

Appendices / Annexes

Road Racing FIM e-Power International Championship Regulations

Règlements du Championnat International e-Power de Courses sur Route

Articles amended as from 1.1.2010 are in bold type
Les articles modifiés dès le 1.1.2010 sont en caractères gras

**Les modifications opérées durant la saison 2010, sont en
rouge**

EDITION 2010

CHAMPIONNAT INTERNATIONAL E-POWER DE COURSES SUR ROUTE

1.1	INTRODUCTION
1.2	MANIFESTATIONS
1.3	PARC DES COUREURS
1.4	OFFICIELS
1.5	JURY INTERNATIONAL
1.6	CALENDRIER.....
1.7	MOTOCYCLES.....
1.8	COUREURS ADMISSIBLES
1.9	HORAIRE
1.10	CONTRÔLE TECHNIQUE, CONTRÔLE MÉDICAL - CONTRÔLE DU DOPAGE
1.11	ESSAIS
1.12	POSITIONS SUR LA GRILLE
1.13	COURSES
1.14	PROCEDURE DE DEPART
1.15	PROCEDURE DE PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS
1.16	COURSES SUR PISTES MOUILLEES ET SECHES
1.17	COMPORTEMENT PENDANT LES ESSAIS ET LA COURSE
1.18	DRAPEAUX ET FEUX
1.19	VOITURES MÉDICALES.....
1.20	FIN D'UNE COURSE ET RESULTATS
1.21	INTERRUPTION D'UNE COURSE
1.22	NOUVEAU DEPART D'UNE COURSE QUI A ETE INTERROMPUE
1.23	ZONE DE CONTROLE
1.24	PODIUM
1.25	VERIFICATION TECHNIQUE FINALE.....
1.26	POINTS ET CLASSEMENT
1.27	INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM)

11, route Suisse

CH - 1295 MIES

Tel: +41-22-950 950 0

Fax: +41-22-950 950 1

paul.duparc@fim.ch

<http://www.fim-live.com>

Obligations et Conditions Générales

Tous les coureurs, le personnel des Equipes, les officiels, organisateurs ainsi que toutes les personnes impliquées pour toutes leurs attributions participant au Championnat International e-Power de Courses sur Route (dénommé ci-après) 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 International e-Power de Courses sur Route (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 comptant pour le Championnat International e-Power de Courses sur Route pour coureurs et pour constructeurs sera organisée.

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

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

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

1.2.3 Les manifestations ne peuvent pas comprendre d'autres courses, non approuvées par la FIM.

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 la FIM.

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

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

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

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

1.2.9 60 jours au moins avant la manifestation, la FIM publiera les informations ci-dessus et les envoyer pour distribution à tous les coureurs 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 médical de base et un service de lutte contre les incendies à l'intérieur du circuit.

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

1.4 OFFICIELS

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

1.4.2 Voir article 40 du Code Sportif FIM.

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

A) Officiels nommés par la FIM :

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

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

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

B) Officiels nommés par la FMNR/organisateur :

3) Le Directeur de Course ; responsable pour :

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

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

Placement de tout le personnel de piste et de l'équipement (c.à.d. les commissaires, médecins,

ambulances, drapeaux, etc.) le long du circuit au plus tard 30 minutes avant le début de toutes les séances d'essais et de warm up.

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

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

- c - Prendre des décisions en vue d'un bon déroulement régulier de la manifestation.
- d - S'assurer que la manifestation se déroule conformément aux Règlements.
- e - Notifier les réclamations au Jury International.
- f - Le suivi des essais et de la course, la conformité à l'horaire et, s'il l'estime nécessaire, toutes propositions au Jury International pour modifier l'horaire en accord avec les Règlements Sportifs.
- g - L'arrêt des essais ou des courses en accord avec les Règlements Sportifs, s'il estime que c'est trop dangereux pour continuer et s'assurer que la bonne procédure de nouveau départ soit appliquée.
- h - La procédure de départ.
- i - L'utilisation des Véhicules médicaux ou d'intervention rapide.
- j - Approuver et signer immédiatement les résultats provisoires en ajoutant l'heure (essais, warm-ups, grilles de départ et courses) et présenter les rapports au Jury International.

5) Les secrétaires ;
Responsables :

- a - des communications entre les divers officiels pendant la manifestation.
- b - du secrétariat du Jury International.

6) Autres Officiels ;

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

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

1.5 JURY INTERNATIONAL

1.5.1 Voir article 50.1 du Code Sportif FIM.

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

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

1.5.3 Les tâches du Jury International sont :

- a - Modifier, si besoin, les règlements particuliers.**
- b - De prendre des décisions en application des Règlements.**
- c - S'assurer que la manifestation se déroule de manière efficace et régulière.**
- d - Recevoir les rapports des divers officiels concernant le contrôle technique, les essais et les courses.**
- e - Confirmer les résultats des essais et des courses.**
- f - Faire des recommandations à l'organisateur pour que la manifestation se déroule de manière efficace et régulière.**
- g - Imposer une sanction pour infraction aux Règlements pendant l'épreuve.**
- h - Imposer une sanction à un organisateur pour incapacité à assurer un déroulement efficace et régulier de la manifestation ou pour infraction grave aux Règlements.**
- i - Se prononcer sur toute réclamation relative aux infractions aux Règlements pendant l'épreuve.**

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

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

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

1.6 CALENDRIER

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

1.7 MOTOCYCLES

1.7.1 Classes

Motocycles avec 2 roues dont les caractéristiques sont définies dans le chapitre 2.

1.7.2 Moyens de propulsion

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

1.8 COUREURS ADMISSIBLES

1.8.1 Licences

Le coureur doit être titulaire d'une Licence FIM adéquate. Les licences sont établies aux coureurs et, peuvent, dans certaines circonstances, être valables pour une seule manifestation. Afin d'obtenir une licence, le coureur doit posséder une licence nationale d'une FMN.

Les licences de coureur ne sont délivrées qu'aux personnes ayant atteint l'âge minimal de 18 ans.

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

La limite d'âge maximum se termine à la fin de l'année au cours de laquelle le coureur atteint ses **58** ans.

1.8.2 Inscriptions

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

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

Les coureurs doivent être en possession d'une permission de participer à la manifestation délivrée par leur FMN.

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

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

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

Les licences des coureurs seront contrôlées.

Une dispense peut être accordée par le Président du Jury.

1.8.3 Non-participation à une manifestation

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

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

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

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

1.8.4 Retrait d'une manifestation

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

Le retrait doit être approuvé par le Jury International.

1.8.5 Participation à la manifestation

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

1.8.6 Participation à la course

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

1.9 HORAIRE

1.9.1 L'horaire de la manifestation sera publié avant chaque épreuve.

Il précisera :

- Contrôles techniques et sportifs,
- Essais libres (minimum 1 séance de 30 minutes)
- Essais Qualificatifs (2 séances de 20 minutes)
- Warm up (15 minutes)
- Course (1 au minimum).
- **Intervalle minimum entre les séance d'essais, warm up et Course : 4 heures (temps nécessaire pour recharger les batteries).**

1.9.2 Les horaires peuvent uniquement être modifiés comme suit :

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

1.10 CONTROLE TECHNIQUE, CONTROLE MEDICAL - CONTROLE DU DOPAGE

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

Les coureurs ne peuvent présenter qu'un seul motocycle au contrôle technique, qui sera spécialement identifié par les Inspecteurs Techniques.

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

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

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

1.11 ESSAIS

1.11.1 Séances d'essais (warm up inclus)

- i)** Les coureurs commencent les essais depuis la voie des stands lorsque le feu vert est allumé à la sortie de la voie des stands.
- ii)** La durée des essais commence dès l'illumination du feu vert. Un panneau visible ou un compte à rebours sera placé dans la voie des stands pour indiquer les minutes d'essais restantes.
- iii)** La fin des essais est indiquée par la présentation d'un drapeau à damiers et, au même moment, la sortie des stands sera fermée. Les temps d'un coureur seront enregistrés jusqu'à ce qu'il franchisse la ligne d'arrivée après que le temps alloué soit écoulé. Après le drapeau à damiers, les coureurs doivent effectuer un tour supplémentaire avant de rentrer aux stands.
- iv)** Si, suite à un incident ou autre raison, les essais sont interrompus, un drapeau rouge sera présenté sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires. Tous les coureurs doivent retourner lentement dans la voie des stands. Lorsque les essais recommencent, le temps restant sera celui indiqué sur les écrans des chronomètres officiels au moment où les drapeaux rouges ont été présentés.
- v)** Une fois que les essais ont commencé, l'état de la surface de course du circuit ne pourra être modifié, sauf sur

instructions du Directeur de Course et Président du Jury,
pour l'adapter à un changement de conditions localisé.

1.11.2 Temps au tour

Tous les tours des coureurs sont chronométrés.

1.11.3 Qualification pour la course

Afin d'être qualifié pour la course, un coureur **devra avoir réalisé un temps de qualification au moins égal à la moyenne des trois meilleurs temps de son groupe augmenté de 20 % dans au moins une séance qualificative.**

Tout coureur qui ne peut pas réaliser un temps de qualification sera autorisé à prendre le départ de la course pourvu qu'il/elle ait obtenu, lors d'une séance d'essais qualificatifs, un temps au moins égal à 120% du temps enregistré par le coureur le plus rapide, dans cette même séance.

Les coureurs qui ne sont pas qualifiés à l'issue des derniers essais qualificatifs ne peuvent plus prendre part à l'épreuve.

1.12 POSITIONS SUR LA GRILLE

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

1.12.2 La grille sera comme suit : 4-4-4-4 en échelon.
Chaque ligne sera décalée.
Il y aura une distance de 9 mètres entre chaque rang.

1.12.3 Les positions sur la grille sont basées sur le temps le plus rapide réalisé par les coureurs lors des essais qualificatifs.
Dans le cas où toutes les séances de qualification ont été annulées, la grille de départ sera établie sur la base du meilleur temps enregistré réalisé par les coureurs dans toutes les séances d'essais libres.

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

1.12.5 La grille définitive sera publiée à la fin du "warm up", au plus tard une heure avant le début de la course.

1.13 COURSES

1.13.1 La longueur des courses sera établie avant chaque épreuve.

~~Minimum 30 km — Maximum 40 km~~

La distance totale du tour de reconnaissance, du warm-up et de la course s'établira entre 35 et 40 km

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

1.14 PROCEDURE DE DEPART

- 1) Seuls les coureurs ayant accompli au moins un tour de reconnaissance seront autorisés à prendre le départ à leur position sur la dernière grille publiée. En aucun cas ils ne peuvent rejoindre directement la grille de départ depuis la voie des stands.
- 2) Approximativement 15 Minutes avant le départ de la course - Ouverture de la sortie de la voie des stands pour les tours de reconnaissance.

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

Les coureurs **doivent** effectuer ~~plus d'un~~ tour de reconnaissance. ~~en repassant par la voie des stands où ils peuvent apporter des réglages à la machine.~~

Les coureurs qui n'effectuent pas le tour de reconnaissance se verront infliger une pénalité de «passage par la voie des stands».

- 3) Approximativement 10 Minutes avant le départ de la course - Fermeture de la sortie de la voie des stands.
- 4) Les coureurs qui ne se rendent pas sur la grille peuvent démarrer le tour de chauffe depuis la voie des stands sous les instructions d'un commissaire placé à la sortie de la voie des stands.
- 5) Lorsque les coureurs reviennent sur la grille après le(s) tour(s) de reconnaissance, ils prennent place à leur position et peuvent être assistés par cinq personnes, parmi lesquelles une peut tenir un parapluie. Tous les assistants sur la grille doivent porter un laissez-passer "Grille".

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

6) Le Directeur de Course, à ce moment-là, déclarera la course comme étant "wet", soit se déroulant sur piste mouillée, ou "dry" (sur piste sèche) et l'indiquera par un panneau aux coureurs sur la grille et à ceux qui sont encore dans la voie des stands. Si aucun panneau n'est présenté, la course sera automatiquement déclarée "dry", soit sur piste sèche.

7) Les coureurs sur la grille peuvent à cet instant procéder à des réglages sur la machine ou changer de pneus pour les adapter aux conditions de la piste. Des couvertures chauffantes peuvent être utilisées sur la grille. Les générateurs, batteries ou autres matériels électriques ne sont pas autorisés sur la grille.

Tous les réglages doivent être terminés lorsque le panneau « 3 minutes » est présenté. Après la présentation de ce panneau, les coureurs qui désirent encore faire des réglages doivent pousser leur machine vers le couloir des stands. Ces coureurs et leurs machines doivent avoir quitté la grille de départ et rejoint la voie des stands avant que le panneau « 1 minute » ne soit présenté, où ils peuvent continuer à faire des réglages. Ces coureurs prendront le départ du tour de chauffe depuis le couloir des stands.

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

9) 3 Minutes avant le départ du tour de chauffe - Présentation du panneau 3 minutes sur la grille.

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

Dès cet instant, toutes les personnes, sauf un mécanicien par coureur, la personne avec le parapluie, l'Equipe de télévision de la chaîne hôte et les Officiels indispensables, doivent quitter la grille.

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

10) 1 Minute avant le départ du tour de chauffe - Présentation du panneau 1 minute sur la grille.

Dès cet instant, tout le personnel des Equipes, à l'exception du mécanicien, quittera la grille. Le mécanicien aidera aussi vite que

possible le coureur à faire démarrer la machine et évacuera ensuite la grille.

- 11) 30 Secondes avant le départ du tour de chauffe - Présentation du panneau 30 secondes sur la grille.

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

- 12) 2 Minutes avant le départ de la course - Drapeau vert agité pour le départ du tour de chauffe.

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

Les coureurs effectueront un tour, à vitesse non restreinte, suivis par un Safety Car. Le safety car dépassera les coureurs lents. Dès que les coureurs ont passé la sortie de la voie des stands, le feu de la sortie de la voie des stands passera au vert et les éventuels coureurs qui attendent là seront autorisés à rejoindre le tour de chauffe. 30 secondes plus tard, le feu passera au rouge et un commissaire présentera un drapeau rouge fermant ainsi la sortie de la voie des stands.

Les coureurs qui n'effectuent pas le tour de chauffe se verront infliger une pénalité de «passage par la voie des stands».

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

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

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

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

Dès que chaque rang de la grille est complet, les Officiels abaisseront les panneaux indiquant que leur rang est complet. Les panneaux ne seront pas abaissés lorsqu'un coureur du rang en question a indiqué qu'il a calé sa moto ou a d'autres difficultés. Lorsque tous les panneaux ont été abaissés et que le Safety Car 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.

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

Un Safety Car doit suivre les machines durant tout le premier tour. Le safety car dépassera les coureurs lents.

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

Tout coureur qui anticipe le départ sera prié de respecter une procédure de passage par la voie des stands, décrite à l'article 1.15.

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle alors que les feux rouges sont allumés. C'est le Jury International qui décidera si une pénalité sera infligée et qui doit faire en sorte que l'Equipe soit avertie d'une telle pénalité avant la fin du quatrième tour.

- 14) Si, après le départ de la course, la machine d'un coureur cale, celui-ci peut être aidé en étant poussé le long de la piste jusqu'à ce que le moteur démarre. Si après un temps raisonnable, le moteur ne redémarre pas, le coureur sera poussé dans la voie des stands où ses mécaniciens pourront lui prodiguer une assistance.**

- 15) 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.**

- 16) Si un problème se présente pouvant nuire à la sécurité, alors le starter actionnera un feu jaune clignotant et présentera un**

panneau "Start Delayed (Départ Retardé)" et un Commissaire agitera un drapeau jaune à chaque rang de la grille de départ depuis la plateforme de signalisation. La procédure de départ recommencera au panneau 1 minute; les coureurs effectueront un tour de chauffe supplémentaire et la distance de la course sera réduite d'un tour.

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

1.15 PROCEDURE DE PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS

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

Il pourra ensuite reprendre la course.

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands (Art. 1.17.14). En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure de passage par la voie des stands sera répétée; dans le cas d'une seconde infraction de cette limitation de vitesse, le drapeau noir sera présenté au coureur.

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

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

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

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

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

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

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

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

1.16 COURSES SUR PISTES MOUILLEES ET SECHES "WET" ET "DRY"

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

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

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

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

1.17 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 1.20.

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 – pénalité de temps - passage par la voie des

stands – disqualification – retrait de points à le Championnat – suspension.

- 3) Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et la voie des stands. Toutefois, si un coureur quitte la piste accidentellement, il peut ensuite la rejoindre à l'endroit indiqué par les commissaires ou à un endroit qui ne lui procure pas un avantage. Toute infraction à cette règle pendant les essais sera 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 - disqualification – retrait de points au Championnat peuvent également être infligées.**
- 4) Toute réparation ou réglage le long de la piste doit être fait par le coureur qui travaille seul avec absolument aucune aide extérieure. Les commissaires peuvent assister le coureur dans le but de soulever sa machine et de la tenir pendant que la réparation ou le réglage est effectué. Le commissaire peut ensuite l'aider à faire redémarrer sa machine.**
- 5) Si le coureur a l'intention d'abandonner, il doit donc mettre sa moto dans une zone sûre, comme indiqué par les commissaires.**
- 6) Si un coureur rencontre un problème avec sa machine, ce qui aura comme conséquence son retrait des essais ou de la course, il ne doit pas essayer de retourner à vitesse réduite jusqu'aux stands, mais sortir de la piste et mettre sa machine à un endroit sûr comme indiqué par les commissaires.**
- 7) Les coureurs qui retournent lentement aux stands pour des réparations doivent s'assurer qu'ils roulent aussi loin que possible de la ligne de course idéale.**
- 8) Les pilotes peuvent entrer dans les stands pendant la course, mais rentrer la moto à l'intérieur du stand n'est pas permis. Le changement de batterie est interdit.**
- 9) Les coureurs qui arrêtent leur moteur dans les stands peuvent être assistés par les mécaniciens pour faire redémarrer leur moto.**
- 10) Les coureurs ne peuvent transporter une autre personne sur leur machine ou être transportés par une autre personne sur sa machine (exception : Un autre coureur ou par un autre coureur après le drapeau à damiers ou le drapeau rouge).**
- 11) Les coureurs ne doivent pas conduire ou pousser leur moto dans la direction opposée du circuit, soit sur la piste ou dans la voie des stands, à moins que cela se fasse sous la direction d'un Officiel.**

- 12) **Aucun signal quelconque entre un motorcycle en marche et toute autre personne ayant un rapport avec le concurrent, le coureur ou le motorcycle de l'équipe ne peut avoir lieu, sauf les signaux provenant de l'émetteur de chronométrage, d'un calculateur automatique de tours, d'un GPS, ou de message lisible sur le panneau présenté depuis le stand ou des mouvements du corps par le coureur.**

Les signaux de caméras TV sont autorisés, mais uniquement quand ces signaux sont pour les besoins et sont gérés par le promoteur du Championnat.

- 13) **Les dix premiers coureurs du classement peuvent transporter jusqu'à deux caméras embarquées sur leur machine.**

Les caméras et l'équipement en question, doivent être transportés lors de toutes les séances d'essais et la course.

Lorsqu'il n'est pas pratique de fournir des caméras et l'équipement en question pour tous les motorcycles utilisés par le coureur lors des essais et la course, la société fournissant l'équipement devra fournir de l'équipement factice, d'un poids et d'une taille équivalents et le monter à l'endroit exact où l'équipement réel sera monté.

Les caméras et autre équipement, réels ou factices, seront fournis aux équipes désignées deux heures au plus tard avant les premiers essais d'une manifestation.

Les équipes doivent donner un accès et une assistance raisonnables à la société désignée pour fournir l'équipement caméra afin de faciliter le montage de l'équipement.

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

Tout coureur dépassant la limitation de vitesse dans la voie des stands pendant les essais se verra infliger une amende de 150 €

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

Le Jury International doit communiquer l'infraction au stand du coureur après avoir reçu l'information de l'Officiel chargé du contrôle.

- 15) Il est interdit de s'arrêter sur la piste pendant les essais et la course.
- 16) Pendant les séances d'essais et "warm ups", les tests de départ sont autorisés, lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire, à la sortie de la voie des stands avant de rejoindre la piste et après avoir passé le drapeau à damiers à la fin des séances d'essais et «warm up» lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire, en dehors de la trajectoire.
- 17) Si le vainqueur désire présenter un drapeau, il doit se rendre sur le côté de la surface de course afin de prendre le drapeau et ensuite, lorsqu'il n'y a pas de danger, il peut rejoindre la piste.
- 18) Après le drapeau à damiers, les coureurs roulant sur la piste ne doivent pas quitter leur casque tant qu'ils ne sont pas arrêtés dans la voie de sécurité / parc fermé.
- 19) Il n'est pas permis de conduire une machine de course à l'intérieur du circuit ailleurs que dans la voie des stands ou sur la piste.

1.18 DRAPEAUX ET FEUX

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

1. 18.1 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

- **Drapeau vert**

La piste est dégagée.

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

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

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

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

- **Drapeau jaune à bandes rouges**

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

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

- **Drapeau blanc avec croix diagonale rouge**
Gouttes de pluie sur cette partie du circuit.
Ce drapeau doit être présenté immobile au poste de commissaire aux drapeaux.

- **Drapeau blanc avec croix diagonale rouge + drapeau jaune à bandes rouges**
Pluie sur cette partie du circuit.
Ces drapeaux doivent être présentés ensemble immobiles au poste de commissaire aux drapeaux.

- **Drapeau bleu**
Présenté agité au poste de commissaires aux drapeaux, ce drapeau indique à un coureur qu'il est sur le point de se faire dépasser.
Pendant les séances d'essai, le coureur concerné doit garder sa ligne et ralentir graduellement pour permettre au coureur plus rapide de le dépasser.
Pendant la course, le coureur concerné va se faire prendre un tour. Il doit permettre au(x) coureur(s) plus rapide(s) de le dépasser à la première occasion.
Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par l'une des pénalités suivantes : amende - disqualification – retrait de points du Championnat.
En tout temps, ce drapeau devra être présenté agité au coureur quittant la voie des stands si du trafic s'approche sur la piste.

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

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

- **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(des) tour(s) de reconnaissance et le départ du tour de chauffe.

- **Feux bleus clignotants :**
Ils devront être allumés à la sortie de la voie des stands en tout temps pendant les essais et les courses.

1.18.2 Drapeaux transmettant des informations et des instructions

- **Drapeau jaune**

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

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

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

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

- **Drapeau rouge et feux rouges**

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

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

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

A la fin de chaque séance d'essai ou warm up, un feu rouge sera allumé sur la ligne d'arrivée.

Le drapeau rouge devra être présenté immobile sur la grille à la fin du (des) tour(s) de reconnaissance et à la fin du tour de chauffe.

Le drapeau rouge peut également être utilisé pour fermer la piste. Les feux rouges seront allumés sur la ligne de départ entre 2 et 5 secondes pour le départ de chaque course.

- **Drapeau noir**

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

coureur doit s'arrêter aux stands à la fin du tour en cours et ne peut pas repartir.

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

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

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

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

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

1.18.3 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.

1.18.4 Couleur des drapeaux

Les références "Pantone" pour les couleurs sont :

Orange :	Pantone 151C
Noir :	Pantone Noir C
Bleu :	Pantone 286C ou 298C
Rouge :	Pantone 186C
Jaune :	Pantone Jaune C
Vert :	Pantone 348C

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

1.18.5 Panneau avec numéro du coureur

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

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

1.18.6 Postes des Commissaires aux drapeaux

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

1.18.7 Uniformes des commissaires

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

1.19 VOITURES MEDICALES

Les voitures médicales devront être équipées de gyrophares de couleur jaune. La mention «MEDICAL» devra être indiquée de manière très visible à l'arrière et sur les côtés du véhicule.

1.20 FIN D'UNE COURSE ET RESULTATS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Le nom des coureurs

- La performance réalisée (tours, temps);

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

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

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

1.21 INTERRUPTION D'UNE COURSE

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

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

Exemple d'une course de 30 tours :

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

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

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

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

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

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

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

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

1.21.2 Si les résultats calculés montrent que moins de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue et il y aura une nouvelle course.

S'il s'avère impossible de redonner le départ de la course, elle sera annulée et elle ne comptera pas pour le Championnat.

1.21.3 Si trois tours ou plus ont été couverts par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, mais moins des deux tiers de la distance originale de la course arrondie au nombre entier de tours inférieur, un nouveau départ sera donné conformément à l'article 1.22.4.

S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération et la moitié des points sera attribuée pour le Championnat.

1. 21.4 Si le calcul des résultats montre que les deux tiers de la distance initiale de la course arrondis au nombre entier de tours inférieur ont été effectués par le coureur de tête et tout autre coureur dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme une course complète et la totalité des points sera attribuée pour le Championnat.

S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération et la totalité des points sera attribuée pour le Championnat.

1.22 NOUVEAU DEPART D'UNE COURSE QUI A ETE INTERROMPUE

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

1.22.2 Les résultats de la première course doivent être à la disposition des Equipes, avant que le départ de la deuxième partie d'une course puisse être donné.

1.22.3 La procédure de départ sera identique à un départ normal avec tours de reconnaissance, tour de chauffe, etc..

1. 22.4 Les conditions pour un nouveau départ d'une course sont les suivantes :

i) Dans le cas de la situation décrite sous 1.21.2 (moins de trois tours accomplis) :

- a. Tous les coureurs peuvent repartir.**
- b. Les motos peuvent être réparées.
Le changement de batterie est autorisé.**
- c. Le nombre de tours sera le même que pour la distance initiale de la course.**
- d. Les positions sur la grille seront celles de la course originale.**

ii) Dans le cas de la situation décrite sous 1.21.3 (trois tours ou plus accomplis et moins des deux tiers accomplis) :

- a. Seuls les coureurs classés dans la première course peuvent prendre le nouveau départ.**
- b. Les motos peuvent être réparées ou changées.
Le changement de batterie est autorisé.**
- c. Le nombre de tours de la deuxième course sera celui requis pour obtenir la distance initiale de la course.**

- d. **Les positions sur la grille seront basées sur l'ordre d'arrivée de la première course.**
- e. **Le résultat final de la course sera basé sur l'addition des résultats de chaque coureur classé dans chaque course. Les coureurs ayant effectué un nombre de tours identique.**

1.23 ZONE DE CONTROLE

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

Après la fin de la course, toutes les machines ayant terminé la course doivent rester à la disposition des officiels pendant 30 minutes, dans le parc fermé. Elles ne pourront pas être retirées sans l'autorisation du Jury.

1.24 PODIUM

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

1.25 VÉRIFICATION TECHNIQUE FINALE

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

1.26 POINTS POUR LE CHAMPIONNAT ET CLASSEMENT

- 1.26.1 Les coureurs et constructeurs participeront au Championnat International FIM e-Power de Courses sur Route**
- 1.26.2 Pour les coureurs, les points seront ceux obtenus dans chaque course.**
- 1.26.3 Pour les constructeurs, seule la moto la mieux placée d'un constructeur obtiendra des points selon la position dans la course.**

1.26.4 Pour chaque course du Championnat, les points sont attribués selon l'échelle suivante :

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

1.26.5 Toutes les courses compteront pour le classement du Championnat.

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

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

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

1.27 INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

1.27.1 Des instructions peuvent être données par le Jury International et/ou le Directeur de Course aux Equipes et/ou Coureurs par des circulaires spéciales conformément aux Règlements. Les circulaires seront affichées sur le tableau d'informations officielles. Le fait de les afficher sur le tableau d'informations officielles et de les distribuer dans la boîte aux lettres de l'Equipe sera considéré comme preuve de livraison.

- 1.27.2** Tous les classements et résultats des essais et de la course, ainsi que toutes les décisions prises par les officiels, seront affichés sur le tableau d'informations officielles.
Le fait d'afficher sur le tableau d'informations officielles sera considéré comme preuve de livraison et de publication officielle.
- 1.27.3** Toute communication du Jury International ou du Directeur de Course à une équipe ou un coureur doit être communiquée par écrit. De même, toute communication d'une équipe ou d'un coureur au Jury International ou au Directeur de Course doit également être faite par écrit.

REGLEMENT PARTICULIER

1. PUBLICATION

Le _____ au nom de la _____
organise le _____ sur le circuit de _____
Cette manifestation aura lieu le _____ et elle est valable pour le
Championnat International e-Power 2010 IMN : _____

2. SECRETARIAT DE L'ORGANISATION

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

3. CIRCUIT

La longueur du circuit est de _____ Km.

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

Un plan du circuit est annexé.

4. JURIDICTION

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

5. OFFICIELS

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

Adresse des membres du Jury pendant la manifestation :

6. NOMBRE DE MACHINES ADMISES

Essais :

Admises au départ :

Qualifiées pour la course :

7. ENGAGEMENTS, CAUTION

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

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

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

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

8. VERIFICATIONS TECHNIQUES

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

9. ENTRAINEMENTS

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

Programme défini à l'article 1.9.1.

10. COURSES : HORAIRE

Programme défini à l'article 1.9.1.

11. DISTRIBUTION DES PRIX

Lieu - heure

12. RECLAMATIONS

Toute réclamation devra être formulée selon les prescriptions du Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM et être accompagnée d'un montant de _____ (monnaie locale - équivalent à 600 €uros).

13. ASSURANCE

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

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

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

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

14. RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

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

Annexes :

- plan du circuit
- formulaire d'engagement

Lieu et date : _____

Le Président du Comité d'Organisation : _____

Le Directeur de Course : _____

Le Secrétaire de la manifestation : _____

Approuvé le : _____

(FMNR)

Approuvé le : _____

(FIM/CCR)

Manifestation : _____ IMN : _____

Séance du Jury No 1

La première séance du Jury a lieu 1 1/2 heure avant le début des essais libres.

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

1. Présences

1.1 Membres du Jury avec droit de vote

Président : _____

Membre : _____

Délégué FMNR : _____

1.2 Membres du Jury sans droit de vote, désignés par la FIM

Délégué médical : _____

1.3 Directeur de course

1.4 Délégués FMN

1.5 Commissaire de l'Environnement

1.6 Autres personnes

2. Règlements Particuliers

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

3. Coureurs engagés

4. Etat de la piste

5. Etat des services

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

- 6. Procédure de lutte contre les incendies**
- 7. Prochaine séance du Jury**

Le Jury International

Le Président Le Secrétaire

Manifestation : _____ IMN : _____

Séance du Jury No

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

1. Présences

1.1 Membres du Jury avec droit de vote

Président : _____

Membre : _____

Délégué FMNR : _____

1.2 Membres du Jury sans droit de vote, désignés par la FIM

Délégué médical : _____

1.3 Directeur de course

1.4 Délégués FMN

1.5 Commissaire de l'Environnement

1.6 Autres personnes

2. Procès-verbal de la séance No.

3. Inspection du circuit.

4. prix FIM : change officiel (vérification)

5. **Vérifications techniques**
 - 5.1 **Vérifications effectuées**

nombre de coureurs	Total
nombre de machines	
 - 5.2 **Contrôles spéciaux effectués**
 - bruit
 - poids
 - autres
6. **Briefing des coureurs**
7. **Réclamations**
8. **Infractions aux règles, Sanctions**
9. **Homologation des résultats des essais**
10. **Rapport du Directeur de Course**
11. **Chutes/Accidents**
12. **Grille de départ**
13. **Parc fermé**
14. **Divers**
45. **Prochaine séance du Jury**

Le Jury International

Le Président

Le Secrétaire

Manifestation : _____ IMN : _____

Séance finale du Jury

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

1. Présences

1.1 Membres du Jury avec droit de vote

Président : _____

Membre : _____

Délégué FMNR : _____

1.2 Membres du Jury sans droit de vote, désignés par la FIM

Délégué médical : _____

1.3 Directeur de course

1.4 Délégués FMN

1.5 Commissaire de l'Environnement

1.6 Autres personnes

2. Procès-verbal de la séance No

3. Inspection du circuit

4. Vérifications techniques finales

5. Réclamations

6. Infractions, Sanctions

7. Homologation des résultats

8. **Transmission des résultats (par fax ou e-mail) à la FIM**
9. **Rapport du Directeur de Course**
10. **Chutes/Accidents**
11. **Absences injustifiées**
12. **Cérémonie du podium**
13. **Jugement de la manifestation**

Le Jury International

Le Président

Le Secrétaire



2 REGLEMENTS TECHNIQUES

Le concept technique concerne les motocycles avec deux roues, avec traction sur l'une ou sur les deux roues, à propulsion sans utiliser de carburant fossile (à base de carbone) et sans aucune émission toxique/nocive.

Des amendements aux règlements techniques peuvent être effectués en tout temps afin d'assurer une compétition plus équitable.

Si un motocycle se trouve ne pas en conformité avec les règlements techniques pendant ou après les essais, son pilote se verra infliger une pénalité de passage par la voie des stands pour la course suivante. D'autres sanctions (telles qu'une amende, une suspension et/ou un retrait de points du Championnat ou de la Coupe) peuvent également être imposées.

Si un motocycle se trouve ne pas en conformité avec les règlements techniques pendant ou après les essais, son pilote sera disqualifié. D'autres sanctions (telles qu'une amende, une suspension et/ou un retrait de points du Championnat ou de la Coupe) peuvent également être imposées.

2.1 SPECIFICATIONS GENERALES

Machines à 2 roues à propulsion électrique, énergie fournie uniquement par électricité stockée (batterie/accumulateur).

Le nombre de moteurs électriques et de roues avec traction est libre.

2.1.1 Mise en charge des accumulateurs

Les accumulateurs du véhicule doivent être mis en charge aux moments et aux emplacements déterminés par l'organisateur de la manifestation.

Pendant les essais et la course, les pilotes peuvent recharger les accumulateurs dans la voie des stands. Il est obligatoire de déclarer la procédure et la technologie employée au Directeur Technique FIM.

Le système de charge doit être séparé de la machine et être conforme à toutes les exigences de sécurité électriques y compris un interrupteur pour surcharge thermique, un fusible, et être équipé d'une connexion de mise à terre de protection.

2.2 CONTROLE TECHNIQUE

Comme condition d'engagement, un dossier de construction technique doit être soumis avec l'inscription pour la course en utilisant le formulaire électronique fourni (réf.: fichier de construction technique FIM), qui doit fournir les informations de base énumérées ainsi que les étapes de design prises pour assurer la sécurité des pilotes, de l'équipe, des spectateurs, des officiels et des commissaires,

Le Directeur Technique FIM devra contrôler la machine et le pilote pour vérifier la conformité aux spécifications techniques, ainsi que l'emploi d'une bonne pratique de mécanique de construction, la fourniture d'isolation électrique adéquate et d'étanchéité.

Le pilote doit porter ses vêtements au Contrôle Technique pour démontrer qu'ils lui vont bien.

Les machines endommagées doivent revenir à la zone du contrôle technique pour examen après la course ou les essais. Dans de telles circonstances, il est de la responsabilité du coureur d'assurer que sa machine et ses vêtements ont été re-contrôlés et approuvés pour une nouvelle utilisation lors de la manifestation.

Il est de la responsabilité du pilote d'assurer que la machine utilisée en compétition est électriquement, mécaniquement et structurellement en conditions sûres.

2.2.1 Conformité

Chaque concurrent a le devoir de montrer aux Commissaires Techniques de la manifestation que leur véhicule est entièrement conforme à ces règles et les règlements qui régissent la manifestation, dans leur totalité et à tout moment.

2.3 COMPONENTS

2.3.1 Plaques numéros

Les couleurs du fonds et des numéros sont le vert (fonds) et le blanc (chiffres).

La dimension des chiffres appliqués à l'avant est:	Hauteur minimum:	160 mm
	Largeur minimum:	80 mm
	Largeur minimum des traits:	25 mm

La dimension des chiffres latéraux est:	Hauteur minimum:	160 mm
	Largeur minimum:	80 mm
	Largeur minimum des traits:	25 mm

Le numéro attribué au coureur doit apparaître au moins trois fois sur la machine. Le numéro à l'avant ne peut être apposé qu'une seule fois au milieu du carénage. Les deux numéros latéraux doivent se trouver à gauche ou à droite du carénage. Les numéros doivent être visibles pour les spectateurs et les officiels des deux côtés de la piste.

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

2.3.2 Guidons

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

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

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

Quelque soit la position du guidon, la roue avant, le pneu et le garde-boue doivent respecter un espace minimum de 10 mm de toute autre pièce de la machine.

Les brides du guidon doivent être très soigneusement arrondies et façonnées pour éviter des criques dans le guidon.

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

2.3.3 Leviers

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

doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

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

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

2.3.4 Contrôle de puissance

Un accélérateur (contrôle de puissance) à retour automatique doit être utilisé.

2.3.5 Repose-pied/Contrôles au pied

~~A l'exception des véhicules du Groupe A2 (scooters),~~ Les repose-pied peuvent être fixes. Les repose-pied rabattables doivent être équipés d'un dispositif pour un retour à la position normale.

Une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied

Les repose-pied non rabattables doivent comporter une extrémité (prise) qui est fixée en permanence et fabriquée avec des matériaux en aluminium, plastique, Téflon ou matériau de type équivalent (\varnothing min. 8 mm). La surface de l'extrémité doit être conçue de façon à recouvrir la plus large surface possible du repose-pied. Le Directeur Technique a le droit de refuser toute extrémité ne satisfaisant pas aux critères de sécurité-

2.3.6 Roues et jantes

- 1) Les roues en carbone sont interdites.
- 2) Si une roue d'un OEM ou d'un accessoiriste est modifiée par le concurrent, il doit fournir au Directeur Technique FIM les calculs complets prouvant la taille adéquate des composants.

2.3.7 Pneus

Les pneus sont libres.

L'utilisation de couvertures chauffantes est autorisée.

2.3.8 Carénage

L'usage de la fibre de carbone ou de matériaux composites de carbone est autorisé uniquement pour des renforts (rubans) du carénage.

Les ailerons ou les spoilers sont autorisés sur les machines solo à condition qu'ils fassent partie intégrante du carénage ou de la selle. Ils ne doivent pas dépasser la largeur du carénage ni être placé plus haut que le guidon. Les rebords coupants doivent être arrondis. Aucune pièce aérodynamique amovible n'est autorisée.

La largeur maximale du carénage ne doit pas être supérieure à 800 mm. La largeur de la selle ou de toute pièce à l'arrière ne doit pas être supérieure à 500 mm.

Toute partie du carénage tournée vers l'arrière doit terminer en rebords arrondis.

Le pilote doit être entièrement visible de chaque côté excepté les mains et les avant-bras du pilote qui peuvent être caché par le carénage ; l'inclinaison de la plaque numéro ne doit pas rendre le chiffre à l'avant invisible lorsqu'on le voit de face.

Le carénage ne doit pas dépasser une ligne tracée verticalement à une distance de 200 mm depuis l'extrémité avant du pneu avant, ni une ligne tracée verticalement à une distance de 400 mm depuis l'extrémité arrière du pneu arrière. La suspension doit être en complète extension lors de la mesure.

Avec les deux roues (pneus) sur le sol, il doit être possible d'incliner la moto sans aucune charge à un angle de 45 degrés de la verticale sans qu'aucune partie ne touche le sol.

2.3.9 Poids de la machine

Le poids minimum de la moto est de 100 kg, et peut aller jusqu'à 300 kg. La machine sera pesée en état « prête pour la course ». Aucune tolérance de poids ne sera appliquée aux vérifications techniques après les essais et la course.

2.3.10 Dimensions générales

Longueur maximum du véhicule: 2700 mm
Largeur maximum: 800 mm (véhicules à 2 roues)

2.3.11 Matériaux

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

- 1. Test chimique pouvant être effectuée à la piste: le test magnétique (le titane n'est pas magnétique).**
- 2. Le test de l'acide nitrique à 3 % (Le titane ne réagit pas. S'il s'agit d'acier, la goutte laissera une tache noire).**
- 3. Une masse spécifique en alliage de titane de 4,5-5, d'acier de 7,5-8,7 peut être établie en pesant la pièce et en mesurant son volume dans un verre gradué rempli d'eau (soupape d'admission, culbuteur de soupape, bielle, etc.)**
- 4. En cas de doute, le contrôle doit être effectué dans un Laboratoire de Contrôle de Matériaux.**

2.3.12 Numéro du cadre

Un seul numéro doit être gravé de manière visible sur un emplacement du cadre facilement accessible. En complément, une plaque fabriquée dans un matériau durable doit être fixée sur un emplacement facilement accessible et visible. Il doit porter de façon permanente le nom du constructeur, la marque du véhicule et son numéro de cadre.

2.4 EQUIPEMENT ELECTRIQUE

2.4.1 Publications IEC

Si aucun règlement spécifique n'existe dans ces Annexes Techniques, les normes IEC (International Electrotechnical Commission Standard) ou le Rapport en question doivent être respectés.

(Note : les Publications IEC pourront être remplacées à l'avenir par les publications ISO)

- IEC 60529 Degrés de protection, voir pièces ci-jointes (Code IP)).**
- IEC 60783 Equipement électrique et connecteurs pour les véhicules de route.**

Ce rapport s'applique au câblage et aux connecteurs utilisés pour des véhicules de route électriques, alimentés par batterie.

- **IEC 60784 Instruments pour les véhicules de route électriques.**

Ce rapport s'applique aux instruments des véhicules de route électriques, à l'exception des pièces qui sont utilisées pour des véhicules avec moteur à combustion interne.

- **IEC 60785 Machines à rotation pour les véhicules de route électriques.**

Ce rapport s'applique aux machines à rotation électrique (moteurs traction et moteurs auxiliaires) des véhicules de route électriques y compris les hybrides qui sont alimentés par les batteries de traction principales.

- **IEC 60786 Contrôleurs pour les véhicules de route électriques. Ce rapport s'applique à l'équipement sur des véhicules électriques qui contrôlent le taux de transfert d'énergie entre la batterie de traction et le(s) moteur(s).**

2.4.2 Accumulateur (batterie de stockage)

L'accumulateur est défini comme tout équipement utilisé pour le stockage intermédiaire de l'énergie électrique fournie par l'élément de charge.

N'importe quel accumulateur de bord est considéré comme pièce intégrante de l'accumulateur du véhicule.

Le type, les dimensions et le poids du/des accumulateur(s) ne peuvent être changés entre les essais qualitatifs et la course.

Tous les équipements électriques de bord, à moins qu'il ne soit question d'éléments originellement alimentés par des batteries sèches, par un petit accumulateur ou par leurs propres cellules solaires, doivent obtenir leur alimentation en énergie de l'accumulateur officiel du véhicule.

IMPORTANT : Comme condition d'admission, une feuille de sécurité de données du matériel (Material Data Safety Sheet) doit être fournie avec l'inscription de la machine comprenant tous les détails importants tels que la chimie de l'accumulateur, dangers pour l'homme et l'environnement, les caractéristiques et les risques et protections spécifiques contre le feu.

2.4.3 Reprise d'énergie

La récupération de l'énergie générée par l'énergie cinétique du véhicule est autorisée.

2.4.4 Utilisation des sources d'énergie externes

L'utilisation de toute source d'énergie externe, sous n'importe quelle forme, dans le but d'améliorer les performances du véhicule, est strictement interdite. Le système de refroidissement doit être généré uniquement par l'accumulateur officiel du véhicule.

2.4.5 Panne du système de propulsion

Le véhicule doit être capable de se mettre en roue libre au cas où le système de propulsion s'est arrêté (i.e. charge épuisé ou panne du système).

2.4.6 Sécurité électrique

Dans aucun élément de l'équipement électrique, il ne peut y avoir de courants électriques de plus de 500 volts raccordés au cadre et au système électrique de masse respectivement (le système de masse est le contact au sol de l'équipement électrique). Pas plus de 50 volts ne sont autorisés entre le système électrique de terre et le cadre ou le carénage du véhicule.

Le voltage est limité à 500 volts entre deux points. Au cas où le voltage du circuit du courant dépasse 42 volts, le circuit du courant doit être séparé du circuit à bord par un isolateur approprié.

Des panneaux de signalisation de « Haute tension » doivent être mis en place sur et près des couvercles de protection de l'équipement électrique ; le symbole doit représenter un éclair de lumière noir à l'intérieur d'un triangle jaune avec bordure noire. Les côtés du triangle doivent mesurer 12 cm au moins, mais peuvent être plus pour raisons pratiques.

Le circuit de courant est constitué de tous les éléments de l'équipement électrique qui sont utilisés pour faire fonctionner le motorcycle. Le circuit à bord est constitué de tous les éléments de l'équipement électrique qui sont utilisés pour signaler, éclairer ou communiquer.

Tous les éléments de l'équipement électrique doivent être protégés en utilisant au moins la protection de type IP 44 (contre la poussière et les éclaboussures).

2.4.7 Disjoncteur général – 'Arrêt d'Urgence'

Deux boutons d'arrêt d'urgence (coupe-circuits) sont exigés car un système de stop doit être facilement accessible au pilote et aux Commissaires.

Lorsque le coureur est assis en position normale, il doit pouvoir interrompre toutes les transmissions électriques entre les accumulateurs et les consommateurs d'énergie au moyen d'un disjoncteur général du système d'allumage placé devant lui. Cet interrupteur doit être placé de manière à ce qu'il puisse être également actionné depuis l'extérieur du véhicule. Ce coupe-circuit doit être clairement identifié comme tel. L'utilisation d'un cordon relié au pilote afin d'opérer ce coupe-circuit en tant qu'alternative à un bouton est autorisée.

Le circuit général doit aussi inclure un second disjoncteur général qui doit être placé derrière le pilote, dans une position facile et reconnaissable tenant compte du fait que le véhicule peut être couché sur le côté suite à un accident. Ce disjoncteur doit être actionné par un bouton rouge et identifié par un cercle jaune (minimum de 8 mm de diamètre) avec « Urgence » écrit en lettres rouges ou noires.

Les options suggérées ci-dessous sont acceptables, ainsi que d'autres solutions respectant les exigences énumérées. Les équipes devront démontrer l'opération des arrêts d'urgence lors de l'inspection technique.

- 1. Un interrupteur de basse tension (i.e. bouton pression) comme contrôle d'un relais de contacteur dans lequel le contacteur peut être placé près du moteur et ainsi maintenir les tensions de voltage et de courant loin du pilote et de la partie supérieure du véhicule.**
- 2. Un relais avec un interrupteur « coupe-circuit » intégré, qui doit opérer la totalité du voltage de la batterie où qu'il soit installé.**

L'opération du disjoncteur général doit également isoler toute résistance de pré-charge, s'il y en a.

Afin d'empêcher la fusion des contacts du disjoncteur général du circuit, ses caractéristiques des ampères à la seconde

carrée, représentant la chaleur dégagée sur les contacts du disjoncteur pendant l'allumage, doit être suffisant pour garantir une opération correcte du disjoncteur général, même en cas de surtension de courant, particulièrement lorsque c'est le cas pendant la connexion de l'accumulateur à une prise.

Des accumulateurs de faible puissance fournis pour des circuits de basse tension, i.e. circuits auxiliaires, n'ont pas besoin d'être isolés par le coupe-circuit général – Stop d'Urgence – si ils sont totalement isolés des accumulateurs de puissance principale.

2.4.8 Indicateur de puissance

Lorsque le véhicule est sous tension, il doit y avoir deux indicateurs clairement visibles, une lumière au tableau de bord et un feu à l'arrière du véhicule.

Le feu arrière doit être rouge et visible à une distance d'au moins 10 mètres, de côté ou vers l'arrière, et doit clignoter une à deux fois par seconde (cycle de fonctionnement de 50%).

2.4.9 Fusibles de courant de surcharge

Un fusible de courant de surcharge est un dispositif qui interrompt automatiquement le courant électrique dans lequel il est installé au cas où le niveau de ce courant dépasse une limite pour une période spécifique.

Les fusibles et disjoncteurs de circuit (mais jamais le disjoncteur du circuit moteur) sont considérés comme des fusibles de courant de surcharge. Des fusibles de circuit électronique extrêmement rapides et fusibles rapides sont adéquats. Ces fusibles doivent être placés de façon à être facilement accessible et situés aussi près que possible de l'accumulateur des deux polarités.

Tous les câbles électriques à l'intérieur du motorcycle doivent être protégés au moyen de fusibles de courant de surcharge au taux conforme au diamètre des conducteurs individuels. Les fusibles de courant de surcharge ne doivent en aucun cas remplacer le disjoncteur du circuit (interrupteur d'arrêt d'urgence).

2.4.10 Sécurité électrique générale

Les éléments utilisés ne doivent, en aucune façon, provoquer des blessures, soit pendant une opération ordinaire ou dans

des cas prévisibles de défaillance. Les éléments utilisés pour protéger des personnes ou des objets doivent remplir sérieusement leur fonction pendant un laps de temps approprié.

2.4.11 Résistance de l'isolation

Chaque élément de l'équipement électrique doit avoir une résistance minimale de l'isolation entre tous les éléments sous tension et la terre.

Pour de l'équipement jusqu'à 300 volts à terre, la résistance de l'isolation doit atteindre la valeur suivante: 250 k Ohms.

Pour les équipements de plus de 300 volts à terre, la résistance de l'isolation doit atteindre la valeur suivante: 500 k Ohms.

Le calcul de la résistance de l'isolation doit être effectuée en utilisant un voltage d.c. d'au moins 100 volts.

2.4.12 Force diélectrique

Tout l'équipement électrique du véhicule fonctionnant à l'électricité doit remplir les conditions suivantes:

Concernant la force diélectrique, une distinction doit être faite entre les matériaux d'isolation légère, normale ou renforcée.

L'isolation normale est une isolation qui peut résister à un voltage de contrôle d'au moins 2000 volts à 50 hertz pendant une minute. Elle doit être utilisée uniquement pour des circuits électriques d'un voltage nominal ne dépassant pas 500 volts.

L'isolation légère ne doit pas être utilisée (excepté pour les circuits de bord).

Tous les éléments électriquement sous tension doivent être protégés contre les contacts accidentels. Les matériaux d'isolation qui n'ont pas de résistance mécanique suffisante, c.-à-d. couche de vernis, émail, oxydes, fibres de vernis (gonflés ou non) ou rubans d'isolation ne sont pas autorisés.

Tous les éléments électriques conducteurs non branchés doivent être connectés à la masse du motorcycle.

2.4.13 Condensateurs

Le voltage à travers les condensateurs faisant partie du circuit du courant devrait tomber au-dessous de 65 volts en 5 secondes après que le disjoncteur général du circuit soit ouvert ou après que les fusibles du courant de surcharge de l'accumulateur aient sauté.

2.4.14 Fixation de l'accumulateur

L'accumulateur doit être placé solidement à l'intérieur du véhicule et être protégé contre les courts-circuits et les fuites. L'accumulateur doit être fixé au cadre au moyen de brides en métal muni d'un couvercle isolant,

La fixation doit être conçue de façon à ce que ni l'accumulateur, ni le dispositif de fixation et ni les points de fixation ne puissent se détacher, même en cas d'accident. Une carrosserie solide en plusieurs éléments doit séparer l'emplacement de l'accumulateur de celui du coureur. Chaque boîte d'accumulateur doit comprendre une admission d'air avec sa sortie.

L'installation de l'accumulateur doit assurer qu'en cas de fuite ou d'explosion de la cellule de l'accumulateur, les contenus n'atteignent pas le pilote et n'interfèrent en aucune manière dans la visibilité du pilote et la sécurité de pilotage de la machine.

2.11 VETEMENTS DE PROTECTION ET CASQUES

2.11.1 Les coureurs doivent porter une combinaison de cuir avec un rembourrage supplémentaire en cuir, ou autre protection, sur les points de contact principaux, genoux, coudes, épaules, hanches, etc.

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

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

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

- 2.11.5 L'utilisation d'une protection dorsale est hautement recommandée.
- 2.11.6 Les coureurs doivent porter un casque qui soit en bon état, bien ajusté et fixé correctement.
- 2.11.7 Les casques doivent être de type intégral et conformes à l'une des normes internationales reconnues:
- Japon JIS T 8133 : 2000 (jusqu'au 31.12.2011)
 - Europe ECE 22-05 'P'
 - Japon JIS T 8133: 2007
 - USA M 2005 (jusqu'au 31.12.2011)
 - USA M 2010
- 2.11.8 Les visières doivent être en matière sécurit®.
- 2.11.9 Des visières jetables sont autorisées.
- 2.11.10 Toute question relative au fait que les vêtements et/ou casque du coureur soient appropriés ou en bon état sera prise par le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique, qui peut, s'il le désire, consulter les fabricants du produit avant de prendre une décision définitive.

2.12 PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE

- 2.12.1 Le coureur est en tout temps responsable de sa machine.
- 2.12.2 Le Chef Commissaire Technique doit être présent à une manifestation au moins une heure avant le début du contrôle technique et doit en informer le Directeur de Course, le Président du Jury et le Directeur Technique FIM.
- 2.12.3 Le Chef Commissaire Technique doit s'assurer que tous les Commissaires Techniques, nommés pour la manifestation, effectuent correctement leur travail.
- 2.12.4 Le Chef Commissaire Technique doit nommer les Commissaires Techniques pour les postes individuels de la course, des essais et du contrôle final.
- 2.12.5 Un coureur, ou son mécanicien, doit se présenter avec la machine pour le contrôle technique dans les temps prescrits dans les Règlements Particuliers. Le nombre maximum de personnes autorisées à assister aux vérifications techniques

est le coureur, plus deux autres. De plus, le Directeur d'Equipe peut également être autorisé.

- 2.12.6** Le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique doit informer le Jury International des résultats du contrôle technique. Le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique établira alors une liste des motocycles acceptés et soumettra cette liste au Directeur de Course.
- 2.12.7** Le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique a le droit de contrôler toute pièce du motocycle en tout temps pendant la manifestation.
- 2.12.8** Tout coureur ne se présentant pas comme requis ci-dessous pourra être disqualifié de la manifestation. Le Jury International peut refuser, à tout équipe qui ne respecte pas les règles ainsi qu'à tout coureur qui serait un danger pour les autres participants ou pour les spectateurs, de prendre part aux essais ou à la course:
- 2.12.9** Le contrôle technique doit être effectué conformément à la procédure et à l'horaire fixés dans le Règlement Particulier de la manifestation.
- 2.12.10** Le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique refusera toute machine qui n'a pas une fixation correcte de transpondeur appropriée. Le transpondeur doit être fixé au motocycle dans la position et l'orientation spécifiées dans l'information sur le chronométrage donnée aux équipes en avant saison et disponible lors de chaque manifestation. Une attache correcte du support de transpondeur consiste au minimum en un collier Rislán, mais de préférence avec un écrou ou un rivet. Un velcro ou un adhésif seul n'est pas acceptable. La goupille du transpondeur doit également être assurée par un collier Rislán.
- 2.12.11** Le coureur, ou le mécanicien, doit présenter un motocycle propre et conforme aux Règlements. Il doit également présenter la fiche technique dûment remplie et confirmée.
- 2.12.12** Une inspection générale du motocycle doit être faite conformément aux Règlements. Les motocycles acceptés seront marqués à la peinture ou avec un autocollant.
- 2.12.13** En cas de litige, le jugement sur la conformité des parties en question et son acceptation découle de l'autorité du Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique.

- 2.12.14** Avant chaque essai et avant que le motocycle n'entre sur la piste, le Commissaire Technique doit confirmer que le motocycle a passé le contrôle technique en contrôlant l'autocollant technique.
- 2.12.15** Seuls les motocycles acceptés peuvent être utilisés pendant la course et les essais.
- 2.12.16** Environ 30 minutes après la fin du contrôle technique, le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique doit soumettre au Jury International une liste des machines acceptées et coureurs.
- 2.12.17** le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique doit contrôler la machine, impliquée dans un accident, ainsi que le casque et les vêtements de protections du coureur concerné, afin d'assurer qu'aucune défectuosité sérieuse ne s'est produite.

Si une machine est arrêtée par le drapeau noir avec disque orange, le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique doit contrôler la machine.

Dans les deux cas, il est de la responsabilité de l'équipe de présenter leur machine (ainsi que le casque et vêtements de protection du coureur qui a chuté) pour un nouveau contrôle dans le cas où l'équipe souhaite à continuer.

Si un casque est défectueux, le Chef Commissaire Technique doit garder ce casque. L'organisateur doit envoyer ce casque, avec le rapport de l'accident et le rapport médical (et des photographies et vidéo, si disponible) à la Fédération du coureur. S'il y a des blessures à la tête qui sont indiquées dans le rapport médical, le casque doit alors être envoyé à un institut neutre pour vérification.

2.13 DIRECTIVES A L'ATTENTION DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

- Vérifier que toutes les mesures nécessaires et l'équipement administratif sont en place au moins 1 heure avant que ne commence le contrôle technique (voir la liste séparée), (heure mentionnée dans le Règlement Particulier).
- Décider qui fera quoi et indiquer les décisions. "Efficacité" est le mot clé. Toujours garder la bonne humeur et se rappeler les raisons de la vérification technique: SECURITE ET EQUITE.

- Etre bien informé. S'assurer que votre FMN vous a fourni tous les documents techniques mis à jour qui auraient paru après la publication des brochures des Règlements Techniques. Les copies de tous les documents d'homologation doivent être en votre possession.
- L'Inspection doit se dérouler dans un endroit couvert suffisamment grand (surface minimale de 100 m²) pour effectuer les contrôles techniques sur deux files d'attente.
- Les balances doivent être précises et pratiques. Des poids étalons certifiés et leur certificat doivent être à disposition pour les vérifications.
- Les Règlements concernant le niveau et la mesure du bruit doivent être respectés.

2.13.1 Préparations, procédures

Une zone pour les vérifications techniques doit être prévue sur chaque circuit. Dans cette zone, un équipement adéquat sera disponible pour effectuer des inspections précises sous le contrôle le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique.

Le contrôle technique sera effectué comme prévu dans l'horaire indiqué dans les Règlements Particuliers.

Les Commissaires Techniques devront être disponibles pendant toute la manifestation pour contrôler les motocycles et l'équipement sur l'ordre du Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique

La présentation d'une machine sera considérée comme un engagement tacite de la conformité de celle-ci avec les Règlements Techniques.

Les Commissaires Techniques doivent contrôler les motocycles pour des manquements graves aux règles de sécurité.

Les Commissaires Techniques doivent contrôler que la machine est conforme à toutes les règles techniques indiquées dans les Règlements.

1) Toutes les classes

Toutes les machines seront contrôlées pour le poids et/ou le bruit lors de l'inspection technique précédant la course.

Les balances et l'appareil à mesurer le bruit seront mis à la disposition des équipes ou des coureurs dans la zone des vérifications techniques pour le contrôle précédant la course.

Le contrôle du bruit doit être effectué dans un endroit dégagé adjacent à la vérification technique, à 5 mètres au moins de toute obstruction possible pouvant renvoyer le bruit.

Les coureurs doivent savoir que le poids et le bruit peuvent être contrôlés par tirage au sort dans la voie des stands pendant les essais et à la fin de la course.

Les réclamations sur l'absence de contrôles officiels de bruit et du poids effectués avant la course ne pourront constituer la base d'un appel. Le respect des règlements découle de la responsabilité du coureur.

Le Directeur Technique FIM /le Chef Commissaire Technique se réserve le droit d'effectuer des contrôles "surprises" du poids et du bruit de toutes les machines dans la voie des stands pendant les essais libres et les essais officiels. Ceci peut se faire en tout temps pendant les essais libres et pendant les premières dix minutes de toute séance d'essais officielle (chronométrée). Cette opération sera effectuée avec le moins de désagréments possible au coureur.

Les machines arrivées après les premiers essais libres devront être contrôlées dans la zone des vérifications techniques.

A la fin des inspections, un petit autocollant ou une marque de couleur indiquant que la machine a passé l'inspection sera apposé sur le cadre.

Les Commissaires Techniques devront inspecter à nouveau toute machine impliquée dans un accident.

Les Commissaires Techniques devront être disponibles, selon les instructions du Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique pendant la manifestation pour inspecter à nouveau n'importe quel motorcycle pour sa conformité.

Les mécaniciens devront assister aux inspections techniques dans le parc fermé. Un maximum de quatre (4) membres d'équipe par coureur est autorisé dans le parc fermé pendant

l'inspection technique suivant la course. Le transfert des données dans le parc fermé est également autorisé.

Les représentants des fabricants de pneus sont autorisés dans le parc fermé.

2) Essais

– Essais sur piste sèche :

Chaque machine utilisée pour les essais libres ou officiels peut être contrôlée.

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

– Essais sur piste mouillée :

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

3) Inspection finale à la fin de la course

Les machines seront contrôlées au moins pour la conformité des points suivants:

– Poids : Le poids sera contrôlé à condition que la machine ait terminé la course. Aucun élément ne pourra être ajouté à la machine, ni carburant, huile, eau ou pneus.

– Son : Conformité avec la limite de son **minimum**

Le Directeur Technique FIM /Chef Commissaire Technique peut demander à une équipe de fournir des pièces ou échantillons, dont il juge nécessaire de contrôler la conformité de ceux-ci avec les règlements.

4) Horaire et présence

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

5) Contrôle administratif / technique

Pour toutes les équipes min. 3 personnes

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

Tâches administratives: 1 personne

a) samedi:

Contrôle technique: essais libres, qualificatifs et officiels

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

Inspection des machines accidentées et contrôles techniques: 2 personnes

Tâches administratives: 1 personne

b) dimanche: contrôles techniques le jour de la course

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

Après la course: contrôles techniques pour le bruit, poids et

Contrôles des systèmes électriques: 3 personnes

Contrôles des machines: 2 personnes

Administration 1 personne

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

Tous les points finaux de vérification doivent être décidés en collaboration avec le Président du Jury International et le Directeur Technique FIM. Les contrôles après la course se font sous tension extrême. Il est important d'être très bien organisé.

Le Chef Commissaire Technique doit présenter un rapport au Jury après les dernières vérifications.

6) Liste de l'équipement au minimum

- Un mètre enrouleur
- Un appareil à mesurer le bruit et un calibre
- Un pied à coulisse
- Jauge pour mesurer la profondeur
- Un ruban de mesure en acier
- Des scellés
- Des couleurs pour marquer les pièces
- Un aimant pour contrôler les matériels

7) Liste des documents

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

2.14 LIMITE DE NIVEAU SONORE

Minimum: 60 dB/A, maximum 90 dB/A, mesuré à 60 km/h.

Le niveau sonore sera contrôlé à l'aide d'un microphone placé à 2 m de la ligne de passage de la machine à 90° et à 1 mètre au minimum au-dessus du sol.

Le niveau sonore sera contrôlé à la discrétion du Directeur Technique.

2.14.1 Les instruments employés pour les contrôles de bruit doivent être conformes aux normes internationales IEC 651, grade 1 ou grade 2.

2.14.2 Le sonomètre doit être équipé d'un étalon pour le contrôle et l'ajustement du sonomètre pendant les périodes d'emploi.

2.14.3 L'interrupteur d'amortissement des vibrations doit être réglé sur "lent".

2.15 DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMETRES

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

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

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

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

2.15.4 Les tests ne devraient pas s'effectuer en conditions de pluie ou d'humidité excessives. Les motos considérées comme excessivement bruyantes doivent être testées individuellement si les conditions le permettent.

2.15.5 Dans le cas d'un vent plus que modéré, les motos doivent être face à celui-ci. (Les bruits de mécaniques se dirigeront vers l'avant, loin du microphone).

2.15.6 Des instruments de mesure à réponse 'lente' doivent être utilisés.

2.15.7 La position 'A' sera enclenchée sur commande du sonomètre.

2.15.8 Arrondir toujours à l'unité inférieure: 107.9 dB/A = 107 dB/A.

2.15.10 Température ambiante

Inférieure à 10° Celsius: déduire 1 dB/A

Inférieure à 0° Celsius: déduire 2 dB/A

Toutes les tolérances sont cumulatives. La procédure et des décisions prises lors des discussions préalables avec le Directeur Technique FIM/ Chef Commissaire Technique.

3. CODE DISCIPLINAIRE ET D'ARBITRAGE

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

4. NORMES POUR LES CIRCUITS

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

5. CODE MEDICAL

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

CODE ANTIDOPAGE

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

CODE DE L'ENVIRONNEMENT

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

DIAGRAMMES

Reprendre diagrammes O jusqu'aux normes de casques utilisées pour le Superbike Supersport Superstock