autre à Monaco; nous nous entraînons et passons beaucoup de temps ensemble. J'ai toujours pensé qu'il était fou de faire ce qu'il faisait, et donc je ne le comprenais pas vraiment, mais cela a changé aujourd'hui.

New Champions... and USA's 19th win



Fight in the third race/*Bagarre en troisième manche*: James Stewart (1), Sébastien Pourcel (4). The French will win the heat, being the best MX1 rider overall/*Le Français va gagner la manche, terminant meilleur pilote MX1 scratch*.

In the FIM Motocross World Championships, in MX1 as well as MX2, new riders' names have now been registered on the supreme lists, destined for history and reserved for World Champions. The Italian David Philippaerts, riding the YZF 450 factory Yamaha managed by the Michele Rinaldi team, took the World Championship title, just a few points ahead of Steve Ramon, Ken de Dycker, Jonathan Barragan, Josh Coppins, Maximilian Nagl and Sébastien Pourcel. Needless to say, the season was extremely tightly fought and the title was decided between the first three during the very last event in Faenza where, by co-

incidence, an Italian was crowned for the first time in this class (MX1, former 250) after Alessandro Puzar in 1990.

This time Steve Ramon did not have the little bit of luck that he somehow had on the occasion of his first two titles. And Ken de Dycker, who was one of the big favorites, lacked regularity and physical resistance.

In MX2, after having missed the title twice, beaten by Antonio Cairoli, the South African Tyla Rattray finally clinched this crown for which he had been fighting for a couple of years. This was a totally deserved title but he had to fight, mainly against the young British rider Tommy Searle, who fought back until the end and

finished 20 points behind; also until mid-season against Antonio Cairoli, the favorite, but who following a knee injury, had to be operated on and left the season. Nicolas Aubin finished third but more than 200 points behind the first two.

In the MX3 class, it was finally the Belgian Sven Breugelmans who won a second title after that of 2005, taking advantage of the retirement of Yves Demaria, but only for a few points ahead of the Italian Cristian Beggi and the Frenchman Christophe Martin. In Sidecar Cross, there is one more world title for the Dutchman Daniel Willemssen.

Last but not least, in the FIM Women's Motocross World

Nouveaux champions... et la 19^e victoire des Américains

En Championnats du Monde FIM de Motocross, tant en MX1 qu'en MX2, de nouveaux noms de pilotes se sont maintenant inscrits sur les tablettes suprêmes, destinées à l'histoire et réservées aux Champions du Monde. L'italien David Philippaerts, au guidon de la Yamaha YZF 450 d'usine dirigée par le team de Michele Rinaldi, a remporté le Championnat MX1, quelques points devant Steve Ramon, Ken de Dycker, Jonathan Barragan, Josh Coppins, Maximilian Nagl et Sébastien Pourcel. Autant dire que la saison a été extrêmement équilibrée et que le titre s'est décidé entre les trois premiers lors de la dernière épreuve à Faenza où, coïn-

ris, a manqué de constance et de résistance physique.

En MX2, après avoir manqué le titre à deux reprises, battu par Antonio Cairoli, le sud-africain Tyla Ratray a enfin décroché cette couronne après laquelle il courait depuis quelques années déjà. Un titre entièrement mérité, mais il a dû se battre, principalement contre le jeune anglais Tommy Searle, qui a contesté cette bagarre jusqu'au bout et ne termine qu'à 20 points et également, jusqu'à la moitié de la saison, contre Antonio Cairoli, favori, mais suite à une blessure ce dernier a dû se faire opérer du genou et a quitté la saison. Nicolas Aubin est troisième, mais à plus de 200 points des deux premiers.



Ryan Villopoto (USA-Kawasaki MX2)



Steve Ramon (BEL-Suzuki Open)



David Philippaerts (ITA-Yamaha MX1), MX1 World Champion/Champion du Monde MX1

cidence, un italien a été couronné, pour la première fois dans cette classe (MX1, avant 250) après...Alessandro Puzar en 1990. Steve Ramon, cette fois-ci, n'a pas eu le coup de pouce de la chance qu'il avait eu quelque peu lors de ses deux premiers titres. Et Ken de Dycker, qui était l'un des grands favo-

En MX3, c'est finalement le belge Sven Breugelmans qui a gagné un deuxième titre après celui de 2005, profitant de la retraite de Yves Demaria, mais pour quelques petits points face à l'italien Cristian Beggi et au français Christophe Martin. En Sidecar Cross, c'est un titre de plus pour le néerlandais Daniel Willemsen.

Enfin, le Championnat du Monde FIM de Motocross Féminin a été remporté par la française Livia Lancelot, sur Kawasaki, devant l'allemande Stefanie Laier.

Motocross des Nations

La saison de Motocross se termine en apothéose avec le Motocross des Nations, dans sa 62^e édition, disputé sur le circuit de Donington Park, une piste tracée sur le terrain à l'intérieur du célèbre circuit de vitesse où se déroulent des épreuves des Championnats du Monde FIM de Grands Prix, et de Superbike/Supersport, ainsi que Formule 1. On attendait l'équipe américaine, et surtout celle qui serait capable de leur barrer la route d'un 19^eème titre. La bagarre a été serrée, mais les deux pilotes les plus rapides en piste étaient James Stewart et Ryan Villopoto, et à ce rythme, même Sébastien Pourcel n'a pas pu suivre. Certains teams n'étaient peut-être pas dans leur composition idéale (absences de Toni Cairoli pour l'Italie et Christophe Pourcel pour la France), et même si Villopoto a eu des problèmes dans la

Championship, the French rider Livia Lancelot, on a Kawasaki, won the title, ahead of German Stefanie Laier.

Motocross of Nations

The Motocross season finished in apotheosis with the Motocross of Nations, in its 62nd edition, run on the circuit of Donington Park, a track designed in the infield of the famous road racing circuit where rounds of the FIM Grand Prix and Superbike/Supersport World Championships as well as Formula One are held. The American team was expected and also the team which would be able to stop them taking away a 19th title. The battle was tight but the two fastest riders on the track were James Stewart and Ryan Villopoto, and not even Sébastien Pourcel was able to follow this rhythm. Some teams did not maybe have their best composition (absence of Toni Cairoli for Italy, Christophe Pourcel for France) and even if Villopoto had problems in the first race – blocked at the start, he crashed and lost time, but recovered to 10th place – James Stewart won despite two little mistakes, ahead of Sébastien Pourcel, by far the best in-shape European that day. The new World Champion David Philippaerts finished third in the first race but crashed in the third while he was sixth. This third race was won by Sébastien Pourcel following the crash in the final laps of James Stewart who had been in the lead almost since the



Tyla Rattray (RSA-KTM MX2), MX2 World Champion/Champion du Monde MX2

beginning. Ryan Villopoto recovered well by easily winning the second race whereas Tim Ferry obtained, with a 9th and a 5th place, the best performance of the Open class, just ahead of Steve Ramon, Nicolas Aubin and Alex Salvini.

In the end, the United States won their 19th title in the Motocross of Nations, just 5 points ahead of France, then Belgium (who took advantage of the crashes of Philippaerts and McKenzie), one point ahead of Great Britain and four ahead of Italy. Australia, Spain, New Zealand (without Ben Townley - injured), Switzerland and Germany followed. A superb event, with a large public attendance, almost no rain (!), the facilities of a road racing circuit: in a word, very high standards for the most important event in world Motocross.



Tarah Gieger (Yamaha MX2) riding for Puerto Rico, was the first woman taking part in a Motocross of Nations./Tarah Gieger (Yamaha MX2), courant pour Porto Rico, était la première femme à participer au Motocross des Nations.



Livia Lancelot (FRA-Kawasaki), Women's Motocross World Champion/Championne du Monde de Motocross Féminin



première course – bloqué au départ, il chute et perd du temps, mais remonte à la 10ème place -, James Stewart gagne malgré deux petites erreurs, devant Sébastien Pourcel, de loin l'Européen le plus en forme du jour. Le nouveau Champion du Monde David Philippaerts termine troisième en course 1 mais chute en course 3 alors qu'il était sixième. Cette troisième course est remportée par Sébastien Pourcel, suite à la chute de James Stewart dans les derniers tours alors qu'il avait mené pratiquement toute la course. Ryan Villopoto s'est bien rattrapé en course 2 en gagnant facilement alors que Tim Ferry, avec une 9ème et une 5ème place, réalise la meilleure perfor-

mance de la classe Open juste devant Steve Ramon, Nicolas Aubin et Alex Salvini. Les Etats-Unis remportent donc leur 19ème victoire au Motocross des Nations, juste 5 points devant la France, puis la Belgique (qui profite des chutes de Philippaerts et de McKenzie), un petit point devant la Grande-Bretagne et quatre devant l'Italie. Suivent l'Australie, l'Espagne, la Nouvelle-Zélande (sans Ben Townley blessé), la Suisse et l'Allemagne. Une superbe manifestation, avec un public nombreux, pratiquement pas de pluie (!), les installations d'un circuit de vitesse, bref des normes élevées pour la manifestation la plus importante du Motocross mondial.



First participation of a team from Mongolia in the Motocross of Nations (here, Erdenebileg Khaliunbold, riding a Suzuki MX1)/Première participation d'une équipe de Mongolie au Motocross des Nations (ici, Erdenebileg Khaliunbold sur une Suzuki MX1).



Start of MX1/Open race/Départ de la course MX1/Open : Sébastien Pourcel (FRA-Kawasaki MX1, in the lead/en tête), Julien Bill (SUI-Honda MX1, 22), David Philippaerts (ITA-Yamaha MX1, 10), James Stewart (USA-Kawasaki MX1, 1), Maximilian Nagl (GER-KTM MX1, 25), Antti Pyrhonen (FIN-Honda MX1, 125), Jonathan Barragan (SPA-KTM MX1, 16), Tanel Leok (EST-Kawasaki MX1, 31), Alvaro Lozano (SPA-KTM Open, 18), Ken de Dycker (BEL-Suzuki MX1, 7).



Nicolas Aubin (FRA-Yamaha MX2)



Ken de Dycker (BEL-Suzuki MX1), Billy McKenzie (GBR-Honda MX1)



Podium: France (2nd/2ème), USA (winner/vainqueur), Belgium/Belgique (3rd/3ème)



Chad Reed (AUS-Suzuki MX1)

Spain at the top



Laia Sanz (SPA-Montesa)



Jeroni Fajardo (SPA-Beta)



Takahisa Fujinami (JPN-Montesa)

Spain won the SPEA FIM Trial World Championship in 2008, the FIM Women's Trial World Championship, and the men and women's Trial des Nations. Without doubt this is a beautiful list of successes but not really surprising though, considering the quality of the Trial riders in that country, their schools and the attendance. The SPEA FIM Trial World Championship (outdoor) was won by Toni Bou, riding the factory Montesa, with 225 points and seven wins over the 12 heats run this year. Adam Raga, GasGas rider, is runner-

up with 208 points and four wins, and the Japanese Takahisa Fujinami is third with 183 points (one win). Then come two more Spaniards, Jeroni Fajardo and Albert Cabestany, and in sixth place is the British rider Dougie Lampkin, riding the 4-stroke Beta like Fajardo. Amongst the young riders, James Dabill is 8th, Michael Brown 9th and Daniel Oliveiras 10th.

Regarding the women, Laia Sanz clinched her eighth title (Cups and Championships together since 2000) after having lost in 2007 to Iris Krämer. Laia won the three

heats (Warken, Castelloli and Andorra) and Rebecca Cook finished second ahead of Iris Krämer and Donna Fox.

In the Junior Championship, French rider Loris Gubian finally won this title. The British rider Alex Wigg finished second ahead of the Spaniard Alfredo Gomez, the Italian Matteo Grattarola and the British riders Sam Haslam and Ross Danby. It is to be noted that Laia Sanz finished 10th, her best result being a seventh place in Motegi.

In the FIM 125cc Youth Cup, the British rider Jack Challoner (Beta) is

L'Espagne au sommet



Toni Bou (SPA-Montesa)

L'Espagne a remporté le Championnat du Monde FIM SPEA de Trial en 2008, le Championnat du Monde FIM de Trial Féminin, et les Trial des Nations masculin et féminin. Sans doute un beau palmarès, pas vraiment surprenant cependant quand on connaît la qualité des pilotes de Trial du Pays, les écoles et leur fréquentation. Le Championnat du Monde FIM SPEA de Trial (out-door) a été remporté par Toni Bou au guidon de la Montesa d'usine, avec 225 points et sept victoires sur 12 manches disputées cette année. Adam Raga,

pilote GasGas, est Vice-Champion avec 208 points et quatre victoires, et le Japonais Takahisa Fujinami est troisième avec 183 points (une victoire). Viennent ensuite encore deux Espagnols, Jeroni Fajardo et Albert Cabestany, et en sixième position le britannique Dougie Lampkin au guidon de la Beta 4 temps comme Fajardo. Parmi les jeunes pilotes, James Dabill est 8ème, Michael Brown 9ème et Daniel Oliveiras 10ème.

Chez les femmes, Laia Sanz a conquis son huitième titre (Coupe et Championnat du Monde confondus



James Dabill (GBR-Montesa)

depuis 2000) après avoir perdu celui de 2007 pour Iris Krämer. Laia a gagné les trois manches (Warken, Castelloli et Andorre), et Rebecca Cook termine deuxième devant Iris Krämer et Donna Fox.

Chez les Juniors, le français Loris Gubian a enfin remporté ce titre. Le britannique Alex Wigg termine 2ème devant l'espagnol Alfredo Gomez, l'italien Matteo Grattarola et les britanniques Sam Haslam et Ross Danby. A noter que Laia Sanz termine 10ème, son meilleur résultat étant une septième place à Motegi. En Coupe FIM Jeunes 125cc, le britannique Jack Challoner (Beta) est vainqueur devant l'espagnol Francesc Moret (GasGas) et le français Alexandre Ferrer (Sherco).

En cette année 2008 c'est la 25ème édition du Trial des Nations, inauguré en 1984. Andorre avait organisé une grande fête et invité le Président de la FIM Vito Ippolito. La compétition ne réservait en principe aucune surprise. L'équipe espa-

the winner ahead of the Spanish rider Francesc Moret (GasGas) and the Frenchman Alexandre Ferrer (Sherco).

The year 2008 saw the 25th edition of the Trial des Nations, inaugurated in 1984. Andorra organised a big commemoration and invited the FIM President Vito Ippolito. The competition did not bring any surprises. The Spanish team composed of Toni Bou, Albert Cabestany, Jeroni Fajardo and Adam Raga was considered as unbeatable, and with a total of 19 points, finished way ahead in the lead of the competition. But for the second place, the fight was very tight between Japan and Great Britain. The British were slight favorites but the Japanese had a two point advantage at the end of the first lap and increased it during the



Albert Cabestany (SPA-Sherco)

Adam Raga (SPA-GasGas)



Toni Bou (SPA-Montesa)

second lap to finish with eight points lead. For the fourth place, Italy finished ahead of France. In the International Trophy (ex-group B) the Czech Republic is the winner – and will run in the World Championship next year - ahead of Norway, Australia and Ireland.

Finally, the Women's Trial des Nations saw another win by Spain, with Laia Sanz of course, together with Mireia Conde and Sandra Gomez. For the second place, Germany finished ahead of Great Britain by one single point. France is fourth and Norway fifth.

gnole, composée de Toni Bou, Albert Cabestany, Jeroni Fajardo et Adam Raga était considérée comme imbattable et avec un total de 19 points, termine largement en tête de la compétition. Par contre pour la deuxième place la lutte a été très serrée en le Japon et la Grande-Bretagne. Les Britanniques étaient donnés légèrement favoris, mais les Japonais

avaient un avantage de deux points à l'issue du premier tour, et l'ont augmenté lors du deuxième tour pour termine avec huit points d'avance. Pour la quatrième place l'Italie termine devant la France. C'est la République Tchèque qui remporte le Trophée International (ex-groupe B) et disputera la Championnat du Monde l'an prochain, terminant devant la

Norvège, l'Australie et l'Irlande. Enfin, le Trial des Nations Féminin voit encore une victoire de l'Espagne, avec Laia Sanz bien sûr, accompagnée de Mireia Conde et de Sandra Gomez. Pour la deuxième place, c'est l'Allemagne qui précède pour un petit point la Grande-Bretagne. La France est quatrième et la Norvège cinquième.



Iris Krämer (GER-Scorpa)



Dougie Lampkin (GBR-Beta)



Podium Trial des Nations: Japan/Japon (2nd/2ème), Spain/Espagne (winner/vainqueur), Great Britain/Grande-Bretagne (3rd/3ème).



Podium Women's Trial des Nations: Germany/Allemagne (2nd/2ème), Spain/Espagne (winner/vainqueur), Great Britain/Grande-Bretagne (3rd/3ème).



From l. To r./de g. à d.: Mireia Conde, Sandra Gomez, FIM President Vito Ippolito, Laia Sanz.

Denmark at home

The Speedway World Cup – in fact the Team Speedway World Championship – took place this year in Poland and Great Britain for events 1 and 2 (qualifying) and in Denmark for the Race-Off but the Final, held on July 19, was a little perturbed by the weather. Denmark and Australia directly qualified from the qualifying rounds held in Leszno and Coventry. Poland and Sweden were eliminated at the Race-Off. Then, in Vojens, Australia, Poland, Sweden and the host country, Denmark (logically favorite) met for the grand final. The first team to back out was Australia following Jason Crump's injury and with one less rider, the fight for the title became impossible. From the beginning, curiously, Sweden was left out and the fight for the title was restricted to a duel between the Poles and the Danes. To most peoples' surprise, the Poles kept a slight advantage almost until the end, but finished by giving up against the attacks of the Danes and the tactical joker of Nicki Pedersen. The Poles ended only a few points behind which was a surprise even for them as no one saw them so well placed. But it was a beautiful, well deserved victory for the Danish team, who are a homogeneous team with globally the best riders. The individual title should not escape from Nicki Pedersen.



Fredrik Lindgren (SWE), Niels-Kristian Iversen (DEN)



Fredrik Lindgren (SWE), Ryan Sullivan (AUS), Niels-Kristian Iversen (DEN), Grzegorz Walaszek (POL).



Chris Holder (AUS), Jaroslav Hampel (POL), Andreas Jonsson (SWE)

Le Danemark

chez lui



Tomasz Gollob (POL), Kenneth Bjerre (DEN), Jason Crump (AUS), Peter Ljung (SWE).

La Coupe du Monde de Speedway – en fait le Championnat du Monde de Speedway par Equipe – a eu lieu cette année en Pologne et en Grande-Bretagne pour les épreuves éliminatoires, et à Vojens, au Danemark, pour le Race-Off et la Finale, disputée le 19 juillet et quelque peu perturbée par les intempéries. Le Danemark et l'Australie s'étaient qualifiés directement par les éliminatoires, disputées à Leszno et à Coventry. La Pologne et la Suède sont sorties du Race-Off. Se sont donc retrouvés pour la grande finale à Vojens, l'Australie, la Pologne, la Suède et le pays hôte, le Danemark, logiquement favori.

La première équipe à céder est l'Australie, Jason Crump se retire sur blessure; avec un pilote de moins, la lutte pour le titre devient impossible. D'entrée, curieusement la Suède est larguée et la lutte pour le titre se résume à un duel entre les

Polonais et les Danois. A la surprise générale, les Polonais tiennent un léger avantage pratiquement jusqu'à la fin, mais finissent par céder face aux attaques des Danois et au joker tactique de Nicki Pedersen. Les Polonais échouent à quelques points seulement ce qui est tout de même une surprise, même pour eux, car personne ne les voyait si bien placés. Mais c'est une belle victoire de l'équipe danoise, bien méritée, une équipe homogène avec globalement les meilleurs pilotes. Le titre individuel ne devrait pas échapper à Nicki Pedersen.



Tomasz Gollob (POL), Jason Crump (AUS)



Nicki Pedersen (DEN)

On the podium, front row: Kenneth Bjerre, Hans Andersen, Nicki Pedersen. Back row: Bjarne Pedersen, Niels-Christian Iversen, Team manager Jan Staechman





Campsite Navarino/Camping Navarino



Gialova, Messinia

Anyone who has experienced the southern Mediterranean spirit and culture would not be surprised to hear that not everything went according to plan but who could complain about the beautiful countryside, the azure sea, the wonderful weather and the opportunity for the veteran Rally participants to meet again and share their travel tales of adventure...

Gialova is a small seaside village in Messinia, the capital of which is Kalamata - famous for its excellent olive oil, olives and wine. The shoreline is indented and rocky with many islands making it an attractive vista for touring motorcyclists, who incidentally, need to concentrate intently on the extremely bad roads (especially in hot weather) and notoriously bad drivers.

Existing basic structures from a 1960s abandoned wine distillery were modified to provide the wel-

come area, secretariat and national delegates' meeting area. Students from the University of West Macedonia had transformed the tanks into a "multi-dimensional canvas" with works of art in varied media including stunning photos of the devastating fires in the region last year and beautiful photos of the birdlife in the protected Gialova lagoon.

Stalls were set out each evening by local people selling regional produce: a "festival for the culture, art and the Messinian spirit" and a specially constructed "shop" sold various olive tree products. Copious evening dinners were taken together in the open air by the edge of the sea in the light of the magnificent setting sun followed by varied musical entertainments.

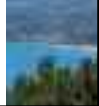
Within walking distance of the venue, the Navarino permanent campsite was, apart from the dea-

fening noise of the crickets, comfortable and shady.

At 09h00 on the opening day, the first national team left for the Arrival Control. All 26 teams rode the 5km to the port of Pylos where, team by team, they stood to attention for their national hymn and had their Rally papers checked in return for their Meritum "stamp". The Parc fermé was situated on the long jetty at the port.

On the second day participants could visit by coach one of three towns: Finikounda, Korini or Methoni. The castles of Korini and Methoni were built by the Venetians in the 13th century and Finikounda is a picturesque seaside village with superb beaches.

Discouraged by the poor road conditions and the heat, the original idea of riding to Kalamata via the coastal road for the Parade of Nations was simplified. The parade was overseen



Excursion to Korini/Excursion à Korini

Quiconque a eu une expérience avec l'esprit et la culture du sud de la Méditerranée ne sera pas surpris d'entendre que certaines choses ne se sont pas passées comme prévu mais qui pourrait se plaindre du magnifique paysage, de la mer bleue, du temps merveilleux et de la possibilité pour les participants réguliers du Rallye de se rencontrer à nouveau

et de partager leurs histoires et aventures de voyage...

Gialova est un petit village au bord de la mer en Messénie, dont la capitale est Kalamata – célèbre pour son excellente huile d'olive, ses olives et son vin. La côte est accidentée et rocheuse avec plusieurs îlots qui en font un panorama plein de charme pour les motocyclistes en balade qui, par ailleurs, doivent se concentrer sur les routes extrêmement mauvaises (particulièrement par temps chaud) et de mauvais conducteurs notoires. Des structures de base existantes provenant d'une distillerie de vin des années 60 abandonnée ont été modifiées pour accueillir la zone de bienvenue, le secrétariat et la zone de réunion des délégués nationaux. Des étudiants de l'Université de Macédoine de l'Ouest ont transformé les réservoirs en un lieu multidimensionnel avec des œuvres d'art sur divers média y compris d'éton-

nantes photos des incendies dévastateurs dans la région l'an dernier et de magnifiques photos des oiseaux dans le lagon protégé de Gialova. Des échoppes ont été installées chaque soir par des habitants vendant des produits de la région : un festival de culture, d'art et d'esprit messénien, et un magasin spécialement construit vendait divers produits des oliviers. Des dîners copieux étaient servis le soir en plein air près de la mer, à la lumière du magnifique coucher du soleil, suivi de plusieurs divertissements musicaux.

A courte distance de l'endroit, le camping permanent Navarino était, en dehors du bruit assourdissant des cigales, confortable et ombragé. A 9h00 le jour de l'ouverture, la première équipe nationale est partie pour le contrôle d'arrivée. Les 26 équipes ont roulé les 5 km jusqu'au port de Pylos où, une par une, chaque équipe a entendu son hymne



Arrival Control in Pylos/Contrôle d'arrivée à Pylos

by local police on motorcycles, a fire engine and an ambulance. The participants stopped in the port of Kalamata where they took refreshment before returning to the site. At the Prize-Giving Ceremony, Ivo Bertolasi was presented with a special FIM plaque as a gesture of thanks for his long years of dedication to the Meritum award programme which he co-instigated to encourage and reward loyal FIM Rally participants.

The Torch of Honour was officially passed to Ivan Matacin, CML member from Croatia, who, as Director of the 2009 FIM Rally, welcomed everyone to Zadar.

The "Routes of the Olive Tree" cultural foundation had organised a trip whereby, at the conclusion of the FIM Rally, about 50 motorcycle riders would carry a symbolic "Olympic flame" to Peking via Moscow and back (a return trip of about 22,000km) to link the 2004 Olympic Games in Greece to those of 2008 in China.

The FIM Rally is often only a part of the travel adventure. As Pekka Anttila from Motoclub 200CM in Finland said: "This is my 7th FIM Rally. I choose the Rally according to countries I have not visited before and to meet friends and make new

ones. I rode 4000km from my home in Finland to Greece via Estonia, Latvia, Lithuania, Poland, Hungary, Romania and Bulgaria riding for about 6-10 hours a day". Stefan Lodesten, an "Elite" Meritum holder (38 FIM Rallies) told me: "I came to Gialova on my Honda CBR1100XX Blackbird travelling through Sweden, Denmark, Germany, Austria, Slovenia, Croatia, Serbia and Macedonia, about 4000km riding around 600-700km per day".

Organisers: ELPA and the cultural foundation: "Routes of the Olive Tree"
Participating countries: 26

Number of drivers: 614

Number of passengers: 210 FIM Challenge winners: 1st Italy(FMI), 2nd Sweden (SVEMO), 3rd Finland (SML)

Challenge Austria (club with most participants): 1st Touring Finlandia MK Finland (30), 2nd Budai Moto Klub Hungary (26), 3rd AMD TRZIC Slovenia (25)

Note: The 2009 FIM Rally will be organised by the Croatian national federation, HMS, in Zadar from 25-27 May. The dedicated FIM website will be firmally2009.com



Evening dinner in the setting sun / *Dîner au soleil couchant*

Rallye site in Gialova / *Emplacement du Rallye à Gialova*





Tunisian team during the Nations' Parade / L'équipe de Tunisie pendant la Parade des Nations



Swedish team during the Nations' Parade / L'équipe de Suède pendant la Parade des Nations



national et leurs documents du rallye ont été contrôlés et rendus avec le "timbre" Meritum. Le parc fermé était situé sur la longue jetée du port. Le deuxième jour, les participants ont pu visiter en car une des trois villes : Finikounda, Korini ou Methoni. Les châteaux de Korini et Methoni ont été construits au 13ème siècle par les Vénitiens et Finikounda est un village de carte postale au bord de la mer avec des plages superbes. Etant donné le mauvais état des routes et la chaleur, l'idée initiale de rouler jusqu'à Kalamata par la route de la côte pour la Parade des Nations a été simplifiée. La Parade était supervisée par la police locale à moto, une voiture de pompiers et une ambulance. Les participants se sont arrêtés dans le port de Kalamata où ils ont pris des rafraîchissements avant de rentrer. Lors de la cérémonie de remise des prix, Ivo Bertolasi a reçu une plaque FIM spéciale en remerciement de ses longues années consacrées au programme de récompenses Meritum dont il est l'un des créateurs afin d'encourager et récompenser les participants fidèles au Rallye FIM.



Parc fermé in Pylos / Parc fermé à Pylos

Le flambeau d'honneur a été officiellement transmis à Ivan Matacin, membre CML de Croatie qui, en tant que directeur du Rallye FIM 2009, recevra tout le monde à Zadar.

La Route des Oliviers, fondation culturelle, avait organisé un voyage dans lequel, à la fin du Rallye FIM, environ 50 motocyclistes porteraient une flamme olympique symbolique jusqu'à Pékin via Moscou et retour (longueur totale du voyage : 22'000 km) afin de relier les Jeux Olympiques de 2004 en Grèce à ceux de 2008 en Chine.

Le Rallye FIM est souvent une partie seulement d'un long voyage d'aventures. Comme l'a déclaré Pekka Antilla, du Motoclub 200CM en Finlande : "C'est mon 7ème Rallye FIM. Je choisis le Rallye selon les pays que je n'ai pas visités auparavant et pour rencontrer des amis et en faire de nouveau. J'ai roulé 4000 km depuis chez moi en Finlande jusqu'en Grèce, via l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Hongrie, la Roumanie et la Bulgarie en roulant environ 6 à 10 heures par jour". Stefan Lodesten, détenteur du Meritum Elite (38 Rallyes FIM) m'a dit : "Je suis venu à Gialova sur ma Honda CBR1100XX Blackbird voyageant par la Suède, le Danemark, l'Allemagne, l'Autriche, la Slovénie, la Croatie, la Serbie et la Macédoine, environ 4000 km en roulant entre 600 et 700 km par jour".

Note : le Rallye FIM 2009 sera organisé par la Fédération nationale de Croatie, HMS, à Zadar, du 25 au 27 mai. Le site web de la FIM qui lui sera consacré : fimrally2009.com

A quality event

Austria, through its OeAMTC Krems section, at the beginning of the summer, arranged the organisation of the traditional meeting for the holders of the FIM Meritum award, the 26th FIM Rendez-Vous Meritum.

The venue of the meeting was the charming town of Krems an der Donau (on the Danube) about 60km from Vienna. Made up of a population of 30'000 inhabitants, it has in its centre a very beautiful pedestrian street. Once through the suburbs, we noticed that this pleasant city was surrounded by vineyards, with the resulting excellent wines. The welcome greetings from Mrs I. Ringe, the mayoress of Krems and Mr A. Sonnauer the mayor of Mautern, did not disappoint anyone because we felt very well received. Gathering together some 200 people from about a dozen nations, the participants appreciated an organisation who knew what to do and with a willingness to show a superb region. The omnipresent Danube was not the only point of attraction and it was with enthusiasm that we set off by bus and then on our own bikes during the Parade of Nations to discover the region in all its splendour. A picnic on the artificial lake of Ottenstein and then a visit to the famous Rosenberg castle informed us of a little bit of rich history in this



Austrian region. The falconry show on this occasion delighted our curious eyes.

The meals served in a room full of character (Römerhalle) situated in Mautern were enlivened by music. On one evening, a dance show by a group of young girls held the full attention of the motorcyclists.

To accommodate this group of people, the permanent campsite of Krems OeAMTC was requisitioned and it perfectly fulfilled its task. The accommodation in quality hotels spread over a radius of 3km satisfied the participants who were eager for comfort but wanting, after all, to mix with their motorcycle friends.

There were no classifications, in conformity with the regulations of this event, but all the same some tokens of appreciation were given to various participants for a question of

age or the distance travelled.

We also had a moment of nostalgia. The OeAMTC-ZV Krems was involved in the organisation of the FIM Rallies in 1974 and 1983 and in the Meritum gatherings of 1985 and 1991 and several persons having collaborated or participated in these events were there. Their appearance on the stage was filled with memories and emotions.

Dear organisers, with the committee, Alfred Göbhardt, or Mr Weber, Mrs and Mr Stöckl, Mrs Sam, thank you for the invitation. We will keep an excellent memory of this visit to lower Austria and several will remember that one must consume with moderation certain liquid products from the region.

(2008 FIM Motocamp: an article on this event will appear in the next edition of the FIM Magazine)



Une manifestation de qualité



L Autriche, par sa section de l'OeAMTC de Krems, a organisé en ce début d'été le traditionnel rassemblement des détenteurs de la distinction Meritum FIM, le 26^{ème} Rendez-Vous Meritum de la FIM.

Le lieu du rendez-vous était la charmante ville de Krems an der Donau (sur le Danube) à environ 60km de Vienne. Formée d'une population de 30'000 habitants, elle possède en son centre, une très belle rue piétonne. Sitôt les faubourgs franchis, nous nous apercevons que cette agréable cité est entourée de vignes avec comme résultat, d'excellents crus. Les souhaits de bienvenue des Bourgmestres Madame I. Ringe de la ville de Krems et Monsieur A. Sonnauer de la ville de Mautern n'ont pas trompé le monde, car nous nous sommes sentis bien accueillis.

Réunissant environ 200 personnes, d'une douzaine de nations, les participants ont apprécié une organisation avec un savoir-faire et une volonté de montrer une région superbe. Le Danube omniprésent n'est pas le seul

point d'attraction, et c'est avec enthousiasme, que nous partons en bus, puis, avec notre propre moto, lors de la Parade des Nations à la découverte de la contrée. Un pique-nique sur le lac artificiel d'Ottenstein et par la suite la visite du fameux château de Rosenberg nous a renseignés sur une petite partie de l'histoire très riche de cette région autrichienne. Le spectacle volant de fauconnerie, présenté à cette occasion, a ravi nos yeux curieux.

Les repas servis dans une salle pleine de cachet (Römerhalle) située à Mautern étaient agrémentés par de la musique. Durant la soirée, c'est un spectacle de danse par un groupe de jeunes filles qui a retenu toute l'attention des participants motards.

Pour loger tout ce petit monde, le camping permanent de Krems OeAMTC a été réquisitionné et a parfaitement rempli sa tâche. Le logement en hôtel de qualité, disséminé dans un rayon de 3 km, a satisfait les participants avides de confort mais voulant malgré tout, côtoyer les amis motards.

Pas de classement, comme le précise le règlement de cette manifestation, mais tout de même quelques marques d'attention ont été remises à divers participants pour une question d'âge ou de distance parcourues.

Nous avons également assisté à un moment de nostalgie. L'OeAMTC-ZV Krems était impliqué dans l'organisation des rallyes FIM en 1974 et 1983 et des rassemblements Meritum de 1985 et 1991 et plusieurs personnes ayant collaboré ou participé à ces événements sont présentes. Leur venue sur scène était remplie de mémoire et d'émotions.

Chers organisateurs, avec le comité, Alfred Göbhardt, ou M Weber, Mme et M. Stöckl, Mme Sam, merci pour l'invitation, nous garderons un excellent souvenir de ce passage en basse Autriche et plusieurs se souviendront que l'on doit consommer avec modération certains produits liquides régionaux.

(Motocamp FIM 2008 : un article sur cette manifestation sera publié dans la prochaine édition du Magazine FIM.)

2008 FIM Congress, Durban, South Africa

Agendas: main proposals

Meeting of October 20

- Opening address of the FIM President
Annual report of the Management Council

- Approval of the 2007 Accounts

FIM Summary Report
Management Report of the Executive Secretariat
Report of Price Waterhouse Coopers

Report of the Internal Auditors

- Annual reports of the CONUs Presidents

- Annual reports of the Commissions' and Panels' Presidents and approval of the Minutes of the Commissions and Panels of the 2008 Conference Meetings

- FIM Membership

Present state of affiliations
Candidatures of new FMNs

- Results of the CFM survey

"Development of the presence of women in motorcycling"

- Elections of Vice-Presidents

- Elections of Internal Auditors

- Presentation from the Marketing Director

- Financial questions

Approval of the 2009 Budget

New tariffs for 2010 in Euros

Approval of the new external auditors

- Proposals

Modifications to the FIM Sporting Code

Modifications to the Disciplinary and Arbitration Code

Meeting of October 25

- Possible urgent proposals from Commissions and Panels and approval of the 2009 calendar for FIM Championships and Prizes which are not promoted by a FIM partner

- FIM Strategic framework presentation

- 2009 Conference Meetings (19 to 22 February in Geneva)

- 2009 Biennial Session (22 to 26 October in Geneva)

- 2010 Congress and future Congresses

- Honorary Appointments, Motorcycle Merit, Fair-Play Trophy, Environment Award

Road Racing Commission (CCR)

2009 FIM Calendar of Championships and Prizes

2009 Rules (Proposals, editorials, clarification of the rules)

Endurance Road Racing World Championship and Cup Regulations

Lighting and signalling

Practice schedule - Races taking place partly at night: night practice, minimum 1 hour

...Starting grid: This starting grid will be drawn up, without any distinction or priority to classes, on the sole basis of the times registered during the qualifying results.

Qualification "Superstage style"

On the condition that an agreement is found for the TV broadcast of the events, the Executive Secretariat proposes to create a qualification system (such as "Superpole" or "Special Stage" for the fastest 10 teams of the qualifying practices. This additional qualification stage would take place on the day prior to the race.

The choice of the rider participating in this stage would be given to the team manager.

This stage could be run under dry or wet conditions.

If the Commission approves this general idea, the articles concerned would be rewritten (Art. 1.11.1, 1.13.2, 1.13.4, 1.13.5 et 1.14)

Start procedure

Behaviour during practices and race
Sidecar World Championship

Art. 2 Technical Regulations

Red Bull MotoGP Rookies Cup and Troph

New set of rules similar to those of the Grand Prix 125cc.

International Rallies Championship

Opening bikes - Time Control (CH) -

Check-in procedure - Regrouping -

Special Stage- Start Procedure - Arrival

procedure - Behaviour during the event

- Power: the FIM will publish a list of motorbikes from which the riders can choose without any limitation to the power. The standard power cannot be increased.

The motorcycles not mentioned on this list must not be more than 100BHP

at the rear wheel, with a tolerance of +/- 6% (therefore 106BHP). The power will be checked via a testing bench during the technical scrutineering. Unexpected checks can be done during the event.

The motorcycles models homologated before 31.12.1982 are not concerned.
Disciplinary and Arbitration Code - Procedure and time limit for protests
"In Road Racing International Rallies Championship - USD 200.-".

Motocross Commission (CMS)

2009 FIM World Championships and Prizes

Calendars, Information from: CMS, Youthstream Action Events, Live Nation,

IFMXF

Proposals

FIM Sidecar Motocross World Championship

Acceptance of entries

The number of entries is limited to the first 6 drivers of the final standings of the previous year's Sidecar Motocross World Championship plus 6 more drivers per FMN and 6 drivers from the FMNR. Should the total number of entries not reach 30, the FMNR is entitled to enter more of its own drivers to reach the maximum.

FIM Snowcross World Championship Qualifying Races

There will be two Qualifying Races of 7 laps 10 minutes + 2 laps each (maximum 20 riders per Qualifying Race).

Races

There will be two Races of 4 laps 15 minutes + 2 laps (maximum 20 riders) paying Snowcross World Championship points (see diagram).

Start procedure

If red lights are used, they will be displayed as soon as the riders leave the waiting zone. The starter will hold up a green flag in the middle of the starting straight, from which moment the riders are under his control until all riders are on the starting line. When all riders are on the starting line, the starter will hold up a "15 seconds" sign for a full 15 seconds. At the end of the 15 seconds, the red light will

Congrès FIM 2008, Durban, Afrique du Sud

Ordres du Jour Principales propositions

Assemblée du 20 octobre

- Allocution d'ouverture du Président de la FIM
- Rapport annuel du Conseil de Direction
- Approbation des Comptes 2007
- Rapport Résumé FIM - Rapport de Gestion du Secrétariat Exécutif - Rapport de Price Waterhouse Coopers - Rapport des Commissaires Internes aux Comptes
- Rapports annuels des Présidents des CONU
- Rapports annuels des Présidents des Commissions et Collèges et approbation des Procès-Verbaux des Commissions et Collèges de la Conférence Annuelle 2008
- Membres de la FIM
- Etat des affiliations actuelles
- Candidatures de nouvelles FMN
- Résultats du sondage CFM « Evolution de la présence des femmes dans le motocyclisme
- Election des Vice-Présidents
- Election des Commissaires Internes aux Comptes
- Présentation du Directeur de Marketing
- Questions financières
- Approbation du Budget 2009
- Nouveaux tarifs pour 2010 en Euros
- Approbation des nouveaux réviseurs externes
- Propositions
- Modifications au Code Sportif FIM
- Modifications au Code Disciplinaire et d'Arbitrage
- Assemblée du 25 octobre
- Eventuelles propositions urgentes des Commissions et Collèges et approbation du calendrier 2009 des Championnats et Prix FIM qui ne font pas l'objet d'un contrat avec un promoteur FIM
- Présentation du cadre stratégique FIM
- Conférence Annuelle 2009 (du 19 au 22 février à Genève)
- Session Biennale 2009 (du 22 au 26 octobre à Genève)
- Congrès 2010 et Congrès suivants
- Nominations à l'Honorariat, Mérite Motocycliste, Trophée Fair-Play, Prix de l'Environnement

Commission de Courses sur Route (CCR)

- Calendrier des Championnats et Prix FIM 2009
- Règlements 2009 (Propositions, éditions et précisions dans la rédaction)

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

Eclairage et signalisation

Programme d'essais - Courses se déroulant en partie la nuit : essais de nuit, minimum 1 heure. - Grille de départ : ...Cette grille de départ sera établie, sans distinctions ni priorité pour les classes, sur la seule base des temps réalisés lors des séances d'essais qualificatifs.

Qualification style « special Stage »

A la condition qu'un accord soit obtenu pour la diffusion TV des épreuves, le Secrétariat Exécutif propose la création d'un système de qualification (de type « Superpole » ou « Special Stage » pour les 10 équipes les plus rapides aux essais qualificatifs.

Cette séance supplémentaire s'effectuerait la veille de la course.

Le choix du coureur participant à cette séance serait laissé au chef d'équipe. Cette séance pourrait se dérouler sur le sec comme sur la pluie. Si la Commission valide le principe, les articles concernés seront retouchés (art. 1.11.1, 1.13.2, 1.13.4, 1.13.5 et 1.14)

Procédure de départ

Comportement pendant les essais et la course

Championnat du Monde Sidecar

Art.2 Règlements Techniques

Red Bull MotoGP Rookies Cup and Trophy

Nouveau jeu de règlements similaire à ceux régissant la classe Grand Prix 125cc.

Championnat International des Rallyes (IRC)

Motos ouvreuses - Contrôles horaires (CH) - Procédure de pointage - Regroupement - Epreuve Spéciale - Procédure de départ - Procédure d'arrivée - Comportement pendant la manifestation - Puissance : la FIM publiera une liste des motos avec lesquelles les concurrents peuvent courir sans limitation de puissance. La puissance d'origine ne peut être augmentée.

Les motos ne figurant pas sur cette liste ne doivent pas dépasser 100 CV à la roue arrière avec une tolérance

de +/- 6% (soit 106 CV maximum). Les modèles de motos immatriculées avant le 31.12.1982 ne sont pas concernés.

Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM - Procédure et délai de réclamation

« Pour le Championnat International des Rallyes de Courses sur Route - USD 200.-».

Commission de Motocross (CMS)

Championnats du Monde et Prix FIM 2009

Calendriers, Informations de : CMS, Youthstream Action Events, Live Nation, IFMXF

Propositions

Championnat du Monde FIM de Motocross Sidecar

Conditions d'engagement

Le nombre d'inscriptions est limité aux 6 premiers conducteurs du classement final du Championnat du Monde de Motocross Sidecar de l'année précédente plus 6 10 conducteurs par FMN et 8 12 conducteurs pour la FMNR. Dans le cas où le maximum de 30 acceptés n'est pas atteint, la FMNR a le droit d'inscrire un nombre supérieur de conducteurs jusqu'à concurrence de la limite fixée.

Championnat du Monde FIM de Motoneige

Courses de Qualification

Il y aura deux Courses de Qualification de ~~7~~ **10** tours + 2 tours chacune (20 coureurs au maximum par Course de Qualification).

Courses

Il y aura deux Courses de ~~12~~ **15** minutes + 2 tours (20 coureurs au maximum), attribuant des points pour le Championnat du Monde Motoneige (voir diagramme).

Procédure de départ

Si des feux rouges sont utilisés, ils seront allumés dès que les coureurs quittent la zone d'attente. Le starter brandira un drapeau vert du milieu de la ligne droite du départ, moment à partir duquel les coureurs sont sous son contrôle et jusqu'à ce que tous les coureurs soient sur la ligne de départ. Lorsque tous les coureurs sont sur la ligne de départ, le starter brandit un panneau indiquant "15 secondes" pendant 15

remain displayed for another 5 seconds, and then ~~the red light~~ it will be turned off upon which the race starts.

Trial Commission (CTR)

- 2009 Trial Championships and Cups calendar

- Proposals

FIM Prizes (Sporting Code, Art. 30.1.2)

To delete the Indoor Trial des Nations and the Indoor Trial World Games from the Sporting Code. The Indoor Trial des Nations is an event that is ignored by most of the federations and doesn't represent any interest for the organisers or spectators. The Indoor Trial World Games has become obsolete and doesn't correspond anymore to the intentions of the FIM.

International Trophy des Nations

Industry bibs

Bibs for Team Manager

Penalty Faults in a Section

Definition of Failure... - The rider passes through the gates of another category. - ~~The rider does not have both hands on the handlebar~~ The hands of the rider touching another part of his bike instead of the handlebar when he foots... - The rider ~~or machine~~, who is riding with his machine, breaks, removes, knocks down ~~or rides over or above~~ a marker or marker support ~~with one of his wheels~~ before the front wheel spindle passes a "section ends" sign.

- The wheel and/or the machine of the rider touches, rides or passes above a marker or marker support before the front wheel spindle passes a "section ends" sign.

General

The FIM has established the Trial des Nations as a World Championship for National Teams and the International Trophy des Nations as a FIM Prize, which will be held each year...

The Trial des Nations is organised over one event only in which is included the International Trophy des Nations.

Leaving the event

Starting interval: the initial starting interval between teams ~~shall be decided by the International Jury~~ will be 8 minutes.

Enduro and Cross-Country Rallies Commission (CER)

Technical Proposals

Separation of Enduro and Cross Country technical Rules

Colours of number plates: Women World Cup: purple background, white numbers

Machine specifications

Certification

"For classification in the category Rally Production and Rally Sport, the certification is valid only when all documents have been received from the manufacturer".

2009 and future Championships and Cups

2009 Calendar

2009 Indoor Enduro World Cup Regulations

Proposals of modifications to the Enduro Regulations

Time keeping instruments

A transponder/decoder system as the main timekeeping equipment and an auxiliary apparatus functioning automatically (type TAG), with printer, synchronised with real time and registering time to 1/100 second. Photoelectric cells linked to the chronometer will activate the start and finish of the time. For such types of apparatus, the certificate must guarantee not only the accuracy but also the efficiency of the apparatus as a whole working under the conditions for which it is to be used.

...A transponder/decoder system may also be used at the time checks.

During the administrative verifications, the transponder will be given to the rider for the chronometric records, against a guarantee deposit of a banker's check for the loss or destruction of the transponder during the event. The amount of this check as well as the price for the purchase of a permanent transponder bracket will be mentioned in the SR. The FIM Chief Technical Steward will refuse any machine that does not have a correctly-positioned positive transponder attachment. The transponder must be fixed to the motorcycle in the position and orientation as shown in the timekeeping information given to riders. The correct attachment of the transponder bracket consists at the minimum, of plastic tie-wraps, but preferably by screw or rivet. Velcro or adhesive alone will not be accepted. The transponder retaining clip must also be secured by a plastic tie-wrap. The rider is the sole person responsible for the above-mentioned proceedings. The loss of the transponder during the event will

result in a fine of US\$ 320.- to be paid on the spot. The rider is the sole person responsible for the transponder".

Special Tests (ST) and Extreme Test (XT)

At the beginning of all the Special Tests, the start will be given every ~~45~~ 20 seconds in case of three riders for each minute, 30 seconds in case of two riders for each minute **by use of a countdown clock**. The depart procedure will be as follows: after the countdown starts the rider may start anytime but anyway before the zero is reached and a semaphore (blinking zeroes, horn etc.) notifies the rider that he is penalised. ~~starting signal by the green light or green flag, all the riders will have 5 seconds to go. After this time the~~ The rider may be penalised as follows: ~~by the following:~~ 1st offence a warning, 2nd offence 20 seconds time penalty ~~of 200 USD~~, 3rd offence 1 minute time penalty ~~a fine of 500 USD~~, 4th offence disqualification".

Classes - Motorcycles of the Junior Enduro World Cup

Motorcycles belonging to classes of Category 1, Group A1 and Category 2, Group C will be allowed to participate in this competition. The classes for the Junior Enduro World Cup for solo motorcycles are:

From 100cc to 125cc 2-stroke

From 175cc to 250cc 4-stroke

From 175cc to 250cc 2-stroke

From 290cc to 450cc 4-stroke

From 290cc to 500cc 2-stroke

From 475cc to 650cc 4-stroke

World Junior Trophy of the FIM

The team shall consist of four or three riders under ~~23~~ 21 years of age (at 1st January of the year of the event). Each of these riders must hold a passport of the country which they represent - National Jersey: "The riders of the World Trophy, Junior World Trophy and Women's World Cup must wear, during the whole event, a jersey with their national colours. This jersey must be the same for all the riders of the team."

Optional prologue for the organiser

The organisers may organise a timed prologue on Friday evening. This prologue should be done between 19h00 and 22h00 maximum. The duration should be between a minimum of 1 minute 30 seconds to a maximum of 3 minutes. If it is held in night conditions, the organiser must install an artificial lighting on the course. This prologue can

secondes. A la fin des 15 secondes, ~~une~~ la lumière rouge ~~sera~~ restera allumée pendant 5 secondes; ~~la lumière rouge~~ elle sera ensuite éteinte et la course commencera.

Commission de Trial (CTR)

- Calendrier des Championnats et Coupes Trial 2009

- Propositions

Prix FIM (Code Sportif, Art. 30.1.2)

Supprimer le Trial des Nations Indoor et le Trial Indoor des jeux Mondiaux du Code Sportif. Le Trial des Nations Indoor est une manifestation qui est boudée par la plupart des fédérations et ne présente pas d'intérêt pour les organisateurs ou spectateurs. Le Trial Indoor des Jeux Mondiaux est devenu obsolète et ne correspond plus aux intentions de la FIM.

Trophée International des Nations

Dossards Industrie

Dossards pour Chef d'Equipe

Pénalisations pour fautes dans une section

Définition d'échec :...Le coureur passe entre les portes d'une autre catégorie - Le coureur n'a pas les 2 mains sur le guidon Les mains du coureur touchant une partie de sa machine autre que le guidon au moment...- Le coureur ~~ou son motorcycle~~, qui évolue avec sa machine, casse, enlève, renverse ~~ou roule sur ou au dessus~~ d'une signalisation ou d'un support de signalisation ~~avec l'une des roues~~ avant que l'axe de la roue avant ait franchi le signal de « Fin de section - La roue et/ou la machine du coureur touche, roule ou passe au-dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation avant que l'axe de la roue avant ait franchi le signal de « Fin de section ». Généralités

La FIM a établi le Trial des Nations comme un Championnat du Monde pour équipes nationales et le Trophée International des Nations comme Prix FIM qui ~~est~~ sont organisés chaque année...Le Trial des Nations est organisé au cours d'une manifestation unique dans laquelle est inclus le Trophée International des Nations.

Quitter la manifestation

Intervalle de départ : l'intervalle de départ entre les équipes sera ~~déterminé~~ par le Jury International de 8 minutes.

Commission d'Enduro et Rallyes Tout Terrain (CER)

Propositions techniques

Séparation des règlements techniques Enduro et Rallyes Tout Terrain
Couleurs des plaques-numéros : Coupe du Monde Féminine fond violet, chiffres blancs

Spécifications des machines

Certification : « Pour le classement dans la catégorie Rallye Production et Rallye Sport, la certification est valable uniquement lorsque tous les documents ont été reçus du constructeur ».

Championnats et Coupes 2009 et futurs

Calendrier 2009

Règlements 2009 de la Coupe du Monde d'Enduro Indoor

Propositions de modifications aux Règlements d'Enduro

Instruments de chronométrage

Un transpondeur/décodeur comme équipement principal et un appareil de secours de prise de temps à fonctionnement automatique (type TAG), avec imprimante, synchronisé avec le temps réel et enregistrant le temps au 1/100 de seconde. Des cellules photoélectriques reliées au chronomètre déclencheront le départ et l'arrêt de la prise de temps. Pour ce genre d'appareils, le certificat doit garantir non seulement l'exactitude, mais également le bon fonctionnement de l'ensemble dans les conditions prévues à son utilisation.

...Un système de transpondeur/décodeur peut également être utilisé aux contrôles horaires.

Lors des vérifications administratives, le transpondeur pour les relevés chronométriques sera remis au coureur, contre dépôt d'un chèque bancaire couvrant la perte ou la destruction d'un transpondeur durant la manifestation. Le montant de ce chèque ainsi que le prix pour l'achat du support pour le transpondeur seront mentionnés dans le RP. Le Chef des Commissaires Techniques refusera toute machine qui n'a pas un transpondeur correctement monté et positionné. Le transpondeur doit être fixé sur le motorcycle dans la position et l'orientation mentionnées dans les informations données aux coureurs par le service de chronométrage. Un montage correct du support du transpondeur consiste au minimum à le fixer avec des colliers de serrage en plastique mais des vis ou des rivets seront utilisés de préférence. Du scotch ou du velcro seul ne seront pas acceptés. La clavette retenant le transpondeur doit également être sécurisée par un collier de serrage en plastique. Le coureur est le seul responsable de la procédure précitée. La perte du transpondeur pendant la manifestation entraînera une amende de USD 320.- à payer sur place. Le

coureur est le seul responsable de son transpondeur».

Tests Spéciaux (TS) et Test Extrême (XT)

...Au début de tous les Tests Spéciaux, le départ sera donné chaque ~~45~~ 20 secondes dans le cas de trois coureurs pour chaque minute, 30 secondes dans le cas de deux coureurs pour chaque minute au moyen d'une horloge avec compte à rebours. La procédure de départ sera comme suit : après que le compte à rebours ait commencé, le coureur peut partir quand il le désire, mais en tout cas avant que le zéro soit affiché et qu'un sémaphore (zéro clignotant, sirène etc.) ne notifie le coureur qu'il est pénalisé. ~~Le signal de départ par la lumière verte ou le drapeau vert, tous les coureurs auront 5 secondes pour partir. Après ce temps~~ Le coureur peut être pénalisé comme suit : 1^{ère} infraction un avertissement, 2^{ème} infraction une pénalité de temps de 20 secondes, ~~amende de 200 USD~~, 3^{ème} infraction une pénalité de temps de 1 minute ~~amende de 500 USD~~, 4^{ème} infraction disqualification ».

Classes - Motorcycles de la Coupe du Monde d'Enduro Junior

Tout motorcycle correspondant à une des classes de la Catégorie 1, Groupe A1 et Catégorie 2, Groupe C seront admis à participer à cette compétition. Les classes pour les motorcycles solos pour la Coupe du Monde d'Enduro Junior sont les suivantes :

De 100cc à 125cc 2T

De 175cc à 250cc 4T

De 175cc à 250cc 2T

De 290cc à 450cc 4T

De 290cc à 500cc 2T

De 475cc à 650cc 4T

Trophée Mondial Junior de la FIM

...Cette équipe comprendra quatre ou trois coureurs de moins de ~~23~~ 21 ans (au 1er janvier de l'année de la manifestation). Ces coureurs doivent être détenteurs du passeport du pays qu'ils représentent. » - Maillot national : les coureurs du Trophée Mondial, Trophée Mondial Junior et Coupe du Monde Féminine doivent porter durant toute la manifestation, un maillot aux couleurs de leurs pays. Ce maillot devra être le même pour tous les coureurs de l'équipe ». Prologue facultatif pour les organisateurs.

Les organisateurs peuvent organiser un prologue chronométré le vendredi soir. Ce prologue devra se dérouler entre 19h00 et 22h00 maximum. Sa durée doit être de 1 minute 30 secondes au minimum et

consist of a special test, a cross test, an extreme test or type supermotard.

This prologue would be an integral part of the 1st day and would be considered as the first test of the 1st day as well as being an integral part of the classification of the 1st day.

If a prologue is organised, the starting order shall be as follows:

The riders will start class by class, in their respective classes, in the opposite order of the classification of the preceding year. The wild cards and riders who did not participate in the previous Championship will start first in their respective classes.

The result of the prologue will determine the starting order the following morning. If a prologue is organised, the riders will start class by class, in their respective classes, in the opposite order of the provisional classification of the Championship. The wild cards will start first in their respective classes.

The result of the prologue will determine the starting order the following morning. If a prologue is organised, the juniors will always start first, the order of E1, E2 and E3 will stay as described above".

Proposals of modifications to the ISDE Regulations

"The winning team will be awarded the ISDE World Trophy. Moreover, each member of the first, second and third best teams ~~winning team~~ will be awarded a souvenir plaque offered by the FIM (gold, silver, bronze).

The winning team will be awarded the ISDE Junior World Trophy. Moreover, each member of the first, second and third best teams will be awarded a souvenir plaque offered by the FIM (gold, silver, bronze)".

"The winning team will be awarded the ISDE Women's World Cup. Moreover, each member of the first, second and third best teams will be awarded a souvenir plaque offered by the FIM (gold, silver, bronze). The first, second and third best teams of the ISDE Women's World Cup ~~The first three Women's Teams~~ will also receive special awards provided by the organiser."

Closing date for entries

All nations must send a preliminary entry form to the organiser 24 weeks before the start of the event.

With the preliminary entry forms, the nations give as information the number of planned teams (WT, JT, Women's teams and numbers of CT, if no team, number of individual).

The registration period is 4 weeks.

The organiser will announce the number of accepted teams within 14 days after the end of the registration period.

The final entry forms must be done within 6 weeks after the announcement of the number of teams (including names, motorcycles and classes).

The closing date for the final entry forms for individuals and team entries is 12 weeks before the start of the event. No entries shall be accepted after the closing date.

The organiser is free to accept late entries if this can be done without any problems for the organisation.

An additional administration fee of USD 200.- per rider must be paid for any late entry accepted by the organiser".

"Access to the Parc Ferme will be authorised only to motorcycles complete and in good condition for normal use on public roads with both tyres correctly fitted on the rims.

If the motorcycle is not in accordance with the rules, it will be sent back to the working area and the time needed to recondition the motorcycle will count as a time penalty".

Cross-Country Rallies

Reorganisation and separation of Cross-Country Rallies and Bajas

Track Racing Commission (CCP)

Technical proposals : exhaust pipes and silencers

Silencer Homologation procedure and requirements

In order to reduce the ambient sound levels, a more effective method is by measuring the sound levels produced by motorcycles in action, called the 'dynamic' or passing-by test method. The maximum sound level which may be produced during a dynamic test will be set in accordance with the provisions currently under study.

Homologation of new silencers

Technical Rules 250cc

Machines must be fitted with a single cylinder 4-stroke engine with a maximum capacity of 250cc or 500cc, 4 valves maximum, fitted with one (1) carburettor with a maximum diameter of 34 mm and one spark plug. The maximum lift for the camshaft is 9 mm. The carburettor must be ratified with the CCP by the engine manufacturer. (Ratification requirements may be acquired from the CCP.) Only ratified carburettors may be used with the engines. The only modifications permitted are jetting changes.

Proposals

FIM Individual Speedway Youth Girl Gold Trophy 80cc . Incompatibilities of Officials – Entries - Cancellation of an entry - Race jackets - Fuel, fuel Storage - Number of motorcycles - Alcohol and Doping controls - Cleaning of motorcycles

Appendix 073: Long Track World Championship : new redaction

Appendix 07C: Individual 250cc Speedway Youth Gold Trophy: new appendix

Appendix 07D: Individual 250cc Long Track Youth Gold Trophy: new appendix

Titles: Track Racing Sidecar World Championship 1000cc

Age of Riders and Passengers

- Individual 250cc Speedway Youth Gold Trophy: 14 years 16 years

- Individual Grass Track Youth Gold Trophy, 125cc: 12 years 16 years

- Individual 250cc Long Track Youth Gold Trophy: 14 years 18 years

- Track Racing Sidecar ~~Gold Trophy~~ Sidecar World Championship 1000cc: 17 years.

Protective devices and barriers - Additional heats and other activities

Commission for Leisure Motorcycling (CML)

Composition of the commission and review of working groups

External Affairs: FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) - Relations between FIM/CML and FIVA - Joint FIM/FIVA event - UNWTO World Tourism Organisation - FIM Continental Union - UEM

Public Relations and Communications

Working Group: Ride to Work Day 2008 and 2009 - Alternative-fuelled motorcycles

Events Working Group: Updating of the 3 classic touring events - Checklists for classic events - Pre-candidature screening - Site visit checklist

Riding Resources Working Group: Economic Impact Surveys - Information gathering

2009 Classic Touring Events

27th FIM Rendez-Vous Meritum: Lignano Sabbiadoro (Italy – FMI 22-24.05.09)

64th FIM Rally: Zadar (Croatia – HMS 28-30.05 2009)

28th FIM Motocamp: Arbon (Switzerland – FMS 05-07.05.09) Future direction of FIM classic touring events (Dieter Sass)

de 3 minutes au maximum. S'il se déroule en nocturne, l'organisateur devra prévoir un éclairage artificiel du parcours. Ce prologue pourra consister en un test spécial, un test de cross, un test extrême, ou de type supermotard.

Ce prologue fera partie intégrante de la 1^{ère} journée, sera considéré comme le premier test de la 1^{ère} journée, et fera partie intégrante du classement de la 1^{ère} journée. Si un prologue est organisé, l'ordre de départ sera le suivant :

Les coureurs partiront classe par classe, dans leurs classes respectives, dans l'ordre inverse du classement de l'année précédente. Les « wild-cards » et les coureurs n'ayant pas participé au championnat précédent partiront les premiers dans leurs classes respectives. Le résultat du prologue déterminera l'ordre du départ du lendemain matin. Si un prologue est organisé, les juniors partiront toujours en premier, l'ordre des E1, E2 et E3 restera comme prévu.

Propositions de modifications aux Règlements du CISJE

L'équipe gagnante recevra le Trophée Mondial du CISJE. De plus, chaque membre de la première, deuxième et troisième équipes gagnante recevra une plaque commémorative offerte par la FIM (or, argent, bronze).

L'équipe gagnante recevra le Trophée Mondial Junior du CISJE. De plus, chaque membre de la première, deuxième et troisième équipes recevra une plaque commémorative offerte par la FIM (or, argent, bronze).

L'équipe gagnante recevra la Coupe du Monde Féminine du CISJE. De plus, chaque membre de la première, deuxième et troisième équipes recevra une plaque commémorative offerte par la FIM (or, argent, bronze).

Les première, deuxième et troisième équipes de la Coupe du Monde Féminine les trois meilleures équipes féminines recevront également des distinctions spéciales offertes par l'organisateur ».

Date de clôture des Inscriptions

Toutes les nations doivent envoyer leur bulletin d'inscription préliminaire aux organisateurs 24 semaines avant le début de la manifestation.

Avec les bulletins d'engagements, les nations donnent comme information le nombre d'équipes prévues (TM, TMJ, Féminines et nombre de EC; si pas d'équipe, le nombre d'individuels).

La période d'inscription est de 4 semaines.

L'organisateur annoncera le nombre d'équipes acceptées dans les 14 jours suivant la période d'inscription.

Les bulletins d'engagements finaux doivent être établis dans les 6 semaines après l'annonce du nombre d'équipes (inclus les noms, motocycles et classes). La date de clôture des bulletins d'engagements finaux pour les individuels et les équipes est de 12 semaines avant le début de la manifestation.

Aucune inscription ne sera acceptée après cette date de clôture.

L'organisateur est libre d'accepter des engagements tardifs s'il peut le faire sans problèmes pour l'organisation.

Un montant supplémentaire de 200 US\$ par coureur doit être payé pour des inscriptions tardives acceptées par l'organisateur ».

L'accès au Parc Fermé ne sera autorisé qu'aux motocycles complets et en bon état pour être utilisés sur la voie publique, avec les deux pneus correctement montés sur les jantes.

Si le motocycle n'est pas conforme aux règlements, il sera renvoyé au parc de travail et le temps de la remise en état sera compté comme temps de pénalité ».

Rallies Tout Terrain

Réorganisation et séparation des Rallies Tout Terrain et des Bajas.

Commission de Courses sur Pistes (CCP)

Propositions Techniques : tuyaux d'échappement et silencieux

Procédure d'homologation pour silencieux et spécifications

Afin de réduire les niveaux sonores ambiants, une méthode plus efficace est de mesurer les niveaux sonores produits par les motocycles en action, intitulé la méthode "dynamique" ou de "passage". Le niveau sonore maximum qui peut être produit pendant un test dynamique sera fixé selon les provisions actuellement à l'étude.

Homologation de nouveaux silencieux Règlements Techniques 250cc

Les machines doivent être munies d'un moteur monocylindre à 4 temps, d'une cylindrée maximale de 250 ou 500cc, 4 soupapes maximum, avec un (1) seul carburateur avec un diamètre de 34 mm maximum et une seule bougie. La levée maximale de l'arbre à cames est de 9mm. Les fabricants de moteur doivent homologuer les carburateurs avec la CCP (Les exigences d'homologation doivent être demandées à la CCP). Seuls des carburateurs homologués doivent être utilisés avec les moteurs. Seules les modifications de gicleurs sont autorisées.

Propositions

Trophée d'Or de Speedway Junior Féminin Individuel 80cc -

Incompatibilité des Officiels - Engagements - Annulation d'un engagement - Dossards - Carburant, Stockage du carburant - Nombre de motocycles - Contrôles d'alcoolémie et contrôles antidopage - Nettoyage des motocycles

Annexe 073 : Championnat du Monde de Long Track : nouvelle rédaction

Annexe 07C : Trophée d'Or de Speedway Junior Individuel 250cc : nouvelle annexe

Annexe 07D : Trophée d'Or de Long Track Junior Individuel 250cc : nouvelle annexe

Titres: Championnat du Monde de Sidecar 1000cc de Courses sur Pistes

Age des Coureurs et Passagers

• Trophée d'Or de Speedway Junior Individuel 250cc 14 ans 16 ans

• Trophée d'Or de Grass Track Junior Individuel 125cc : 12 ans 16 ans

• Trophée d'Or de Long Track Junior Individuel 250cc : 14 ans 18 ans

• Trophée d'Or Championnat du Monde de Sidecar 1000cc de Courses sur Pistes : 17 ans

Ouvrages de protection et barrières - Courses supplémentaires et autres activités

Commission pour le Motocyclisme de Loisirs (CML)

Composition de la commission et révision des groupes de travail

Affaires Externes: FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), Relations entre FIM/CML et FIVA, Manifestation FIM/FIVA en commun - UNWTO Organisation Mondiale du Tourisme - Union Continentale FIM - UEM

Groupe de Travail « Relations Publiques et Communications »: Journée « Au travail à moto » 2008 et 2009 - Véhicules alimentés par des énergies alternatives

Groupe de Travail « Manifestations »: Réactualisation des 3 manifestations classiques de tourisme, Checklists pour les manifestations classiques

Groupe de Travail « Ressources du Motocyclisme de Loisirs »:

Questionnaires sur l'impact financier, Collecte des informations Manifestations classiques de tourisme 2009

27^{ème} Rendez-Vous Meritum FIM: Lignano Sabbiadoro (Italie - FMI 22-24.05.09)

64^{ème} Rallye FIM : Zadar (Croatie - HMS 28-30.05 2009)

28^{ème} Motocamp FIM : Arbon

(Suisse – FMS 05-07.05.09)

Direction future des manifestations touristiques classiques FIM (Dieter Sass)

Commission Mobilité, Transports, Sécurité Routière et Affaires Publiques (CMT)

Rapports/Propositions des membres CMT & Activités/Rapports des CONU Etats-Unis : Programme américain intitulé "Intervention sur le lieu d'un accident", Dernières informations sur le "Plan d'action visant à réduire le nombre d'accidents mortels liés à la moto" du Département américain des Transports

Allemagne: Campagne de la DVR "Hast Du Die Grösse? Fahr mit Verantwortung". Des célébrités sont engagées pour passer des messages sur la sécurité routière aux jeunes de 18 à 24 ans.

France: Problèmes de parking pour les 2 roues motorisés à Paris, 1^{ère} Journée Nationale de la moto et du scooter - 9 septembre sur le circuit Carole.

Pays-Bas: Programme de formation de la KNMV sur la perception des dangers

Activités CMT

Stratégie CMT à long terme (groupe de travail) : Nouveau symposium sur les cours de perfectionnement au Canada (2010), Table ronde sur différents développements techniques - Présentation "Concept Honda pour la sécurité motocycliste et le nouveau système de freinage ABS (pour les machines Supersport)"

Conférences/Manifestations: Atelier CIECA à Nîmes/France, Conférence TRA "Transport Research Arena" 2008 à Ljubljana/Slovénie, Congrès International sur la "Vitesse" à Londres/GB, Atelier OCDE sur la sécurité motocycliste à Lillehammer, Norvège, Congrès "Fit to Drive" à Prague/Rép. Tchèque, 7^{ème} Forum 2008 sur la Mobilité à Venise/Italie (25-26.11.08)

Questions mondiales: 1^{ère} Conférence Ministérielle de l'ONU sur la sécurité routière prévue en 2009 en Russie.

Questions Nations Unies & Européennes: Projets & manifestations de la Communauté Motocycliste, Participation à la 7^{ème} Conférence sur la moto à Cologne/Allemagne, Journée européenne de la sécurité routière - 13 octobre à Paris, Projet sur le niveau sonore, 20^{ème} Anniversaire de la FEMA et Balade à moto pour les eurodéputés - 25 juin, Conférence Annuelle de ACEM à Bruxelles, 1^{er} décembre.

Conseil Européen pour les Sécurité des

Transports (ETSC), Séances du Conseil Principal & Conférences ETSC à Bruxelles et Berne, Coalition Nations Unies (AMA/FEMA/FIM/MRF)

Questions politiques actuelles ONU et UE: Livre vert sur la mobilité urbaine, TRL - Evaluation de l'impact sur d'éventuelles nouvelles mesures concernant la sécurité motocycliste - séance du 8 septembre

Commission Internationale de l'Environnement (CIE)

Journée Mondiale de l'Environnement

Rapport sur les initiatives 2008

Projets pour 2009

Rapport sur les Energies Alternatives Relations FIM - PNUF

Propositions reçues

Protection du sol - Tapis Environnement - Nettoyage des motocycles - Mesures à prendre par les coureurs/participants - Dispositions à prendre par les organisateurs - Parc des coureurs / Zones d'entretien/réparations / Zones des contrôles horaires.

Logo FIM Environnement : la FIM a créé un logo FIM Environnement qui chauffera toutes les actions environnementales dans le monde de la moto. Ce logo peut être utilisé par les CONU, FMN, promoteurs, organisateurs, sponsors, équipes, coureurs et autres partenaires. Toute utilisation de ce logo devra être obligatoirement soumise à la FIM pour approbation. Ce logo ne peut pas être modifié.

Révision du Code de l'Environnement FIM Prix Environnement FIM 2008

Commission Femmes et Motocyclisme (CFM)

Revue des actions en cours - Code de Conduite - Manuel de « Premiers Secours » - Réseau de femmes pilotes dans le monde - Actions : date limite de temps - Fonctionnement de la CFM - Retraits des membres de la CFM - Attirer les membres dont la CFM a besoin - femmes uniquement ? - Déléguées CFM - Description de mission Etude CFM 2008 - Evolution de la présence des femmes dans le motocyclisme (AISTS) « 2009 Women's Ride for Peace » Statut et prochaines étapes

Collège Médical International (CMI)

Code Médical 2009 - Propositions Directives pour le médecin chargé de l'examen

Spécificités de la vue

Crises d'épilepsie ou pertes de connaissance inexplicables

Conditions médicales minimales requises pour les manifestations :

Motocross, Supercross, SuperMoto et Motoneige, Trial

Définition des véhicules type B - Différentiation entre B1 et B2

Conditions médicales minimum requises pour les manifestations

Antidopage

Résultats 2008, Procédure à appliquer par la personne de contact lors des manifestations FIM, Conseil d'Autorisation d'Usage à des fins Thérapeutiques (AUT), Propositions WADA sur les AUT, Programme 2009, Contrôles hors compétition, Groupe cible de coureurs soumis à des contrôles (RTP)

Collège Technique International (CTI)

Réunions extraordinaires: Comité de pilotage pour la réduction des niveaux sonores en Motocross et Enduro (Paris, 15 mai; St-Jean d'Angély, 17 juin et Paris, 18 septembre 2008), Contrôles sonores en Motocross et Enduro (St-Jean d'Angély et Uzerche, F - 25 juillet 2008), Biocarburant (E85) - propriétés physiques (Mies, CH - 8 septembre 2008), Groupe de travail FIM sur les Energies Alternatives (Mies, 20 juin et Karlsruhe, D - 12 septembre 2008)

Utilisation du biocarburant (E85) pour toutes disciplines

Le Président CTI et le Bureau CTI proposent d'inclure dans les règlements techniques de toutes les disciplines une disposition pour l'utilisation éventuelle de biocarburant (E85). Le nouveau point s'intitule : "Propriétés physiques pour les biocarburants (E85)". Les valeurs minimum et maximum y seront mentionnées (présentées de la même manière que pour celles des carburants sans plomb).



FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME



Speed Fair-Play Passion
Hi-tech Excellence Respect Courage

We care about
Motorcycling!

HEADQUARTERS / SIÈGE

11, ROUTE DE SUISSE
CH - 1295 MIES
SWITZERLAND / SUISSE

TEL + 41 22 950 95 00
FAX + 41 22 950 95 01
info@fim.ch - www.fim.ch

FOUNDED 1904



ALPINA®

SAFETY SYSTEMS UNLIMITED.



Speed by ...

Safety by ALPINA

ALPINA race track safety barriers: FIM homologated and Grand Prix-tested.

The ALPINA Safety-Rental-Package consists of:
Alpina Air-Modules, Alpina safety truck, Alpina service car,
1 safety expert, safety workers, tools and auxilleries.

 **Purchase
or Rental**

ALPINA Safety Systems GmbH
A-9552 Steindorf · Lindenstraße 4 · Austria · Europe
E-Mail: office@alpina.at · Net: www.alpina.at
Phone ++43-4243-2480-0 · Fax ++43-4243-2480-5

Look inside: www.alpina.at

AIR MODULE
Safety Device A



SUPER DEFENDER
Safety Device A



DEFENDER
Safety Device B



BALE
Safety Device C



TRUCK
Safety Rental Package



Commission for Mobility, Transport, Road Safety & Public Policy (CMT)

Reports/Proposals from CMT members & CONU Activities/Reports

United States: US programme entitled "Accident scene management" - Updated information on the "Action plan to reduce motorcycle related fatalities" of the US Dept of Transportation

Germany: DVR Campaign "Hast Du Die Grösse? Fahr mit Verantwortung". Celebrities are used to convey road safety messages to the 18-24 age group.

France: Parking problems for PTWs in Paris - 1st National Day of the motorcycle and scooter - 9 September at the Carole circuit

Netherlands: KNMV training on hazard perception

CMT Activities

CMT long-term strategy (Working Party): New Rider Training Symposium in Canada (2010) - Round Table on various technical developments - Presentation of "Honda's concept for motorcycle safety and the new combined ABS (for Supersport bikes)"

Conferences/Events: CIECA workshop in Nîmes/France, TRA "Transport Research Arena" 2008 Conference in Ljubljana/Slovenia, International "Speed" Congress in London/GB, OECD Workshop on motorcycle safety in Lillehammer/Norway, "Fit to Drive" Congress in Prague/Czech Republic, 7th Mobility Forum 2008 in Venice/Italy (25-26.11.08)

Worldwide issues: 1st UN Ministerial Conference on global road safety planned in Russia in 2009

United Nations & European issues Projects & events in the Motorcycle Community, Attendance at 7th Motorcycle Conference in Cologne/Germany, European Road Safety Day - 13 October in Paris, Sound level project, FEMA 20th Anniversary and MEP Ride - 25 June, ACEM Annual Conference in Brussels - 1st December.

European Transport Safety Council (ETSC): Main Council Meetings & ETSC Lecture in Brussels and Berne - UN Coalition (AMA/FEMA/FIM/MRF)

UN & EU current political issues: Green paper on urban mobility, TRL - Evaluation of the impact on possible new measures concerning motorcycle safety - Meeting of 8 September

International Environment Commission (CIE)

World Environment Day
Report on the 2008 initiatives
Projects for 2009

Report on Alternative Energy
FIM - UNEP relations

Proposals received

Protection of ground - Environmental Mat - Cleaning of motorcycles - Action to be taken by riders/participants - Action to be taken by the organisers - Riders' paddock / Service Areas / Time control Areas.

FIM Environmental logo: the FIM created a FIM Environmental logo that will head all environmental actions taken within the motorcycling world. This logo can be used by CONUs, FMNs, promoters, organisers, sponsors, teams, riders and other partners. The use of this logo must be submitted to the FIM for approval. This logo cannot be modified.
Revision of the FIM Environmental Code 2008 FIM Environmental Award

Commission for Women in Motorcycling (CFM)

Review of pending action items - Code of Conduct - First Aid Manual - Network of women riders in the world - Time limit for action items - Organisation of the CFM - CFM members' withdrawals - Attracting the right members - women only? - CFM Delegates - Mission description - 2008 CFM Survey - Evolution of women in motorcycling (AISTS)
2009 Women's Ride for Peace
Status and next steps

International Medical Panel (CMI)

2009 Medical Code - Proposals

Guidelines for the examining doctor

Eyesight

Fits or unexplained attacks of loss of consciousness

Minimum medical requirements for events

Motocross, Supercross, SuperMoto and Snowcross, Trial

Definition of type B vehicles - Differentiation between B1 and B2

Minimum medical requirements for events

Anti-doping issues

2008 Results - Procedure to apply by the FIM contact person at FIM events - Therapeutic Use Exemption (TUE) Board - WADA TUE proposals - 2009 schedule - Out-of-competition controls - Registered Testing Pool (RTP)

International Technical Panel (CTI)

Extraordinary meetings: Steering Committee for the reduction of noise levels in Motocross and Enduro (Paris, 15 May; St-Jean d'Angély, 17 June and Paris, 18 September 2008) - Sound tests in MX and Enduro (St-Jean d'Angély and Uzerche, F - 25 July 2008) - Biofuels (E85) - Physical properties (Mies, CH - 8 September 2008) - FIM Alternative Energies Working Group (Mies, 20 June & Karlsruhe, D - 12 September 2008)

The use of Biofuels (E85) in all disciplines

The CTI President and the CTI Bureau propose to include a provision for the possible use of Biofuels (E85) in the Technical Rules for all disciplines. The inclusion is titled: "Physical properties for Biofuels (E85)" and provides the minimum and maximum values (similar to the table for 'unleaded fuels').