

Appendices / Annexes

FIM Endurance World Championship and Cup Regulations *Règlements FIM du Championnat et de la Coupe du Monde d'Endurance*



SAISON 2023

Les articles modifiés pour la saison 2023 sont mentionnés en gras

SOMMAIRE DE L'ANNEXE / APPENDICE CONTENTS

- 1. Sporting Endurance World Championship and Cup Regulations**
Règlements Sportifs du Championnat et de la Coupe du Monde d'Endurance
- 2. Technical Endurance World Championship and Cup Regulations**
Règlements Techniques du Championnat et de la Coupe du Monde d'Endurance
- 3. Disciplinary Endurance World Championship and Cup Regulations**
Règlements Disciplinaires du Championnat et de la Coupe du Monde d'Endurance

SAISON 2023

Les articles modifiés pour la saison 2023 sont mentionnés en gras

CHAMPIONNAT ET COUPE DU MONDE FIM D'ENDURANCE

1	RÈGLEMENTS SPORTIFS
1.1	Introduction
1.2	Manifestations
1.3	Parc des Coureurs
1.4	Officiels et Autorités
1.5	Le Jury International.....
1.6	La Direction de Course
1.7	Le collège des Commissaires EWC FIM
1.8	Calendrier
1.9	Motocycles
1.10	Compétiteurs admissibles
1.11	Numéros de départ
1.12	Exigences pour les manifestations se déroulant en partie la nuit
1.13	Programme
1.14	Contrôle technique, contrôle médical – contrôle du dopage
1.15	Essais.....
1.16	Positions sur la grille
1.17	Courses
1.18	Procédure de départ
1.19	Procédures spéciales pour pénalités de course

1.20	Comportement pendant les essais et la course
1.21	Drapeaux et feux
1.22	Uniformes des Commissaires.....
1.23	Véhicules médicaux
1.24	Procédure standard d'une fin d'une course ; résultats
1.25	Suspension d'une course.....
1.26	Nouveau départ d'une course qui a été suspendue
1.27	Zone de contrôle
1.28	Podium
1.29	Vérification technique finale
1.30	Prix et primes.....
1.31	Cautions en cas de contrôle de machine suite à une réclamation
1.32	Caution pour des contrôles de carburant suite à une réclamation
1.33	Sanctions pour non-conformité aux règlements relatifs au carburant
1.34	Points pour les Championnats et la Coupe; classements
1.35	Instructions et communications aux concurrents
2	RÈGLEMENTS TECHNIQUES.....
2.1	Introduction
2.2	Classes
2.3	Généralités
2.6	Spécifications Techniques - Formula EWC
2.7	Spécifications Techniques - Superstock
2.10	Carburant, huile et lubrifiants

2.11	Vêtements de protection et casques.....
2.12	Procédures pour le contrôle technique
2.13	Directives à l'attention des commissaires techniques
2.14	Contrôle du bruit
2.15	Directives pour l'utilisation des sonomètres
	Diagrammes et annexes
3.	CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE
3.1	PRINCIPES.....
3.2	SANCTIONS.....
3.3	LA DIRECTION DE COURSE ET LES ORGANES DISCIPLINAIRES ET D'ARBITRAGE
3.4	RECLAMATIONS ET APPELS
3.5	PROCEDURE DEVANT TOUS LES ORGANES DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE.....
3.6	FRAIS DE LA PROCEDURE.....
3.7	RECIPROCITE DES SANCTIONS
3.8	DROIT DE CLEMENCE.....
3.9	CLAUSE ARBITRALE.....
4.	NORMES POUR LES CIRCUITS
5.	CODE MEDICAL
6	CODE ANTIDOPAGE
7	CODE DE L'ENVIRONNEMENT

FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM)

11, route Suisse

CH - 1295 MIES

Tel: +41-22-950 950 0

www.fim-live.com

paul.duparc@fim.ch

svetlana.nazarova@fim.ch

DISCOVERY SPORTS EVENTS (DSE)

3, rue Gaston et René Caudron

F - 92798 Issy Les Moulineaux Cedex

Renaud Jeanfils

Team Coordinator

+ 32 4 75 44 50 93

operations@fimewc.com

Richard Rodgers

Media Delegate

+44 7503 871575

media@fimewc.com

Obligations et Conditions Générales

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

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

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

tels que complétés et modifiés périodiquement

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

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

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

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

CODE ANTIDOPAGE

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

REGLEMENTS PARTICULIERS

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

1. RÈGLEMENTS SPORTIFS

1.1 INTRODUCTION

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

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

1.2 MANIFESTATIONS

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

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

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

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

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

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

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

1.2.7 **DSE souscrira ou fera fournir par chaque organisateur une assurance en responsabilité civile d'un montant minimum de dix millions d'euros pour chaque épreuve couvrant la responsabilité de DSE et celle de tous les participants, constructeurs, coureurs,**

sponsors, équipes, sociétés de services et officiels en cas d'accidents à des tiers lors d'une épreuve ou lors des essais. La police d'assurance couvrira également toute responsabilité éventuelle de la FIM et de l'organisateur envers des tiers.

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

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

1.2.9 90 jours au moins avant la manifestation, l'Organisateur devra proposer au promoteur un planning horaire de la manifestation.

1.2.10 60 jours au moins avant la manifestation, la FIM publiera les informations ci-dessus et les envoyer pour distribution à toutes les équipes permanentes participant à la manifestation.

1.3 PARC DES COUREURS

1.3.1 Le parc des coureurs, les stands ainsi que toutes les autres installations doivent être à la disposition des équipes au moins la veille

de la première journée d'essai et rester à la disposition des concurrents au moins jusqu'au lendemain de la manifestation.

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

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

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

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

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

1.4 OFFICIELS ET AUTORITES

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

1.4.1 Officiels Permanents

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

Directeur de l'Epreuve

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

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

- a) Le suivi des essais et de la course, la conformité à l'horaire et, s'il l'estime nécessaire, toutes propositions à la Direction de course pour modifier l'horaire en accord avec les Règlements Sportifs.

- b) L'arrêt des essais ou des courses en accord avec les Règlements Sportifs, s'il estime que c'est trop dangereux pour continuer et s'assurer que la bonne procédure de nouveau départ soit appliquée.
- c) La procédure de départ.
- d) L'utilisation des Safety cars.
- e) L'utilisation des véhicules médicaux/voitures d'intervention rapide.

Directeur Technique

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

Le Directeur Technique a le pouvoir discrétionnaire d'interdire l'utilisation de toute pièce s'il juge qu'elle pourrait causer un problème de sécurité. Le directeur technique peut, de temps à autre, émettre et/ou mettre à jour des directives générales de conception qui sont considérées comme faisant partie des règlements techniques.

Directeur Medical FIM:

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

Officiel(s) de Sécurité FIM

chargé(s) de superviser tous les aspects liés à la sécurité.

1.4.2 Officiels individuels de l'Epreuve

Tous les Officiels individuels de l'Epreuve seront nommés pour chaque Epreuve et seront approuvés par la FIM.

1) Directeur de Course

Ses responsabilités sont les suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

3) Secrétaires

Sont responsables :

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

4) Autres Officiels,

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

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

1.5 LE JURY INTERNATIONAL (GESTION ADMINISTRATIVE DE L'EPREUVE

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

Le Président du Jury, nommé par la FIM, qui présidera les séances ;
Les seconds et troisièmes membres du Jury, nommés par la FIM ;
Le Directeur d'Epreuve FIM ;
L'Officiel de Sécurité FIM ;
Le Directeur Médical FIM;
Le Délégué nommé par **DSE** ;
Le Directeur de Course ;
Le Chef du Service Médical ;
Le Directeur Technique FIM

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

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

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

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

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

En cas de décision soumise au vote, seuls, le Président du Jury, le 2nd et le 3^{ème} Membre du Jury disposent d'un droit de vote.
Les décisions sont prises à la majorité simple. En cas d'égalité, le Président a une voix prépondérante.

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

1.6 LA DIRECTION DE COURSE

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

1.6.1 La Direction de Course sera composée des personnes suivantes :

- Le Directeur de l'Epreuve FIM - qui présidera les séances
- Le ou les Officiels de Sécurité FIM (présents en alternance pour les épreuves inscrites de plus de 12 Heures)
- Le Représentant de **DSE**

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

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

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

1.6.2 Les tâches de la Direction de Course sont :

- a - De prendre des décisions en application des Règlements.
- b - Superviser les questions opérationnelles pour assurer un déroulement sûr, efficace et aux moments opportuns de la manifestation ; ceci conformément au Règlement du Championnat du Monde d'Endurance FIM.
- c - Apporter une modification dans la conduite et/ou le format des essais et/ou de la course justifiée par des questions de sécurité et pour autant que cette décision soit absolument nécessaire pour résoudre une situation qui n'est pas prévue dans les Règlements du Championnat. Dans ce cas de figure

exceptionnel, une telle décision peut prévaloir sur les dispositions spécifiques aux Règlements du Championnat.

- d - Dans le cas où il est absolument nécessaire de résoudre une situation non prévue dans les Règlements, la Direction de Course pourra rédiger des instructions ou clarifications avant la course et dans des cas précis, pourra même édicter des Règlements avant la course (e.g. prendre en considération les conditions locales d'un circuit en particulier). Toutefois, de telles actions ne peuvent être entreprises que dans les limites fixées par le Règlement du Championnat.

1.7 LE COLLEGE DES COMMISSAIRES EWC FIM

1.7.1 Il y aura un collège de trois Commissaires FIM (titulaires d'une superlicence FIM de Commissaire Sportif) supervisé par le Chef des Commissaires qui présidera les séances. Chaque Commissaire EWC FIM sera nommé de façon permanente ou en alternance.

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

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

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

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

1.7.6 Les responsabilités des Commissaires EWC FIM sont :

- a - De prendre des décisions en application des Règlements.
- b - Imposer une sanction pour infraction aux Règlements.
- c - Imposer une sanction à un organisateur pour incapacité à assurer un déroulement efficace et régulier de la manifestation ou pour infraction grave aux Règlements.
- d - Se prononcer sur toute réclamation relative aux infractions aux Règlements.

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

Les décisions du Collège des Commissaires FIM EWC prises pendant les activités sur piste (essais et courses) peuvent être communiquées sur des moniteurs. De telles communications sur des écrans publics sont considérées comme des notifications valables.

1.8 CALENDRIER

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

1.9 MOTOCYCLES

1.9.1 Classes

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

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

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

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

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

1.9.2 Eclairage et signalisation

Au moins un brassard rétro-réfléchissant en matière plastique avec une fermeture efficace fourni par les organisateurs devra être obligatoirement porté par les coureurs à tout moment pendant les essais, le warm up et la course.

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

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

Tous les feux du motorcycle doivent être allumés durant les essais et la course.
Les phares avant des motorcycles de la classe EWC devront émettre un faisceau lumineux de couleur blanc.

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

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

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

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

Lors des vérifications techniques, ces numéros électroluminescents seront contrôlés.



1.9.3 Moyens de propulsion

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

1.10 COMPÉTITEURS ADMISSIBLES

1.10.1 Licences et autorisations de départ

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

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

Les constructeurs doivent être possesseurs de la licence "Licence Constructeur FIM" appropriée

1.10.2 Nationalité des coureurs

Un coureur ne représentera qu'une seule Nation figurant sur son passeport.

En cas de pluralité de nationalités, le coureur choisit la Nation qu'il représentera au début de sa carrière lors de la commande de sa première licence FIM.

En cas de perte ou de changement de nationalité ou de force majeure, le coureur pourra demander un changement de nationalité sportive à la FIM, uniquement avant le début d'une saison (lorsqu'il commande sa nouvelle licence FIM).

Le coureur concourra durant toute la saison sous son drapeau national.

1.10.3 Inscriptions

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

Pour l'inscription préalable des équipes, le bulletin d'engagement devra obligatoirement comporter au minimum,

- le nom d'un coureur pour les courses de moins de 24 heures ;
- le nom de 2 coureurs pour les courses de 24 heures.

Ce(s) coureur(s) devra(devront), sauf cas de force majeure, faire partie de l'équipage enregistré au contrôle administratif.

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

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

Le nombre d'équipes engagées ne peut pas excéder la capacité mentionnée dans le rapport d'homologation ou les Règlements Particuliers avec un maximum de 65 pour les essais et la course.

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

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

1.10.4 Composition des équipes

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

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

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

Le changement de la composition des équipes et le changement d'ordre (brassards) des coureurs dans une même équipe sont interdits depuis la fin des contrôles administratifs jusqu'à la fin de la dernière séance d'essais qualificatifs. En cas de force majeure seulement, un changement dans la composition des équipes peut encore exceptionnellement être fait par écrit à ce moment-là. Ce changement doit être communiqué et approuvé par le Jury International qui donnera son accord et ses instructions pour un éventuel changement de brassards et de bracelets.

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

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

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

1.10.5 Briefing des coureurs et des Chefs d'équipe

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

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

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

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

Les licences des équipes et des coureurs seront contrôlées.

Une dispense peut être accordée par le Président du Jury.

1.10.6 Age des compétiteurs

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

1.10.7 Équipes et constructeurs sous contrat

1.10.7.1 30 jours avant chaque épreuve, le Promoteur publiera une liste des équipes sous contrat. Cette liste pourra être modifiée jusqu'au jour précédant la première séance d'essais officiels.

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

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

1.10.7.3 30 jours avant chaque épreuve, le Promoteur publiera une liste des constructeurs sous contrat.

1.10.8 Acceptation

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

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

1.10.9 Droits d'inscription

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

Dans ce cas :

Pour les courses de moins de 24H, le montant maximal est fixé à 1'500 Euros.
Pour les courses de 24H, le montant maximal est fixé à 2'500 Euros.

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

1.10.10 Non-participation à une manifestation

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

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

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

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

1.10.11 Retrait d'une manifestation

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

1.10.12 Participation à la manifestation

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

1.10.13 Participation à la course

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

1.11 NUMÉROS DE DÉPART

Les équipes sous contrat auront un numéro permanent.

Les organisateurs attribueront les numéros pour les autres équipes.

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

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

1.12 EXIGENCES POUR LES MANIFESTATIONS SE DEROULANT EN PARTIE LA NUIT

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

- Des feux rouges (diamètre min. 15 cm) seront mis en place. Leur nombre et leur position seront fixés lors de l'homologation. Ils seront commandés par la Direction de Course et donneront la possibilité au Directeur de Course d'informer immédiatement les coureurs de l'arrêt des essais ou de la course.
- Les signaleurs le long de la piste devront être en possession de panneaux rétro-réfléchissants, conformément aux Normes FIM pour les Circuits. D'autre part, les Commissaires d'intervention devront être équipés de boudriers rétro-réfléchissants.
- Chaque circuit organisant des épreuves de nuit devra être équipé d'une signalisation lumineuse fixe à chaque poste de Commissaires. Cette signalisation devra être commandée par le poste dont elle dépend et par le poste suivant.
- Tout poste de Commissaires situé dans une zone non éclairée devra être équipé au minimum de deux lampes torches autonomes de 1500 lumen minimum.
- La piste devra obligatoirement être balisée de manière efficace dans les courbes (à l'intérieur et à l'extérieur de la courbe).

1.13 PROGRAMME

1.13.1 Programme d'Essais

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

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

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

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

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

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

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

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

1^{ère} journée : Vérifications techniques et administratives

2^{ème} journée :

Essais libres 120 minutes

Intervalle : 3 heures

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

Intervalle : 10 minutes

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

Intervalle : 10 minutes

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

Intervalle : 10 minutes

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

+ Pour les courses se déroulant en partie la nuit :

Intervalle : 3 heures

Essais de nuit minimum 1 heure

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

3^{ème} journée :

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

Intervalle : 10 minutes

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

Intervalle :	10 minutes
2 ^{ème} séance d'essais qualificatifs coureur rouge :	20 minutes
Intervalle :	10 minutes
2 ^{ème} séance d'essais qualificatifs coureur de réserve vert :	20 minutes

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

1.13.2 Warm up

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

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

1.13.3 Changements de programme

Les horaires susmentionnés peuvent uniquement être modifiés comme suit :

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

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

1.14 CONTRÔLE TECHNIQUE, CONTRÔLE MÉDICAL, CONTRÔLE DU DOPAGE, **CONTRÔLE D'ALCOLEMIE**

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

Les équipes peuvent présenter **jusqu'à deux motocycles** au contrôle technique, qui sera spécialement identifié par les Inspecteurs Techniques.

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

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

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

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

Un accompagnant peut assister le coureur.

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

1.14.4 Suite à une procédure de contrôle d'alcoolémie FIM, si le résultat du contrôle de confirmation est supérieur au seuil autorisé, le coureur sera automatiquement et immédiatement exclu de toute participation ultérieure et disqualifié de l'épreuve par l'instance disciplinaire chargée d'appliquer les sanctions lors de la manifestation.

Le coureur sera également automatiquement et provisoirement interdit par la FIM (Suspension Provisoire) de participer à toute compétition sanctionnée par la FIM, ses CONU et ses FMN.

La suspension provisoire ne pourra en aucun cas donner lieu à une quelconque réclamation de la part du coureur ou de toute autre partie concernée. Cette décision est définitive et sans appel. Cette décision automatique et immédiate ne pourra en aucun cas donner lieu à une quelconque réclamation de la part du coureur ou de toute autre partie concernée.

Les détails du cas seront immédiatement notifiés par l'instance disciplinaire responsable lors de l'épreuve au Service Juridique de la FIM (legal@fim.ch).

1.15 SEANCES D'ESSAIS

1.15.1 Séances d'essais (warm up inclus)

- i) Les coureurs commencent les essais depuis la voie des stands lorsque le feu vert est allumé à la sortie de la voie des stands.
- ii) La durée des essais commence dès l'illumination du feu vert. Un panneau visible ou un compte à rebours sera placé dans la voie des stands pour indiquer les minutes d'essais restantes.
- iii) La fin des essais est indiquée par la présentation d'un drapeau à damiers et, au même moment, la sortie des stands sera fermée. **La fin d'une séance d'essais est déterminée par la fin du temps imparti pour la séance tel qu'indiqué par le chronométrage officiel.**

Les temps d'un coureur seront enregistrés jusqu'à ce qu'il franchisse la ligne d'arrivée après que le temps alloué soit écoulé. Après le drapeau à damiers, les coureurs peuvent faire un tour **de décélération pour** rentrer aux stands.

- iv) Si, suite à un incident ou pour toute autre raison, les essais sont interrompus, un drapeau rouge sera présenté sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires. Tous les coureurs doivent retourner lentement dans la voie des stands. Lorsque les essais recommencent, le temps restant sera celui indiqué sur le panneau "compte à rebours" dans la voie des stands au moment où les drapeaux rouges ont été agités à moins que la Direction de Course en ait décidé autrement.
- v) Une fois que les essais ont commencé, il est interdit à quiconque de modifier l'état de la surface de course du circuit. Cela concerne les Commissaires de piste et autres officiels qui ne peuvent pas nettoyer piste sans instructions et / ou autorisation préalable du Directeur d'Epreuve ou de l'Officiel de Sécurité FIM.

1.15.2 Essais de nuit

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

1.15.3 Temps au tour

Tous les tours des coureurs sont chronométrés.

Les records officiels de circuit seront retenus comme suit:

- Record du tour (de tous les temps) : Le temps au tour le plus rapide de l'histoire, dans toutes les sessions d'une épreuve.
- Meilleur tour en course - le meilleur temps de l'histoire enregistré pendant une course.

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

1.15.4 Résultats des essais qualificatifs

- **Coureurs**

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

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

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

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

- **Equipes**

Les résultats seront basés sur la moyenne des temps des 2 coureurs les plus rapides (coureurs réserve exclus) de l'équipe, comme indiqué précédemment.

1.15.5 Qualification pour la course

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

Il devra avoir réalisé un temps de qualification au moins égal à 108% du temps enregistré par le coureur le plus rapide de son groupe et dans sa classe** dans au moins une séance qualificative.

** Pour le cas particulier de la classe « Experimental » et pour des raisons d'homogénéité des performances, entre participants, les coureurs dans la classe « Experimental » devront réaliser un temps de qualification au moins égal à 108% des coureurs les plus rapides de leur groupe dans la classe EWC.

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

1.16 POSITIONS SUR LA GRILLE

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

Lors de la réunion du Jury suivant la dernière séance d'essais qualificatifs, une grille de départ provisoire sera établie. Elle comprendra le nombre d'équipes qualifiées pour la course basée sur la moyenne des meilleurs temps réalisés par les coureurs de l'équipe lors des essais qualificatifs (coureur réserve non inclus). La grille de départ définitive sera publiée une heure après la fin du warm up et mentionnera clairement le nom du coureur qui prendra le départ.

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

1.17 COURSES

1.17.1 Admission au départ

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

1.17.2 Durée ou distance

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

Ou

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

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

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

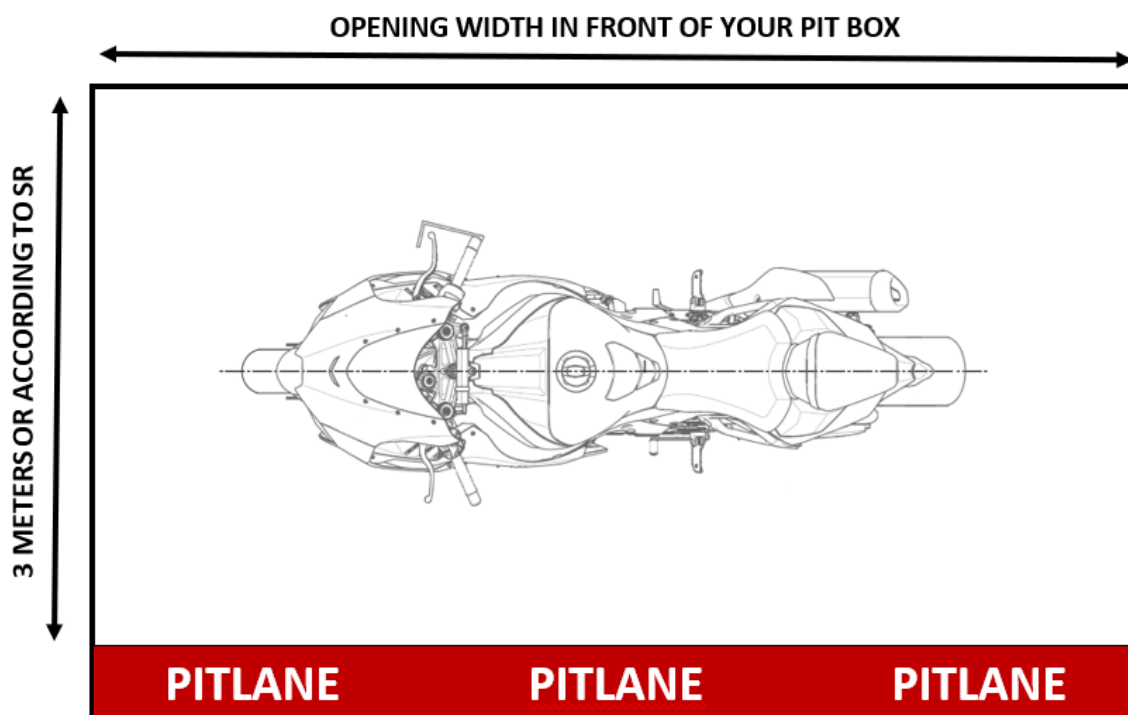
1.17.4 Sanctions pendant la course

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

1.17.5 Arrêts aux stands

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

2D VIEW – WORKING AREA DIMENSIONS



La zone de travail est définie avec des dimensions précisées sur le schéma ci-dessus (largeur d'ouverture devant le box : 3 mètres de la ligne rouge PITLANE peinte à l'entrée du stand, ou, la distance décrite dans le règlement particulier de l'épreuve).

Tout le personnel de l'équipe et l'équipement nécessaire lors des arrêts au stand doivent rester (autant que possible) dans cette zone de travail. En cas d'arrêt au stand de concurrents dans les stands voisins, il sera accepté que la distance de 3 mètres soit dépassée (pour des raisons de sécurité).

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

Les phares doivent être éteints durant l'arrêt aux stands.

Les phares doivent être allumés dès que le moteur est mis en marche et le motorcycle en mouvement

Seuls les membres des équipes porteurs des laissez-passer officiels adéquats et directement concernés par l'arrêt au stand et identifiés par le port obligatoire d'un casque (casque conforme aux normes internationales incluant une protection contre les chocs directs au sol à une vitesse minimale de 3 m/s ou 11 km/h) sont autorisés dans la zone de travail devant leur stand.

Ces casques doivent être présentés par l'équipe au directeur technique lors des vérifications techniques initiales.

Lorsque les machines sont en piste, toutes les personnes présentes dans la pit lane doivent porter des vêtements protecteurs couvrant bras et jambes, réalisés

en coton ou en matériau de protection contre le feu. Les chaussures doivent être de type fermé.

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

Si le coureur prend part au travail, il/elle sera compris(e) dans ces 4 personnes.

Cependant, lorsque le coureur enlève ou remet le cache de protection du système de ravitaillement et/ou essuie un éventuel écoulement de liquide sur sa machine, une telle "action" ne sera pas considérée comme "travail sur la machine".

cf Art. 2.3.15 para. 5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un maximum de 60 litres de carburant par équipe est autorisé dans le stand.

Un maximum de 60 litres de carburant par équipe est autorisé à l'extérieur et à proximité immédiate du stand (côté paddock).

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

protéger les mains et les pieds avec des gants et des chaussures fermées, se protéger les yeux et la tête avec une cagoule ignifugée, un masque ou un casque.

Ces consignes sont applicables durant les essais et la course **et sont définies précisément à l'article 2.3.15.**

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

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

Le responsable des Commissaires Techniques pourra exiger une matérialisation **amovible** (bande adhésive, etc..) **de la zone de travail.**

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

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

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

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

Sauf cas de force majeure dûment reconnu par le Collège des Commissaires EWC FIM, au moins un changement de coureur doit être réalisé pendant la course lors d'un arrêt au stand.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.17.7 Changement des pièces du motorcycle

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

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

1.17.8 Neutralisation de la course / procédure Safety Car

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

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

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

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

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

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

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

Les Safety Cars peuvent être de couleur différente.

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

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

Les Safety Cars doivent quitter la piste au même moment.

Dès que les Safety Cars auront quitté la piste, tous les drapeaux jaunes et panneaux SC seront retirés simultanément le long de la piste, la sortie de la voie des stands sera de nouveau ouverte en permanence, 15 secondes après qu'un coureur ait passé la sortie de la voie des stands.

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

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

Toutes les autres règles de la course restent valables.

1.18 PROCÉDURE DE DÉPART

- 1) En aucun cas les coureurs ne peuvent pousser leur machine directement sur la grille de départ depuis la voie des stands.

- 2) Au minimum 45 mn avant le départ de la course - Ouverture de la sortie de la voie des stands pour le tour de reconnaissance.
Feux verts allumés à la sortie de la voie des stands.
Les panneaux 5, 4, 3, 2 et 1 minutes sont présentés à la sortie des stands.
- 3) 40 minutes avant le départ de la course - Fermeture de la sortie de la voie des stands.
Feux rouges allumés à la sortie de la voie des stands.
- 4) Les coureurs qui ne vont pas sur la grille peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands selon les instructions du commissaire placé à la sortie de la voie des stands.
Tout coureur qui rencontre un problème avec sa machine lors du tour de chauffe peut retourner dans la voie des stands et procéder à des réparations ou changer de machine.
Les coureurs qui démarrent le tour de chauffe depuis la voie des stands seront pénalisés avec un Stop & Go.
- 5) Lorsque les coureurs reviennent sur la grille après le(s) tour(s) de reconnaissance, ils doivent s'arrêter à au fond de la grille de départ et arrêter leur moteur.
La machine sera alors poussée à la vitesse d'un marcheur à pied par un membre de l'équipe jusqu'à la position définie sur la grille. Le coureur peut descendre ou rester sur la moto pour être poussé jusqu'à sa position sur la grille. Sur la grille, les coureurs peuvent être assistés par sept personnes maximum, parmi lesquelles une peut tenir un parapluie. Tous les assistants sur la grille doivent porter un laissez-passer "Grille". Après avoir pris place à leur position, les coureurs doivent enlever leurs casques.

Un générateur par machine peut être utilisé pour alimenter les chauffe-pneus sur la grille. Le générateur doit être de type portable ou compact.
Afin de faciliter la mobilité lors l'évacuation de la grille, le volume et le type d'équipement de la grille, tels que générateurs, chariots porte-outils, etc. sont soumis à l'approbation de la Direction de Course.
- 6) 35 minutes avant le départ de la course :
Le coureur prenant le départ s'assiera sur sa machine sans son casque, ses coéquipier, le team manager et 2 mécaniciens se plaçant à ses côtés.
- 7) 15 minutes avant le départ de la course : Evacuation des personnes non indispensables au départ de la course. Pourront rester, le pilote prenant le départ, le team manager et 2 mécaniciens. Un panneau signifiant l'évacuation sera présenté sur toute la longueur de la grille.

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

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

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

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

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

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

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

9) 9 Minutes avant le départ de la course : Hymne National

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

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

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

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

Les coureurs doivent mettre leur casque.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dès que les coureurs ont passé le feu de la sortie de la voie des stands au départ du tour de chauffe, ce feu de la sortie de la voie des stands passera au vert et les éventuels coureurs qui attendent là seront autorisés à rejoindre le tour de chauffe.

30 secondes plus tard, le feu passera au rouge et un commissaire présentera un drapeau rouge fermant ainsi la sortie de la voie des stands.

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

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

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

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

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

- 14) 70 Secondes avant le départ de la course - Diffusion de l'Hymne du Championnat EWC.

- 15) 1 Minute avant le départ de la course - Présentation du panneau 1 minute sur la grille.

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

- 16)** 30 Secondes avant le départ de la course - Présentation du panneau 30 secondes sur la grille + feux rouges allumés (sauf si le drapeau national est utilisé pour le départ de la course).

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

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

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

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

Tout coureur qui anticipe le départ sera prié de respecter une procédure de Stop & Go décrite à l'article 1.19.

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

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

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

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

- 19) Après que les coureurs aient passé la sortie des stands, l'Officiel placé à cette sortie allumera un feu vert pour donner le départ aux coureurs encore dans la voie des stands.
Les coureurs qui prennent le départ de la course depuis la voie des stands peuvent réparer ou changer leur machine. Ils se verront infliger deux Stop & Go. Ils peuvent rejoindre la course à tout moment mais dès qu'ils ont démarré leur course, ils ne peuvent plus changer de machine.
- 20) Aucun autre changement de machine n'est autorisé (sauf si la course est interrompue). A l'issue du 3^{ème} tour réalisé par le coureur de tête, les machines et les moteurs de rechange doivent être retirés des stands.
- 21) Si un problème se présente au moment du départ pouvant nuire à la sécurité, alors le starter actionnera la procédure du Départ Retardé (« Start delayed ») comme suit :
- Un drapeau rouge est agité en tête de la grille de départ
 - Les feux rouges sont allumés.
 - Le panneau "Start Delayed (*Départ Retardé*)" est brandi en tête de la grille de départ.
- Indépendamment des instructions du starter, un commissaire agitera un drapeau jaune pour indiquer l'endroit où se trouve le danger ayant causé le départ retardé.

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

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

1.19 PROCEDURES SPECIALES POUR PENALITES DE COURSE

1.19.1 Procédure de passage par la voie des stands

Pendant la course, le coureur sera invité à passer par la voie des stands, l'arrêt n'est pas autorisé. Il pourra alors reprendre la course.

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (Art. 1.20.13) dans la voie des stands. En cas d'infraction à cette limite de vitesse, le coureur sera pénalisé par les Commissaires FIM EWC (la pénalité par défaut est une procédure Stop and Go, mais d'autres pénalités peuvent être imposées), et les infractions répétées pendant la course seront également pénalisées.

En cas de reprise de la course, le règlement ci-dessus s'appliquera également. Dans le cas d'une course interrompue avant le respect de la pénalité et, s'il y a une deuxième partie, le coureur sera tenu de réaliser un passage par la voie des stands après le départ de la deuxième partie de la course.

Un panneau jaune (100 cm horizontal x 80 cm vertical) affichant le numéro du coureur (couleur noire) sera affiché à la ligne d'arrivée et les informations seront également affichées sur les moniteurs de chronométrage.

Si le coureur concerné ne passe pas, après s'être vu montrer le panneau 5 fois, ce coureur se verra infliger une pénalité de Stop and Go.

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

Cette pénalité automatique en temps ne peut faire l'objet d'aucune réclamation ou appel.

Cette pénalité automatique sera calculée de la façon suivante : Le temps de passage dans la voie des stands depuis l'entrée jusqu'à la sortie des stands à une vitesse de 60 km/h, arrondi à la seconde supérieure la plus proche.

1.19.2 Procédure "Stop & Go"

Pendant la course, le coureur sera prié de s'arrêter dans la zone de pénalité clairement matérialisée dans la voie des stands. S'arrêter à tout autre endroit dans la voie des stands n'est pas autorisé.

il/elle doit arrêter sa machine complètement et rester à l'arrêt pendant 30 secondes. il/elle peut ensuite reprendre la course.

Une procédure de Stop and Go avec un temps d'immobilisation inférieur à 30 secondes pourra également être imposée par les Commissaires FIM EWC. Toutefois, cette immobilisation plus courte doit être précisée par l'autorité qui a imposé cette sanction.

Une pénalité Stop and Go **peut être prononcée pour des périodes de 10, 20 ou 30 secondes. Elle ne peut cependant pas être prononcée pour** une immobilisation de plus de 30 secondes (par Stop and Go).

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (Art 1.20.13) dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure "stop & go" sera répétée; dans le cas d'une seconde infraction de cette limitation de vitesse, le drapeau noir sera présenté au coureur.

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

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

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

anticipé le départ de la deuxième partie de la course, il/elle se verra présenter le drapeau noir.

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

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

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

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

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

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

1.20 COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE

- 1) Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux, les lumières, et les panneaux qui transmettent les instructions. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée conformément aux dispositions de l'article 1.19.
- 2) Les coureurs doivent conduire d'une manière responsable qui ne représente aucun danger pour les autres compétiteurs ou participants, soit sur la piste ou dans la voie des stands. Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende - passage par la voie des stands - procédure de Stop & Go - pénalité de temps - disqualification - retrait de points au Championnat - suspension.
- 3) Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et la voie des stands. Toutefois, si un coureur quitte la piste accidentellement, il/elle peut ensuite la rejoindre à l'endroit indiqué par les officiels ou à un endroit qui ne lui procure pas un avantage. Toute infraction à cette

règle pendant les essais pourra être sanctionnée par la suppression du temps du tour en question, et pendant la course, par un **passage par la voie des stands**.

Des pénalités supplémentaires telles que : amende - **Stop & Go** disqualification – retrait de points au Championnat peuvent également être infligées.

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

l'émetteur de chronométrage, d'un calculateur automatique de tours, d'un GPS, ou de message lisible sur le panneau présenté depuis le stand ou des mouvements du corps par le coureur.

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

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

Les signaux des caméras de télévision embarquées sont autorisés, mais uniquement lorsque ces signaux sont destinés à et gérés par la FIM et par le promoteur du Championnat.

Toutes les machines doivent être équipées de caméra(s) embarquée(s) et de tout autre équipement à la demande de l'organisateur du championnat. Cela inclut le module embarqué Discovery Sports Events et le transpondeur de chronométrage officiel.

Les caméras et l'équipement doivent être transportés pendant toutes les séances d'essais et la course. A cet effet, les équipes doivent donner un accès et une assistance raisonnables à la société désignée pour la fourniture de l'équipement de caméra afin de faciliter le montage de l'équipement.

Toutes les caméras embarquées et l'équipement de l'Organisateur doivent être installés sur la machine en suivant les instructions de montage et uniquement à l'emplacement ou aux emplacements spécifiés par l'Organisateur. Ces détails de montage seront communiqués aux constructeurs et aux équipes. L'alimentation doit être donnée au module Discovery Sports Events comme expliqué en annexe.

Toutes les équipes et motos choisies pour avoir une caméra embarquée doivent être prêtes et pré-équipées 24h avant la première séance d'essais.

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

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

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

Une vitesse excessivement élevée, de l'avis du Collège des Commissaires EWC FIM, et de multiples infractions répétées au cours de la manifestation peuvent entraîner des amendes plus importantes et également faire l'objet de sanctions plus sévères.

- 14) Le Collège des Commissaires EWC FIM doit communiquer l'infraction au stand du coureur après avoir reçu l'information de l'Officiel chargé du contrôle.
- 15) Tout arrêt sur la piste pendant les essais ou la course est interdit.
- 16) Si un coureur désire parader avec un drapeau, ou célébrer après le drapeau à damier, il/elle doit se rendre sur le côté de la surface de course à un endroit sûr afin de prendre le drapeau et/ou célébrer et ensuite, lorsqu'il n'y a pas de danger, il/elle peut rejoindre la piste.
Il est interdit de s'arrêter sur la ligne droite d'arrivée après la présentation du drapeau à damier pour quelques célébrations que ce soit.
- 17) Après le drapeau à damiers, les coureurs roulant sur la piste ne doivent pas quitter leur casque tant qu'ils ne sont pas arrêtés dans la voie de sécurité / parc fermé.
- 18) Il n'est pas permis de conduire une machine de course à l'intérieur du circuit ailleurs que dans la voie des stands ou sur la piste.
- 19) Tout coureur dont la machine a répandu de l'huile sur la piste ayant causé une interruption des essais, warm up ou de la course deux fois pendant l'épreuve pourra être sanctionné par l'une des pénalités suivantes : amende – disqualification – retrait de points au Championnat – suspension.
- 20) La voie de la sortie des stands peut être définie par l'officiel de Sécurité et délimitée par des lignes peintes. Dans ce cas, une ligne en pointillé (ligne discontinue) indiquera la fin du couloir des stands qui se trouve être l'endroit où commence la piste et où démarre la course. Les coureurs doivent rester dans la voie des stands délimitée par les lignes jusqu'à ce qu'ils passent les lignes discontinues, et ce pendant toutes les séances sur la piste (essais et course).
Toute infraction peut être sanctionnée par une pénalité infligée par le collège des Commissaires EWC FIM.

1.21 DRAPEAUX ET FEUX

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

Tous les drapeaux sont présentés agités.

Les panneaux lumineux peuvent être utilisés en complément ou à la place des drapeaux et peuvent présenter de légères variations d'aspect par rapport au drapeau en raison de contraintes techniques.

Les drapeaux et les lumières sur la piste sont tous deux des signaux officiels.

A compter de 2023, l'utilisation de panneaux lumineux, associée aux drapeaux agités, est obligatoire sur tous les circuits.

1.21.1 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

- **Drapeau national :**

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

- **Drapeau vert :**

La piste est dégagée.

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

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

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

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

- **Drapeau jaune à bandes rouges**

L'adhérence sur cette section de la piste pourrait être affectée par toute autre raison que la pluie **rendant les conditions de surface inattendues. Cela peut inclure des taches d'humidité isolées sur une piste sèche, de l'huile, du gravier, de l'herbe ou d'autres débris.**

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

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

Gouttes de pluie, voire pluie affectant la surface de la piste sur cette partie du circuit.

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

- **Drapeau bleu :**

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

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

Pendant la course, le coureur concerné va se faire prendre un tour. **il/elle** doit permettre le(s) coureur(s) qui le rattrape(nt) de le dépasser à la première occasion. Le dépassement entre coureurs au sein du groupe qui est dépassé est interdit sous drapeau bleu.

Toute infraction à cette règle peut être sanctionnée.

- **Drapeau à damiers noir/blanc :**

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

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

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

Ce drapeau à damiers noir/blanc doit être agité avec le drapeau bleu sur la ligne d'arrivée au niveau de la piste lorsqu'un(des) coureur(s) précède(nt) de près le coureur de tête, avant la ligne d'arrivée, lors du dernier tour (voir 1.24.2)

- **Feu vert :**

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

- **Feux bleus clignotants :**

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

1.21.2 Drapeaux et feux transmettant des informations et des instructions

- **Drapeau jaune**

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

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

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

Les coureurs doivent ralentir et procéder avec prudence.

Il est interdit de dépasser jusqu'à l'endroit où un drapeau vert est agité.

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

- Toute infraction à cette règle pendant la course sera sanctionnée par un Stop & Go.

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

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

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

- **Drapeau blanc :**

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

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

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

- **Drapeau rouge et feux rouges**

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

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

Les coureurs ne sont pas autorisés à quitter la voie des stands.

Toute infraction à cette règle peut être sanctionnée.

Le drapeau rouge sera présenté immobile à l'arrière de la grille de départ à la fin du tour de reconnaissance.

Le drapeau rouge sera présenté immobile à l'avant de la grille de départ à la fin du tour de chauffe.

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

- **Drapeau noir**

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

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

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

Toute infraction à cette règle pourra être sanctionnée.

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

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

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur. Ce drapeau informe le coureur que son motocycle a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres coureurs, et qu'il doit immédiatement quitter la piste. Ce coureur pourra alors demander l'aide du véhicule d'assistance ou retourner au stand en poussant le motocycle moteur arrêté. il/elle ne pourra pas reprendre la piste sans être préalablement autorisé à le faire par un officiel.

Toute infraction à cette règle peut être sanctionnée.

1.21.3 Dimension des drapeaux

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

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

1.21.4 Couleur des drapeaux

Les références "Pantone" pour les couleurs sont :

Orange :	Pantone 151C
Noir :	Pantone Noir C
Bleu :	Pantone 298C
Rouge :	Pantone 186C
Jaune :	Pantone Jaune C
Vert :	Pantone 348C

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

1.21.5 Panneau avec numéro du coureur

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

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

1.21.6 Postes des Commissaires aux drapeaux

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

1.21.7 Signalisation lumineuse

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

1.21.8 Signalisation par panneau

- Un panneau rétro-réfléchissant blanc portant les lettres « SC » en noir (Noir C).
Présenté aux postes de commissaire aux drapeaux combinés avec les drapeaux jaunes : la course est neutralisée.
Les coureurs doivent ralentir et être prêts à rattraper un Safety Car ou un véhicule d'intervention.
Il est interdit à un coureur de dépasser un autre coureur pendant la présentation de ce drapeau.
Il est autorisé de dépasser le véhicule d'intervention.
Il est interdit de dépasser le Safety Car. Les coureurs doivent rouler en file indienne derrière lui.
- Un panneau réfléchissant de couleur jaune portant visiblement la mention "PUSH" en noir devra être présenté lorsqu'un coureur pousse son motocycle

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

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

1.22 UNIFORMES DES COMMISSAIRES

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

1.23 VÉHICULES MÉDICAUX

Il est recommandé que les véhicules médicaux, s'ils doivent emprunter la piste, soient de couleur blanche, équipés de gyrophares de couleur bleue.

La mention "MEDICAL CAR" devra être indiquée de manière très visible à l'arrière et sur les côtés du véhicule. Pour les épreuves se déroulant en partie la nuit, cette mention devra être rétro-réfléchissante.

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

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

1.24 PROCEDURE STANDARD D'UNE FIN D'UNE COURSE ; RESULTATS

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

1.24.2 La course est considérée comme terminée une fois que le drapeau à damiers a été présenté au coureur de tête au niveau de la ligne d'arrivée au niveau de la piste.

Le drapeau à damiers continuera à être présenté aux coureurs suivants.

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

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

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

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

b - Franchi la ligne d'arrivée sur la piste (et non pas dans la voie des stands) après le vainqueur de la course dans les 5 minutes.

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

- Il est obligatoire que les officiels FIM envoient la liste des amendes et résultats, courrier électronique, immédiatement après l'approbation des résultats, au Secrétariat Exécutif de la FIM.

1.25.1 Si la Direction de Course décide de suspendre une course pour des raisons climatiques ou autres, des drapeaux rouges seront présentés à la ligne d'arrivée et à tous les postes de commissaires aux drapeaux et les feux rouges seront allumés le long du circuit.

Les coureurs doivent immédiatement ralentir pour retourner dans la voie des stands et rejoindre le parc fermé.

Les résultats seront ceux jusqu'au dernier moment où le coureur de tête a effectué un tour complet, avant que le drapeau rouge ait été présenté.

1.25.1.1 Si la course suspendue n'est pas relancée (et est considérée comme finale) ;

Pour figurer dans les résultats finaux, l'équipe doit avoir effectué 75% du nombre de tours effectués par le vainqueur de la course de sa classe.

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

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

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

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

1.25.1.2 Si la course suspendue est relancée ;

Toutes les équipes n'ayant pas signé la feuille d'abandon officiel, seront autorisées à prendre part au nouveau départ.

1.25.1.3 Le collège des Commissaires EWC FIM sera seul à décider si un coureur participe activement à la course et aucun recours n'est possible contre sa décision. Pour les besoins du présent règlement, le terme «actif» désigne le coureur qui roule sur la piste ou tente de réparer / redémarrer sa machine, de rejoindre la piste ou de revenir dans la voie des stands, avec la machine en condition sûre pour reprendre la piste.

1.26 NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE QUI A ÉTÉ SUSPENDUE

Si un nouveau départ de la course doit être donné, il le sera le plus rapidement possible, si les conditions de la piste le permettent. Dès que les coureurs seront retournés aux stands, la Direction de Course annoncera dès que possible, une nouvelle heure de procédure de départ.

La course est considérée suspendue.

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

1.26.1 La procédure de départ de la course relancée sera réalisée derrière un (ou) 2 Safety Car(s).

Selon les conditions climatiques et les conditions de la piste, la procédure suivante pour reprendre la course est recommandée :

- Toutes les motos autorisées à redémarrer doivent être stockées dans une zone sécurisée couverte.
- 15 minutes avant l'ouverture de la voie des stands:
2 Mécaniciens par machine seront autorisés à sortir leur machine de cette zone sécurisée couverte et à les pousser sur une zone dédiée (zone neutre - parc fermé) devant leurs stand.
Aucun travail n'est autorisé sur la moto.
- 5 minutes avant l'ouverture de la voie des stands:
la zone dédiée ((zone neutre - parc fermé) devant leurs box sera ouverte.
2 mécaniciens maximum par machine récupéreront leur machine et l'apporteront dans leur box.
Le travail sur la moto est autorisé.
- À l'heure «H»: ouverture de la voie des stands pendant 2 minutes
Les coureurs réaliseront le tour d'observation.
A la fin du tour d'observation, les coureurs prendront leur position sur la grille selon le classement publié après la suspension.
- La course reprendra derrière un ou deux Safety Cars, en fonction de la décision de la Direction de Course:

1.26.1.1 Derrière un Safety Car :
Tous les coureurs suivront le Safety Car en file indienne.
Après un tour (ou plus) sous Safety Car, la Direction de Course décidera de reprendre la course et leur demandera de quitter la piste.

1.26.1.2 Derrière deux Safety Cars:
Le première Safety Car quittera la ligne de départ suivie de la première moitié des coureurs, en file indienne, selon le classement publié au départ de la suspension de course.
Lorsque ce Safety Car a atteint le milieu du circuit, le second Safety Car démarre, suivie par le reste des coureurs, en file indienne.
Le Directeur de Course décidera de la fin de l'opération Safety car. Dans ce cas particulier, le premier groupe de

coureurs doit être celui qui franchit la ligne de départ / arrivée en premier sans Safety Car.

1.27 ZONE DE CONTROLE

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

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

1.28 PODIUM

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

1.29 VÉRIFICATION TECHNIQUE FINALE

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

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

1.30 PRIX ET PRIMES

1.30.1 Monnaie

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

1.30.2 Classement pour les prix

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

- Équipes classées;
- Équipes non classées;

1.30.3 Paiement

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

1.30.4 Prix – Allocations

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

1.31 CAUTIONS SUPPLEMENTAIRE EN CAS DE CONTRÔLE DE MACHINE SUITE A UNE RÉCLAMATION

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

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

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

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

1.32 CAUTION SUPPLEMENTAIRE POUR DES CONTRÔLES DE CARBURANT SUITE A UNE RÉCLAMATION

Toute demande de contrôle de carburant suite à une réclamation ou un appel doit être accompagnée d'une caution de 660 € déposée à la FIM.

Après le dernier contrôle :

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

1.33 SANCTION POUR NON-CONFORMITE AUX REGLEMENTS RELATIFS AU CARBURANT

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

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

1.34 POINTS POUR LES CHAMPIONNATS OU LA COUPE ; CLASSEMENTS

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

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

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

1.34.4 Les classements présenteront en outre, les informations suivantes :

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

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

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

15	6	6	6
16	5	5	5
17	4	4	4
18	3	3	3
19	2	2	2
20	1	1	1

En outre, une valorisation à hauteur de 150% sera appliquée au barème de points alloués pour la dernière manche de la saison (soit une multiplication des points par un facteur 1,5).

1.34.6

En outre, il sera attribué des points aux 5 équipes occupant les 5 1ères places de la grille de départ finale dans leur classe, distribués ainsi :

Grid position	Points
1	5
2	4
3	3
4	2
5	1

Ces points seront attribués indépendamment des résultats de la course.

Les constructeurs ne sont pas concernés par cette règle et ne recevront pas de points pour les qualifications.

1.34.7

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

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

Places	A 8 heures après le départ de la course	A 16 heures après le départ de la course
1	10	10
2	9	9
3	8	8
4	7	7

5	6	6
6	5	5
7	4	4
8	3	3
9	2	2
10	1	1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.35 INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

- 1.35.1** Des instructions peuvent être données par le Jury International et/ou la Direction de Course et/ou les Collèges de Commissaires FIM aux Equipes et/ou Coureurs par des circulaires spéciales conformément aux Règlements. Les circulaires doivent être affichées sur le tableau d'informations officielles ou délivrées par voie électronique telle que courriel et/ou délivrée via une boîte spécialement créée pour les équipes lors de chaque épreuve. Le fait de les afficher sur le tableau d'informations officielles ou de les délivrer par voie électronique telle que par courriel sera considéré comme preuve de livraison.
- 1.35.2** Tous les classements et résultats des essais et de la course, ainsi que toutes les décisions prises par les officiels, doivent être affichés sur le tableau d'informations officielles ou être délivrées d'une autre façon aux équipes. Le fait d'afficher sur le tableau d'informations officielles ou de délivrer une information d'une autre façon aux équipes sera considéré comme preuve de livraison et de publication officielle.
- 1.35.3** Toute communication du Jury International, de la Direction de Course ou du Collège des Commissaires EWC FIM à une équipe ou à un coureur doit être communiquée par écrit ou par un moyen électronique, y compris et sans limitation par, un courrier électronique, sur les écrans officiels de chronométrage. De même, toute communication d'une équipe ou d'un coureur au Jury International, à la Direction de Course, au Collège des Commissaires EWC FIM, aux Officiels Permanents, au Directeur de Course, doit également être faite par écrit, y compris par tout moyen électronique tel que le courriel.

REGLEMENT PARTICULIER
(suggestion à l'attention des organisateurs)

1. PUBLICATION

Le _____ au nom de la _____
organise le _____ sur le circuit de _____
Cette manifestation aura lieu le _____ et elle est valable pour le
Championnat / la Coupe du Monde FIM d'Endurance **2023** IMN : _____

2. SECRETARIAT DE L'ORGANISATION

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

3. CIRCUIT

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

4. JURIDICTION

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

5. OFFICIELS

Direction de Course

- Directeur d'Epreuve FIM : Patrick COUTANT
- Officiels de Sécurité FIM : Rezső BULCSU / **Franck VAYSSIE**
- Représentant **DSE**: Dorian VALERIANI

FIM International Jury

Le Président du Jury FIM: _____

- FIM Jury member 2: _____
- FIM Jury member 3: _____

Collège des Commissaires EWC FIM

- Commissaire EWC FIM en Chef: _____
- Commissaire EWC FIM 2: _____
- Commissaire EWC FIM 3: _____

Collège des Commissaires d'appel FIM

- Commissaire d'appel FIM: _____
- Commissaire d'appel FMNR: _____
- Directeur Médical FIM: David McMANUS _____
- Président d'Organisation : _____
- Directeur de Course : _____
- Coordinateur Endurance FIM : _____
- Secrétaire de la manifestation : _____
- Directeurs Techniques : **Ludovic REIGNER
& Bernd SCHENKUT**
- Chef vérifications techniques : _____
- Chef chronomètreur : _____
- Chef du Service Médical : _____
- Commissaire Environnement : _____
- Représentant du Promoteur : _____

Adresse des membres du Jury pendant la manifestation :

6. CATEGORIES ET CLASSES

Les motocycles des classes suivantes sont autorisés :

7. NOMBRE D'EQUIPES ADMISES

Essais :

Admises au départ :

8. ENGAGEMENTS, DROIT D'INSCRIPTION, CAUTION

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

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

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

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

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

9. VERIFICATIONS TECHNIQUES

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

jeudi	vendredi	samedi
de à h.	de à h.	de à h.
de à h.	de à h.	de à h.
de à h.	de à h.	de à h.

10. ESSAIS

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

Les essais auront lieu selon le programme suivant :

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

11. COURSE : HORAIRE

Date du départ :

Heure :

Distance ou durée:

Distance minimum pour être classé :

12. PRIX

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

13. DISTRIBUTION DES PRIX

Lieu - heure

14. RECLAMATIONS

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

15. CARBURANT

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

16. ASSURANCE

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

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

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

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

17. RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

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

Annexes :

- plan du circuit
- formulaire d'engagement

Lieu et date : _____

Le Président du Comité d'Organisation : _____

Le Directeur de Course : _____

Le Secrétaire de la manifestation : _____

Approuvé le : _____

(FMNR)

Approuvé le : _____

(FIM/CCR)

**Les Règles techniques étant en
cours de traduction, nous
reportons ici les règles techniques
dans leur version anglaise**

2023 Technical Regulations for Endurance

Corrections and changes

Article	Subject
2.2	CLASSES
2.2.1	
2.3	GENERAL ITEMS
2.3.5	Wheels and rims
2.3.11	Electrical equipment (lights) and electroluminescent numbers
2.3.15	Refuelling
2.3.16	Markings
2.3.18	Onboard cameras
2.6	FORMULA EWC TECHNICAL SPECIFICATIONS
2.6.6.1	Main frame body and rear subframe
2.6.6.2	Front fork
2.6.6.5	Wheels
2.6.6.6	Brakes
2.6.6.8	Handlebars and hand controls
2.6.6.10	Fuel tank
2.6.6.11	Fairing/body work
2.6.6.15	Battery
2.6.6.23	Crankshaft
2.6.6.31	Transmission / gearbox
2.6.6.36	Exhaust system
2.7	SUPERSTOCK 1000 TECHNICAL SPECIFICATIONS
2.7.6.1	Main frame body and rear subframe
2.7.6.3	Swingarm
2.7.6.6	Brakes
2.7.6.8	Handlebars and hand controls
2.7.6.10	Fuel tank
2.7.6.11	Fairing/body work
2.7.6.14	Battery
2.7.6.34	Exhaust system
2.7.10	The following items MUST BE altered
2.8	SUPERSTOCK 1100 TECHNICAL SPECIFICATIONS
ALL	All articles
2.9	EXPERIMENTAL TECHNICAL SPECIFICATIONS
2.9.1	Displacement capacities
2.9.5	Fuel
2.9.7	General requirements
2.9.10	Fuel tank
2.9.11	Exhaust system
2.9.15	The following items MUST BE altered

2.10	FUEL (PETROL), LUBRICANT AND COOLANTS
2.10.4.1	Sampling
2.10.4.2	Testing
2.11	PROTECTIVE CLOTHING AND HELMETS
2.11.7	Helmet Standards
2.13	VERIFICATION GUIDELINES FOR TECHNICAL STEWARDS
2.13.2	Preparations, procedures
2.14	SOUND CONTROL
2.14.10	
2.15	GUIDELINES FOR USE OF SOUND LEVEL METERS
2.15.9	

2. **ENDURANCE TECHNICAL REGULATIONS**

Amendments to the Technical Regulations may be made at any time in order to ensure fair competitions.

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

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

In case of a dispute of any of the following **Technical Articles**, the decision of the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward will be final.

2.1 **INTRODUCTION**

2.1.1

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

These motorcycles must be available for sale to the public in the shops and the dealerships representing the manufacturer in at least one of the above areas, before being eligible to participate in the Championship events of the current year.

2.2 **CLASSES**

2.2.1

The based-production racing classes will be designated by engine capacity (EWC, Art. 2.6) and by state of tuning (SUPERSTOCK, Art. 2.7; **SUPERSTOCK 1100, Art. 2.8**), all with a valid FIM homologation.

The **EXPERIMENTAL class** will be designated by engine type and/or technology (EXPERIMENTAL, Art. 2.9).

2.3 **GENERAL ITEMS**

2.3.1 **Materials**

The use of titanium in the construction of the frame, the front forks, the handlebars and the swing arms is forbidden. The use of titanium or aluminium alloys in the construction of swing arm spindles and the wheel spindles is forbidden. Double or 'twin' treaded bolts/spindles are not allowed.

The use of titanium and light alloys for nuts and bolts is allowed.

2.3.3 Handlebars

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

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

Whatever the position of the handlebars, the front wheel, tyre and the front fender must respect a 10 mm gap.

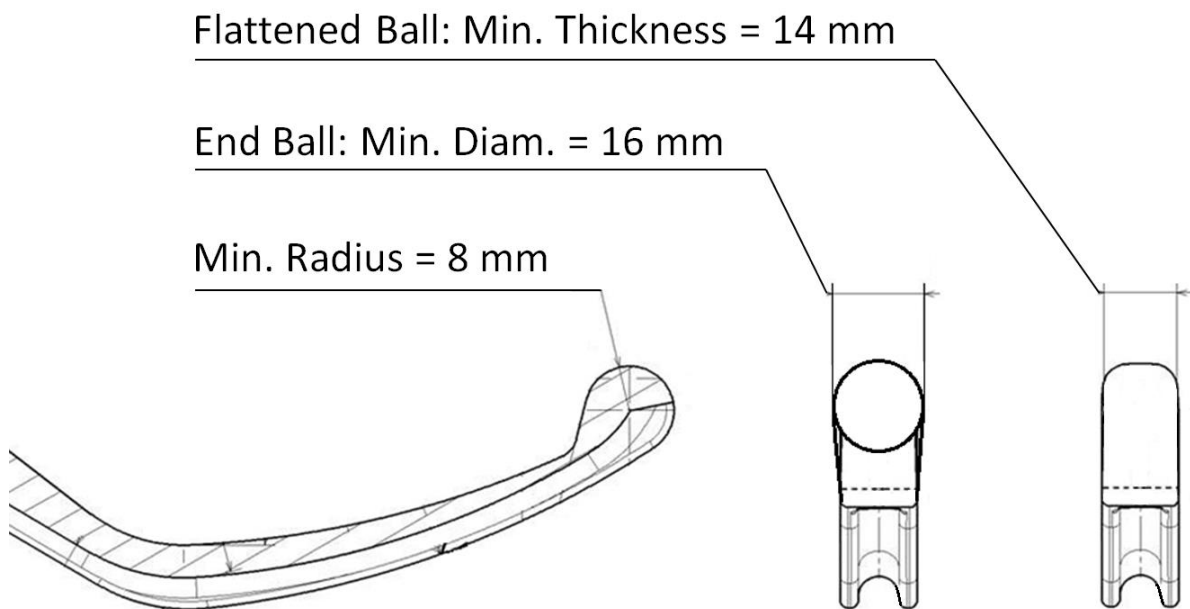
Solid stops, (other than steering dampers) must be fitted to ensure a minimum clearance of 30 mm between the handlebar with levers and the tank when on full lock to prevent trapping the rider's fingers (see diagrams A, B, C).

The repair by welding of light alloy handlebars is prohibited.

Handlebars made from composite materials are not permitted.

2.3.4 Control levers

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



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

The front brake lever must be protected by an adapted guard.

The rear brake lever, if pivoted on the footrest axis, must work under all circumstances. If damaged, it must be repaired in working order during the next pitstop.

Modified rider controls will be considered for the mobility challenged subject to a review and approval by the Medical Director. The FIM EWC Technical Director's decision on the modifications is final.

2.3.5 Wheels and rims (See Table 1)

- 1) All tyres will be measured mounted on the rim at a pressure of 1 kg/cm² (14 lb./sq.in.); measurements taken at a tyre section located at 90° from the ground.
- 2) Any modification to the rim or spokes of an integral wheel (cast, moulded, riveted) as supplied by the manufacturer or of a traditional detachable rim other than for spokes, valve or security bolts is prohibited except for tyre retention screws sometimes used to prevent tyre movement relative to the rim. If a rim is modified for these purposes, bolts, screws etc. must be fitted.
- 3) The wheel rim widths are (in inches):
 - Formula EWC Front: 3.50
 Rear: 6.00
 Diameter: 17.00
 - Superstock according to the homologated size
- 4) The rim width is the distance between the rim walls measured inside the flange walls in accordance with ETRTO.
- 5) Only wheels made of the same material as the homologated wheels are permitted, or only for EWC, wheels in aluminium. (See Art. 2.6.6.5, 2.7.6.5 and 2.8.6.5).
- 6) Only steel or aluminium air valves are allowed. Angled tyre air valves are recommended.
- 7) Wheel balance weights may be discarded, changed, or added to.
- 8) Any inner tube (if fitted) or inflation valves may be used.

2.3.6 Tyres

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

From 01/01/2022 to 31/12/2024 for the FIM Endurance World Cup - Superstock Classes:

All teams must use the tyres exclusively provided on the circuit of the event by the single supplier contracted for the FIM Endurance World Cup.

All 'external' tyres not directly supplied by the official representatives of the single supplier on the spot of the event are forbidden.

All teams shall respect all the instructions given by the single tyre supplier in how to prepare and use their products (cf. related appendix available **on** the FIM official website: www.fim-moto.com).

1) Requirements:

With the exception of slick tyres and tyres marked 'NOT FOR HIGHWAY USE' (NHS), the manufacturer must identify the tyre with a mark indicating:

- The DOT mark and/or the E mark (used for 'homologated tyres', or tyres marked for highway use only).
- The name of the manufacturer.
- The year of manufacture (in code).
- The tyre dimensions.
- The speed rating.
- Any other features necessary for the correct use of the tyre.

2) Fitting:

- The tyre must be mounted on the correct rim.
- The rim must not be deformed or damaged.

3) Permitted minimum speed:

The minimum speed rating is 'W'.

4) Tyre surface tread pattern:

The tread pattern is unrestricted.

The tread pattern must be made exclusively by the manufacturer when producing the tyre. No hand cutting is allowed.

The choice of slick and/or WET weather tyres (and type of tread pattern, where applicable) is left to the discretion of the rider/team.

For the Superstock class**es**, in case of force majeure and for safety reasons, the single tyre supplier Technical Manager can modify the tyres allocation and the tyres specifications available. In case of such intervention, an official note information from the FIM will be communicated to the teams.

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

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

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

5) Tyre control method:

1. Tyre restriction for the Formula EWC and Superstock **classes** is controlled by FIM tyre stickers. These tyre restriction rules will apply on all circuits (including every new circuit in the championship, even with new asphalt (resurfaced circuits)).

2. With the exception of 'full wet' type tyres (drawings of 'full wet' type tyres need to be presented by each tyre manufacturer before the opening of the season), **every** tyre used during the event must be marked with an adhesive numbered sticker allocated by the FIM Officials.

3. Numbered tyre stickers will be assigned to each team in a sealed envelope, the day before the first QP practice. The team is solely responsible for the correct application and use of the tyre sticker on the tyre. It is strictly forbidden to apply an 'old' tyre sticker given on a previous event or coming from another team.

4. Both stickers (for the front and the rear tyre) must be applied on the same side of the motorcycle (pit box side). Officials will check that all EWC and Superstock motorcycles in the pit lane are fitted with tyres carrying the sticker. All riders must stop to the 'control point' of tyre stickers and wait for the 'OK' of the Technical Stewards before to re-join the track. All motorcycles found without tyre sticker(s) will be send back to its pit box by the Officials.

5. The use of motorcycles without the official stickers or a 'forcing' of the control point of tyre stickers will be immediately reported to the FIM EWC Stewards Panel who will take appropriate action (see Sporting **Regulations**).

6. In exceptional cases, i.e., should the sticker be damaged, up to 1 (one) extra sticker may be provided at the sole discretion of the FIM Technical Director. The damaged sticker and the tyre it was applied to, must be absolutely intact (i.e., not used) and shown to the FIM EWC Technical Director. The FIM EWC Technical Director may decide to retrieve and hold the tyre in question.

7. A 'Stop and Go' penalty may be given for each additional tyre given to a team.

8. For the Superstock **classes** only, for an easy identification, all tyres provided by the single supplier on the circuit of the event will be identified by a special tyre sticker produced and applied by the single supplier itself. This marking from

the single supplier is totally independent and cannot replace at any moment the tyre control method applied by FIM (through FIM tyre stickers).

6) Tyre sticker quantities:

Each team will be given a fixed number of FIM tyre stickers, assigned to the team. Each tyre needs to be marked with one sticker, applied carefully to the tyre sidewall (pit box side) (NB: 1 sticker per tyre), before the rider/motorcycle leaves the pit box.

With the exception of 'full wet' type tyres, all 'slick' or 'intermediate' type tyres, used by each team will be marked with an FIM tyre sticker prior to their use during the Qualifying Practice sessions (QP).

1. EWC class - per team / (#) = 2 riders team

- All events: 7 (# 5) tyre stickers for the QP's.

2. SUPERSTOCK classes - per team / (#) = 2 riders team:

- All events: 7 (# 5) tyre stickers for the QP's.

3. EWC and SUPERSTOCK classes:

- The 'reserve' rider is not required to use tyres marked with FIM stickers during his QP sessions.
- A tyre is considered as 'used' as soon as the rider has left the pitlane with his motorcycle.
- The team is solely responsible for the correct application and use of the tyre sticker on the tyre.
- Any tyre found without this marking will be sanctioned by the FIM EWC Stewards Panel.

2.3.7 Tyre clearance

The team must guard that a minimum safe distance between the surface of the tyre (at its largest point) and any fixed parts of a motorcycle is guaranteed at all times (safe distance = no scrubbing of the tyre against any fixed parts).

2.3.8 Adaptation of the tyre's surface

In order to obtain optimal tyre adhesion, new unused tyres can be adapted by scuffing the surface. As a safe minimum, the depth of the tyre tread over the whole pattern at pre-race control must be at least 2.5 mm.

2.3.9 Tyre warmers

The use of tyre warmers is allowed.

2.3.10 Starting devices

A starting device is compulsory on all motorcycles, regardless of the class entered.

2.3.11 Electrical equipment (lights) and electroluminescent numbers

INSTALLATION / PREPARATION:

All motorcycles must be equipped with a complete electric lighting system with all components in good working order. A complete electrical lighting system means front and rear lights (no brake lights, no turn signals, no 'flashing' lights).

The following components are part of the electrical lighting system: headlights, batteries, generator, rear lights and one (1) emergency rear light with the respective cable harnesses.

Whatever the choice of the point 1 or 2 hereunder, the location of the main sources of lighting (main bulb(s)) must be respected as on the homologated motorcycle.

1. The original headlight housing, (-bulbs), the internal parts of headlight(s) and headlight brackets may be modified or replaced. If the optics is glass, it must be completely covered with an adhesive clear plastic film to prevent it from breaking in the event of an accident.
2. If the original headlamp (s) is/are replaced, the opening or shape of the original headlamp(s) at the front of the fairing must be respected. The original shape and location of the light-housing(s) or each light-housing shall be duplicated with a tolerance of +/- 20 mm (as for the shape of headlight plexi/glass cover (as long as the shape of the fairing will not change)).
3. Each front light source must be a minimum 1200 lumens bulb (or must be in compliance with ECE R112 Class A Headlamp standard). The technical sheet of the factory will prevail.
 - In EWC class the headlights must emit a WHITE light beam (colour temperature equal or upper than 5000 K 'cold white').
 - For SST and other class(es), the headlights must emit a YELLOW light beam (colour temperature equal or lower than 3000 K 'yellow/warm white').
4. A rear light contains a non-flashing red light (lamp/LED) *.

* Each rear light will meet the following specifications: max. 250 lumens, red 630-670 nm recommended; the technical specification sheet will prevail.

5. At least one headlamp and one taillight must be 'ON' at all times during the race (except during the pitstop).
6. Following a crash or incident, when one front/rear light is broken, this/these must be repaired/replaced during the next pitstop.

When modified, the original or modified wire loom circuit must include:

7. **At least one** (1) ON/OFF switch on a wire loom, connected with two (2) head lights, two (2) rear lights, with either single or multiple halogen lights (i.e., Xenon, LEDs, OLEDs, or LASER).
8. A third, RED rear 'emergency' light* on a separate wire loom with fuse and an ON/OFF switch, connected to a battery and within reach to be operated by the rider, or an 'autonomous' type with same capacity.

Either model, the capacity of the battery used must offer 36 hours of lighting. (Li-Po batteries are excluded because they cannot be extinguished). This battery must have the same guarantee of safety as the main battery in terms of attachment to the machine.

*Each rear light will meet the following specifications: max. 250 lumens, red 630-670 nm recommended; the technical specification sheet will prevail.

9. Magnetic or electronic relays can be used to control each circuit individually.
10. The electroluminescent display of the competitor's number can have its own ON/OFF switches and may be on an independent circuit.
11. Extra identification lights, non-flashing, (no red, yellow, or green, max intensity 100 lumens/max. 5 W), may be added, fixed on the streamlining, visible only when viewed from the front and from the side of the motorcycle.

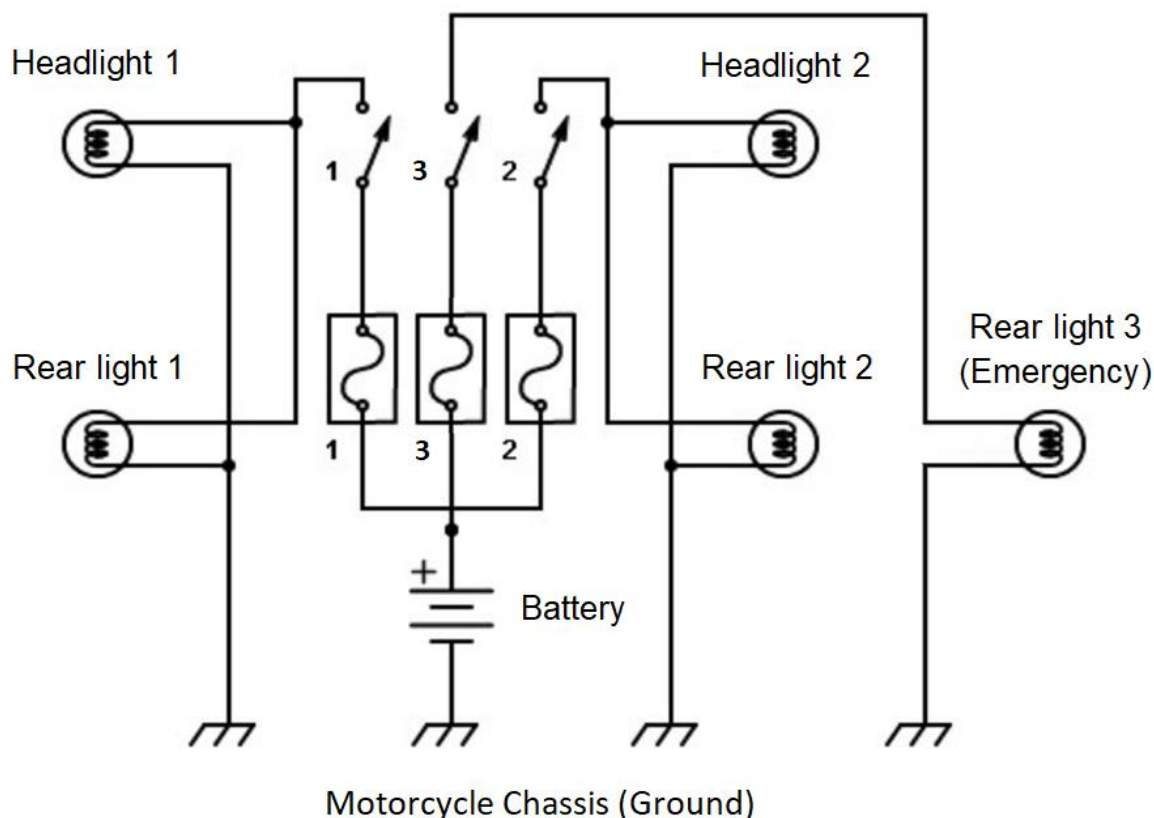
OPERATIONS:

All lights (2 headlights and 2 rear lights) must be lit ('on') with the command 'engine start', before the motorcycle is moving and the rider leaves the pit box.

- The head- and rear lights must be 'off' as the engine is stopped before work and/or refuelling. Only the electroluminescent numbers, the third rear 'emergency' red light and the extra identification lights can remain switched on during the pitstop/refuelling.
- If a headlight or rear light is damaged after a crash, the damaged light(s) must be repaired at the next pitstop (see also: Art.1.7.2 - lights on). No motorcycle may leave the pit box with a non-functioning head light or rear light.
- A motorcycle without any lights must exit the track and continue on the service road, on its own power (and at a pace as ordered by Race Direction), by human power or with the recovery vehicle. After a crash during the night, with only an emergency light working, the rider must follow the orders provided by the Race Direction and/or continue on the service road.
- If lights are switched 'on' after the motorcycle has left the pit box or are switched 'off' before the motorcycle arrives at the pit box, the team **may** receive a penalty (e.g., a Stop-and-Go, etc.).

NOTE: The electroluminescent numbers and the third rear 'emergency' red light shall be working when the panel 'LIGHTS ON' is shown (and during the whole duration of the procedure 'LIGHTS ON'). (See also Art. 2.3.12).

Schematic guidelines for lighting installation (recommended):



2.3.12 Number plate and colours

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

Class	Background	Figures
Formula EWC	Black (RAL 9005)	white electroluminescent figures
Superstock Superstock 1100	Red (RAL 3020)	white electroluminescent figures
Experimental	Green (RAL 6002)	white electroluminescent figures

The sizes for the numbers are:

Minimum height (for all front numbers)	: 140 mm
Minimum width (for all front numbers)	: 80 mm
Minimum height (for all side and rear numbers)	: 120 mm
Minimum width (for all side and rear numbers)	: 70 mm
Minimum stroke	: 25 mm
Minimum space between the numbers	: 10 mm

The allocated number (**and** plate) for the **team** must be affixed on the motorcycle as follows:

- Once on the front, either in the centre of the fairing or slightly off to one side. The top of the figures must be inclined towards the **centreline**. The number must be **centred** on the background with no advertising within 25 mm in all directions.
- Once, on each side of the motorcycle. Alternatively, once across the top of the rear seat section with the top of the number towards the rider. The number must be **centred** on the background.

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

2.3.13 Reflective area

Only for races taking place partly at night, a red reflective surface with **a** minimum area of 60 cm² must be fixed onto the rear of the motorcycle seat cowling and must remain entirely visible by following riders.

2.3.14 Hand protectors

Only in rain conditions and/or low ambient temperatures, additional hand protectors may be attached to the streamlining with 'quick-fit' type fasteners. Hand protectors are intended to give extra protection to the hands only and cannot exceed the handlebar width. All sharp edges must be rounded. The required clearances between handlebars, clutch and brake lever/-protectors and these hand protectors must be respected when these are fitted to the streamlining (see Diagram A-3). These hand protectors cannot have any aerodynamic purpose and be used as such.

Hand protectors must be presented and validated by the FIM EWC Technical Director before their installation and use. The usage will be authorized by the FIM EWC Technical Director according to the weather conditions.

2.3.15 Refuelling

From 01/01/2023 to 31/12/203**2** (2 periods of 5 years: **2023-2026** and **2027-2032**):

The original fuel tank cap must be replaced by the FIM Homologated Fuel Quick Fill System.

Except for the Suzuka event in 2023, only the use of the complete FIM Homologated Fuel Quick Fill System (Parts List detailed hereunder) is permitted.

The details of this last exclusive exemption for the 2023 Suzuka event are documented in the "2023 Suzuka 8 Hours" Supplementary Regulations (basically, the Art 2.3.15 "Refuelling" (pages 83 to 86) of the 2022 FIM Endurance technical regulations will remain valid one last time).

FIM EWC Parts List - 8000115196F (or latest update) downloadable on the FIM official website: www.fim-moto.com.

No modification of any parts of the original homologated system (presented in the Parts List here above) is allowed.

However, for the teams wishing to develop a 'support' system to help the refueller in the holding/handling of the portable container, such system may be authorized (without any modification of the original homologated system) and must be validated by the FIM EWC Technical Director in prior of its use.

All teams must use the same specification as described in the latest Parts List. The list of the homologated parts (including older tank plug for example) is downloadable on the FIM official website www.fim-moto.com.

Fuel shall only be transferred by gravity feed. **No** part of the refuelling installation **and/or the fuel** may be cooled or pressurized.

Cameras or any other electrical equipment (batteries or power supply sources) cannot be mounted/affixed to this portable fuel container.

After the refuelling intervention is done and the motorcycle left the front of the **pit box**, the excess of fuel present in the venting line must systematically be drained into the fuel drain container (previously emptied) either:

- Through the FIM Homologated drain plug (P/N 100042532) to drain only the venting line (refer to FIM EWC Parts List - 8000115196F (or latest update)). The drain plug implantation plan is available on the Parts List.
- Through the FIM Homologated fuel tank plug (P/N 100041567) to drain the complete system (the portable container + the venting line) (refer to FIM EWC Parts List - 8000115196F (or latest update)). The fuel tank plug implantation plan is available on the Parts List.

The main body of the drain container is free of design but must be in metal (Aluminium) and sized (**capacity**) to be able to contain all the fuel remaining in the system (**minimum 2 litres and maximum 30 litres**).

After the venting line is drained, the main portable container can be filled (the special procedure for Le Mans is explained in the Supplementary Regulations). That is the only moment when the team is authorized to remove the top cap (including the non-spill valve) present on the container. As soon as the container is filled, this top cap must be fitted back (and tight) on the container to get the system leak-proof again. All refuelling or 'draining' interventions must be secured by a firefighter (of the team) ready to intervene with an extinguisher in case of issue.

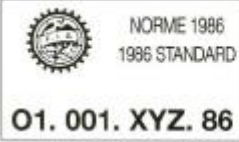
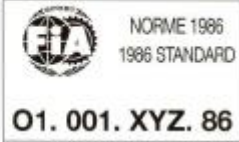
All fuel shall be stored and used at ambient temperature.

Fuel spills are not acceptable and very dangerous. Fuel transfer is not without any risks. Every team must be extremely careful and attentive when handling fuel during fuel stops. Any evidence of a defective system observed or reported will be investigated and can be sanctioned at a later stage in case of evidence of

modification by the team after investigation. The team must follow all directives given by the Officials and/or by the firefighters.

All personnel who are involved in the refuelling operations, including the person responsible for the fire extinguisher, must wear an overall made of fire-retardant materials; hands and feet must be protected with gloves and footwear made of fire-retardant materials; safety goggles, a mask and a balaclava of fire-retardant quality. The use of a suitable protective helmet and eye protection is compulsory. The original labels sewn by the manufacturer on all these fire-retardant material products must be present and readable by the FIM/FMN technical crew during the scrutineering in order to check the conformity of the fire-retardant material.

Overalls must conform to one of the standards below:

FIA 1986 Standard	 Variante  Variante 
FIA Standard 8856-2000	 + 
FIA Standard 8856-2018	 + 
ISO 11613-2017 (protective clothing used by firefighters)	
EN 531 (protective clothing for workers exposed to heat) ISO 11612 (protective clothing for workers exposed to heat and flame)	 EN ISO11612 

ISO 14116 (Materials, composite materials and flame-retardant clothing)	EN ISO14116 
--	--

For gloves, footwear and balaclavas, the standards below are highly recommended:

FIA Standard 8856-2000	In compliance with FIA Standard 8856-2000 Manufacturer name Year of manufacture: 2016 +  In compliance with FIA standard 8856-2000 Manufacturer name
FIA Standard 8856-2018	In compliance with: FIA Standard 8856-2018 Manufacturer name: Name of manufacturer Homologation N°: DC.XXX.XX-X Not valid after: 20XX + 

At any time during the pitstop, the PLUG CAP (P/N 100041568 or latest part reference) can be handled either:

- by the rider (leaving the motorcycle) to take off the plug cap.
- by the rider (taking the motorcycle) to put back the plug cap.
- by the person appointed as assistant refueller (equipped as the refueller (4.)).
- by one of the 4 identified mechanics (equipped as the refueller (4.)).

The PLUG CAP (P/N 100041568 or latest part reference) must be back in place to release the motorcycle in the pitlane. In case this part is lost during a session or stint, the team will have to **fit** a new one at the next pitstop.

2.3.16 Markings

The frame must be marked and/or sealed before the practice sessions. **Additionally, the engine (crankcase(s)) must be marked and/or sealed** before the race.

At the discretion of the FIM EWC Technical Director, these numbers may be verified after the qualifying practice sessions and after the race.

During the race, all defective parts may be replaced with the exception of the frame and **the crankcase(s)**.

2.3.17 Ballast

The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit. The use of ballast must be declared to the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward at the scrutineering and before the race. Nevertheless, the verified weight may never fall below the required minimum weight required for each class.

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

2.3.18 Timekeeping instruments

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

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

2.3.18 Onboard cameras

Where the Organiser has required a team to carry onboard camera(s) or other equipment such as the Promoter' Onboard Module and the Official timing transponder and relevant antennas, such cameras and equipment must be carried during all practice sessions and the race, or as requested by the Organiser.

Teams must give reasonable access and assistance to the company designated for the supply of the cameras equipment to facilitate the mounting of the equipment.

All onboard cameras and Organiser's equipment must be fitted to the machine following the mounting instructions and only in the location(s) specified by the Organiser. Such fitting details will be communicated to the manufacturers and teams.

Power must be given to the Promoter' module as explained in the appendix.

All teams and motorcycles chosen to have an onboard camera have to be ready and pre-equipped 24h before the first practice session.

2.6 FORMULA EWC TECHNICAL SPECIFICATIONS

EVERYTHING THAT IS NOT PRESCRIBED OR SPECIFICALLY ALLOWED IN THESE REGULATIONS IS STRICTLY FORBIDDEN

Formula EWC motorcycles are based on road legal models with a valid FIM homologation.

Formula EWC motorcycles require a FIM 'Superbike' Homologation. The homologated 'Superbike' model must not exceed a maximum retail price of **44,000.00** Euros (incl. taxes).

The FIM Homologation procedure "FIM Homologation Regulations for Motorcycles" is available on : www.fim-moto.com/documents.

All motorcycles entered in the Formula EWC class must comply in every respect with all the requirements for Circuit Racing as specified in these Technical Regulations unless they are already equipped as such on the homologated model.

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

2.6.1 Displacement capacities

Over 600cc up to 1000cc	4-stroke	4 cylinders
Over 750cc up to 1000cc	4-stroke	3 cylinders
Over 850cc up to 1200cc	4-stroke	2 cylinders

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

2.6.2 Minimum weight

All machines: 168 kg for all races.

This is the absolute minimum weight (without the fuel tank and its content).

('Its content' includes: fuel onboard, all fuel tank internal parts, fuel valve(s) system (+ protective cover (if any)), fuel pump, glued protective covers/rider anti-slip systems).

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

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

The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit and may be required due to a handicap system. The use of ballast and weight handicap must be

declared to the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward at the preliminary checks and/or prior to the race.

During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control in the pit lane. The minimum weight during the QPs remains at 175 kg (including the fuel tank and its content).

In all cases the rider (and the team) must comply with this request for a control. Any 'forcing' of the control point of the weight control will be immediately reported to the FIM EWC Stewards Panel who will take appropriate actions (see Sporting rules).

During the Final Technical Inspection at the end of each race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race (without the fuel tank and its content), and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids.

The minimum weight includes all Championship contracted devices whether fitted or not, such as transponder and on-board TV system.

2.6.4 Fuel injection system (injection and throttle bodies)

Fuel injection system (refers to the complete system, including throttle bodies and variable length intake tract devices) must remain as homologated. No modifications are allowed. See also art 2.6.6.18.

2.6.5 Fuel

All teams must use the fuel provided by the appointed single fuel supplier contracted for the FIM Endurance World Championship/Cup if any (except for Le Mans).

All motorcycle engines must function on normal unleaded fuel with a maximum lead content of 0.005 g/l (unleaded) and a maximum MON of 90 (see also Art. 2.10 for fuel specifications).

2.6.6 Motorcycle specifications

All items not mentioned in the following articles must remain as originally produced by the manufacturers for the homologated motorcycle.

2.6.6.1 Main frame body and rear subframe

The main frame must be the originally manufactured part produced and fitted by the manufacturer and be used on all the units produced following the homologated motorcycle model.

The main frame must have a Vehicle Identification Number (VIN), as issued by the manufacturer on the homologated model. Any main frame (as "original" or originating as "spare part") must be identical to the original homologated part **(or including modifications allowed by the FIM technical regulations in each serie)**, and correspond to all the dimensions **and weight detailed** on the **homologation** drawings.

Such main frame must be identified by permanent method by a special and unique number: **Requirement: Initial(s) of the manufacturer - Model Code - Initial(s) of the team - 01, 02, etc.**

Examples for:

- **BMW : B - K66MU - SMR - 01**
- **Ducati : D - 3D - ERC - 01**
- **Honda : H - SC82SP - HRC - 01**
- **Kawasaki : K - ZXT02T - KRT - 01**
- **Suzuki : S - L9R - YSM - 01**
- **Yamaha : Y - B4S - YART - 01**

To find the exact “model code” of your motorcycle, please refer to the list of “FIM Homologated Motorcycles” for the on-going year available on : www.fim-moto.com/documents.

The main frame may only be modified by the addition of gussets or tubes. No gussets or tubes may be removed, other modifications are allowed within the following section of these rules:

Holes may be drilled on the frame only to fix authorised components (i.e., fairing brackets, steering damper mount, frame protectors).

The dimensions and position of:

- Engine,
- Suspension linkage mounting points on the frame,

must remain as homologated.

Steering angle changes are permitted by fitting inserts onto the bearing seats of the original steering head pipe. The original bearing seat diameters on steering head pipe may be increased to insert special bushings. The new fore and aft position of each bearing can be a maximum +/- 6 mm in respect to the original bearing location.

No part of these special bushings may protrude axially more than 3 mm from the original steering head pipe location. The steering head pipe can be reinforced in the area of the bearing seats. Welding and machining **are** allowed for the purpose of making these modifications.

Modifications to the frame at the swing arm pivot area are allowed to give a maximum of +/-5 mm of adjustment in the radial view. Welding and machining **are** allowed for the purpose of making this modification of the original swing arm pivot, regardless of the technology used and the dimensions of the component or section of the frame (i.e.: cast, fabricated, etc.).

Protective covers made from composite materials protecting a section of a frame are permitted and must be attached securely. Adequate space must be available to affix the FIM Technical Verification sticker (on a smooth surface).

The homologated rear subframe construction may be modified, but the design, purpose and assembly must remain as used by the homologated part. The material used must remain as homologated or of higher specific weight.

The material for the seat pad may be modified and/or replaced.

The material of the streamlining/seat section may be replaced, but the homologated shape/profile must remain as homologated.

The paint scheme is not restricted.

2.6.6.2 Front fork

Front fork in whole or part may be changed but must be the same type homologated (leading link, telescopic, upside down, etc.). Small supports for the front stand may be added (round or flat, in steel, aluminium, with max. dimensions for length x height (starting horizontally from the centre of the front axle shaft: maximum dimensions: 80 mm x 110 mm) with a minimum thickness of this part of **(aluminium: 6 mm, steel: 3 mm)**). All edges must be rounded and face inwards.

No aftermarket or prototype electronically controlled suspensions may be used.

An electronically controlled suspension may only be used if already present on the production model of the homologated motorcycle.

The electronically controlled valves must remain as homologated. The shims, spacers and fork springs not connected with these valves can be changed.

The ECU for the electronic suspension must remain as homologated.

The electronic interface between the rider and the suspension must remain as on the homologated motorcycle. It is allowed to remove or disable this rider interface.

The original suspension system must work safely in the event of an electronic failure.

Electro-magnetic fluid systems which change the viscosity of the suspension fluid(s) during operation are not permitted.

The upper and lower fork clamps (triple clamp, fork bridges) can be changed or modified.

Steering damper may be added or replaced with an after-market damper.

The steering damper cannot act as a steering lock limiting device.

Electronic controlled steering damper cannot be used if not installed in the homologated model for road use. However, it must be completely standard (any mechanical or electronic part must remain as homologated).

2.6.6.3 Swingarm

The rear swingarm may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. However, the type single or double sided must remain as homologated. The use of carbon fibre or Kevlar® materials is not allowed if not homologated on the original motorcycle.

Protective covers made from composite materials to protect a section of a swingarm are permitted and must be attached securely.

A chain guard must be fitted to the swingarm in such a way to reduce the possibility that any part of the riders' body should become trapped between the lower chain run and the rear wheel sprocket. This lower chain guard (a.k.a. shark-fin) must cover substantially the opening where the chain meets the rear sprocket. Chain guards must be made of strong material (steel, aluminium, composites) and face inwards.

Rear wheel stand brackets may be added to the rear swingarm by welding and/or attached by bolts.

These brackets (in steel or aluminium, fitted behind or below the swingarm) must respect maximum dimensions (measured all around the swingarm **main body**) for length x height: 120 mm x 120 mm) with a minimum thickness of this part **of (aluminium: 6 mm, steel: 3 mm)**. All edges must be rounded and face inwards.

Fastening screws must be recessed.

A small bracket to retain the chain (steel, aluminium) is permitted, securely mounted, edges must be rounded. Max dimensions: length: 40 mm; height above the swingarm **main body**: 40 mm; width/thickness: **aluminium: 6 mm, steel: 3 mm**.

2.6.6.4 Rear suspension unit(s)

Rear suspension unit can be changed but a similar system must be used (i.e., dual, or mono).

Electronically controlled suspension may only be used if already present on the production model of the homologated motorcycle.

The electronically controlled valves must remain as homologated. The shims, spacers and shock absorber springs not connected with these valves can be changed.

The ECU for the electronic suspension must remain as homologated.

The electronic interface between the rider and the suspension must remain as on the homologated motorcycle. It is allowed to remove or disable this rider interface.

The original electronic system must work safely in the event of an electronic failure.

Electro magnetic fluid systems which change the viscosity of the suspension fluid(s) during operation are not permitted.

The rear suspension linkage may be modified or replaced.

The original fixing points in the frame (if any) must be used to mount the shock absorber, linkage, and rod assembly fulcrum (pivot points).

2.6.6.5 Wheels

Wheels may be altered or replaced **d** from those fitted to the homologated motorcycle **(see also Art. 2.3.5).**

Bearings, seals, spacers, and axles may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle **(see also Art. 2.3.1).**

2.6.6.6 Brakes

Front master cylinder may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

Front brake calipers may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

Front brake system cooling airducts are allowed. This duct (1) must be fitted between the front brake caliper and the front brake caliper bracket. No modifications to the front brake calipers are allowed.

Air ducts shall be routed to cool the discs or directed onto the brake caliper bodies. Viewed from the side, the air ducts opening shall not pass the vertical line drawn by the centre of the front axle shaft. Viewed from the front, the air ducts must fall inside the shape drawn by the fairing (aerodynamic winglets excluded) and must be positioned as close as possible to the front fork leg/foot. For safety reasons, **we strongly recommend that** the airflow shall not be directed onto the brake pads. **If the airflow is directed onto the brake pads, the front opening of the air ducts must be protected by wire-mesh.**

The air ducts may be made of composite materials. The complete assembly must be presented and validated by the FIM EWC Technical Director in prior of its use.

Rear master cylinder may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle (clarification: rear hand brake master cylinder/lever not allowed).

Rear brake calipers may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

Brake pads may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

Brake hoses and brake couplings may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. The split of the front brake lines for both front brake calipers must be made above the lower fork bridge (lower triple clamp). Brake line hose fittings (including banjo bolts) can only be steel or titanium. Quick couplings can remain in Aluminium.

Brake discs may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. Only ferrous materials are allowed for brake discs. The use of exotic alloy materials for discs and brake calipers (i.e., aluminium beryllium, etc.) is not allowed.

The **anti-lock braking system** (ABS) may be used only if installed in the homologated model for road use. The type of system (mechanical or electronic) and the ABS pump/pressure regulator must remain as homologated on the homologated motorcycle. Discs, speed sensor (rotor), brake calipers, master cylinder and the software of the ABS may be modified or replaced. Only ferrous materials are allowed for brake discs. The use of exotic alloy materials for brake calipers (i.e., aluminium-beryllium, etc.) is not allowed.

The **anti-lock braking** system (ABS) can be disconnected, and the ABS pump/pressure regulator can be removed.

2.6.6.7 Tyres

See Art. 2.3.6.

2.6.6.8 Handlebars and hand controls

Only one (1) RED engine stop switch may be located on the left or right handlebar, reachable by the rider with his/her hands in normal position on the grip.

Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.

Handlebars, hand controls and associated cables may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle (see Art. 2.3.4), but all hand controls, electric starter switch **button** and engine stop switch **button (both must be controlled by direct human pressure action)** must remain **directly fitted** on the handlebars. Others switches may be changed.

Clutch and brake lever may be replaced with an aftermarket model (see also Art. 2.3.4).

It is compulsory to equip all motorcycles with a solid brake lever guard preventing the brake lever from being accidentally activated in case of collision with another motorcycle. The maximum flexibility displacement of this guard cannot exceed 10 mm **(aluminium or steel recommended)**.

2.6.6.9 Footrest and foot controls

Footrest/foot controls may be relocated, but the original mounting points must be used.

Footrests may be rigidly mounted or a folding type which must incorporate a device to return them to the normal position.

The end of the footrest must have at least an 8 mm solid spherical radius. (see diagram A **and** C).

Non-folding footrests must have an end (plug) which is permanently fixed, made of aluminium, plastic, Teflon® or equivalent type of material (min. radius of 8 mm). The plug surface must be designed to reach the widest possible area of the footrest. The FIM EWC Technical Director / Chief Technical Steward has the right to refuse any plug not satisfying this safety aim.

2.6.6.10 Fuel tank

The original fuel tank may be modified or replaced with a copy to achieve the maximum capacity of 24.0 litres, provided that the homologated appearance and location are maintained. However, the actual shape of the tank can be slightly changed to suit the rider's preference.

All fuel tanks must be filled with fire retardant material (open-celled mesh, i.e., 'Explosafe®, ExploStop®').

The fuel tank used during practice must be of the same size (max. capacity 24.0 litres) and be fitted with the same type of quick fill fuel valve system during the entire event.

The fuel tank may be modified below the upper frame line. The extended part of the fuel tank shall remain protected by the seat sub-frame (in case of crash). Its underside must also be shielded by a protective cover. Whatever the position of the rear wheel, it shall not touch this protective cover of the extended fuel tank (minimum clearance between the wheel and the protective cover: 10 mm). The modified fuel tank shall not extend past a vertical line drawn through the rear wheel axle.

The material used in the construction of the fuel tank may be altered from the material used of the original fuel tank fitted on the homologated motorcycle. Other than steel, only aluminium must be used in the construction of the fuel tank. The minimum wall thickness must be of 1.2 mm.

Carbon or aramid fibres or fibreglass materials are not authorised in the construction of fuel tanks.

Protective tank covers must be fitted on the exposed edges (in case of crash) of tanks made of steel. These protectors must fit the shape of the fuel tank. These covers must be presented, and the application validated by the FIM EWC Technical Director.

The fuel tank must be fixed to the frame from the front and the rear with a crash-proof assembly system, with a minimum of 3 bolts of 5 mm diameter (or more). Bayonet style couplings cannot be used, nor any fixing to any parts of the streamlining. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward have the right to refuse a motorcycle if he is of the opinion that the fuel tank fixation method is not safe.

Fuel tanks with tank breather pipes must be fitted with non-return valves which discharge into a catch tank with a minimum volume of 250 cc and a maximum volume of 350 cc made of a suitable material.

From 01/01/2023 to 31/12/2032 (2 periods of 5 years: 2023 - 2027 and 2028 - 2032):

The original fuel tank cap must be replaced by the following FIM Homologated Fuel Quick Fill System (Parts List detailed hereunder):

FIM EWC Parts List - 8000115196F (or latest update) downloadable on the FIM official website: www.fim-moto.com.

No modification of any parts of the original homologated system (presented in the Parts List here above) is allowed.

The PLUG CAP (P/N 100041568 or latest part reference) must be back in place to release the motorcycle in the pitlane. In case this part is lost during a session or stint, the team will have to fit a new one at the next pitstop.

2.6.6.11 Fairing/body work

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

The lower fairing section must remain leak proof at all times. The rear of the lower fairing must be fixed by a minimum of two brackets (or two fixing points) to the engine or to the frame to carry the lower fairing when filled with liquid.

- e) Minimal changes are allowed in the fairing to permit the use of an elevator (stand) for wheel changes and to add plastic protective cones to the frame or the engine.
- f) Holes may be drilled or cut in the fairing or bodywork to allow additional increased intake air to the oil cooler. Holes bigger than 10 mm must be covered with metal gauze or fine mesh. Mesh must be painted to match the surrounding material.

Original openings for cooling in the lateral fairing/bodywork sections may be partially closed only to accommodate sponsors' logos/lettering. Such modification shall be made using wire mesh or perforated plate (the material is free but the distance between all opening centres, circle centres and their diameters must be constant). Holes or perforations must have an open area ratio > 60 %.

- g) A front fender must be fitted. Material, shape, fixing method and position may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

- h) Holes may be drilled in the front fender to allow additional cooling. Holes bigger than 10 mm must be covered with metal gauze or fine mesh. Mesh must be painted to match the surrounding material.
- i) Rear fender may be altered, added, or removed.
- j) Material of construction for the fairing and the front + rear fenders may be changed.
- k) Additional heatshield may be installed on the rear exhaust pipe section and running up and inside the rider's footrest. This heatshield cannot have any aerodynamic purpose and be used as such. The appreciation of this piece remains a decision of the FIM EWC Technical Director.
- l) **The onboard TV module (cameras, antennas and equipment) are not subject to the fairing / body work regulations, prescriptions and limit dimensions, unless otherwise specified.**

2.6.6.12 Seat

The seat may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

The top portion of the rear body work around the seat may be modified to a solo seat. The solo seat then must incorporate the rear number plates. The appearance from both front rear and profile must conform in principle to the homologated shape.

The seat/rear cowl must allow for proper number display.

Holes may be drilled in the seat or rear cowl to allow additional cooling. Holes bigger than 10 mm, must be covered with metal gauze or fine mesh.

Mesh must be painted to match the surrounding material.

Material of construction of the seat may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

2.6.6.13 Radiator, cooling system and oil cooler

The original radiator or oil cooler may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

Additional radiators or oil coolers may be added. The oil cooler shall not be mounted on or above the rear fender.

The radiator tubes may be changed.

Radiator fan and wiring maybe removed or replaced.

The appearance from the front, rear and profile of the motorcycle must in principle conform to the homologated shape after the addition of additional radiators or oil coolers.

Thermal switches, water temperature sensor and thermostat can be removed inside the cooling system.

2.6.6.14 Electric and electronic devices

Electric cables, connectors, and switches are free.

2.6.6.15 Battery

The main battery may be replaced.

For safety reasons, whatever is the technology of the battery used, no charging is allowed without any surveillance and during the night (in the pit box or in the team truck). The charging area must be safe as possible and as far away as possible of any fuel cans.

From 2024: the use of Lithium Polymer (LIPO) batteries is strictly prohibited. Participants are not allowed to use LIPO batteries in any form, including but not limited to primary power source, backup power source, or in any other capacity due to the safety risks associated with LIPO batteries, including overheating, swelling, and explosion.

We recommend the use of battery alternatives, such as Lead-Acid, Absorbed Glass Mat (AGM), Nickel Metal Hydride (NiMH), Lithium-Ion (Li-ion) batteries, etc. Lithium-Ion (Li-ion) batteries must be managed by a BMS.

2.6.6.16 Airbox

The airbox must remain as originally produced by the manufacturer on homologated motorcycle, but the airbox drains must be sealed. The airbox cover, when housing the standard ECU, may be modified to fit an after-market/kit ECU, without increasing the original airbox volume.

Air filters, internal flap type valve, sensors and vacuum fittings may be removed, modified, or replaced with aftermarket parts. The air filter element may be modified or replaced.

Any holes in the airbox to the outside atmosphere resulting from the removal of components must be completely sealed from incoming air.

Ram air tubes or ducts running from the fairing to the airbox may be modified, replaced or removed. If tubes/ducts are utilized, they must be attached to the original, unmodified airbox inlets.

All motorcycles must have a closed breather system. All the oil breather lines must be connected and discharge in the airbox.

2.6.6.18 Fuel injection system/throttle bodies

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

The original homologated fuel injection system must be used without any modification.

The fuel injectors must be stock and unaltered from the original specification and manufacture.

Bell mouths, intake tract devices (velocity stacks, air funnels) may be modified or replaced, including their fixing points.

Variable intake tract devices cannot be added if they are not present on the homologated motorcycle. If present on the homologated motorcycle, variable intake tract devices must remain identical and operate in the same way as the homologated system.

Air and air/fuel mixture can go to the combustion chamber exclusively through the throttle body butterflies.

Electronically controlled throttle valves, known as 'ride-by-wire', may be only used if the homologated model is equipped with the same system. Software may be modified but all the safety systems and procedures designed by the original manufacturer must be maintained.

The fuel injection management computer chip (EPROM) may be changed.

The use of flash memory (flash RAM) for fuel injection mapping is allowed.

2.6.6.19 Fuel supply

Fuel pump and pressure regulator cannot be modified.

The original fuel valve (petcock) may be altered, replaced, or removed from those installed on the homologated motorcycle.

Quick connectors or dry break quick connectors may be used. Fuel lines from the fuel tank up to the injectors (fuel hoses, delivery pipe assembly, joints, clamps, fuel canister) may be replaced, without increasing the fuel volume.

The fuel line(s) going from the fuel tank to the fuel injection instruments must be located in such a way that they are protected from possible crash damage.

A cross over line between each side of the tank is allowed (maximum inside diameter 10 mm).

Fuel vent lines may be replaced.

Fuel filters may be added.

2.6.6.20 Cylinder head

The homologated cylinder head may be modified as follows:

Homologated materials and castings for the cylinder heads must be used. Material for these parts may only be removed by machining.

The induction and exhaust system including the number of valves and or ports (intake and exhaust) must be as homologated.

Porting and polishing of the cylinder head normally associated with individual tuning such as gas flowing of the cylinder head, including the combustion chamber is authorised.

The compression ratio is free.

Valves must remain as homologated.

Valve seats must remain as homologated. Only normal maintenance interventions as prescribed by the manufacturer in the model's Service Manual are authorized.

Valve guides must remain as homologated. Modifications to the port area are allowed.

Valve springs may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. The material must remain as homologated.

Valve spring seats and retainers may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle. The material of the valve spring seat must remain as homologated.

Cotter valves may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

The cylinder head cover must remain as homologated.

2.6.6.21 Camshaft

Camshafts may be modified or replaced from those fitted to the homologated motorcycle, but the material and the method of fabrication and the drive method must remain the same as homologated. Cam profile dimensions are free.

The type of cam chain or cam belt is free. The cam chain or cam belt tensioning device(s) may be modified or replaced.

Offsetting the camshaft (from its homologated position in the cylinder head) is not allowed. The camshaft must remain in the homologated location.

2.6.6.22 Cam sprockets

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

2.6.6.23 Crankshaft

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

Balancing is allowed but only by the same method as the homologated crankshaft.

The balancing must be performed by the original method (i.e. drilling) and in the same position (i.e. edge of flywheels).

The final weight (after balancing) must not be lighter or heavier than 3% of the homologated weight excluding the tolerance as shown in the homologation documents of the crankshaft.

The balance shaft must remain as homologated.

2.6.6.24 Oil pumps and oil lines

No pump modifications are allowed.

Oil lines may be modified or replaced. Oil lines containing positive pressure, if replaced, must be of metal reinforced construction with swaged or threaded connectors.

2.6.6.25 Connecting rods

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

- a) The connecting rod must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- b) Connecting rod big end nuts/bolts may be changed but must be of the same weight or heavier, same material or of higher specific weight material.
- c) The weight of the connecting rod assembly is the homologated weight (normally the weight of the middle weight rod) with a tolerance of $\pm 3\%$.

2.6.6.26 Pistons

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

2.6.6.27 Piston rings

No modifications are allowed.

2.6.6.28 Piston pins and clips

No modifications are allowed.

2.6.6.29 Cylinders

No modifications are allowed.

2.6.6.30 Crankcase, other engine cases and covers (i.e., ignition case cover, clutch case cover)

Crankcases must remain as homologated. No modifications to the crankcases are allowed (including painting, polishing, and lightening).

The oil sump may be altered or replaced.

It is not allowed to add a pump used to create a vacuum in the crankcase. If a vacuum pump is installed on the homologated motorcycle, then it must be used only as homologated.

Lateral (side) covers may be altered, modified, or replaced. If altered or modified, the cover must have at least the same resistance to impact as the original one. If replaced, the cover must be made in material of same or higher specific weight and the total weight of the cover must not be lower than the original weight.

All lateral covers/engine cases containing oil, and which could be in contact with the ground during a crash, must be protected by a second cover made from metal, such as aluminium alloy, stainless steel, or steel.

Plates or crash bars made from aluminium or steel also are permitted in addition to these covers. All these devices must be designed to be resistant against sudden shocks, abrasions and crash damage.

FIM protective covers declared eligible for competition will be permitted without regard of the material.

These covers must be fixed properly and securely with case cover screws (minimum 3 fixing points) that also mount the original covers/engine cases to the crankcases.

The FIM EWC Technical Director has the right to forbid any cover, if it is evident that the cover is damaged or ineffective.

2.6.6.31 Transmission / gearbox

All transmission/gearbox ratios, shafts, shift drum, and selector forks may be altered or replaced.

Primary gears (and ratio) must remain as homologated.

In addition of the articles here above, the number of possible sets of gearbox ratios is limited at 3 maximum per season and per manufacturer as follow:

- SET 1: Homologated gearbox ratios (as on the homologated model)
- SET 2: Declared for 'Fast' track layout configuration
- SET 3: Declared for 'Slow' track layout configuration

Each manufacturer (through the official representative of the brand involved in the FIM EWC Working Group or the appointed Endurance programme Manager) must declare their 2 sets (SET 2 + SET 3) for the whole season. This declaration must cover all the models homologated to compete in Formula EWC to the FIM EWC Technical Director (sptech@fim.ch or cti@fim.ch) in prior of the opening of the season **(from 2024: at least 3 months in prior of the first event). For any question about the declared gearbox ratios, please contact directly your manufacturer.**

The layout of the transmission shafts must be the same as on the homologated motorcycle and only the material and the ratios can be changed.

The layout and function of the shift drum must be the same as on the homologated motorcycle.

The selector forks may be changed; however, the forks must engage with the same gears and function in the same way as on the homologated motorcycle.

Countershaft sprocket, rear wheel sprocket, chain pitch and size can be changed.

The drive sprocket cover can be modified or eliminated. A crankcase protection may be added in this area (against chain damage).

The chain guard (swingarm mounted) may be removed or replaced.

No power source (i.e., hydraulic, or electric) can be used for gear selection if not installed in the homologated model for road use.

Human power and so-called 'quick shifter' systems are excluded from the ban.

Seamless shift gearboxes are not allowed unless if originally fitted on the homologated motorcycle.

2.6.6.32 Clutch

The original clutch assembly may be modified or replaced.

A back-torque limiter ('slipper' clutch) is permitted.

Any power source (i.e., hydraulic, or electric) cannot be used for clutch operation, if not installed in the homologated model for road use. Human power is excluded from the ban.

Clutch type (wet or dry) and the way of operation (by cable or hydraulic) must remain as homologated.

2.6.6.33 Ignition / engine control system (ECU)

The ignition/engine control system (ECU) and its software may be modified or changed; its position may be changed (relocated).

Spark plugs, spark plug caps and wires may be replaced.

2.6.6.34 Generator, alternator, electric starter

The generator, electric starter, starter crank gear and starter shaft may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle.

The electric starter must operate normally and always be able to start the engine during the event. The engine must keep running on its own power when the electric starter has stopped its procedure.

The voltage regulator (rectifier) may be changed.

2.6.6.35 Lights

Headlights must emit a WHITE light beam (refer to Art. 2.3.11 'Electrical equipment (lights) and electroluminescent numbers').

2.6.6.36 Exhaust system

The exhaust system may be modified for racing use. Catalytic converters must be removed. O₂ and equivalent sensors may be removed.

The number of the exhaust silencer(s) must remain as homologated. **The silencer(s) output(s) must remain at the same side as homologated on the original model.** The position of the silencer(s) (up or down) is free. The silencer's end must not pass a vertical line drawn at the edge of the rear tyre. The silencer's end cap may be made of composite materials.

For safety reasons, the exposed edge(s) of the exhaust pipe(s) outlet(s) must be rounded (diameter: min. 1 mm), avoid any sharp edges and be kept within 5 mm of the end cap of the silencer.

The silencer exhaust mounting/support flange may be made of composite materials; the assembly has to be secured by means of screws and bolts. Quick 'zip' ties are not allowed.

Wrapping of exhaust systems is not allowed except in the area of the rider's foot or an area in contact with the fairing for protection from heat.

For the Sound Control (Art. 2.14), no modification (by any possible way) of the original RPM signal (channel) is allowed. The RPM information displayed on the dashboard and shown by the team must be the real engine revolution. Furthermore, all systems as 'home-made' dB-Killers (not delivered as original part or accessory of the silencer/exhaust line) are strictly forbidden. All these cheating systems will be strongly penalized.

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

- A special 'one-way' valve can be fitted to the crankcase oil filler opening (to avoid any oil spillage).
- It is recommended that motorcycles be equipped with a red light on the instrument panel. This light must flash in the event of oil pressure drop.
- Tachometer.
- Any type of lubrication, brake or suspension fluid may be used.
- Any type of tubing (i.e., air, fuel, oil, or water) may be used.

- Any inner tube (if fitted) or inflation valves may be used.
- Gaskets and gasket material.
- Wheel balance weights may be discarded, changed, or added to.
- Bearings (ball, roller, taper, plain, etc.) of any type or brand may be used.
- Fasteners (nuts, bolts, screws, etc.).
- External surface finishes and decals on fairing and bodywork.

2.6.8 The following items MAY BE removed

- The air injection control system (valve, solenoid, tubes) may be removed. The tubes connected to the cylinder head cover may be plugged.
- Unused elements of the wiring harness.
- Instrument and instrument bracket and associated cables.
- Tachometer.
- Speedometer and associated wheel spacers.
- Chain guard.
- Bolt on accessories on a rear sub frame (seat).

2.6.9 The following items MUST BE removed

- Turn signal indicators (when not incorporated in the fairing). The openings in the fairing must be covered by a suitable material.
- Rear-view mirrors.
- Horn.
- License plate bracket.
- Toolbox.
- Helmet hooks and luggage carrier hooks.
- Passenger footrests.
- Passenger grab rails.
- Safety bars, centre and side stands must be removed (fixed brackets must remain).

2.6.10 The following items MUST BE altered

- Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button (RED), mounted on the handlebar, capable of stopping a running engine and within reach of the hand while on the hand grips.
- Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.
- All drain plugs must be wired. External oil filter(s) screws and bolts that enter an oil cavity must be safety wired (i.e., on crankcases, hoses, oil radiators, etc.).
- All motorcycles must have a closed-circuit breather system. The oil breather line must be connected and discharge into the airbox.
- Where breather or overflow pipes are fitted, they must discharge via existing outlets into the airbox. The original closed system must be retained; no direct atmospheric emission is permitted.
- Oil cooler must not be mounted on or above the rear mudguard.

2.6.11 Additional equipment

Additional electronic hardware equipment not on the original homologated motorcycle may be added (this permission refers to: data acquisition and sensors, computers, recording equipment).

On-board cameras may only be used upon request and after the team has obtained written permission from the FIM and the Promoter. It is forbidden to use, mount or affix cameras on the rider's helmet.

The addition of a device for infra-red (IR) transmission of a signal between the racing rider and his team, used exclusively for lap timing, is allowed.

The addition of a GPS unit for positioning, lap timing and/or lap scoring purposes or legible messages via an on-board screen is allowed.

Telemetry is not allowed (remote signals to or from the motorcycle), except for the compulsory championship devices.

The use of bi-directional communication is not allowed except when mentioned in the Supplementary Regulations or by the request of the Race Direction and with the approval of the FIM EWC Technical Director.

The addition of all Championship contracted devices such as Transponder and Promoter's on-board TV system is allowed. The Promoter is requested to advise the FIM EWC Technical Director of the list of motorcycles on which their systems will be fitted in prior of the race.

One extra mechanic (a 5th one, identified with a special chasuble given by the Promoter) will be allowed during the pitstop only to manage these TV devices following the Promoter's instructions.

2.7 SUPERSTOCK 1000 TECHNICAL SPECIFICATIONS

EVERYTHING THAT IS NOT PRESCRIBED OR SPECIFICALLY ALLOWED IN THESE REGULATIONS IS STRICTLY FORBIDDEN

Formula Superstock motorcycles require a FIM 'Superstock' Homologation. The homologated 'Superstock' model must not exceed a maximum retail price of **36,300.00** Euro (incl. taxes).

The FIM Homologation procedure "FIM Homologation Regulations for Motorcycles" is available on : www.fim-moto.com/documents.

All motorcycles entered in the Formula SUPERSTOCK class must comply in every respect with all the requirements for Circuit Racing as specified in these Technical Regulations unless they are already equipped as such on the homologated model.

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

2.7.1 Engine configurations and displacement capacities

The following engine configurations comprise the Superstock **1000** class:

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

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

2.7.2 Minimum weight

All machines: 168 kg for all races.

This is the absolute minimum weight (without the fuel tank and its content).

('Its content' includes: fuel on-board, all fuel tank internal parts, fuel valve(s) system (+ protective cover (if any)), fuel pump, glued protective covers/rider anti-slip systems).

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

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

The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit and may be required due to a handicap system. The use of ballast and weight handicap must be declared to the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward at the preliminary checks and/or prior to the race.

During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control in the pit lane. The minimum weight during the QPs remains at 175 kg (including the fuel tank and its content).

In all cases the rider (and the team) must comply with this request for a control. Any 'forcing' of the control point of the weight control will be immediately reported to the FIM EWC Stewards Panel who will take appropriate action (see Sporting Regulations).

During the Final Technical Inspection at the end of each race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race (without the fuel tank and its content), and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids.

The minimum weight includes all Championship contracted devices whether fitted or not, such as transponder and on-board TV system.

2.7.4 Carburation instruments

Carburation instruments (fuel injection system, etc.), must remain as homologated. No modifications are authorized. **See also Art. 2.7.6.17.**

2.7.5 Fuel

All teams must use the fuel provided by the appointed single fuel supplier contracted for the FIM Endurance World Championship/Cup if any (except for Le Mans).

All engines must function on normal unleaded fuel with a maximum lead content of 0.005 g/l (unleaded) and a maximum MON of 90 (see Art. 2.10 for full specification).

2.7.6 Motorcycle specifications

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

2.7.6.1 Main frame body and rear subframe

The main frame must be the originally manufactured part produced and fitted by the manufacturer and be used on all the units produced following the homologated motorcycle model.

The main frame may only be modified by the addition of gussets or tubes. No gussets or tubes may be removed, other modifications are allowed within the following section of these rules.

Holes may be drilled on the frame only to fix authorised components (i.e., fairing brackets, steering damper mount, sensors.).

The main frame must have a Vehicle Identification Number (VIN), as issued by the manufacturer on the homologated model. Any main frame (as "original" or originating as "spare part") must be identical to the original homologated part **(or including modifications allowed by the FIM technical regulations in each serie),**

and correspond to all the dimensions **and weight detailed** on the **homologation** drawings.

Such main frame must be identified by permanent method by a special and unique number: **Requirement: Initial(s) of the manufacturer - Model Code - Initial(s) of the team - 01, 02, etc.**

Examples for:

- **BMW : B - K66MU - SMR - 01**
- **Ducati : D - 3D - ERC - 01**
- **Honda : H - SC82SP - HRC - 01**
- **Kawasaki : K - ZXT02T - KRT - 01**
- **Suzuki : S - L9R - YSM - 01**
- **Yamaha : Y - B4S - YART - 01**

To find the exact “model code” of your motorcycle, please refer to the list of “FIM Homologated Motorcycles” for the on-going year available on : www.fim-moto.com/documents.

Protective covers made from composite materials to protect a section of a frame are permitted and must be attached securely. Drilling holes to attach these covers is not permitted. For the Technical Inspections, the motorcycles must be presented without these protective covers. The FIM EWC Technical Director may ask the team at any time of the event to take off these covers for further verifications.

Adequate space must be available to affix the FIM Technical verification sticker (on a smooth surface).

Nothing else may be added or removed from the frame body.

Engine mounting brackets or plates must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

The homologated rear sub-frame construction may be modified or replaced, but the design, purpose and assembly must remain as used by the homologated part. The material used must remain as homologated or of higher specific weight.

The material for the seat pad may be modified and/or replaced.

The material of the streamlining/seat section may be replaced, but the homologated shape/profile must remain as homologated.

Additional seat brackets may be added but original ones cannot be removed; non-stressed protruding brackets may be removed if they do not affect the safety of the construction or assembly.

Bolt-on accessories to the rear sub-frame may be removed.

The paint scheme is not restricted but polishing the frame body or sub frame is not allowed.

2.7.6.2 Front fork

Forks, stanchions, stem, wheel spindle, upper and lower crown, etc., must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

Original internal parts of the homologated forks may be modified or changed. After market damper kits or valves may be installed.

No aftermarket or prototype electronically controlled suspension parts may be used, unless such suspension is already present on the production model of the homologated motorcycle, and it must remain completely standard (all mechanical or electronic parts must remain as homologated). The original suspension system must work safely in the event of an electronic failure.

Any quality and quantity of oil can be used in the front forks.

The fork caps can be modified or replaced to allow external adjustment.

Dust seals can be modified changed or removed providing the fork remains totally oil sealed.

The original surface finish of the fork tubes (stanchions, fork pipes) may be changed. Additional surface treatments are allowed.

The height and position of the front fork in relation to the fork crowns is free.

The upper and lower fork clamps (triple clamp, fork bridges) must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle.

A steering damper may be added or replaced with an after-market damper.

The steering damper cannot act as a steering lock limiting device.

The addition of small supports for the front stand is not allowed if not originally fitted on the homologated motorcycle.

2.7.6.3 Swingarm

Every part of the rear swingarm must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle (including rear fork pivot bolt and rear axle adjuster).

Protective covers made from composite materials to protect a section of a swingarm are permitted and must be attached securely. Drilling holes to attach these covers is not permitted. For the Technical Inspections, the motorcycles must be presented without these protective covers. The FIM EWC Technical Director may ask the team at any time of the event to take off these covers for further verifications.

A rigid chain guard must be fitted in such a way to reduce the possibility that any part of the riders' body may become trapped between the lower chain run and the rear wheel sprocket. This lower chain guard (a.k.a. shark-fin) must cover the opening where the chain meets the rear sprocket. Chain guards must be made of strong material and resist any bending (steel, aluminium, composites).

Rear swingarm pivot bolt must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

An anchorage system or point(s) to keep the original rear brake caliper in place may be added to the rear swingarm.

Rear wheel stand brackets may be added to the rear swingarm by welding and/or attached by bolts.

These brackets (in steel or aluminium, fitted behind or below the swingarm) must respect maximum dimensions (measured all around the swingarm **main body**) for length x height: 120 mm x 120 mm) with a minimum thickness of this part **of (aluminium: 6 mm, steel: 3 mm)**. All edges must be rounded and face inwards.

Fastening screws must be recessed.

A small bracket to retain the chain (steel, aluminium) is permitted, securely mounted, edges must be rounded. Max dimensions: length: 40 mm; height above the swingarm **main body**: 40 mm; width/thickness: **aluminium: 6 mm, steel: 3 mm**.

2.7.6.4 Rear suspension unit(s)

Rear suspension unit (shock absorber) may be modified or replaced, but the original attachments to the frame and rear swingarm must be as homologated.

Rear suspension unit spring(s) may be changed.

No aftermarket or prototype electronically controlled suspension unit maybe used, unless such suspension is already present on the production model of the homologated motorcycle, and it must remain completely standard (any mechanical or electronic parts must remain as homologated). The original suspension system must work properly safely in the event of an electronic failure.

The rear suspension linkage must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

2.7.6.5 Wheels

Wheels must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

The speedometer drive may be removed and replaced with a spacer.

If the original design includes a cushion drive for the rear wheel, it must remain as originally produced for the homologated motorcycle.

No modifications of the wheel-axles or any fixing and mounting points for front brake calipers are authorised. Internal and external spacers of wheels may be modified. Modifications to the wheels to keep spacers in place are permitted.

The external spacers and nuts of wheel axles (front and rear) must remain original (no modification allowed).

2.7.6.6 Brakes

Brake discs may be replaced by aftermarket discs which comply with following requirements:

Replacement brake discs must be of ferrous materials. Internally ventilated discs are not allowed.

The outside and inner diameters of the brake disc must not be larger than the ones on the homologated disc.

The thickness of the brake disc may be increased but the disc must fit into the homologated brake caliper without any modification to the caliper.

Front brake discs can be made floating, using original rotors. The number of floaters is free.

Brake disc carriers may be changed but must retain the same off-set and same type of mounting to the wheels.

The front brake master cylinder may be replaced. The rear brake master cylinder must remain as on the homologated motorcycle. The front and rear brake fluid reservoirs may be replaced and/or repositioned.

The air bleeder screw on the originally homologated calipers may be replaced.

The front and rear brake caliper (mount, carrier, hanger) must remain the one as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

Front brake system cooling airducts are allowed. This duct (1) must be fitted between the front brake caliper and the front brake caliper bracket. No modifications to the front brake calipers are allowed.

Airducts shall be routed to cool the discs or directed onto the brake caliper bodies. Viewed from the side, the airducts opening shall not pass the vertical line drawn by the centre of the front axle shaft. Viewed from the front, the airducts must fall inside the shape drawn by the fairing (aerodynamic winglets excluded) and must be positioned as close as possible to the front fork leg/foot. For safety reasons, **we strongly recommend that** the airflow shall not be directed onto the brake pads. **If the airflow is directed onto the brake pads, the front opening of the airducts must be protected by wire-mesh.**

The airducts may be made of composite materials. The complete assembly must be presented and validated by the FIM EWC Technical Director in prior of its use.

In order to reduce the transfer of heat to the hydraulic fluid it is permitted to add metallic shims (spacers) to the calipers, between the pads and the calipers, and/or to replace light alloy pistons with steel pistons made by the same manufacturer of the caliper. All systems not originally fitted on the homologated motorcycle in order to maintain the brake pads **“in position”** are not allowed.

The rear brake caliper bracket may be mounted ‘fixed’ on the swingarm, but the bracket must maintain the same mounting (fixing) points for the caliper as used on the homologated motorcycle. A modification of the rear caliper bracket in part is authorised. The swingarm may be modified for this reason to aid the location of the rear brake caliper bracket, by welding, drilling or by using a **Heli Coil**.

The original chain adjusters (round or square) may be drilled to keep the rear brake caliper bracket in place.

Front and rear hydraulic brake lines may be changed.

‘Quick’ (or ‘dry-brake’) connectors in the brake lines are authorised.

The split of the front brake lines for both front brake calipers must be made above the lower fork bridge (lower triple clamp). Brake line hose fittings (including banjo bolts) can only be steel or titanium. Quick couplings can remain in Aluminium.

Front and rear brake pads may be changed. Brake pad locking pins may be modified for quick change type.

The **anti-lock braking system** (ABS) may be used only if installed in the homologated model for road use. The type of system (mechanical or electronic) and the ABS pump/pressure regulator must remain as homologated on the homologated motorcycle. Discs, speed sensor (rotor), master cylinder and the software of the ABS may be modified or replaced. Only ferrous materials are allowed for brake discs.

The **anti-lock braking** system (ABS) can be disconnected, and the ABS pump/pressure regulator can be deleted.

2.7.6.7 Tyres

See Art. 2.3.6.

2.7.6.8 Handlebars and hand controls

Only one (1) RED engine stop switch may be located on the left or right handlebar, reachable by the rider with his/her hands in normal position on the grip.

Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.

Handlebars, hand controls and associated cables may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle (see Art. 2.3.4), but all hand controls, electric starter switch **button** and engine stop switch **button (both must be controlled by direct human pressure action)** must remain **directly fitted** on the handlebars. Others switches may be changed.

Clutch and brake lever may be replaced with an aftermarket model (see also Art. 2.3.4).

It is compulsory to equip all motorcycles with a solid brake lever guard preventing the brake lever from being accidentally activated in case of collision with another motorcycle. The maximum flexibility displacement of this guard cannot exceed 10 mm (**aluminium or steel recommended**).

2.7.6.9 Footrest and foot controls

Footrest/foot controls may be relocated but brackets must be mounted to the frame in the original mounting points. Their two original points of fixture (for the footrest, foot controls and on the shift shaft) must remain as original. Foot controls linkage may be modified. The original mounting points must remain.

Footrests may be rigidly mounted or a folding type which must incorporate a device to return them to the normal position.

The end of the footrest must have at least an 8 mm solid spherical radius. (see Diagram A **and** C).

Non-folding footrests must have an end (plug) which is permanently fixed, made of plastic, Teflon® or an equivalent type material (minimum radius 8 mm). The plug surface must be designed to reach the widest possible area. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward has the right to refuse any plug not satisfying this safety aim.

2.7.6.10 Fuel tank

The original fuel tank may be modified or replaced by a copy to achieve the maximum capacity of 24.**0** litres, provided that the homologated appearance and location are maintained; however, its actual shape can be slightly changed to suit the rider's preference.

All fuel tanks must be filled with fire retardant material (open-celled mesh, i.e., 'Explosafe®, ExploStop®').

The fuel tank used during practice must be of the same size (max. capacity 24.**0 litres**) and be fitted with the same type quick fill fuel valve system during the entire event.

The fuel tank may be modified and extended below the upper frame line. The extended part of the fuel tank shall remain protected by the seat sub-frame (in case of a crash) and the underside shielded by a protective cover. Whatever the position of the rear wheel, it shall not touch this protective cover of the extended fuel tank (minimum clearance between the wheel and the protective cover: 10 mm). The modified fuel tank shall not extend past a vertical line drawn through the rear wheel axle.

The material used in the construction of the fuel tank may be altered from the homologated material fitted on the homologated motorcycle. Other than steel, only

aluminium must be used in the construction of the fuel tank. The minimum wall thickness will be 1.2 mm.

Carbon or aramid fibres or fibreglass materials are not authorised in the construction of fuel tanks.

Protective tank covers must be fitted on the exposed edges (in case of crash) of tanks made of steel. These protectors must fit the shape of the fuel tank. These covers must be presented, and the application validated by the FIM EWC Technical Director.

The fuel tank must be fixed to the frame from the front and the rear with a crash-proof assembly system, with a minimum of 3 bolts of 5 mm diameter (or more). Bayonet style couplings cannot be used, nor any fixing to any parts of the streamlining. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward have the right to refuse a motorcycle if he is of the opinion that the fuel tank fixation method is not safe.

Fuel tanks with tank breather pipes must be fitted with non-return valves which discharge into a catch tank with a minimum volume of 250 cc and a maximum volume of 350 cc made of a suitable material.

From 01/01/2023 to 31/12/2032 (2 periods of 5 years: 2023 - 2027 and 2028 - 2032):

The original fuel tank cap must be replaced by the following FIM Homologated Fuel Quick Fill System (Parts List detailed hereunder):

FIM EWC Parts List - 8000115196F (or latest update) downloadable on the FIM official website: www.fim-moto.com.

No modification of any parts of the original homologated system (presented in the Parts List here above) is allowed.

The PLUG CAP (P/N 100041568 or latest part reference) must be back in place to release the motorcycle in the pitlane. In case this part is lost during a session or stint, the team will have to fit a new one at the next pitstop.

2.7.6.11 Fairing/body work

- a) Fairing and body work may be replaced with exact cosmetic duplicates of the original parts but must appear to be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle, with slight differences due the racing use (different pieces mix, attachment points, fairing bottom, etc). The material may be changed. The use of carbon fibre or carbon composite materials is not allowed. Specific reinforcements in Kevlar or Carbon are authorized locally around holes and stressed areas.

Proposal 2024 (TBD): the use of carbon fibre or carbon composite materials is allowed.

- b) Overall size and dimensions must be the same as the original part.

- c) Wind screen may be replaced with a duplicate of transparent material. The height of the windscreen is free, within a tolerance of +/- 15 mm regarding to the vertical distance from to the upper fork bridge.
- d) Motorcycles that were not originally equipped with streamlining are not allowed to add streamlining in any form, with the exception of a lower fairing device, as described in (g). This device cannot exceed above a line drawn horizontally from wheel axle to wheel axle.
- e) The original combination instrument/fairing brackets may be replaced but the use of titanium and carbon (or similar composite materials) is forbidden. All other fairing brackets may be altered or replaced.
- f) The original airducts running between the fairing and the airbox may be altered or replaced. Carbon fibre composites and other exotic materials are forbidden. Particle grills or 'wire-meshes' originally installed in the openings for the air ducts may be taken away.

Proposal 2024 (TBD): the use of carbon fibre or carbon composite materials is allowed.

Any fixing point(s) for the front/rear wheel stand must be bolted to either, the frame, engine block or rear fork (swingarm). No element of this support can exceed any part of the fairing. Only modifications made to the fairing in order to accept this element are allowed. The maximum clearance between this device and the fairing is 5 mm.

- g) The lower fairing **must** be constructed to hold, in case of an engine breakdown, at least half of the total oil and engine coolant capacity used in the engine (minimum 5 litres). The lower edge of openings in the fairing must be positioned at least 50 mm above the bottom of the fairing.

Original openings for cooling in the lateral fairing/bodywork sections may be partially closed only to accommodate sponsors' logos/lettering. Such modification shall be made using wire mesh or perforated plate (the material is free but the distance between all opening centres, circle centres and their diameters must be constant). Holes or perforations must have an open area ratio > 60 %.

The lower fairing section must remain leak proof at all times. The rear of the lower fairing must be fixed by a minimum of two brackets (or two fixing points) to the engine or to the frame to carry the lower fairing when filled with liquid.

- h) Front fender may be replaced with a cosmetic duplicate of the original part. All the dimensions, including the mounting points must remain exactly as original. The material is free. 'Flexible' mounts by 'dzeus' fasteners, clips, 'zip' tie-raps, clamps, etc. are not permitted.
- i) Rear fender fixed on the swing arm may be modified, replaced or deleted but the original shape must be respected.

j) Additional heatshield made from composites may be installed on the rear exhaust pipe section and running up and inside the rider's footrest. This heatshield cannot have any aerodynamic purpose and be used as such. The appreciation of this piece remains a decision of the FIM EWC Technical Director.

k) **The onboard TV module (cameras, antennas and equipment) are not subject to the fairing / body work regulations, prescriptions and limit dimensions, unless otherwise specified.**

2.7.6.12 Seat

Seat, seat base and associated body work may be replaced with parts of similar appearance as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle. The appearance from front, rear and profile must conform to the homologated shape.

The top portion of the rear body work around the seat may be modified to a solo seat.

The seat/rear cowl replacement must allow for proper number display.

The homologated seat locking system (with plates, pins, rubber pads etc.) may be removed.

2.7.6.13 Wiring harness and tachometer (rpm gauge)

The original wire-loom may be modified, replaced, or relocated.

The original tachometer must be used.

The ignition key/lock may be relocated.

2.7.6.14 Battery

The battery may be replaced. If replaced, its nominal capacity (C/1) must be equal to or higher than the homologated type.

For safety reasons, whatever is the technology of the battery used, no charging is allowed without any surveillance and during the night (in the pit box or in the team truck). The charging area must be safe as possible and as far away as possible of any fuel cans.

From 2024: the use of Lithium Polymer (LIPO) batteries is strictly prohibited. Participants are not allowed to use LIPO batteries in any form, including but not limited to primary power source, backup power source, or in any other capacity due to the safety risks associated with LIPO batteries, including overheating, swelling, and explosion.

We recommend the use of battery alternatives, such as Lead-Acid, Absorbed Glass Mat (AGM), Nickel Metal Hydride (NiMH), Lithium-Ion (Li-ion) batteries, etc.

2.7.6.15 Radiator, cooling system and oil coolers

Protective meshes may be added in front of the oil and/or water radiator(s).

The radiator tubes/hoses to and from the engine may be replaced. The original heat exchanger (oil/water) may be replaced by an oil-cooler and its tubes separated from the cooling circuit. Overflow tanks may be changed but must be fixed in a secure way.

Radiator fan and wiring may be removed. Thermal switches, water temperature sensor and thermostat may be removed inside the cooling system.

Radiator cap is free.

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

An additional oil cooling radiator may be fitted either under or behind the water radiator(s) but the appearance of the front, the rear and the profile of the motorcycle must not be changed. Extra mounting brackets to accommodate the additional radiator are permitted.

2.7.6.16 Airbox

The airbox must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle but the airbox drains must be sealed.

The air filter element may be modified or replaced.

All motorcycles must have a closed breather system. The oil breather line must be connected and discharge in the airbox.

2.7.6.17 Fuel injection system

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

The original homologated fuel injection system must be used without any modification.

The fuel injectors must be stock and unaltered from the original specification and manufacture.

Bell mouths must be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

Throttle valves (butterfly valves) cannot be changed nor modified.

Variable intake tract devices cannot be added if they are not present on the homologated motorcycle, and they must remain identical and operate in the same way as the homologated system. All the parts of the variable intake tract device must

remain exactly as homologated.

Air and air/fuel mixture can go to the combustion chamber exclusively through the throttle body butterflies.

Electronically controlled throttle valves, known as 'ride-by-wire', may be only used if the homologated model is equipped with the same system. Software may be modified but all the safety systems and procedures designed by the original manufacturer must be maintained.

2.7.6.18 Fuel supply

Fuel pump and pressure regulator cannot be modified.

The original fuel valve (petcock) may be altered, replaced, or removed from those installed on the homologated motorcycle.

Quick connectors or dry break quick connectors may be used.

Fuel lines from the fuel tank up to the injectors (fuel hoses, delivery pipe assembly, joints, clamps, fuel canister) may be replaced, without increasing the fuel volume.

The fuel line(s) going from the fuel tank to the fuel injection instruments must be located in such a way that they are protected from possible crash damage.

A cross over line between each side of the tank is allowed (maximum inside diameter 10 mm).

Fuel vent lines may be replaced.

Fuel filters may be added.

2.7.6.19 Cylinder head

No modifications are allowed.

No material may be added or removed from the cylinder head.

The cylinder head gaskets may be changed.

The valves, valve seats, guides, springs, tappets, oil seals, shims, cotter valve, spring base and retainers must be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle. Only normal maintenance interventions as prescribed by the manufacturer in the model's Service Manual are authorised.

Valve spring shims are not allowed.

2.7.6.20 Camshaft

No modifications are allowed.

Camshafts must remain as homologated (no kit-camshafts; valve lift, cam-lobe lift and contour of the lobe must be as homologated).

At the technical checks: for direct cam drive systems, the cam lobe lift is measured; for non-direct cam drive systems (i.e., with rocker arms), the valve lift is measured.

The camshaft timing (degreeing) may be modified.

2.7.6.21 Cam sprockets or gears

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

2.7.6.22 Cylinders

No modifications are allowed.

2.7.6.23 Pistons

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

2.7.6.24 Piston rings

No modifications are allowed.

2.7.6.25 Piston pins and clips

No modifications are allowed.

2.7.6.26 Connecting rods

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

2.7.6.27 Crankshaft

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

2.7.6.28 Crankcase, other engine cases and covers (ignition case, clutch case, etc.)

Crankcases must remain as homologated. No modifications are allowed (including painting, polishing, and lightening).

The oil sump must remain as homologated.

It is not allowed to add a pump used to create a vacuum in the crankcase. If a vacuum pump is installed on the homologated motorcycle, then it may be used only as homologated.

All lateral covers/engine cases containing oil, and which could be in contact with the ground during a crash, must be protected by a second cover made from metal, such as aluminium alloy, stainless steel, steel.

Plates or crash bars made from aluminium or steel also are permitted in addition to these covers. All of these devices must be designed to be resistant against sudden shocks, abrasions and crash damage.

FIM protective covers declared eligible for competition will be permitted without regard of the material.

These covers must be fixed properly and securely with case cover screws/bolts (minimum 3 fixing points) that also mount the original covers/engine cases to the crankcases.

The FIM EWC Technical Director has the right to forbid any cover, if the evidence shows the cover is not effective.

2.7.6.29 Transmission/gearbox

No modifications are allowed.

An external quick-shift system on the gear selector (including cable and potentiometer) may be added.

Other modifications to the gearbox or to the selector mechanism are not authorised.

Countershaft sprocket, rear wheel sprocket, chain pitch and size can be changed.

The drive sprocket cover can be modified or eliminated. A crankcase protection may be added in this area (against chain damage).

The chain guard (swingarm mounted) may be removed or replaced.

2.7.6.30 Clutch

No modifications are allowed.

Only friction and drive discs may be changed, but their number must remain as original.

Clutch springs may be changed.

2.7.6.31 Oil Pumps and oil lines

No pump modifications are allowed.

Oil lines may be modified or replaced. Oil lines containing positive pressure, if replaced, must be of metal reinforced construction with swaged or threaded connectors.

2.7.6.32 Electronic control system

The **electronic** control system (including ECU and dashboard) must be either:

- The standard system as on the homologated motorcycle (STD).

- The manufacturer's official Superstock 1000 Kit system (KIT).

The location and the size of the Electronic Control Unit (ECU) must be identical to the original, homologated unit.

Whatever the **electronic** used by the team (STD or KIT), the ECU must be clearly identified by the original serial number issued by the manufacturer at the production of the ECU.

The manufacturer must declare this list of serial numbers (including ECU STD and KIT) to the FIM EWC Technical Director before the opening of the season at sptech@fim.ch.

The ECU serial number used by the team must comply with the model and the years range of the motorcycle homologated by the FIM and declared by the manufacturer.

The ECU must be set following the manufacturer's instructions (user manual).

At all times, the FIM EWC Technical Director (or his appointed colleague) must have access and way to connect to the ECU for controlling purposes.

Spark plugs may be replaced.

2.7.6.33 Generator, alternator, electric starter

No modifications are allowed.

The electric starter must operate normally and always be able to start the engine during the event.

2.7.6.34 Exhaust system

The exhaust system may be modified for racing use. Catalytic converters must be removed. O₂ and equivalent sensors may be removed.

The number of the exhaust silencer(s) must remain as homologated. **The silencer(s) output(s) must remain at the same side as homologated on the original model.** The position of the silencer(s) (up or down) is free. The silencer's end must not pass a vertical line drawn at the edge of the rear tyre. The silencer's end cap may be made of composite materials.

For safety reasons, the exposed edge(s) of the exhaust pipe(s) outlet(s) must be rounded (diameter: min. 1 mm), avoid any sharp edges and be kept within 5 mm of the end cap of the silencer.

The silencer exhaust mounting/support flange may be made of composite materials; the assembly has to be secured by means of screws and bolts. Quick 'zip' ties are not allowed.

Wrapping of exhaust systems is not allowed except in the area of the rider's foot or an area in contact with the fairing for protection from heat.

For the Sound Control (Art. 2.14), no modification (by any possible way) of the original RPM signal (channel) is allowed. The RPM information displayed on the dashboard and shown by the team must be the real engine revolution. Furthermore, all systems as 'home-made' dB-Killers (not delivered as original part or accessory of the silencer/exhaust line) are strictly forbidden. All these cheating systems will be strongly penalized.

2.7.6.35 Lights

Headlights must emit a YELLOW light beam (refer to art. 2.3.11 electrical equipment (lights) and electroluminescent numbers).

2.7.6.36 Fasteners

Standard fasteners (excluding spacers and nuts of wheel axles which must remain original) may be replaced with fasteners of any material and design but titanium fasteners may not be used. The strength and design must be equal to or exceed the strength of the standard fastener it is replacing.

Fasteners may be drilled for safety wire, but any intentional weight savings modifications are not allowed.

Fairing/bodywork fasteners may be changed to the quick disconnect type.

Aluminium fasteners may only be used in non-structural locations.

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

- A special one-way valve can be fitted to the crankcase oil filler opening (to avoid any oil spillage).
- It is recommended that motorcycles be equipped with a red light on the instrument panel. This light must flash in the event of oil pressure drop.
- Any type of lubrication, brake or suspension fluid may be used.
- Any type of spark plug.
- Any inner tube (if fitted) or inflation valves may be used.
- Gaskets and gasket materials (with the exception of the cylinder base gasket).
- Wheel balance weights may be discarded, changed or added to.
- Instruments, instrument bracket(s) and associated cables.
- Painted external surface finishes and decals.
- Headlamp and rear lamp, only for races taking place partly at night.

- Material for brackets connecting non-original parts (fairing, exhaust, etc) to the frame (or engine) cannot be made from titanium or fibre reinforced composites.
- Protective covers for engine (see also Art. 2.6.6.30 and 2.7.6.28), frame, chain, footrests, etc. can be made in other materials like fibre composite material if these parts do not replace original parts mounted on the homologated model.

2.7.8 The following items MAY BE removed

- Emission control items (anti-pollution) in or around the airbox and engine (O₂ sensors, air injection devices).
- The air injection control system (valve, solenoid, tubes) may be removed. The tubes connected to the cylinder head cover may be plugged.
- Speedometer.
- Chain guard.
- Bolt on accessories on a rear sub frame.

2.7.9 The following items MUST BE removed

- Turn signal indicators (when not incorporated in the fairing). The openings in the fairing must be covered by suitable materials.
- Rear-view mirrors.
- Horn.
- License plate bracket.
- Toolbox.
- Helmet hooks and luggage carrier hooks.
- Passenger footrests.
- Passenger grabrails.
- Safety bars, centre and side stands must be removed (fixed brackets must remain).

2.7.10 The following items MUST BE altered

- Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button **(RED)**, mounted at least on one side of the handlebar (within reach of the hand while on the hand grips) that is capable of stopping a running engine.

- Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.
- All drain plugs must be wired. External oil filter(s) screws and bolts that enter an oil cavity must be safety wired (i.e., on crankcases.).
- All motorcycles must have a closed breather system. The oil breather line must be connected and discharge in the airbox.
- Where breather or overflow pipes are fitted, they must discharge via existing outlets. The original closed system must be retained; no direct atmospheric emission is permitted.
- **Any additional oil cooler must not be mounted on or above the rear mudguard.**

2.7.11 Additional equipment

Additional electronic hardware equipment not on the original homologated motorcycle may be added (e.g., data acquisition and sensors, computers, recording equipment).

On-board cameras may only be used upon request and after the team has obtained written permission from the FIM and the Promoter. It is forbidden to use, mount or affix cameras on the rider's helmet.

The addition of a device for infra-red (IR) transmission of a signal between the racing rider and his team, used exclusively for lap timing, is allowed.

The addition of a GPS unit for positioning, lap timing and/or lap scoring purposes or legible messages via an on-board screen is allowed.

Telemetry is not allowed (remote signals to or from the motorcycle), except by compulsory championship devices.

The use of bi-directional communication is not allowed except when mentioned in the Supplementary Regulations or by the request of the Race Direction and with the approval of the FIM EWC Technical Director.

The addition of all Championship contracted devices such as Transponder and Promoter's on-board TV system is allowed. The Promoter is requested to advise the FIM EWC Technical Director of the list of motorcycles on which their systems will be fitted in prior of the race.

One extra mechanic (a 5th one, identified with a special chasuble given by the Promoter) will be allowed during the pitstop only to manage these TV devices following the Promoter's instructions.

2.8 SUPERSTOCK 1100 TECHNICAL SPECIFICATIONS

EVERYTHING THAT IS NOT PRESCRIBED OR SPECIFICALLY ALLOWED IN THESE REGULATIONS IS STRICTLY FORBIDDEN

Formula Superstock 1100 motorcycles require a FIM 'Superstock 1100' Homologation. The homologated 'Superstock 1100' model must not exceed a maximum retail price of 36,300.00 Euro (incl. taxes).

The FIM Homologation procedure "FIM Homologation Regulations for Motorcycles" is available on : www.fim-moto.com/documents.

Concept definition: in order to be eligible to compete with the Superstock 1000cc machines, these Superstock 1100 machines will have to comply with the requested balancing of performances defined during the FIM Phase 2 Homologation (engine dyno test). This balancing of performances will be based on different parameters such as (but not limited to) the minimum weight of the machine, torque limitation on all gears, power limitation on all gears and rpm limiter on all gears.

All motorcycles entered in the Formula SUPERSTOCK 1100 class must comply in every respect with all the requirements for Circuit Racing as specified in these Technical Regulations unless they are already equipped as such on the homologated model.

The appearance from both front, rear, and the profile of Formula SUPERSTOCK 1100 motorcycles for Endurance must (except when otherwise stated) conform in principle to the homologated shape (as originally produced by the manufacturer). The appearance of the exhaust system is excluded from this rule.

2.8.1 Engine configurations and displacement capacities

The following engine configurations comprise the Superstock 1100 class:

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

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

2.8.2 Minimum weight

All machines: according to the FIM Phase 2 homologation.

This is the absolute minimum weight (without the fuel tank and its content).

('Its content' includes: fuel on-board, all fuel tank internal parts, fuel valve(s) system (+ protective cover (if any)), fuel pump, glued protective covers/rider anti-slip systems).

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

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

The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit and may be required due to a handicap system. The use of ballast and weight handicap must be declared to the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward at the preliminary checks and/or prior to the race.

During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control in the pit lane. The minimum weight during the QPs remains at the initial minimum weight + 7 kg (including the fuel tank and its content).

In all cases the rider (and the team) must comply with this request for a control. Any 'forcing' of the control point of the weight control will be immediately reported to the FIM EWC Stewards Panel who will take appropriate action (see Sporting Regulations).

During the Final Technical Inspection at the end of each race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race (without the fuel tank and its content), and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids.

The minimum weight includes all Championship contracted devices whether fitted or not, such as transponder and on-board TV system.

2.8.4 Carburation instruments

Carburation instruments (fuel injection system, etc.), must remain as homologated. No modifications are authorized. See also Art. 2.8.6.17.

2.8.5 Fuel

All teams must use the fuel provided by the appointed single fuel supplier contracted for the FIM Endurance World Championship/Cup if any (except for Le Mans).

All engines must function on normal unleaded fuel with a maximum lead content of 0.005 g/l (unleaded) and a maximum MON of 90 (see Art. 2.10 for full specification).

2.8.6 Motorcycle specifications

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

2.8.6.1 Main frame body and rear subframe

The main frame must be the originally manufactured part produced and fitted by the manufacturer and be used on all the units produced following the homologated motorcycle model.

The main frame may only be modified by the addition of gussets or tubes. No gussets or tubes may be removed, other modifications are allowed within the following section of these rules.

Holes may be drilled on the frame only to fix authorised components (i.e., fairing brackets, steering damper mount, sensors.).

The main frame must have a Vehicle Identification Number (VIN), as issued by the manufacturer on the homologated model. Any main frame (as “original” or originating as “spare part”) must be identical to the original homologated part (or including modifications allowed by the FIM technical regulations in each serie), and correspond to all the dimensions and weight detailed on the homologation drawings.

Such main frame must be identified by permanent method by a special and unique number: Requirement: Initial(s) of the manufacturer - Model Code - Initial(s) of the team - 01, 02, etc.

Examples for:

- BMW : B - K66MU - SMR - 01
- Ducati : D - 3D - ERC - 01
- Honda : H - SC82SP - HRC - 01
- Kawasaki : K - ZXT02T - KRT - 01
- Suzuki : S - L9R - YSM - 01
- Yamaha : Y - B4S - YART - 01

To find the exact “model code” of your motorcycle, please refer to the list of “FIM Homologated Motorcycles” for the on-going year available on : www.fim-moto.com/documents.

Protective covers made from composite materials to protect a section of a frame are permitted and must be attached securely. Drilling holes to attach these covers is not permitted. For the Technical Inspections, the motorcycles must be presented without these protective covers. The FIM EWC Technical Director may ask the team at any time of the event to take off these covers for further verifications.

Adequate space must be available to affix the FIM Technical verification sticker (on a smooth surface).

Nothing else may be added or removed from the frame body.

Engine mounting brackets or plates must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

The homologated rear sub-frame construction may be modified or replaced, but the design, purpose and assembly must remain as used by the homologated part. The material used must remain as homologated or of higher specific weight.

The material for the seat pad may be modified and/or replaced.

The material of the streamlining/seat section may be replaced, but the homologated shape/profile must remain as homologated.

Additional seat brackets may be added but original ones cannot be removed; non-stressed protruding brackets may be removed if they do not affect the safety of the construction or assembly.

Bolt-on accessories to the rear sub-frame may be removed.

The paint scheme is not restricted but polishing the frame body or sub frame is not allowed.

2.8.6.2 Front fork

Forks, stanchions, stem, wheel spindle, upper and lower crown, etc., must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

Original internal parts of the homologated forks may be modified or changed. After market damper kits or valves may be installed.

No aftermarket or prototype electronically controlled suspension parts may be used, unless such suspension is already present on the production model of the homologated motorcycle, and it must remain completely standard (all mechanical or electronic parts must remain as homologated). The original suspension system must work safely in the event of an electronic failure.

Any quality and quantity of oil can be used in the front forks.

The fork caps can be modified or replaced to allow external adjustment.

Dust seals can be modified changed or removed providing the fork remains totally oil sealed.

The original surface finish of the fork tubes (stanchions, fork pipes) may be changed. Additional surface treatments are allowed.

The height and position of the front fork in relation to the fork crowns is free.

The upper and lower fork clamps (triple clamp, fork bridges) must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle.

A steering damper may be added or replaced with an after-market damper.

The steering damper cannot act as a steering lock limiting device.

The addition of small supports for the front stand is not allowed if not originally fitted on the homologated motorcycle.

2.8.6.3 Swingarm

Every part of the rear swingarm must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle (including rear fork pivot bolt and rear axle adjuster).

Protective covers made from composite materials to protect a section of a swingarm are permitted and must be attached securely. Drilling holes to attach these covers is not permitted. For the Technical Inspections, the motorcycles must be presented without these protective covers. The FIM EWC Technical Director may ask the team at any time of the event to take off these covers for further verifications.

A rigid chain guard must be fitted in such a way to reduce the possibility that any part of the riders' body may become trapped between the lower chain run and the rear wheel sprocket. This lower chain guard (a.k.a. shark-fin) must cover the opening where the chain meets the rear sprocket. Chain guards must be made of strong material and resist any bending (steel, aluminium, composites).

Rear swingarm pivot bolt must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

An anchorage system or point(s) to keep the original rear brake caliper in place may be added to the rear swingarm.

Rear wheel stand brackets may be added to the rear swingarm by welding and/or attached by bolts.

These brackets (in steel or aluminium, fitted behind or below the swingarm) must respect maximum dimensions (measured all around the swingarm main body) for length x height: 120 mm x 120 mm) with a minimum thickness of this part of (aluminium: 6 mm, steel: 3 mm). All edges must be rounded and face inwards.

Fastening screws must be recessed.

A small bracket to retain the chain (steel, aluminium) is permitted, securely mounted, edges must be rounded. Max dimensions: length: 40 mm; height above the swingarm main body: 40 mm; width/thickness: aluminium: 6 mm, steel: 3 mm.

2.8.6.4 Rear suspension unit(s)

Rear suspension unit (shock absorber) may be modified or replaced, but the original attachments to the frame and rear swingarm must be as homologated.

Rear suspension unit spring(s) may be changed.

No aftermarket or prototype electronically controlled suspension unit maybe used, unless such suspension is already present on the production model of the homologated motorcycle, and it must remain completely standard (any mechanical or electronic parts must remain as homologated). The original suspension system must work properly safely in the event of an electronic failure.

The rear suspension linkage must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

2.8.6.5 Wheels

Wheels must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

The speedometer drive may be removed and replaced with a spacer.

If the original design includes a cushion drive for the rear wheel, it must remain as originally produced for the homologated motorcycle.

No modifications of the wheel-axles or any fixing and mounting points for front brake calipers are authorised. Internal and external spacers of wheels may be modified. Modifications to the wheels to keep spacers in place are permitted.

The external spacers and nuts of wheel axles (front and rear) must remain original (no modification allowed).

2.8.6.6 Brakes

Brake discs may be replaced by aftermarket discs which comply with following requirements:

Replacement brake discs must be of ferrous materials. Internally ventilated discs are not allowed.

The outside and inner diameters of the brake disc must not be larger than the ones on the homologated disc.

The thickness of the brake disc may be increased but the disc must fit into the homologated brake caliper without any modification to the caliper.

Front brake discs can be made floating, using original rotors. The number of floaters is free.

Brake disc carriers may be changed but must retain the same off-set and same type of mounting to the wheels.

The front brake master cylinder may be replaced. The rear brake master cylinder must remain as on the homologated motorcycle. The front and rear brake fluid reservoirs may be replaced and/or repositioned.

The air bleeder screw on the originally homologated calipers may be replaced.

The front and rear brake caliper (mount, carrier, hanger) must remain the one as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

Front brake system cooling airducts are allowed. This duct (1) must be fitted between the front brake caliper and the front brake caliper bracket. No modifications to the front brake calipers are allowed.

Airducts shall be routed to cool the discs or directed onto the brake caliper bodies. Viewed from the side, the airducts opening shall not pass the vertical line drawn by the centre of the front axle shaft. Viewed from the front, the airducts must fall inside the shape drawn by the fairing (aerodynamic winglets excluded) and must be positioned as close as possible to the front fork leg/foot. For safety reasons, we strongly recommend that the airflow shall not be directed onto the brake pads. If the airflow is directed onto the brake pads, the front opening of the airducts must be protected by wire-mesh.

The airducts may be made of composite materials. The complete assembly must be presented and validated by the FIM EWC Technical Director in prior of its use.

In order to reduce the transfer of heat to the hydraulic fluid it is permitted to add metallic shims (spacers) to the calipers, between the pads and the calipers, and/or to replace light alloy pistons with steel pistons made by the same manufacturer of the caliper. All systems not originally fitted on the homologated motorcycle in order to maintain the brake pads “in position” are not allowed.

The rear brake caliper bracket may be mounted ‘fixed’ on the swingarm, but the bracket must maintain the same mounting (fixing) points for the caliper as used on the homologated motorcycle. A modification of the rear caliper bracket in part is authorised. The swingarm may be modified for this reason to aid the location of the rear brake caliper bracket, by welding, drilling or by using a Heli Coil.

The original chain adjusters (round or square) may be drilled to keep the rear brake caliper bracket in place.

Front and rear hydraulic brake lines may be changed.

‘Quick’ (or ‘dry-brake’) connectors in the brake lines are authorised.

The split of the front brake lines for both front brake calipers must be made above the lower fork bridge (lower triple clamp). Brake line hose fittings (including banjo bolts) can only be steel or titanium. Quick couplings can remain in Aluminium.

Front and rear brake pads may be changed. Brake pad locking pins may be modified for quick change type.

The anti-lock braking system (ABS) may be used only if installed in the homologated model for road use. The type of system (mechanical or electronic) and the ABS pump/pressure regulator must remain as homologated on the homologated motorcycle. Discs, speed sensor (rotor), master cylinder and the software of the ABS may be modified or replaced. Only ferrous materials are allowed for brake discs.

The anti-lock braking system (ABS) can be disconnected, and the ABS pump/pressure regulator can be deleted.

2.8.6.7 Tyres

See Art. 2.3.6.

2.8.6.8 Handlebars and hand controls

Only one (1) RED engine stop switch may be located on the left or right handlebar, reachable by the rider with his/her hands in normal position on the grip.

Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.

Handlebars, hand controls and associated cables may be altered or replaced from those fitted to the homologated motorcycle (see Art. 2.3.4), but all hand controls, electric starter switch button and engine stop switch button (both must be controlled by direct human pressure action) must remain directly fitted on the handlebars. Others switches may be changed.

Clutch and brake lever may be replaced with an aftermarket model (see also Art. 2.3.4).

It is compulsory to equip all motorcycles with a solid brake lever guard preventing the brake lever from being accidentally activated in case of collision with another motorcycle. The maximum flexibility displacement of this guard cannot exceed 10 mm (aluminium or steel recommended).

2.8.6.9 Footrest and foot controls

Footrest/foot controls may be relocated but brackets must be mounted to the frame in the original mounting points. Their two original points of fixture (for the footrest, foot controls and on the shift shaft) must remain as original. Foot controls linkage may be modified. The original mounting points must remain.

Footrests may be rigidly mounted or a folding type which must incorporate a device to return them to the normal position.

The end of the footrest must have at least an 8 mm solid spherical radius. (see Diagram A and C).

Non-folding footrests must have an end (plug) which is permanently fixed, made of plastic, Teflon® or an equivalent type material (minimum radius 8 mm). The plug surface must be designed to reach the widest possible area. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward has the right to refuse any plug not satisfying this safety aim.

2.8.6.10 Fuel tank

The original fuel tank may be modified or replaced by a copy to achieve the maximum capacity of 24.0 litres, provided that the homologated appearance and location are maintained; however, its actual shape can be slightly changed to suit the rider's preference.

All fuel tanks must be filled with fire retardant material (open-celled mesh, i.e., 'Explosafe®, ExploStop®').

The fuel tank used during practice must be of the same size (max. capacity 24.0 litres) and be fitted with the same type quick fill fuel valve system during the entire event.

The fuel tank may be modified and extended below the upper frame line. The extended part of the fuel tank shall remain protected by the seat sub-frame (in case of a crash) and the underside shielded by a protective cover. Whatever the position of the rear wheel, it shall not touch this protective cover of the extended fuel tank (minimum clearance between the wheel and the protective cover: 10 mm). The modified fuel tank shall not extend past a vertical line drawn through the rear wheel axle.

The material used in the construction of the fuel tank may be altered from the homologated material fitted on the homologated motorcycle. Other than steel, only aluminium must be used in the construction of the fuel tank. The minimum wall thickness will be 1.2 mm.

Carbon or aramid fibres or fibreglass materials are not authorised in the construction of fuel tanks.

Protective tank covers must be fitted on the exposed edges (in case of crash) of tanks made of steel. These protectors must fit the shape of the fuel tank. These covers must be presented, and the application validated by the FIM EWC Technical Director.

The fuel tank must be fixed to the frame from the front and the rear with a crash-proof assembly system, with a minimum of 3 bolts of 5 mm diameter (or more). Bayonet style couplings cannot be used, nor any fixing to any parts of the streamlining. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward have the right to refuse a motorcycle if he is of the opinion that the fuel tank fixation method is not safe.

Fuel tanks with tank breather pipes must be fitted with non-return valves which discharge into a catch tank with a minimum volume of 250 cc and a maximum volume of 350 cc made of a suitable material.

From 01/01/2023 to 31/12/2032 (2 periods of 5 years; 2023 - 2027 and 2028 - 2032):

The original fuel tank cap must be replaced by the following FIM Homologated Fuel Quick Fill System (Parts List detailed hereunder):

FIM EWC Parts List - 8000115196F (or latest update) downloadable on the FIM official website: www.fim-moto.com.

No modification of any parts of the original homologated system (presented in the Parts List here above) is allowed.

The PLUG CAP (P/N 100041568 or latest part reference) must be back in place to release the motorcycle in the pitlane. In case this part is lost during a session or stint, the team will have to fit a new one at the next pitstop.

2.8.6.11 Fairing/body work

- a) Fairing and body work may be replaced with exact cosmetic duplicates of the original parts but must appear to be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle, with slight differences due the racing use (different pieces mix, attachment points, fairing bottom, etc). The material may be changed. The use of carbon fibre or carbon composite materials is not allowed. Specific reinforcements in Kevlar or Carbon are authorized locally around holes and stressed areas.

Proposal 2024 (TBD): the use of carbon fibre or carbon composite materials is allowed.

- b) Overall size and dimensions must be the same as the original part.
- c) Wind screen may be replaced with a duplicate of transparent material. The height of the windscreen is free, within a tolerance of +/- 15 mm regarding to the vertical distance from to the upper fork bridge.
- d) Motorcycles that were not originally equipped with streamlining are not allowed to add streamlining in any form, with the exception of a lower fairing device, as described in (g). This device cannot exceed above a line drawn horizontally from wheel axle to wheel axle.
- e) The original combination instrument/fairing brackets may be replaced but the use of titanium and carbon (or similar composite materials) is forbidden. All other fairing brackets may be altered or replaced.
- f) The original airducts running between the fairing and the airbox may be altered or replaced. Carbon fibre composites and other exotic materials are forbidden. Particle grills or 'wire-meshes' originally installed in the openings for the air ducts may be taken away.

Proposal 2024 (TBD): the use of carbon fibre or carbon composite materials is allowed.

Any fixing point(s) for the front/rear wheel stand must be bolted to either, the frame, engine block or rear fork (swingarm). No element of this support can exceed any part of the fairing. Only modifications made to the fairing in order to accept this element are allowed. The maximum clearance between this device and the fairing is 5 mm.

- g) The lower fairing must be constructed to hold, in case of an engine breakdown, at least half of the total oil and engine coolant capacity used in the engine (minimum 5 litres). The lower edge of openings in the fairing must be positioned at least 50 mm above the bottom of the fairing.

Original openings for cooling in the lateral fairing/bodywork sections may be partially closed only to accommodate sponsors' logos/lettering. Such modification shall be made using wire mesh or perforated plate (the material is free but the distance between all opening centres, circle

centres and their diameters must be constant). Holes or perforations must have an open area ratio > 60 %.

The lower fairing section must remain leak proof at all times. The rear of the lower fairing must be fixed by a minimum of two brackets (or two fixing points) to the engine or to the frame to carry the lower fairing when filled with liquid.

- h) Front fender may be replaced with a cosmetic duplicate of the original part. All the dimensions, including the mounting points must remain exactly as original. The material is free. 'Flexible' mounts by 'dzeus' fasteners, clips, 'zip' tie-raps, clamps, etc. are not permitted.
- i) Rear fender fixed on the swing arm may be modified, replaced or deleted but the original shape must be respected.
- j) Additional heatshield made from composites may be installed on the rear exhaust pipe section and running up and inside the rider's footrest. This heatshield cannot have any aerodynamic purpose and be used as such. The appreciation of this piece remains a decision of the FIM EWC Technical Director.
- l) The onboard TV module (cameras, antennas and equipment) are not subject to the fairing / body work regulations, prescriptions and limit dimensions, unless otherwise specified.

2.8.6.12 Seat

Seat, seat base and associated body work may be replaced with parts of similar appearance as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle. The appearance from front, rear and profile must conform to the homologated shape.

The top portion of the rear body work around the seat may be modified to a solo seat.

The seat/rear cowl replacement must allow for proper number display.

The homologated seat locking system (with plates, pins, rubber pads etc.) may be removed.

2.8.6.13 Wiring harness and tachometer (rpm gauge)

The original wire-loom may be modified, replaced, or relocated.

The original tachometer must be used.

The ignition key/lock may be relocated.

2.8.6.14 Battery

The battery may be replaced. If replaced, its nominal capacity (C/1) must be equal to or higher than the homologated type.

For safety reasons, whatever is the technology of the battery used, no charging is allowed without any surveillance and during the night (in the pit box or in the team truck). The charging area must be safe as possible and as far away as possible of any fuel cans.

From 2024: the use of Lithium Polymer (LIPO) batteries is strictly prohibited. Participants are not allowed to use LIPO batteries in any form, including but not limited to primary power source, backup power source, or in any other capacity due to the safety risks associated with LIPO batteries, including overheating, swelling, and explosion.

We recommend the use of battery alternatives, such as Lead-Acid, Absorbed Glass Mat (AGM), Nickel Metal Hydride (NiMH), Lithium-Ion (Li-ion) batteries, etc.

2.8.6.15 Radiator, cooling system and oil coolers

Protective meshes may be added in front of the oil and/or water radiator(s).

The radiator tubes/hoses to and from the engine may be replaced. The original heat exchanger (oil/water) may be replaced by an oil-cooler and its tubes separated from the cooling circuit. Overflow tanks may be changed but must be fixed in a secure way.

Radiator fan and wiring may be removed. Thermal switches, water temperature sensor and thermostat may be removed inside the cooling system.

Radiator cap is free.

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

An additional oil cooling radiator may be fitted either under or behind the water radiator(s) but the appearance of the front, the rear and the profile of the motorcycle must not be changed. Extra mounting brackets to accommodate the additional radiator are permitted.

2.8.6.16 Airbox

The airbox must remain as originally produced by the manufacturer on the homologated motorcycle but the airbox drains must be sealed.

The air filter element may be modified or replaced.

All motorcycles must have a closed breather system. The oil breather line must be connected and discharge in the airbox.

2.8.6.17 Fuel injection system

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

The original homologated fuel injection system must be used without any modification.

The fuel injectors must be stock and unaltered from the original specification and manufacture.

Bell mouths must be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.

Throttle valves (butterfly valves) cannot be changed nor modified.

Variable intake tract devices cannot be added if they are not present on the homologated motorcycle, and they must remain identical and operate in the same way as the homologated system. All the parts of the variable intake tract device must remain exactly as homologated.

Air and air/fuel mixture can go to the combustion chamber exclusively through the throttle body butterflies.

Electronically controlled throttle valves, known as 'ride-by-wire', may be only used if the homologated model is equipped with the same system. Software may be modified but all the safety systems and procedures designed by the original manufacturer must be maintained.

2.8.6.18 Fuel supply

Fuel pump and pressure regulator cannot be modified.

The original fuel valve (petcock) may be altered, replaced, or removed from those installed on the homologated motorcycle.

Quick connectors or dry break quick connectors may be used.

Fuel lines from the fuel tank up to the injectors (fuel hoses, delivery pipe assembly, joints, clamps, fuel canister) may be replaced, without increasing the fuel volume.

The fuel line(s) going from the fuel tank to the fuel injection instruments must be located in such a way that they are protected from possible crash damage.

A cross over line between each side of the tank is allowed (maximum inside diameter 10 mm).

Fuel vent lines may be replaced.

Fuel filters may be added.

2.8.6.19 Cylinder head

No modifications are allowed.

No material may be added or removed from the cylinder head.
The cylinder head gaskets may be changed.

The valves, valve seats, guides, springs, tappets, oil seals, shims, cotter valve, spring base and retainers must be as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle. Only normal maintenance interventions as prescribed by the manufacturer in the model's Service Manual are authorised.

Valve spring shims are not allowed.

2.8.6.20 Camshaft

No modifications are allowed.

Camshafts must remain as homologated (no kit-camshafts; valve lift, cam-lobe lift and contour of the lobe must be as homologated).

At the technical checks: for direct cam drive systems, the cam lobe lift is measured; for non-direct cam drive systems (i.e., with rocker arms), the valve lift is measured.

The camshaft timing (degreeing) may be modified.

2.8.6.21 Cam sprockets or gears

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

2.8.6.22 Cylinders

No modifications are allowed.

2.8.6.23 Pistons

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

2.8.6.24 Piston rings

No modifications are allowed.

2.8.6.25 Piston pins and clips

No modifications are allowed.

2.8.6.26 Connecting rods

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

2.8.6.27 Crankshaft

No modifications are allowed (including polishing and lightening).

2.8.6.28 Crankcase, other engine cases and covers (ignition case, clutch case, etc.)

Crankcases must remain as homologated. No modifications are allowed (including painting, polishing, and lightening).

The oil sump must remain as homologated.

It is not allowed to add a pump used to create a vacuum in the crankcase. If a vacuum pump is installed on the homologated motorcycle, then it may be used only as homologated.

All lateral covers/engine cases containing oil, and which could be in contact with the ground during a crash, must be protected by a second cover made from metal, such as aluminium alloy, stainless steel, steel.

Plates or crash bars made from aluminium or steel also are permitted in addition to these covers. All of these devices must be designed to be resistant against sudden shocks, abrasions and crash damage.

FIM protective covers declared eligible for competition will be permitted without regard of the material.

These covers must be fixed properly and securely with case cover screws/bolts (minimum 3 fixing points) that also mount the original covers/engine cases to the crankcases.

The FIM EWC Technical Director has the right to forbid any cover, if the evidence shows the cover is not effective.

2.8.6.29 Transmission/gearbox

No modifications are allowed.

An external quick-shift system on the gear selector (including cable and potentiometer) may be added.

Other modifications to the gearbox or to the selector mechanism are not authorised.

Countershaft sprocket, rear wheel sprocket, chain pitch and size can be changed.

The drive sprocket cover can be modified or eliminated. A crankcase protection may be added in this area (against chain damage).

The chain guard (swingarm mounted) may be removed or replaced.

2.8.6.30 Clutch

No modifications are allowed.

Only friction and drive discs may be changed, but their number must remain as original.

Clutch springs may be changed.

2.8.6.31 Oil Pumps and oil lines

No pump modifications are allowed.

Oil lines may be modified or replaced. Oil lines containing positive pressure, if replaced, must be of metal reinforced construction with swaged or threaded connectors.

2.8.6.32 Electronic control system

The electronic control system (including ECU and dashboard) must be either:

- The standard system as on the homologated motorcycle (STD).
- The manufacturer's official Superstock 1000 Kit system (KIT).

The location and the size of the Electronic Control Unit (ECU) must be identical to the original, homologated unit.

Whatever the electronic control system used by the team (STD or KIT), the ECU must be clearly identified by the original serial number issued by the manufacturer at the production of the ECU.

The manufacturer must declare this list of serial numbers (including ECU STD and KIT) to the FIM EWC Technical Director before the opening of the season at sptech@fim.ch.

The ECU serial number used by the team must comply with the model and the years range of the motorcycle homologated by the FIM and declared by the manufacturer.

The ECU must be set following the manufacturer's instructions (user manual).

At all times, the FIM EWC Technical Director (or his appointed colleague) must have access and way to connect to the ECU for controlling purposes.

Spark plugs may be replaced.

2.8.6.33 Generator, alternator, electric starter

No modifications are allowed.

The electric starter must operate normally and always be able to start the engine during the event.

2.8.6.34 Exhaust system

The exhaust system may be modified for racing use. Catalytic converters must be removed. O₂ and equivalent sensors may be removed.

The number of the exhaust silencer(s) must remain as homologated. The silencer(s) output(s) must remain at the same side as homologated on the original model. The position of the silencer(s) (up or down) is free. The silencer's end must not pass a vertical line drawn at the edge of the rear tyre. The silencer's end cap may be made of composite materials.

For safety reasons, the exposed edge(s) of the exhaust pipe(s) outlet(s) must be rounded (diameter: min. 1 mm), avoid any sharp edges and be kept within 5 mm of the end cap of the silencer.

The silencer exhaust mounting/support flange may be made of composite materials; the assembly has to be secured by means of screws and bolts. Quick 'zip' ties are not allowed.

Wrapping of exhaust systems is not allowed except in the area of the rider's foot or an area in contact with the fairing for protection from heat.

For the Sound Control (Art. 2.14), no modification (by any possible way) of the original RPM signal (channel) is allowed. The RPM information displayed on the dashboard and shown by the team must be the real engine revolution. Furthermore, all systems as 'home-made' dB-Killers (not delivered as original part or accessory of the silencer/exhaust line) are strictly forbidden. All these cheating systems will be strongly penalized.

2.8.6.35 Lights

Headlights must emit a YELLOW light beam (refer to art. 2.3.11 electrical equipment (lights) and electroluminescent numbers).

2.8.6.36 Fasteners

Standard fasteners (excluding spacers and nuts of wheel axles which must remain original) may be replaced with fasteners of any material and design but titanium fasteners may not be used. The strength and design must be equal to or exceed the strength of the standard fastener it is replacing.

Fasteners may be drilled for safety wire, but any intentional weight savings modifications are not allowed.

Fairing/bodywork fasteners may be changed to the quick disconnect type.

Aluminium fasteners may only be used in non-structural locations.

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

- A special one-way valve can be fitted to the crankcase oil filler opening (to avoid any oil spillage).

- It is recommended that motorcycles be equipped with a red light on the instrument panel. This light must flash in the event of oil pressure drop.
- Any type of lubrication, brake or suspension fluid may be used.
- Any type of spark plug.
- Any inner tube (if fitted) or inflation valves may be used.
- Gaskets and gasket materials (with the exception of the cylinder base gasket).
- Wheel balance weights may be discarded, changed or added to.
- Instruments, instrument bracket(s) and associated cables.
- Painted external surface finishes and decals.
- Headlamp and rear lamp, only for races taking place partly at night.
- Material for brackets connecting non-original parts (fairing, exhaust, etc) to the frame (or engine) cannot be made from titanium or fibre reinforced composites.
- Protective covers for engine (see also Art. 2.6.6.30 and 2.7.6.28), frame, chain, footrests, etc. can be made in other materials like fibre composite material if these parts do not replace original parts mounted on the homologated model.

2.8.8 The following items MAY BE removed

- Emission control items (anti-pollution) in or around the airbox and engine (O₂ sensors, air injection devices).
- The air injection control system (valve, solenoid, tubes) may be removed. The tubes connected to the cylinder head cover may be plugged.
- Speedometer.
- Chain guard.
- Bolt on accessories on a rear sub frame.

2.8.9 The following items MUST BE removed

- Turn signal indicators (when not incorporated in the fairing). The openings in the fairing must be covered by suitable materials.
- Rear-view mirrors.
- Horn.

- License plate bracket.
- Toolbox.
- Helmet hooks and luggage carrier hooks.
- Passenger footrests.
- Passenger grabrails.
- Safety bars, centre and side stands must be removed (fixed brackets must remain).

2.8.10 The following items MUST BE altered

- Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button (RED), mounted at least on one side of the handlebar (within reach of the hand while on the hand grips) that is capable of stopping a running engine.
- Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.
- All drain plugs must be wired. External oil filter(s) screws and bolts that enter an oil cavity must be safety wired (i.e., on crankcases.).
- All motorcycles must have a closed breather system. The oil breather line must be connected and discharge in the airbox.
- Where breather or overflow pipes are fitted, they must discharge via existing outlets. The original closed system must be retained; no direct atmospheric emission is permitted.
- Any additional oil cooler must not be mounted on or above the rear mudguard.

2.8.11 Additional equipment

Additional electronic hardware equipment not on the original homologated motorcycle may be added (e.g., data acquisition and sensors, computers, recording equipment).

On-board cameras may only be used upon request and after the team has obtained written permission from the FIM and the Promoter. It is forbidden to use, mount or affix cameras on the rider's helmet.

The addition of a device for infra-red (IR) transmission of a signal between the racing rider and his team, used exclusively for lap timing, is allowed.

The addition of a GPS unit for positioning, lap timing and/or lap scoring purposes or legible messages via an on-board screen is allowed.

Telemetry is not allowed (remote signals to or from the motorcycle), except by compulsory championship devices.

The use of bi-directional communication is not allowed except when mentioned in the Supplementary Regulations or by the request of the Race Direction and with the approval of the FIM EWC Technical Director.

The addition of all Championship contracted devices such as Transponder and Promoter's on-board TV system is allowed. The Promoter is requested to advise the FIM EWC Technical Director of the list of motorcycles on which their systems will be fitted in prior of the race.

One extra mechanic (a 5th one, identified with a special chasuble given by the Promoter) will be allowed during the pitstop only to manage these TV devices following the Promoter's instructions.

2.9 EXPERIMENTAL TECHNICAL SPECIFICATIONS

EXPERIMENTAL type motorcycles may be based on road legal models with a valid FIM Homologation or be a single unit.

When presented, the team must show that the FIM Homologated motorcycle contains a major change to be considered as 'Experimental'. Such project must have been validated by the CCR and the CTI prior to entering an event.

Either one of the following components: the engine **(including new engine capacities)**, the main-frame or the suspension must be completely different in design and form from the original model to participate in the 'Experimental' class.

Also, different fuel or propulsion (e.g., electric, hydrogen, etc.), as long the rear wheel is driven, are permitted provided above project approval.

All motorcycles must comply in every respect with all the requirements for Circuit Racing as specified in these Technical Regulations (including the safety requirements in Art.2.3).

Tyre limitations do not apply.

2.9.1 Displacement capacities

1. Internal combustion engines, naturally aspirated (fuel):

a) Homologated Superstock engines:

Changes allowed as per the Superstock regulations (more specifically regarding the preparation of the engine components, airbox and fuel injection system, please refer to Art. 2.7/**2.8** for details)

Over 750cc up to 1200 cc	4-stroke	4 cylinders
Over 750cc up to 1200 cc	4-stroke	3 cylinders

b) Prototype engine:

Over 600cc up to 750 cc	4-stroke	up to 4 cylinders
Over 750cc up to 1200 cc	4-stroke	up to 3 cylinders

2. Hybrid system:

Example: an alternative energy source in combination with internal and naturally aspirated combustion engines.

3. Other(s):

I.e., electric, **and alternative propulsion (as named above).**

2.9.2 Transmission/gearbox

No limit on the number of gears.

2.9.3 Minimum/maximum weight

The maximum weight for motorcycles with ELECTRIC power source: 250 kg.

For all motorcycles with internal combustion engines (ICE): 168 kg for all races.

This is the absolute minimum weight (without the fuel tank and its content).

(‘Its content’ includes: fuel on-board, all fuel tank internal parts, fuel valve(s) system (+ protective cover (if any)), fuel pump, glued protective covers/rider anti-slip systems).

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

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

The use of ballast is allowed to stay over the minimum weight limit and may be required due to a handicap system. The use of ballast and weight handicap must be declared to the FIM EWC Technical Director / Chief Technical Steward at the preliminary checks and/or prior to the race.

During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit their motorcycle to a weight control in the pit lane. The minimum weight during the QPs remains at 175 kg (including the fuel tank and its content).

In all cases the rider (and the team) must comply with this request for a control. Any ‘forcing’ of the control point of the weight control will be immediately reported to the FIM EWC Stewards Panel who will take appropriate action (see Sporting Regulations).

During the final Technical Inspection at the end of each race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race (without the fuel tank and its content), and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle. This includes all fluids.

The minimum weight includes all Championship contracted devices whether fitted or not, such as transponder and on-board TV system.

2.9.4 Safety and construction criteria

At all times, safety is the primary issue. Any motorcycle must adhere to the safety requirements.

In order to provide the participant, the correct information, the entrant is required to submit a file of the ‘Experimental’ motorcycle, complete with full description, drawings and pictures of the motorcycle and of the powerplant used.

This file will be reviewed by the FIM Technical Commission and its Experts. They will provide their recommendations, if any, to the members of the Selection Committee.

2.9.5 Fuel

Motorcycles equipped with internal combustion engines must function on normal unleaded fuel with a maximum lead content of 0.005 g/l (unleaded) and a maximum MON of 90 (see also Art. 2.10 for fuel specifications).

Exceptions may be granted for **projects using** alternative energies, provided that all safety measures with relation to stock, packaging and handling are taken and guaranteed at all times.

All teams must use the fuel provided by the appointed single fuel supplier contracted for the FIM Endurance World Championship/Cup, if any (except for Le Mans, and any Experimental project previously approved by the CCR/CTI).

2.9.6 Fuel system

The maximum permitted relative fuel pressure is 10 Bar, at a re-circulated flow rate of 50 litres/hour.

Additional regulators may be used in conjunction with the regulator to further reduce and control fuel pressure, but no device or strategy capable of increasing fuel pressure at the injectors above 10 Bar may be used anywhere in the system.

Teams must supply a schematic diagram of their fuel system including the location of the fuel pressure regulator when requested by the FIM EWC Technical Director.

2.9.7 General requirements

The general requirements (see Art. 2.3 GENERAL ITEMS) must, if applicable, be observed.

The requirements of Art. 2.3.15 (refuelling) must be observed.

Batteries:

For safety reasons, whatever is the technology of the battery used, no charging is allowed without any surveillance and during the night (in the pit box or in the team truck). The charging area must be safe as possible and as far away as possible of any fuel cans.

From 2024: the use of Lithium Polymer (LIPO) batteries is strictly prohibited. Participants are not allowed to use LIPO batteries in any form, including but not limited to primary power source, backup power source, or in any other capacity due to the safety risks associated with LIPO batteries, including overheating, swelling, and explosion.

We recommend the use of battery alternatives, such as Lead-Acid, Absorbed Glass Mat (AGM), Nickel Metal Hydride (NiMH), Lithium-Ion (Li-ion) batteries, etc.

2.9.8 Lights

Headlights must emit a YELLOW light beam (refer to Art. 2.3.11 'Electrical equipment (lights) and electroluminescent numbers').

2.9.9 Materials for brakes

Carbon composite or ceramic brakes are not permitted. Only ferrous materials are permitted.

The construction materials allowed for the main body of each component are:

Calipers, master cylinders, disc mounting hubs - Al2024, Al7075, Al6082, Al2618, Al6061 (Specifically Al-Li material is forbidden).

Brake line hose fittings (including banjo bolts) can only be steel or titanium. Quick couplings can remain in Aluminium.

2.9.10 Fuel tank

Fuel tanks must be made from metal or aluminium: follow Art. 2.6.6.10 / **EWC class**.

All fuel tanks must be filled with fire retardant material (open-celled mesh, i.e. "Explosafe®, ExploStop®").

From 01/01/2023 to 31/12/2032 (2 periods of 5 years: **2023 - 2027** and **2028 - 2032**):

The original fuel tank cap must be replaced by the following FIM Homologated Fuel Quick Fill System (Parts List detailed hereunder):

FIM EWC **P**arts **L**ist - 8000115196F (or latest update) downloadable on the FIM official website: www.fim-moto.com.

No modification of any parts of the original homologated system (presented in the Parts List here above) is allowed.

The PLUG CAP (P/N 100041568 or latest part reference) must be back in place to release the motorcycle in the pitlane. In case this part is lost during a session or stint, the team will have to **fit** a new one **at** the next pitstop.

2.9.11 Fairing/body work

The lower fairing must be constructed to hold, in case of an engine breakdown, at least half of the total oil and engine coolant capacity used in the engine (min. 5 litres). The lower edge of openings in the fairing must be positioned at least 50 mm above the bottom of the fairing.

The lower fairing section must remain leak proof at all times. The rear of the lower fairing must be fixed by a minimum of two brackets (or two fixing points) to the engine or to the frame to carry the lower fairing when filled with liquid.

Holes may be drilled or cut in the fairing or bodywork to allow additional increased intake air to the oil cooler. Holes bigger than 10 mm must be covered

with metal gauze or fine mesh. Mesh must be painted to match the surrounding material.

Openings for cooling in the lateral fairing/bodywork sections may be partially closed to accommodate sponsors' logos/lettering. Such modification shall be made using wire mesh or perforated plate (the material is free but the distance between all opening centres, circle centres and their diameters must be constant). Holes or perforations must have an open area ratio > 60 %.

A front fender must be fitted. Material, shape, fixing method and position is free.

Holes may be drilled in the front fender to allow additional cooling. Holes bigger than 10 mm must be covered with metal gauze or fine mesh. Mesh must be painted to match the surrounding material.

The material of construction for the fairing and the front + rear fenders are free.

Additional heatshield may be installed on the rear exhaust pipe section and running up and inside the rider's footrest.

The onboard TV module (cameras, antennas and equipment) are not subject to the fairing / body work regulations, prescriptions and limit dimensions, unless otherwise specified.

2.9.12 Exhaust system

The exhaust system may be modified for racing use. Exhaust pipes, catalytic converters and silencers may be altered or replaced from those fitted on a road legal motorcycle. Catalytic converters must be removed.

O₂ and equivalent sensors may be removed.

The number of the exhaust silencer(s) is free. The position of the silencer(s) (left or right, up or down) is free. The silencer's end must not pass a vertical line drawn at the edge of the rear tyre. The silencer's end cap may be made of composite materials.

For safety reasons, the exposed edge(s) of the exhaust pipe(s) outlet(s) must be rounded (diameter: min. 1 mm), avoid any sharp edges and be kept within 5 mm of the end cap of the silencer.

The silencer exhaust mounting/support flange may be made of composite materials; the assembly has to be secured by means of screws and bolts. Quick 'zip' ties are not allowed.

Wrapping of exhaust systems is not allowed except in the area of the rider's foot or an area in contact with the fairing for protection from heat.

For the Sound Control (Art. 2.14), no modification (by any possible way) of the original RPM channel is allowed. The RPM information displayed on the dashboard and shown by the team must be the real engine revolution. Furthermore, all systems as 'home-made' dB-Killers (not delivered as original part or accessory of the

silencer/exhaust line) are strictly forbidden. All these cheating systems will be strongly penalized.

2.9.13 The following items MAY BE altered or replaced

- A special 'one-way' valve can be fitted to the crankcase oil filler opening (to avoid any oil spillage). Standard or other valves must be secured.
- It is recommended that motorcycles be equipped with a red light on the instrument panel. This light must flash in the event of oil pressure drop.
- Tachometer.
- Any type of lubrication, brake or suspension fluid may be used.
- Any type of tubing (i.e., air, fuel, oil or water) may be used.
- Any inner tube (if fitted) or inflation valves may be used.
- Gaskets and gasket material.
- Wheel balance weights may be discarded, changed, or added to.
- Bearings (ball, roller, taper, plain, etc.) of any type or brand may be used.
- Fasteners (nuts, bolts, screws, etc.).
- External surface finishes and decals on fairing and bodywork.

2.9.14 The following items MAY BE removed

- The air injection control system (valve, solenoid, tubes) may be removed. The tubes connected to the cylinder head cover may be plugged.
- Unused elements of the wiring harness.
- Instrument and instrument bracket and associated cables.
- Tachometer.
- Speedometer and associated wheel spacers.
- Chain guard.
- Bolt on accessories on a rear sub frame (seat).

2.9.15 The following items MUST BE removed

- Turn signal indicators (when not incorporated in the fairing). The openings in the fairing must be covered by a suitable material.

- Rear-view mirrors.
- Horn.
- License plate bracket.
- Toolbox.
- Helmet hooks and luggage carrier hooks.
- Passenger footrests.
- Passenger grab rails.
- Safety bars, centre stands, **and** side stands **must be removed** (fixed brackets can remain).

2.9.16 The following items MUST BE altered

- Motorcycles must be equipped with a functional ignition kill switch or button (RED) mounted at least on one handlebar to stop a running engine, reachable by the rider with his/her hands in normal position on the grip.
- Throttle controls must be self-closing when not held by the hand.
- All drain plugs must be wired. External oil filter(s) screws and bolts that enter an oil cavity must be safety wired (i.e., on crankcases).
- All motorcycles must have a closed-circuit breather system. The oil breather line must be connected and discharge into the airbox.
- Where breather or overflow pipes are fitted, they must discharge via existing outlets into the airbox. The original closed system must be retained; no direct atmospheric emission is permitted.
- Oil cooler must not be mounted on or above the rear wheel.

2.9.17 Additional equipment

Additional electronic hardware equipment not on the original homologated motorcycle may be added (e.g., data acquisition and sensors, computers, recording equipment).

On-board cameras may only be used upon request, and after the team has obtained written permission from the FIM and the Promoter. It is forbidden to use, mount, or affix cameras on the rider's helmet.

The addition of a device for infra-red (IR) transmission of a signal between the racing rider and his team, used exclusively for lap timing, is allowed.

The addition of a GPS unit for positioning, lap timing and/or lap scoring purposes, or legible messages via an on-board screen is allowed.

Telemetry is not allowed (remote signals to or from the motorcycle), except by compulsory championship devices.

The use of bi-directional communication is not allowed except when mentioned in the Supplementary Regulations, or by the request of the Race Direction and with the approval of the FIM EWC Technical Director.

The addition of all Championship contracted devices such as Transponder and Promoter's on-board TV system is allowed. The Promoter is requested to advise the FIM EWC Technical Director of the list of motorcycles on which their systems will be fitted in prior of the race.

One extra mechanic (a 5th one, identified with a special chasuble given by the Promoter) will be allowed during the pitstop only to manage these TV devices following the Promoter's instructions.

2.10 FUEL (PETROL), LUBRICANT AND COOLANTS

All vehicles must be fuelled with:

- unleaded fuel (from public pump station or race type), or
- a mixture of unleaded fuels, or
- a mixture of unleaded fuel(s) and lubricant in the case of 2-stroke engines.

The unleaded fuel or the mixture of unleaded fuels used must comply with the FIM specifications as set out in Art. 2.10.1.

The mixture of unleaded fuel(s) and lubricant must comply with the FIM specifications as set out in Art. 2.10.2.

Riders/teams must declare to the FIM Technical Director (or the FMNR Chief Technical Steward when there is no FIM Technical Director appointed) the make and type of fuel to be used during practices and race(s), upon presentation of the rider/team's motorcycle(s) at the initial Technical Verifications. They are also recommended to provide a certificate issued by the fuel company which certify that the fuel has been tested and is in conformity with FIM specifications.

Fuel companies which supply 'race' fuels (fuels other than those obtained at public pump stations) to participating teams/riders must test their fuel at Intertek Schlieren (Switzerland) against FIM specifications set out in Art. 2.10.1 and 2.10.2.

Providing the fuel is within the FIM specifications, a certificate containing a test report and batch number will be issued to the fuel company.

The fuel company shall be able to provide a copy of such certificate to their client rider/teams before they take part in a race.

Contact for fuel analysis: fimfuels@intertek.com.

A list of fuels which are in conformity with FIM specifications will be published by FIM on the FIM website.

Furthermore, in the cases in which only fuel from the appointed supplier is permitted (for a specific event or the entire World Championship, Prize or Cup), the aforementioned fuel shall have been previously tested in a FIM appointed laboratory in order to test its conformity with the FIM specifications as set out in Art. 2.10.1 and 2.10.2:

- in case of conformity, a certificate of conformity (including test report and tested batch number) shall be available and Art. 2.10.4 applies in case of controls for the riders/teams;
- in case the conformity is not achieved, the FMN of the organizing country/the Organizer/the Promoter shall ask the FIM for a waiver in order to enable the use

of fuel not corresponding to FIM specifications. If the waiver is granted, the riders/teams will be responsible for using the fuel provided without changing its composition. Controls may be carried out by FIM.

2.10.1 FIM specifications for unleaded fuels or mixtures of unleaded fuels

The following specifications are set for unleaded fuel or the mixture of unleaded fuels:

- a) The following properties shall be within the following thresholds (for each property, the relative test methods to be used for the measurement are indicated):

Property	Unit	Min.*	Max.*	Test Method
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164 or ASTM D2699
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163 or ASTM D2700
Oxygen (includes 10% ethanol allowance)	% (m/m)		3.7	EN ISO 22854 ¹ or EN 13132 or elemental analysis
Nitrogen	% (m/m)		0.2	ASTM D 4629 ² or ASTM 5762
Benzene	% (V/V)		1.0	EN ISO 22854 or ASTM D6839 or ASTM D5580
Vapour pressure (DVPE)	kPa		100.0	EN 13016-1 or ASTM D5191
Lead	mg/L		5.0	ICP-OES or AAS
Manganese	mg/L		2.0	ICP-OES or AAS
Density at 15 °C	kg/m ³	720.0	785.0	EN ISO 12185 or ASTM D4052
Oxidation stability	minutes	360		EN ISO 7536 or ASTM D525
Sulphur	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 or ASTM D5453
<u>Distillation:</u>				EN ISO 3405 or ASTM D86
E at 70 °C	% (V/V)	20.0	52.0	
E at 100 °C	% (V/V)	46.0	72.0	
E at 150 °C	% (V/V)	75.0		
Final Boiling Point	°C		210	
Residue	% (V/V)		2.0	
Appearance	clear, bright and visually free from solid matter and undissolved water			Visual inspection
Olefins	% (V/V)		18.0	EN ISO 22854 or ASTM D6839
Aromatics	% (V/V)		35.0	EN ISO 22854 or ASTM D6839

Total diolefins	% (m/m)		1.0	GC-MS or HPLC
<u>Oxygenates:</u>				EN ISO 22854 ¹ or EN 13132
Methanol	% (V/V)		3.0	The only oxygenates permitted are paraffinic mono-alcohols and paraffinic mono-ethers (of 5 or more carbon atoms per molecule) with a final boiling point below 210°C.
Ethanol (E10)	% (V/V)		10.0	
Isopropanol	% (V/V)		12.0	
Isobutanol	% (V/V)		15.0	
<i>tert</i> -Butanol	% (V/V)		15.0	
Ethers (C5 or higher)	% (V/V)		22.0	
Others	% (V/V)		15.0	

¹ In cases of dispute EN ISO 22854 will be the reference method.

² In cases of dispute ASTM D4629 will be the reference method.

*All reported min. and max. thresholds do not include the tolerance, which needs to be calculated in accordance with ISO 4259 and taken into account to correct the min. and max. thresholds.

- b) The total of individual hydrocarbon components presents at concentrations of less than 5% (m/m) must constitute at least 30% (m/m) of the fuel. The test method will be GC-FID (gas chromatography-flame ionization detector) and/or GC-MS (gas chromatography-mass spectrometry).
- c) The total concentration of naphthene, olefins and aromatics classified by carbon number must not exceed the values given in the following table:

% (m/m)	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naphthene	0	5	10	10	10	10
Olefins	5	20	20	15	10	10
Aromatics	-	-	1.2	35	35	30

- d) Bicyclic and polycyclic olefins are not permitted. The fuel must contain no substances which are capable of exothermic reaction in absence of external oxygen.

2.10.2 FIM specifications for mixtures of unleaded fuel(s) and lubricant

The lubricant:

- must not change the composition of the fuel fraction when added to the fuel;
- must not contain any nitro-compounds, peroxides or any other engine power boosting additives;
- must in no way contribute to an improvement in overall performance;

- during the distillation up to 250°C, must not show a reduction in mass by evaporation of more than 10 % (m/m) (test method: simulated distillation GC);
- must contain a max. content of anti-knock agents (lead, manganese, iron) of 10 mg/Kg (test method: ICP-OES).

Moreover, the following specifications are set for the mixture of unleaded fuel(s) and lubricant:

- a) The following properties shall be within the following thresholds (for each property, the relative test methods to be used for the measurement are indicated):

Property	Unit	Min.	Max.	Test Method
RON			102.0*	EN ISO 5164 or ASTM D2699
MON			90.0*	EN ISO 5163 or ASTM D2700
Density at 15°C	kg/m ³	690**	815**	EN ISO 12185 or ASTM D4052

*Reported min. and max. thresholds do not include the tolerance, which needs to be calculated in accordance with ISO 4259 and taken into account to correct the min. and max. thresholds.

** Min. and max. thresholds do include the tolerance.

2.10.3 Air

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

2.10.4 Sampling and testing

The FIM may require fuel controls, i.e., controls of the unleaded fuel, mixture of unleaded fuels or mixture of unleaded fuel and lubricant, used by riders/teams at events.

Samples will be taken at the event either during Parc Fermé procedures, or during the session in the pitlane.

The samples will be tested either:

- (Only in the case of a single fuel supplier) tested at the event using the GC test method.**
- Delivered by a FIM courier to the FIM appointed laboratory for post event tests.**

2.10.4.1 Sampling

Procedure A:

FIM fuel sampling for Gas Chromatography (GC) testing method at the event (when available, if not, procedure B applies).

1. The FIM Technical Director (or the FMNR Chief Technical Steward when there is no FIM Technical Director appointed) is the sole official responsible for the sampling management and supervision.
2. Riders/teams selected for fuel controls are directed to proceed with their vehicles to the area that has been designated for this purpose.
3. The FIM Technical Director/FMNR Chief Technical Steward collects the fuel from the motorcycle by using only new sample containers and pipettes/hand pumps.
4. The fuel is transferred through the use of the pipette/hand pump directly from the fuel tank into the vial A (designed for direct use in the GC machine).

During the total duration of this procedure, the motorcycle must remain in the appointed test area.

Procedure B:

FIM fuel sampling for the test in a FIM appointed laboratory (if Procedure A is not applicable).

1. The FIM Technical Director (or the FMNR Chief Technical Steward when there is no FIM Technical Director appointed) is the sole official responsible for the sampling management and supervision.
2. Riders/teams selected for fuel controls are directed to proceed with their vehicles to the area that has been designated for this purpose.
3. The FIM Technical Director/FMNR Chief Technical Steward collects the fuel from the motorcycle by using only new sample containers and pipettes/hand pumps.
4. The fuel is transferred through the use of the pipette/hand pump directly from the fuel tank into three containers, denominated A, B and C. The containers are closed and sealed by the FIM Technical Director/FMNR Chief Technical Steward.
5. The FIM Technical Director/FMNR Chief Technical Steward fills in (in all its parts) and signs the Fuel Sample Declaration Form (see forms).
The rider or a team representative also signs this Form, after verifying that all the information is correct.
6. The FIM Technical Director/FMNR Chief Technical Steward prepares an appropriate shipping box containing the collected A, B and C samples and a copy of the respective, signed, Fuel Sample Declaration Form. The box is then shipped to the FIM appointed laboratory by courier.

2.10.4.2 Testing

Procedure A:

FIM fuel testing via Gas Chromatography (GC) testing method on, during, or at the event (when available, if not, Procedure B applies).

1. One or more properties to be checked (following the relevant testing method as per Art.10.1 and 2.10.2) are set by the FIM for each selected rider/team.
2. The vial A must be put directly in the GC machine for GC test / analysis.
3. The threshold of result to pass the GC test is fixed at 97% of match (compared with the same batch of fuel, provided by the contracted single fuel supplier for the FIM EWC/Cup).
4. Under 97% of match, the GC test result is failed (meaning the fuel tested is not in conformity with the fuel, provided by the contracted single fuel supplier for the FIM EWC/Cup).
5. The full Procedure A can be made a second time upon request of the team manager (of the team which fuel is tested). The team manager can attend the full procedure.
6. There will be no protest available, only the option to immediately make a second test.
7. This result will be reported to the FIM EWC Stewards Panel (or the FIM International Jury, if needed) which will take appropriate actions.

Procedure B:

FIM fuel testing via FIM appointed laboratory (if Procedure A not available).

1. One or more properties to be checked (following the relevant testing method as per Art.10.1 and 2.10.2) are set by the FIM for each selected rider/team.
2. Sample A is the first sample to be tested by the FIM appointed laboratory.
3. Sample B can be used for a second analysis if required by the FIM. The test result of the A or B sample more favourable to the rider/team is taken into account.

Costs for the shipping and testing of sample A and B are paid by FIM.

4. As soon as possible after completing the testing, the FIM appointed laboratory reports the test results directly to the responsible CTI Coordinator.
5. For negative cases (i.e., conformity of the tested property(-ies) with the specification), the riders/teams concerned will be individually informed by the FIM in due course, copying the rider/team's FMN, the FIM Technical Director/FMNR Chief Technical Steward, the competent authority (e.g., FIM EWC Stewards Panel, International Jury), the CTI Director, the Director and Coordinator(s) of the Sporting Commission concerned.

6. Only for positive cases following testing of sample A or B or A and B (i.e. non-conformity of one or more properties*), the responsible CTI Coordinator notifies by electronic mail* the rider/team concerned (including the testing results) and, 24 hours after, forwards the relevant information to the rider/team's FMN, the FIM Technical Director/FMNR Chief Technical Steward, the competent authority (e.g., FIM EWC Stewards Panel, International Jury), the CTI Director, the Director and Coordinator(s) of the Sporting Commission concerned.

*Note: The non-conformity of one property (except the appearance) is sufficient for declaring non-conformity of the fuel or the mixture.

7. If the rider/team wishes to request a counter-expertise, he must notify the responsible CTI Coordinator by electronic mail* accordingly, within 72 hours of receipt by the FIM of the delivery status notification pertaining to the notification of the test results to the rider/team.

- If a counter-expertise is requested, the sample dedicated to the counter-expertise is sample C, and the test shall aim at checking the same property(-ies) previously checked on sample A/B. The rider/team can request that sample C be tested at one of the available FIM appointed laboratories. Costs for shipping and testing of sample C are paid by the rider/team concerned.

Upon notification of the sample C results, the responsible CTI Coordinator notifies by electronic mail* the rider/team concerned (including the testing results) and forwards the relevant information to the rider/team's FMN, the FIM Technical Director/FMNR Chief Technical Steward, the competent authority (e.g., FIM EWC Stewards Panel, International Jury), the CTI Director, the Director and Coordinator(s) of the Sporting Commission concerned.

- If no counter-expertise is requested within the time limit, the responsible CTI Coordinator forwards the relevant information by electronic mail* the rider/team's FMN, the FIM Technical Director/FMNR Chief Technical Steward), the competent authority (e.g., FIM EWC Stewards Panel, International Jury), the CTI Director, Director and Coordinator(s) of the Sporting Commission concerned.
8. The competent authority of the event concerned (e.g., FIM EWC Stewards Panel, International Jury) makes a decision based on the information received. The Coordinator of the Sporting Commission concerned notifies the rider/team concerned regarding the decision by electronic mail*.

The non-conformity of:

- A-sample (in the cases B-sample was not used), or
- B-sample (in the cases A-sample result was not conclusive), or
- A- and B-samples, or
- A- and B- and C-samples (in the cases B-sample was used and a counter-expertise was requested), or

- A- and C-samples (in the cases B-sample was not used and a counter-expertise was requested),

automatically results in the disqualification of the rider/team from the entire event.

- No disqualification will be applied in case of conformity of sample C.
- Furthermore, in any case, other penalties may be applied.

9. The rider/team has the right to appeal against the decision of competent authority of the event concerned (e.g., FIM EWC Stewards Panel, International Jury) in accordance with FIM Disciplinary and Arbitration Code applicable to the relevant discipline.

*The receipt of a delivery status notification will be deemed as proof of delivery.

2.10.5 Fuel storage

When the fuel is supplied by the Organizer, there must be officially designated and controlled fuel storage areas. Outside these areas, fuel may only be stored in metal containers.

A maximum of 60 litres of fuel, stored in a sealable can, is allowed in the competitor's pit box.

In all the classes of the FIM Endurance, fuel used for refuelling must not be below the prevailing ambient temperature.

The FIM Technical Director will confirm in case of doubt.

Other than a simple removable tank cover, the use of any device or method on the motorcycle to artificially decrease the fuel temperature below ambient temperature is forbidden.

The officially designated storage and supply area must be in conformity with the building criteria. Firefighting equipment, protective devices and staff must conform to the requirements imposed by the local authorities and by-laws.

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

2.10.6 Coolants

The only liquid engine coolant permitted other than lubricating oil must be water.

2.11 PROTECTIVE CLOTHING AND HELMETS

The rider is at all times responsible for ensuring that his own protective clothing and helmets comply with the FIM Technical Regulations.

2.11.1

Riders must wear a complete leather suit with additional leather padding or other protection on the principal contact points, knees, elbows, musters, hips that conform to EN1621-1:2012.

The use of sliders (specific parts of the rider's safety equipment, either permanently fixed or removable, intended to make regular contact with the track surface to assist the rider while cornering), is permitted on the knees, elbows or any other parts of the race suit, where it is deemed necessary. They must not be manufactured from or contain any material that when in contact with the track surface may cause visual or other disturbance to other riders.

2.11.2

Linings or undergarments must not be made of a synthetic material which might melt and cause damage to the riders' skin.

2.11.3

Riders must also wear leather gloves and boots, which with the suit provides complete coverage from the neck down.

2.11.4

Leather substitute materials may be used, providing they have been checked by the Chief Technical Steward.

2.11.5

Use of a chest and back protector is compulsory (with or without airbag protection in the suit) and must be clearly marked with the following norms:

- a) The back protector must comply with EN1621-2, CB ('central back') or FB ('full back') Level 1 or 2.
- b) The chest protector must comply with EN1621-3 Level 1 or 2.

Use of a functional airbag system is strongly recommended.

2.11.6

Riders must wear a helmet which is in good condition, provides a good fit and is properly fastened.

2.11.7 **Helmet Standards**

Only the FIM homologated helmets (with a valid FIM Homologation Label will be allowed as following:

- **Until the 31.12.2025: FRHPhe-01 and FRHPhe-02**
- **As from 01.01.2026: FRHPhe-02 only**

A list of FIM Homologated helmets is available on www.frhp.org.

FRHPhe-01 (FIM)	
FRHPhe-02 (FIM)	TBA

2.11.8

Visors must be made of a shatterproof material.

2.11.9

Disposable ‘tear-offs’ are permitted.

2.11.10

Any question concerning the suitability or condition of the riders clothing and/or helmet shall be decided by the FIM EWC Technical Director / Chief Technical Steward, who may, if he wishes, consult with the manufacturers of the product before making a final decision.

2.12 PROCEDURES FOR TECHNICAL CONTROL

The team is at all times responsible for its own motorcycle.

2.12.1

The Chief Technical Steward must be in attendance for an event at least one (1) hour before the **T**echnical **V**erifications are due to beginning. He must inform the Clerk of the Course, the Jury President and the FIM EWC Technical Director of his arrival.

2.12.2

The Chief Technical Steward must ensure that all Technical Stewards, appointed for the event, carry out their duties in a proper manner.

2.12.3

The Chief Technical Steward shall appoint the Technical Stewards to individual posts for the race, practices and final control.

2.12.4

Technical Inspections will only be carried out when the technical specification form of the motorcycle has been distributed by the Organiser (before/during the preliminary controls).

2.12.5

The team, represented by the Team Manager and up to 2 mechanics, must be present with the motorcycle(s) for Technical Control within the time limits stated in the Supplementary Regulations. In addition, each rider must present his own safety equipment (helmets, leathers, boots, gloves, chest, and back protector).

2.12.6

The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward must inform the International Jury of the results of the Technical Control. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward will then draw up a list of accepted motorcycles and submit this list to the Clerk of the Course.

2.12.7

The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward has the right to inspect any part of the motorcycle at any time of the event.

2.12.8

Any team/rider failing to report as required below may be disqualified from the meeting. The International Jury may forbid any team who does not comply with the rules, or any rider who can be a danger to other participants or to spectators, to take part in the practice sessions or in the races.

2.12.9

The Technical Control must be carried out in accordance with the procedure and times fixed in the Supplementary Regulations of the event.

2.12.10

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

2.12.11

The team must present a clean motorcycle and in conformity to the FIM Regulations. He must also present a duly filled in and confirmed technical card.

2.12.12

An overall inspection of the motorcycle must be carried out in conformity with the FIM Regulations. Accepted motorcycles will be marked with paint or a sticker.

The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward has the final authority in case of a dispute on the conformity of the parts in question and for acceptance thereof.

2.12.13

The rider is permitted to use whichever motorcycle he chooses from the accepted motorcycles.

2.12.14

Before each practice the Technical Steward must confirm that the motorcycle has passed the Technical Control by checking the Technical Control sticker before the motorcycles go on the track.

2.12.15

Only accepted motorcycles may be used in a race and practice. A change of motorcycle is accepted in accordance with the prescriptions of the sporting appendix.

2.12.16

Under special circumstances, a team allocated garage 'box' may be used for technical checks under the supervision of Technical Stewards.

2.12.17

Approximately 30 minutes after the Technical **C**ontrol has been completed, the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward must submit to the International Jury **a** list of accepted motorcycles and riders in the individual classes.

2.12.18

If a motorcycle is involved in an accident, the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward must check the motorcycle, together with the helmet and clothing of the rider involved, to ensure that no defect of a serious nature has occurred.

If a motorcycle was stopped with a **B**lack **F**lag with **O**range **D**isc, the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward must check the motorcycle.

In both cases, it is the responsibility of the team to present the motorcycle (together with helmet and clothing of the fallen rider) for this re-examination in case they wish to continue.

If the helmet is clearly defective, the Chief Technical Steward must retain this helmet. The Organiser must send this helmet, together with the accident and

medical report (and pictures and video, if available) to the Federation of the rider. If there are head injuries stated in the medical report, the helmet then must be sent to a neutral institute for examination.

2.12.19

The rider must present his own equipment. The helmet must be marked. Permanent teams may present their equipment for Technical Control in their team's pit box.

2.12.20

The Team may present maximum 2 motorcycles for the initial Technical Verifications.

Due to extraordinary circumstances (i.e., damaged beyond repair), validated by the FIM EWC Technical Director, a 3rd rolling chassis (complete motorcycle in working order) may be presented for Technical Checks to the FIM EWC Technical Director.

2.12.21

The motorcycle's exhausts/silencer(s) system sound levels should be checked at random choice during practice as well as after the race. On request of rider, team or mechanic, the silencer's sound level of their own motorcycles may be checked at any time during the event.

2.12.22

Weight should be checked at the discretion of the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward during practices as well as after the race.

The weight check during practices will be held with minimum disturbance to the riders. The weight scales will be placed in the pitlane. The actual place is decided by the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward.

On request of rider, team or mechanic, weight and sound of their own motorcycles can be checked at any time during the event.

2.13 VERIFICATION GUIDELINES FOR TECHNICAL STEWARDS

2.13.1 Verification

- Make sure all necessary measures and administrative equipment are in place at least 1 hour before the Technical Control (see separate list) is due to open (time mentioned in the Supplementary Regulations).
- Decide who is doing what and note decisions. 'Efficiency' must be the watchword. Always keep cheerful and remember the reasons for Technical Controls: SAFETY AND FAIRNESS.

- Be well informed. Make sure your FMN has supplied you with all technical updates that may have been issued subsequent to the printing of the Technical Regulations. Copies of all homologation documents must be in your possession.
- Inspection must take place under cover with a large enough area (min. surface 150 sq. metres) or in front of the pit box of the teams (new procedure).
- A covered **Parc Fermé** (min. surface 150 sq. metres) must be ready at any time during the race in case of suspension of the race in wet conditions declared by the Race Direction.
- Weighing apparatus must be accurate and practical. Its certificate must be available and dated within 2 years. A set of certified master weights and their certificate must be available for the Technical Checks.
- Rules regarding sound level and measurement must be respected.

All motorcycles will be required for weight and/or sound check at the pre-race **Technical Inspection**.

The scales and sound meter will be available to the teams or riders for pre-race checking in the Technical Control area.

Sound test must take place in a clear area adjacent to the Technical Control at least 5 metres from any possible sound reflecting obstruction.

The riders and teams must be aware that the weight and sound will be controlled at random during practices in the pitlane, and at the end of each race.

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

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

Motorcycles arriving later than the first free practice must be controlled in the Technical Control area.

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

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

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

2.13.2 Preparations, procedures

At each circuit, an area must be designated as the Technical Control Area. In this area, under the control of the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward, suitable equipment will be available to conduct proper inspections.

The Technical Control will be carried out in accordance with the schedule set out in the Supplementary Regulations.

Technical Stewards must be available throughout the entire event to check motorcycles and equipment as required by the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward.

Presentation of a motorcycle will be deemed as an implicit statement of conformity with the Technical Regulations.

The Technical Stewards must inspect the motorcycles for obvious safety omissions.

The Technical Stewards must inspect that the motorcycle conforms to all technical rules laid out in the Regulations.

During the Technical Inspection in the closed park the mechanics must assist with the inspections. A maximum of two (2) team members per rider is allowed in the closed park during the post-race Technical Inspection. Downloading of data is allowed in the closed park.

Representatives of the tyre manufacturers are allowed in the closed park.

Practice:

- **Dry Practice**

Every motorcycle used in free or official practice may be checked.

The minimum checks are weight and sound. The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward may request other checks.

- **Wet practice**

The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward may perform certain checks during/after a wet practice.

Final inspection at the end of the race:

Motorcycles may be checked at least for the following compliance points:

- **Weight:**

The weight will be checked in the condition that the motorcycle has finished the race (without the fuel tank and its content). No elements can be added to the motorcycle, neither fuel, oil, water nor tyres.

- **Sound:**

Compliance with max sound limit.

- Carburettors/throttle bodies + injectors:
Measurement and inspection of both inlet and outlet tract and injection
I homologation points.
- Engine:
Engine(s), chosen may be checked internally for capacity and
compliance with Art. 2.6 (Formula EWC) and Art. 2.7 (Superstock).

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

Appointment and attendance:

For the different tasks during the pre-race scrutineering and the technical checks during and after the practices and the race, the Technical Stewards must be present and available during all opening hours of the Technical Control area.

Required minimum of persons:

- **One Chief Technical Steward, holding a valid FIM Senior Technical Steward Licence and one Technical Steward holding a valid FIM Technical Steward Licence.**
- **18 Technical Stewards (minimum, the number may be higher), holding a FIM or National Technical Steward Licence.**
- **1 person for administrative tasks.**

The FIM EWC Technical Director will send a guideline about the number of persons, the equipment and the request of facilities needed for a smooth running of the event.

The FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward will instruct the Technical Stewards to verify motorcycles for compliance with technical and safety rules.

All final verification points to be decided in co-operation with the International Jury President and the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward. Post-race checks are under extreme pressure. It is important to be very well organised.

2.14 SOUND CONTROL

Sound limits in force

Sound will be controlled to:

Max. 105 dB/A measured at a mean piston speed of 11 m/sec.

The fixed RPM specified in Art. 2.14.6 may be used.

No modification (by any possible way) of the original RPM channel is allowed. The RPM information displayed on the dashboard and shown by the team must be the real engine revolution. Furthermore, all systems as 'home-made' dB-Killers (not delivered as original part or accessory of the silencer/exhaust line) are strictly forbidden. All these cheating systems will be strongly penalized.

2.14.1

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

2.14.2

During a sound test, motorcycles not equipped with a gearbox neutral must be placed on a stand.

2.14.3

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

2.14.4

The rider/mechanic or the FIM/FMN Technical Steward (holder of a valid FIM technical licence) shall keep **the** engine running out of gear and shall increase smoothly the engine speed until it reaches the specified Revolutions Per Minute (RPM). Measurements must be taken when the specified RPM is reached.

2.14.5

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

The RPM will be given by the relationship:

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

in which N = prescribed RPM of engine

cm = fixed mean piston speed in m/s
 l = stroke in mm

2.14.6 Sound control

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

	2 cylinders	3 cylinders	4 cylinders
Up to 750 cc	5,500 RPM	6,000 RPM	7,000 RPM
Over 750 cc	6,000 RPM	6,000 RPM	6,000 RPM

2.14.7

The sound level for engines with more than one **silencer** will be measured on each exhaust end.

2.14.8

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

2.14.9

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

2.14.10

Apparatus for sound control must be to international standard IEC 651, **or must have a frequency response according to IEC 61672 Section 11 within a limit of plus or minus 2 dB/A from 125 to 8000 Hz at 94, 104, and 114 dB/A.**

Preference: Type 1, as alternative, a Type 2 is permitted.

The sound level meter must be equipped with a calibrator for control and adjustment of the meter during periods of use. These instruments must have been calibrated by an approved testing laboratory, the latest one year before the date of the event.

2.14.11 Sound control after the competition

In a competition which requires a final examination of motorcycles before the results are announced, this examination must include a sound control measurement of at least the first three motorcycles listed in the final classification of each class and/or category. At this final test, there will be a 4 dB/A tolerance.

2.14.12 Sound control during a competition

In a competition which requires sound control tests during the event, motorcycles must comply with the sound limits without the tolerance in Art. 2.14.

2.15 GUIDELINES FOR USE OF SOUND LEVEL METERS

2.15.1

The Sound Control Officer (NCO) must arrive in sufficient time for discussions with the FIM EWC Technical Director and other Technical Stewards in order that a suitable test site and testing policy can be agreed.

2.15.2

Sound level measuring equipment must include a compatible calibrator which must be used immediately before testing begins, and always just prior to a re-test if a disciplinary sanction may be imposed.

Two sets of equipment must be available in case of failure of tachometer, sound level meter or calibrator during Technical Control.

2.15.3

Before testing, the NCO must calibrate the sound test equipment with a calibrator, in order check the accuracy of the official sound meter.

2.15.4

Tests can take place in rain or damp conditions. Motorcycles considered excessively noisy must be individually tested if conditions allow.

2.15.5

In other than moderate wind, motorcycles should face forward in the wind direction. (Mechanical sound will blow forward, away from microphone).

2.15.6

‘Slow’ meter response must be used.

2.15.7

‘A’ weighted setting on sound level meter.

2.15.8

No rounding down of the meter reading: 107.9 dB/A = 107.9 dB/A.

2.15.9

Correction:

Correction type 1 sound meter: deduct 1 dB/A

Correction type 2 sound meter: deduct 2 dB/A

The use of a type 1 meter is preferred. All tolerances are accumulative. Action and decisions will be taken after discussions with the FIM EWC Technical Director/Chief Technical Steward.

3. CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE

3.1 Principes

Les obligations incombant aux participants, officiels et organisateurs sont stipulées dans ces règlements.

La violation ou l'inobservation dûment établie de ces obligations sont passibles des sanctions figurant dans le présent chapitre.

3.2 Sanctions

Les sanctions sont les suivantes:

- avertissements
- amendes
- passage par la voie des stands
- Stop & Go
- pénalité de temps
- pénalité de position sur la grille de départ
- disqualification
- retrait de points de Championnat
- suspension
- exclusion

3.2.1 Définition et application des sanctions

- avertissements : peuvent être privés ou publics et peuvent être donnés sans audience préalable.
- amendes : Jusqu'à 50'000€
Une amende ne dépassant pas 1'000 Euros peut être infligée sans qu'une audience préalable soit nécessaire.
Cependant le droit de réclamation demeure possible dans les conditions édictées à l'article 3.4.1
- passage par la voie des stands: cf. Art. 1.19.1
- Stop & Go: cf. Art. 1.19.2

- pénalités de temps: imposition de temps affectant le résultat réel du coureur jusqu'à 2 minutes et annulation de temps.
Imposition d'un temps obligeant l'équipe à prendre le départ de la course ou des essais depuis la voie des stands après l'heure normale de départ.
- disqualification : entraîne automatiquement et indépendamment de toute autre sanction, l'invalidation du résultat obtenu lors d'une manifestation, des séances d'entraînement d'une course ou du classement.
Une disqualification immédiate d'une séance d'essais ou d'une course peuvent également être prononcée au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.
- retrait de points de championnat : perte des points de courses du Championnat déjà disputées.
- suspension : entraîne la perte de tous les droits à participer à toutes les activités placées sous le contrôle de la FIM pour une période déterminée.
Une pénalité de suspension peut également être prononcée à une ou plusieurs séances d'essais (ou une partie de celle-ci) sans qu'une audience préalable soit nécessaire. Cependant, le droit à réclamation demeure tel que défini à l'article 3.4.1.
- exclusion : perte définitive de tous les droits de participer à toutes les activités placées sous le contrôle de la FIM.

3.2.2 Cumul de sanctions

Tout contrevenant peut se voir infliger plusieurs sanctions, selon les circonstances.

3.3. La Direction de Course et les organes Disciplinaires et d'Arbitrage

Les organes disciplinaires et d'arbitrage de la FIM qui sont compétents pour les décisions de course et en matière disciplinaire et d'arbitrage sont:

- La Direction de Course
- Le Collège des Commissaires EWC FIM
- Le Collège des Commissaires d'Appel FIM
- La Cour d'Appel EWC

3.3.1 La Direction de Course

3.3.1.1 Constitution

La Direction de Course est constituée conformément aux dispositions de l'article 1.6.

3.3.1.2 Autorité et compétence

La Direction de Course a compétence pour référer tous les cas impliquant les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, promoteurs et organisateurs ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions lors d'une épreuve ou dans le Championnat au Collège des Commissaires EWC FIM pour :

- toute action ou acte volontaire ou involontaire, accompli au cours d'une manifestation par une personne ou un groupe de personnes, contraire aux règlements en vigueur ou aux ordres donnés par un officiel de la manifestation.
- toute action ou acte volontaire ou involontaire des Officiels, des Promoteurs / Organisateurs pour pour incapacité à assurer un déroulement efficace et régulier de la manifestation ou pour infraction grave aux Règlements ou aux Protocoles couvrant l'organisation de l'épreuve.

3.3.2 Le Collège des Commissaires EWC FIM

3.3.2.1 Constitution

Le Collège des Commissaires EWC FIM est constitué conformément aux dispositions de l'article 1.7.

3.3.2.2 Autorité et compétence

Le Collège des Commissaires EWC FIM a compétence pour sanctionner d'office les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, promoteurs et organisateurs ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions lors d'une épreuve ou dans le Championnat. En cas d'infractions mineures, il n'est pas nécessaire qu'une audience préliminaire ait lieu pour :

- des infractions aux Règlements.
- toute action ou acte volontaire ou involontaire, accompli au cours d'une manifestation par une personne ou un groupe de personnes, contraire aux règlements en vigueur ou aux ordres donnés par un officiel de la manifestation.
- toute action de corruption ou de fraude ou tout acte portant préjudice aux intérêts des manifestations ou du sport, accompli par une personne ou un groupe de personnes pendant une manifestation.

Le Collège des Commissaires EWC FIM est compétent pour statuer sur toute réclamation concernant les infractions aux Règlements.

3.3.2.3 Sanctions pouvant être prononcées par le Collège des Commissaires EWC FIM

Les sanctions suivantes peuvent être prononcées par Le Collège des Commissaires EWC FIM :

- un avertissement
- une amende
- passage par la voie des stands
- un Stop & Go
- une pénalité de temps
- une disqualification
- retrait de points de Championnat
- une suspension

De plus, le Collège des Commissaires EWC FIM peut déferer le cas à la Cour d'appel EWC pour infliger une sanction plus importante qui dépasse la compétence du Collège des Commissaires EWC FIM.

3.3.3 Les Commissaires d'Appel FIM

3.3.3.1 Constitution

Le Collège des Commissaires d'Appel FIM est constitué de :

- un Commissaire FIM titulaire d'une Superlicence FIM « Commissaire Sportif », qui présidera le Collège des Commissaires d'Appel FIM et exercera une voix prépondérante si nécessaire. Ce Commissaire sera nommé par la FIM,
- et un Commissaire FMNR titulaire d'une licence de Commissaire Sportif FIM, nommé par la FMNR et approuvé par la FIM.

3.3.3.2 Autorité et compétence

Les Commissaires d'Appel FIM entendront tous les appels contre les décisions prises par le Collège des Commissaires EWC FIM.

Les Commissaires d'Appel FIM peuvent confirmer ou casser une décision du Collège des Commissaires FIM EWC, ou imposer une pénalité différente selon les pénalités décrites à l'Art. 3.3.2.3.

Les Commissaires d'Appel FIM peuvent déferer l'affaire devant la Cour d'Appel EWC s'il semble impossible de traiter l'affaire pour une raison valable. Une telle décision sera justifiée par écrit par les Commissaires d'Appel FIM.

3.3.4 La liste des Juges Internationaux

La liste des Juges Internationaux (LJI) est constitué de personnes qualifiées à partir duquel sont nommés les membres de Cour d'Appel EWC.

3.3.5 La Cour d'Appel EWC

3.3.5.1 Nomination des membres

Le Directeur Légal de la FIM en collaboration avec le Directeur de la LJI, nommera, à chaque saisine, le ou les juges qui constitueront la Cour d'Appel EWC.

3.3.5.2 Procédures

Les noms des membres désignés doivent être notifiés à toutes les parties intéressées qui ont le droit de faire opposition dûment documentée, en totalité ou en partie, à la composition du tribunal, dans les trois jours suivant la réception de la notification. En cas d'objection, si le Bureau Exécutif considère que cette dernière est fondée, il doit alors nommer des remplaçants. Sinon, il rejette les objections et fixe la date de l'audience.

La Cour pourra demander l'avis d'expert ou de tout témoin qu'elle estime utile.

3.3.5.3 Autorité et compétences

La Cour d'Appel EWC entend tous les appels contre des décisions prises par les Commissaires FIM.

La Cour d'Appel EWC juge en première instance sur demande de la Direction de Course, du Collège des Commissaires EWC FIM ou des Commissaires d'Appel FIM.

Après le déroulement d'une manifestation, le Président de la FIM, le Bureau Exécutif ou le Conseil de Direction peuvent, dans un délai de cinq jours, déférer à la Cour d'Appel EWC tout cas de violation ou infraction à la réglementation de la FIM.

3.3.6 Juges de faits

Les juges de fait sont des officiels chargés de vérifier certains faits lors des essais et des courses et dont les observations doivent être signalées immédiatement pour une éventuelle décision.

Les constatations de fait relèvent exclusivement d'une observation factuelle sans aménagement possible de la sanction qui est statutairement et précisément énoncée. Ces constatations et les décisions qui en découlent sont immédiates et, dans certains cas, non susceptibles de réclamation ou d'appel, comme le précise la réglementation en la matière.

Outre les membres des Commissaires FIM EWC, un ou plusieurs juges de fait peuvent être désignés pour superviser les départs anticipés, le franchissement de la ligne d'arrivée, le dépassement, ou non, des limites de la piste, ou sur tout autre fait défini dans le présent règlement.

3.3.7 La FIM Partie à l'Instance

3.3.7.1 Rôle

Dans toutes les procédures devant la Cour d'Appel EWC, la FIM a la faculté de faire valoir ses intérêts ou d'exposer sa position sous la forme d'un réquisitoire.

3.3.7.2 Désignation

Le Bureau Exécutif nomme pour chaque cas, la personne qui représentera la FIM.

3.3.7.3 Procédure

L'intervention de la FIM est facultative et laissée à l'appréciation du Bureau Exécutif.

En tant que partie, la FIM jouit des mêmes droits et obligations que les autres parties.

La FIM peut se présenter en personne lors de l'audience ou présenter ses réquisitions sous forme écrite.

3.3.7.4 Cas concernant des comportements d'une exceptionnelle gravité

En cas de comportement d'une gravité exceptionnelle, le Président de la FIM, le Bureau Exécutif de la FIM peuvent saisir la Cour d'Appel EWC FIM qui entendra un tel cas selon les procédures et délais fixés par le Code Disciplinaire et Arbitrage.

3.4. Réclamations et Appels

3.4.1 Réclamations

Une réclamation est une action entreprise par toute entité juridique ou tout individu, coureur, équipe, fabricant, officiel, etc. devant les

Commissaires EWC FIM contre une autre entité juridique ou contre tout individu, coureur, équipe, fabricant, officiel, etc..

3.4.1.1 Droit de présenter une réclamation

Une réclamation peut être déposée contre:

- une inscription d'un coureur, d'une équipe ou d'un constructeur,
- une prétendue non-conformité d'une machine à la réglementation,
- un classement établi à l'issue d'un essai ou d'une course.
- toute prétendue erreur, irrégularité ou manquement à la réglementation survenant lors d'une épreuve,
- un comportement **présumé** fautif d'un concurrent, non vu ou non sanctionné par les les Commissaires EWC FIM survenu lors d'une épreuve.

Néanmoins Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision par des juges de fait dans l'exercice de leur fonction, qui entraîne (ou non) :

- Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands ou pour franchissement du couloir de la sortie de la voie des stands.
- un passage par la voie des stands
- un Stop & Go
- une annulation du temps au tour concerné pour un coureur dépassant les limites de piste lors des essais..
- une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.

Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision selon laquelle un coureur est défini comme participant encore activement lors d'une interruption de course.

Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision de la Direction de Course ou du Collège des Commissaires EWC FIM basée sur un départ anticipé, un franchissement des limites de piste ou une «photo-finish».

3.4.1.2 Procédure et délai de réclamation

Toute réclamation doit être soumise par écrit et signée uniquement par la personne ou l'équipe directement concernée auprès des Commissaires EWC FIM.

Chaque réclamation doit préciser:

- la réglementation en vigueur (ou les dispositions enfreintes)

- l'objet de la partie portant réclamation,
- contre qui la réclamation est déposée (le cas échéant).

Chaque réclamation ne doit se référer qu'à un seul objet et doit être **déposée** directement au Collège des Commissaires EWC FIM ou via la Direction de Course.

La réclamation doit être notifiée par écrit au plus tard 1 heure après la publication des résultats**.

** La publication des résultats comprend l'affichage officiel/tableau de chronométrage [numérique ou autre] ainsi que l'heure de publication, ou la diffusion numérique des résultats par l'Organisateur. La dernière communication/publication parmi celles-ci servira de base pour déterminer le délai de réclamation.

Une réclamation portant sur l'admission d'un coureur, d'une équipe ou d'une machine dans une classe ou une épreuve, doit être introduite avant le début des essais officiels.

Une réclamation portant sur l'admission d'une machine à l'issue des contrôles techniques (poids, bruit, matériaux etc.) peut être introduite après le début des essais officiels et doit être formulée directement aux Commissaires FIM EWC, ou via la Direction de Course.

3.4.1.3 Cautions à verser lors du dépôt d'une réclamation

Les réclamations doivent être remises entre les mains d'un officiel responsable (Directeur de Course, Directeur de l'Epreuve, Commissaire FIM ou Secrétaire de la Manifestation) accompagnées d'une caution de 660 €uros ou sa contrevaletur.

Cette caution ne peut être restituée que s'il a été fait droit à la réclamation.

Les Equipes ou coureurs sous contrat pour participer au Championnat peuvent présenter, une lettre de garantie de EEL, à la place du paiement.

Dans le cas des réclamations relatives à la prétendue non-conformité des machines aux règlements et exigeant le démontage et le remontage de pièces clairement définies d'une machine, une caution supplémentaire peut être fixée dans les règlements techniques de la catégorie ou par les Commissaires sur proposition du Directeur Technique EWC. Cette caution supplémentaire doit être versée par le réclamant dans un délai d'une heure à compter de sa notification par les commissaires et avant que le démontage ait commencé.

3.4.1.4 Audience d'une réclamation

Après l'audience, le Collège des Commissaires EWC FIM doit statuer sur toute réclamation présentée. La réclamation doit être jugée selon les dispositions prévues dans les Règlements.

Les décisions du Collège des Commissaires EWC FIM prises pendant les activités sur piste (essais et courses) peuvent être communiquées sur des moniteurs. De telles communications sur des écrans de chronométrage ou sur d'autres écrans publics sont considérées comme des notifications valables.

3.4.1.5 Effets de la décision concernant la réclamation

La décision du Collège des Commissaires EWC FIM sur la fixation de la sanction est d'application immédiate.

3.4.2 Appels

Un appel est une action entreprise par toute entité légale ou par tout individu, coureur, équipe, constructeur, officiel, etc., affecté par une décision émise par les autorités FIM (qu'elle résulte d'une réclamation ou autre).

3.4.2.1 Droit d'appel

Les dispositions concernant les appels contre des décisions disciplinaires de la FIM sont les suivantes:

3.4.2.1¹ Auprès des Commissaires d'Appel FIM, contre une décision du Collège des Commissaires EWC FIM.

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision prise par des juges de fait qui entraîne (ou non) :

- Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands ou pour franchissement du couloir de la sortie de la voie des stands.
- une pénalité de temps/tour donnée en remplacement d'une pénalité non sujette à appel
- un passage par la voie des stands **imposée pour la course ce même jour.**
- un Stop & Go **imposé pour la course ce même jour.**
- une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.
- une disqualification des séances d'essais ou de la course suite à un résultat positif au test d'alcoolémie effectué lors d'un tel événement.

- Une suspension d'une ou de plusieurs séances d'essais (ou d'une partie de séance) **imposée lors d'une séance ce même jour.**

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision selon laquelle un coureur est défini comme participant encore activement lors d'une interruption de course.

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur un départ anticipé, un franchissement des limites de piste ou une «photo-finish».

Lorsqu'aucun appel ne peut être interjeté auprès de la Cour d'Appel EWC, la décision des Commissaires d'Appel FIM est finale.

3.4.2.1²

Auprès de la Cour d'Appel EWC, contre une décision des Commissaires d'Appel FIM.

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision prise par des juges de fait qui entraîne (ou non) :

- Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands ou pour franchissement du couloir de la sortie de la voie des stands.
- une pénalité de temps/tour donnée en remplacement d'une pénalité non sujette à appel
- un passage par la voie des stands **imposée pour la course ce même jour.**
- un Stop & Go **imposé pour la course ce même jour.**
- une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.
- une disqualification des séances d'essais ou de la course suite à un résultat positif au test d'alcoolémie effectué lors d'un tel événement.
- Une suspension d'une ou de plusieurs séances d'essais (ou d'une partie de séance) **imposée lors d'une séance ce même jour.**

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision selon laquelle un coureur est défini comme participant encore activement lors d'une interruption de course.

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur un départ anticipé, un franchissement des limites de piste ou une «photo-finish».

Aucun appel ne peut être interjeté si les Commissaires d'Appel FIM confirment la décision précédente du Collège des Commissaires EWC FIM.

Dans ce cas, la décision des Commissaires d'Appel FIM est finale.

3.4.2.1³ **Auprès du TAS.**

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision prise par des juges de fait qui entraîne (ou non) :

- Une amende pour excès de vitesse dans la voie des stands ou pour franchissement du couloir de la sortie de la voie des stands.
- une pénalité de temps/tour donnée en remplacement d'une pénalité non sujette à appel
- un passage par la voie des stands **imposée pour la course ce même jour.**
- un Stop & Go **imposé pour la course ce même jour.**
- une disqualification des séances d'essai ou des courses au moyen d'un drapeau noir ou d'un drapeau noir avec rond orange.
- une disqualification des séances d'essais ou de la course suite à un résultat positif au test d'alcoolémie effectué lors d'un tel événement.
- Une suspension d'une ou de plusieurs séances d'essais (ou d'une partie de séance) **imposée lors d'une séance ce même jour.**

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision selon laquelle un coureur est défini comme participant encore activement lors d'une interruption de course.

Aucun appel ne peut être interjeté contre une décision basée sur un départ anticipé, un franchissement des limites de piste ou une «photo-finish».

3.4.2.2 **Délais pour l'introduction d'un appel**

- | | |
|--|-----------|
| - Contre une décision du Collège des Commissaires EWC FIM | - 1 heure |
| - Contre une décision des Commissaires d' Appel FIM | - 1 heure |
| - Interjection d'appel contre une décision de la Cour d'Appel EWC devant le Tribunal Arbitral du Sport (TAS) | - 5 jours |

Les délais courent à partir de la date et de l'heure de réception de la décision par l'appelant.

3.4.2.3 **Introduction d'un appel**

Pour être recevable, la déclaration d'appel doit être remise par lettre (appel devant les Commissaires FIM) ou envoyée par lettre recommandée ou par courrier spécial au Secrétariat Exécutif de la FIM, le cachet de la poste faisant foi (appel devant la Cour d'Appel EWC).

Le montant exact de la caution pour appel doit être remis aux Commissaires EWC FIM (appel devant les Commissaires d'Appel FIM) ou versée au Secrétariat Exécutif de la FIM (appel devant la Cour d'Appel EWC), selon le cas.

Dans les 24 heures suivant la déclaration d'appel devant la Cour d'Appel EWC, l'appelant transmet au Secrétariat Exécutif de la FIM un mémoire contenant une description des faits.

Si l'appel n'a pas été introduit et/ou si le montant de la caution pour frais d'appel n'a pas été versé dans les délais prévus, l'appel sera déclaré irrecevable sans audience.

Les parties peuvent invoquer de nouveaux moyens, produire de nouveaux documents ou proposer de nouvelles preuves susceptibles de contribuer à la manifestation de la vérité. Toutefois, ces nouveaux éléments ne peuvent être acceptés s'ils ont pour objet de modifier la réclamation initiale (en cas d'appel interjeté après une réclamation). La recevabilité de ces éléments nouveaux est laissée à la seule appréciation de l'instance disciplinaire compétente.

3.4.2.4 Cautions à verser lors de l'introduction d'un appel

Le montant de la caution d'appel s'élève à 1'320 Euros.

Les Equipes et coureurs sous contrat à participer aux Championnats peuvent présenter une lettre de garantie de *EEL* en lieu de paiement.

Cette caution ne peut être restituée que s'il a été fait droit à l'appel.

3.4.3 Cautions à verser à la suite d'un ajournement

Si un ajournement est demandé par une des parties concernées pour convoquer d'autres témoins, cette partie doit fournir une garantie financière supplémentaire dans un délai déterminé qui sera fixée par l'organe disciplinaire. L'audience ne pourra pas être poursuivie avant que la garantie n'ait été versée. Si la caution n'est pas fournie dans le délai fixé, l'organe disciplinaire rend sa décision en se basant sur les preuves testimoniales existantes.

3.4.4 Délais à observer pour l'audience d'un appel

Les Commissaires d'Appel FIM doivent se réunir pour examiner un appel immédiatement après que le mémoire d'appel ait été déposé. Les Commissaires d'Appel FIM doivent dans tous les cas prononcer une décision immédiatement après l'audience d'appel.

La Cour d'Appel EWC doit se réunir pour examiner un appel au plus tard dans les 4 semaines suivant la date de dépôt du mémoire d'appel. La Cour d'Appel EWC doit dans tous les cas prononcer une décision au plus tard dans les 4 semaines suivant la date de dépôt du mémoire d'appel.

3.4.5 Effet d'un appel

A la requête de l'appelant, les Commissaires d'Appel FIM peuvent suspendre l'exécution provisoire de la décision prise par le Collège des Commissaire EWC FIM par une décision avant dire droit ou lors du prononcé de sa décision sur le fond.

A la requête de l'appelant, la Cour d'Appel EWC peut suspendre l'exécution provisoire de la décision prise par les Commissaires d'Appel FIM par une décision avant dire droit ou lors du prononcé de sa décision sur le fond.

3.5. Procédure devant tous les organes Disciplinaire et d'Arbitrage

3.5.1 Droit à une audience

Toute personne ou organisme faisant l'objet d'une sanction selon les Règlements jouit du droit inaliénable de se défendre, en personne ou par procuration.

Toute partie convoquée devant un organe disciplinaire ou d'arbitrage a le droit d'être représentée par un défenseur de son choix et à ses propres frais, pour autant qu'elle ait notifié son intention en temps opportun, afin que cela puisse être également notifié à toutes les autres parties concernées. Un manquement à cette procédure peut faire l'objet de la part de l'organe disciplinaire ou d'arbitrage, d'une objection à cette représentation.

Si l'une des parties dûment convoquées ne se présente pas, le jugement peut être rendu par défaut.

Les organes disciplinaires ou d'arbitrage peuvent décider que l'audience se déroule sous la forme d'une conférence téléphonique, ou par tout autre moyen de communication, téléphonique ou électronique. Une telle audience ne peut se dérouler qu'avec le consentement de toutes les parties concernées.

3.5.2 Audience

L'audience sera publique. Toutefois, l'organe disciplinaire ou d'arbitrage peut en décider autrement, dans des circonstances exceptionnelles.

L'audience se déroulera dans une des langues officielles de la FIM. Au cas où une des parties souhaite utiliser une autre langue, elle mettra les interprètes nécessaires à disposition, à ses propres frais.

La partie interjetant appel devra être présente ou dûment représentée, à défaut, la réclamation sera déclarée irrecevable et les frais resteront à la charge de la partie appelante.

Après avoir ouvert les débats, le (la) juge invitera les parties concernées à exposer leurs cas respectifs sans que les témoins soient présents.

Après les dépositions des parties concernées, l'organe disciplinaire ou d'arbitrage entendra les différents témoins et experts afin de compléter les dépositions. Les parties impliquées auront le droit d'interroger tous les témoins et experts sur leur déposition.

Chaque membre de l'organe disciplinaire ou d'arbitrage peut, à tout moment au cours de l'audience et avec l'autorisation du Président, interroger chacune des parties concernées ainsi que les témoins.

3.5.3 Témoins et experts

Chaque partie est responsable de la convocation et de la présence de ses propres témoins et des frais qui en résultent, à moins que le Tribunal n'en décide autrement.

L'organe disciplinaire ou d'arbitrage n'a aucune autorité pour obliger les témoins à prêter serment; en conséquence, les dépositions seront faites librement. Les témoins ne peuvent affirmer que des faits qu'ils connaissent et ils ne sont pas autorisés à exprimer un avis, à moins que l'organe disciplinaire ou d'arbitrage les considère comme experts sur un point particulier et leur demande de s'exprimer.

Après avoir fait leurs dépositions, les témoins ne peuvent pas quitter la salle d'audience et ne seront pas autorisés à parler avec d'autres témoins qui doivent encore faire leur déposition.

La Cour peut convoquer des experts.

3.5.4 Jugement

Les décisions de tous les organes disciplinaires ou d'arbitrage seront prises à huis clos, à la majorité simple des voix. Tous les membres ont le même droit de vote qui doit être exercé lorsqu'une décision est exigée. Les membres ne peuvent pas s'abstenir.

Chaque membre de l'organe disciplinaire ou d'arbitrage est tenu de garder secrètes toutes les délibérations.

3.5.5 Notification des jugements

Les décisions de du Collège des Commissaires EWC FIM et des Commissaires d'Appel FIM doivent être notifiées directement sur le lieu de l'épreuve, ou en cas d'impossibilité, par courrier recommandé avec accusé de réception.

Tous les jugements de la Cour d'Appel EWC doivent être notifiés par écrit, par courrier avec accusé de réception, afin d'informer toutes les parties concernées.

3.5.6 Publication des jugements

L'organe disciplinaire ou d'arbitrage infligeant une sanction ou statuant sur une réclamation ou un appel doit faire publier ses conclusions et citer les noms de toutes les parties concernées. Les personnes ou organismes cités dans ces communiqués n'ont aucun droit d'action contre la FIM, ni contre toute personne ayant publié le communiqué.

Finalement, les décisions finales seront publiées dans le Centre de Presse à moins que la Cour elle-même n'en décide autrement.

3.6. Frais de la procédure

Les frais d'une décision disciplinaire ou d'arbitrage seront fixés par le Secrétariat Exécutif de la FIM et seront attribués à la partie perdante, à moins que la juridiction n'en décide autrement.

3.6.1 Paiement des amendes et des frais

Si la sanction est définitive, toutes les amendes et tous les frais doivent être réglés au Secrétariat Exécutif de la FIM dans les 30 jours suivant la notification du jugement conformément à l'article 3.5.5.

La personne ou l'organisme frappé par la décision sera automatiquement suspendu de toute participation aux activités de la FIM jusqu'au moment où l'intégralité du paiement aura été reçue.

3.7 Réciprocité des sanctions

A la suite de l'accord de réciprocité passé le 30 avril 1949, entre les 4 organisations qui régissent le sport motorisé sur le plan international soit, en plus de la FIM:

- La Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)
- La Fédération Aéronautique Internationale (FAI)
- L'Union Internationale Motonautique (UIM)

des sanctions de suspension ou d'exclusion peuvent aussi être appliquées, sur demande de la FIM, à l'un ou l'autre des sports représentés par les organisations ci-dessus.

3.8 Droit de Clémence

Le Conseil de Direction, après consultation avec le/la Président(e) de la LJI ou de sa propre initiative, peut atténuer ou totalement annuler la sanction d'une personne ou d'un groupe de personnes après qu'aient été épuisées toutes les voies de recours.

3.9. Clause Arbitrale

Les décisions définitives rendues par les organes juridictionnels ou l'Assemblée Générale de la FIM peuvent être exclusivement soumises par voie d'appel au Tribunal Arbitral du Sport dans le délai prévu à

l'article 3.4.2.2, qui tranchera définitivement le litige, suivant le Code de l'Arbitrage en matière de sport.

4. NORMES POUR LES CIRCUITS

Les Normes des circuits sont définies par les "Normes FIM pour les Circuits ".

5. CODE MEDICAL

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

6. CODE ANTIDOPAGE

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

7. CODE DE L'ENVIRONNEMENT

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

8. CODE D'ETHIQUE

Les règles sont définies par le «CODE D'ETHIQUE FIM».