

# 2016 Endurance European Cup

## Art. 1 : Definition

The International Motorcycle Federation Europe (FIM Europe) organises in 2016 an Endurance European Cup. The following titles will be awarded: **Champion of the Endurance European Cup – Winner of the Endurance Superstock Cup – Winner of the Endurance Supertwin Cup**, to the teams and riders who scored the highest number of points in their respective category (refer to Art 26.1 and 26.2 and subject to Art 2).

## Art. 2 : Admitted motorcycles and classes

The motorcycles of the following classes are admitted – EWC, FIM Article 2.6.1

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

– SUPERSTOCK FIM Article 2.7.1 Over 750cc up to 1000cc 4-stroke 3 and 4 cylinders. Over 850cc up to 1200cc 4-stroke 2 cylinders

– SUPERTWIN FIM Article 2.8.1 Over 1000cc and up to 1350cc 4-stroke 2 cylinders

The Technical Regulations of the FIM Endurance World Championship will apply, however the items specific to the Endurance European Cup will be clarified at the end of these regulations.

In 2016, the « 12 Hours of Magny Cours » event, staged on 4<sup>th</sup> and 5<sup>th</sup> June, will count towards the Endurance European Cup and the Endurance French Championship.

The « 12 Hours of Magny Cours » will lead to 3 different classifications:

- Scratch (and EWC)

- Superstock (\*)

- Supertwin (\*)

\*Provided that there are at least 5 teams at the start for this category.

## Art. 3 : Number of teams and riders admitted

Each team entered in the Endurance European Cup shall consist of at least two riders and no more than four riders and one motorcycle. A reserve motorcycle will be allowed until the start.

. **Art. 4 : Competitors**

. Participation in the 2016 Endurance European Cup is open to riders of all nationalities holders of a FIM international or FIM Europe annual or « one event » licence, or issued by another CONU of the FIM, and valid for the year concerned.

. **Art. 5 : Entries, entry fee and deposit**

. The entry fee for the event in Magny-Cours will be of 1,800 € for each team for 12 hours (2,000 € if the application for entry was received after 10<sup>th</sup> May 2016). For the event in MAGNY-COURS, applications must be sent only to the following address: Circuit de Magny-Cours, 12 Heures de Magny-Cours, Technopole, 58470 MAGNY-COURS.

. **Art. 6 : Closing date of entries**

. For the European Cup, the applications for entry must reach the organiser 30 days before the event (no later than 02/06/2016 for the 12 Hours of Magny-Cours). Applications received after this date will be taken into account without penalty provided that places are still available.

. **Article 6.1 : Reimbursement of the entry fee**

. Any withdrawal, for any reason whatsoever, will entail the deduction of an administrative fee of 80€. A written statement shall compulsorily be made by e-mail, post or fax. In case of force majeure, the organiser reserves the right to study the request, however he must imperatively have received the supporting documents before the beginning of the administrative verifications of the event. Once the administrative verifications have started, no entry fee will be reimbursed or transferred to another event.

**Art. 7 : Selection of the teams**

The selection of the teams admitted will be carried out according to the order of priority and according to the date of receipt of the applications for entry for each level of priority:

- Results of the team and of each rider

- Order of arrival of entry forms

- In every case not foreseen, a Selection Committee will have the final decision. If a team doesn't comply with the image of the event, its application can be rejected or it can be excluded from the event.

**Art. 7.1 : Starting numbers**

Starting numbers will be allocated by the organiser, however the competitors will have the possibility to submit a particular request to him. The final choice will be made

by the organiser. The number « zero » is prohibited.

#### **Art. 8 : Administrative and technical controls**

The administrative and technical controls will take place according to the schedule given in the Supplementary Regulations of the event. The different venues will also be specified in the Supplementary Regulations of the event. All teams will compulsorily have to present their machine and equipment at scrutineering. Every machine will compulsorily be submitted to a sound level control at the end of one of the qualificative sessions, and the sound level may in no case exceed 105 dB/A.

#### **Art. 9 : Passes**

Each team will receive 9 personal passes in the form of bracelets and 3 « vehicle passes » to be compulsorily stuck during the administrative controls. Identification of passes: Team manager: 1 Mechanics, person responsible for the refuelling, firemen, timekeepers: 6 A bracelet will be tied at the rider's wrist directly by the secretariat and they will receive two armbands of the same colour on presentation of their confirmation of entry and valid licence. They must wear them during the whole event. The riders will take part in the practice sessions according to the colour allocated to them and with the machine they entered. There is no link between the colour and the starting order of the race. Under no circumstances will a rider be allowed to change colour throughout the qualifying practice sessions and race. Any violation of these regulations will result in a penalty up to and including the disqualification of the team.

#### **Art. 10 : Briefing**

A compulsory briefing will be scheduled on the Friday evening, the time will be indicated in the Supplementary Regulations. The place will be posted on the notice board. All team managers mentioned on the entry forms must attend this briefing under penalty of a 30 seconds Stop & Go. They can be accompanied by their riders. A Team representative and one representative of the riders taking part in the whole championship may be appointed to attend the jury meetings.

#### **Art. 11 : Fuel**

Unleaded fuel must be used in compliance with the F.I.M regulations.

#### **Art. 12 : Practice sessions**

Each team will have 2 practice sessions of 20 minutes for each of its riders. Each rider must take part in at least one of these qualificative sessions. Each rider will be allowed to take part in the practice sessions only in the serie allocated to him, according to the colour of his armbands and bracelet.

#### **Art. 13 : Qualification for the race**

To qualify for the race of the Endurance European Cup, a rider must have completed at least 3 laps and have achieved in one of his sessions a time lower than or equal to 120% of the average time of the first 3 riders of each session. The jury of the event, upon request of the Clerk of the Course, can make the application of this regulation more flexible according to circumstances and previous results of the riders concerned.

#### **Art. 14 : Starting grid**

A starting grid will be drawn up taking into account the average of the best times achieved by each rider in the qualifications.

#### **Art. 15 : Modification and confirmation of the teams**

It is forbidden to change the colours allocated to the riders of a team during the qualificative practice sessions. Within one hour at the latest after the end of the qualifications, the Teams will have to announce the composition of the team and the name of the rider who will start the race.

#### **Art. 16 : Pits**

The allocation of the pits will be done by the secretariat of the organiser. The teams will be allowed to bring their machine into it and to fit it out. The equipment and machines kept in the pits remain under the responsibility of their owner.

Each team must have in its refuelling space a fire extinguisher of 5 kg for foam extinguishers of A.B.C. or polyvalent type and of 2 kg for fire extinguishers of CO<sub>2</sub> type (dry ice or fire-fighting foam) suitable for extinguishing hydrocarbon fires. Water extinguishers are forbidden. This fire extinguisher is added to the one potentially provided inside the pit by the circuit.

At each refuelling space will be allowed an electric generator with a maximum capacity of 2000 Watts, a fuel reserve of 30 litres maximum. This reserve must be placed at least 5 meters away from any electric source.

Each team must place this equipment under a tent of 3x3 meters maximum, in compliance with the instructions of the organiser.

**RESTRICTIONS:** please refer to the general regulations for Endurance events.

Each Team Manager is accountable for the compliance with safety instructions (art. 27 of the general regulations for FFM Road-Racing events, the event taking place in France). Failure to comply with these safety instructions may be penalised with a 30 seconds Stop & Go and, in case of a repeat offence, may be subject to a penalty up to and including disqualification of the Team.

#### **Art. 17 : Start procedure**

The starting grid will be of «Le Mans» type. Refuelling on the starting grid is forbidden.

H -20': 5' board – sound signal – green lights on at the pits lane exit for the sighting lap – red flag on the starting grid.

H -19': 4' board – sound signal

H -18': 3' board – sound signal

H -17': 2' board – sound signal

H -16': 1' board – sound signal

H -15': pits lane exit closes – sound signal – red lights on at the pits lane exit

Any team failing to leave the pits lane before it's closed will start the warm-up laps from the pits lane exit under the instructions of the marshals; the green light at the pits lane exit will be turned on during 30 seconds to allow the riders to rejoin the warm-up laps. Non-participation in the sighting lap will be penalised with a 30 seconds Stop & Go.

Riders who encounter a technical problem during the sighting lap may return to the pits lane to solve the problem. In this case, these riders and all riders who failed to reach the starting grid before the closing of the pits lane exit will be allowed to start the warm-up laps when the green light at the pits lane exit is turned on (after the pack of riders has passed and before the R.R.V.)

Before the start of the warm-up laps:

- 3' board:

- All persons must leave the track except one mechanic who will hold the machine. If a rider encounters a problem, he shall push his machine in the pits lane to make repairs. This rider will be allowed to start the warm-up laps from the pits lane exit.

- 1' board - 30'' board

- The green flag located on the starting line is displayed to start the warm-up laps. Each participant will run towards his machine, start the engine and start the warm-up laps. In the interest of safety, should a rider cannot start his machine, he may be assisted but only after the yellow board with the word "PUSH" in black has been displayed at the starter rostrum. After a reasonable period, any rider who cannot start his engine must return to the pits and start according to the « start delayed » procedure from the pits lane exit after the pack of riders has passed and before the R.R.V.

As soon as the last rider has passed the exit of the pits lane, the green light will be displayed at the pits lane exit and any rider still waiting in the pits lane will be allowed to join the warm-up laps. After 30 seconds, the light will be turned red. This procedure will be renewed after the first passing of the competitors, then the red light will remain

turned on until the start of the race.

Any rider who encounters a problem during the warm-up laps may return to the pits lane to make repairs and start at the end of the pits lane exit. Two Stop & Go procedures will be applied if all the warm-up laps are not completed.

At the end of the 2 warm-up laps, the red flag will be displayed and all participants will return to the grid.

H-3': H -1': H -30'': H -00:

3 minutes board – sound signal

1 minute board – sound signal

30 seconds board – sound signal

The national flag located in the middle of the grid in front of the riders is waved to start the race.

Each rider will run towards his motorcycle, start the engine alone (no outside assistance allowed) and start the race. The pits lane exit will be open after the last competitor has passed.

#### **Art. 18 : Stop & Go procedure**

During the race, a rider may be penalised with a Stop & Go procedure. The penalty area will be defined during the briefing.

The Team will be informed by the Race Direction. The latter will then show a yellow board displaying the number of the machine. The rider has 5 laps to stop. If he fails to stop, he will be shown the black flag and will be excluded from the race.

During the penalty, the rider won't be allowed to stop at his box and will compulsorily have to complete an entire lap before stopping at his box. Should a penalised rider be unable to carry out the Stop & Go procedure before the end of the race, he will be penalised with a time penalty of 1 minute.

#### **Art. 19 : Pit stop**

Any rider wishing to stop at his pit must take the deceleration lane from its very beginning. The speed limit in the pits lane will be specified in the Supplementary Regulations of each event. (Failure to comply with these regulations will be penalised with a fine of 75€ or the withdrawal of the rider's best time achieved in the practice sessions or with a Stop & Go during the race.)

Any mechanical intervention or change of riders can only be carried out in front of the pit allocated to the machine. When a pit stop has to be made for any reason, it is compulsory to stop the engine. When stopping, if the rider goes past his pit and no

further than the last pit, he will be allowed to go back to his pit, engine stopped, by pushing his machine in the opposite direction.

The following interventions are allowed in front of the pit during the stop:

- Wheel change
- Replacement of brake pads or callipers
- Addition of water or oil
- Chain tightening and greasing
- Quick adjustment of the selector or damper or fork
- The wind screen may be cleaned after the refuelling
- Refuelling (the last intervention to be carried out)
- After the refuelling, any mechanical intervention on the machine is possible only inside the pit-box allocated to the team
- Important: 4 persons are permitted to work on the machine in front of the pit. If the rider takes part in the work, he will be included in these 4 persons

For any other intervention, the motorcycle will compulsorily be placed inside the pit box and the number of persons working on the motorcycle will not be limited. Should it be necessary to start the engine for a test or an adjustment, the engine will have to be stopped before taking the machine out of the pit box. No other motorcycle can be kept inside the pit box. In order to leave the pit again, 2 persons are allowed to push the machine. The use of an additional battery is forbidden, as well as any other mechanical or electric means not being a part of the motorcycle.

#### **Art. 20 : Refuelling**

Important: the rider cannot stay on his machine during the refuelling. A person responsible for the fire extinguisher must be present during the refuelling and be positioned behind the machine. This person must, as well as the person responsible for the refuelling, wear protective clothes (cotton at least), a balaclava of fire-retardant quality, safety goggles or a helmet, gloves and leather shoes or boots. This is also compulsory during the filling of the fuel tower. This article must be observed throughout the event, any breach will be sanctioned with a Stop & Go.

#### **Art. 21 : Stops on the track**

The rider must carry his equipment at all times when moving on the track.

It is reminded that a rider must not deliberately move more than 10 meters away from his machine when he stops on the track, under penalty of exclusion from the race. In

particular, he cannot return to his pit to look for help, parts and tools. Any rider who receives any assistance from anybody (including assistance from the flag marshals) will be excluded from the race, except if the assistance was given for safety reasons.

After a fall, a rider who was evacuated to the medical centre will be allowed, with the approval of the Chief Medical Officer of the race, to return to his machine. He must at all times be accompanied by an official. He will have to re-enter the track where he left it. The jury will decide alone of the legitimacy of this action.

In case of a breakdown on the track during the race, the competitors may use, to return to their pits, the routes defined during the briefing, depending on the location of the machine on the track at the moment the breakdown occurred. The competitors will follow the instructions of the flag marshals and will receive no outside assistance throughout their return (except for a specific measure decided by the Race Direction).

Any rider returning to his pit through other routes than the ones defined below will be immediately excluded from the race, as well as his team. The return to the pit will be carried out under the permanent supervision of one or several marshals. The rider whose motorcycle broke down must push it to the nearest off-ramp, in the direction of the race. He is under no circumstances allowed to go in the opposite direction under penalty of exclusion of the race, unless required by the flag marshals.

For a proper understanding of the routes to be followed in case of a breakdown, it is necessary to refer to the drawing of the circuit and to the explanations given by the Clerk of the Course during the compulsory briefing on the Friday evening.

In case of a breakdown in front of the pits, the rider may, under surveillance of a Marshal, return by the pit lane exit and push his machine, engine stopped, in the opposite direction until he reaches his pit box. As soon as he has passed the access to the pits area, two mechanics may take care of a motorcycle which broke down and push it, and the rider must remain in close proximity.

Usually the machines which cannot resume the race after an incident will remain on the track in a secured place. If the rider who fell is unable to bring the machine back by his own means, the other rider of the machine can go and get it, but the injured rider cannot resume the event.

#### **Art. 22 : Behaviour during a race**

Riders are not allowed to leave the track outside the pits area. If a rider uses a run-off area, he will have to follow the instructions of the flag marshals. Both riders confirmed to ride the entered motorcycle will have to ride it in turns. Overtaking when the yellow flag is displayed during the practice sessions will result in the withdrawal of the rider's best time. Overtaking when the yellow flag is displayed during the race will be penalised with a 30 seconds Stop & Go.

#### **□ Art. 23 : Stop or neutralisation of a race**



#### Neutralisation of a race - Safety Car procedure:

Should the normal progress of the competition be prevented during a race by an incident or climatic conditions, the Clerk of the Course may decide to neutralise the event by introducing onto the track the Safety-Car(s), equipped with orange revolving lights which will be turned on. The pits lane exit will be closed (red lights on). Yellow flags will be waved and a SC Board displayed at every flag marshal post. Riders will have to slow down and line up in single file behind the Safety-Car(s). The riders will be allowed to return to the pits, the pits lane exit will be closed (red lights on). They will have to wait for the opening of the pits lane exit (green lights on) which will occur 15 seconds after the safety car has passed the lights at the pits lane exit. The exit will be open during 10 seconds. Each lap behind the Safety-Car will be taken into account. Upon decision of the Race Direction to restart the race, the Safety-Cars will turn their orange revolving lights off as soon as they pass in front of their respective locations. As soon as the Safety-Cars have left the track, the pits lane exit will reopen 15 seconds after the first rider has passed. Overtaking the Safety-car or another competitor may be penalised with a "Stop & Go".

#### - Interruption of a race:

Should the race be stopped (red flag) by the Clerk of the Course, all the machines will be placed in a parc fermé (its location will be indicated to the teams managers during the briefing). If a machine has stopped at its pit for an intervention and cannot be brought towards the parc fermé, all the works must stop until the resumption of the race.

1. If less than 3 laps have been completed by the leader of the race and by all other riders on the same lap as the leader, the race will be considered null and void. The starting grid will be the same.
2. If more than 3 laps have been completed by the leader of the race and by all other riders on the same lap as the leader, but less than 2/3 of the original race duration, the race will be re-started in the order of the ranking established in the lap in which all the riders in the same lap as the leader have crossed the finish line before the race was stopped.
3. If more than 2/3 of the original race duration have been completed by the leader of the race and by all other riders on the same lap as the leader, the race may be deemed to have been completed.

#### - Re-starting a race:

If a race has to be re-started, it will be at the earliest 15 minutes after the display of the red flag. The parc fermé will be open 5 minutes before the opening of the pits lane. The teams will then be allowed to bring their machine back in front of their pit, they will be authorised to fill up their machines and change their tyres, excluding any other intervention. The machines which were in the pits lane when the race was stopped will

be allowed to restart according to the procedure after the passing. The re-starting will be carried out according to the simplified procedure, the starting grid will be established according to the ranking of the lap in which all the riders in the same lap as the leader have crossed the finish line before the competition was stopped.

However, in case of particular conditions, the Race Direction may, with the agreement of the Jury, decide on a resumed start procedure behind the Safety-Car. In this particular case, riders will take place behind the Safety-Car in a single line, according to the ranking established after the interrupted part of the competition. Overtaking is forbidden. The Safety-Car will complete a full lap and will leave the track before the starting line.

All the teams which have not announced their withdrawal may restart. The finish signal will be displayed at the time when the race should have finished.

In case of an event taking place in several parts, the classification will be established by adding the number of laps and the times achieved in each part.

- Interruption of a race during a Safety-Cars procedure

If the red flag was displayed to stop the race during a neutralisation of the race with a Safety-Cars procedure, the re-start will be «launched» behind the Safety-Cars. The Clerk of the Course must inform all teams of the start procedure. The machines will be respectively positioned according to the ranking behind the Safety-Car at the place they were when the race was stopped, the Safety-Cars will complete a few laps to allow the riders to reposition themselves and the race will be restarted following the usual procedure.

All the teams which have not announced their withdrawal may restart. The finish signal will be displayed at the time when the race should have finished.

#### **Art. 24 : Withdrawal**

If a team withdraws from the event, the team manager must notify it in writing, sign the document and give it to the Clerk of the Course as soon as possible. Any team which closes its pit box on the track side during a race or brings its machine out from the rear side of its pit box will be deemed to have withdrawn.

#### **Art. 25 : Finish**

At the completion of the scheduled duration of the race, the leading rider will be shown the chequered flag at the pit wall finish line. If the leading rider does not cross the finish line within 5 minutes, then the 2<sup>nd</sup> rider of the race classification will be shown the chequered flag, or the next one if the 2<sup>nd</sup> rider also fails to cross the finish line within 5 minutes.

#### **Art. 26.1 : Race classification**

To be included in the classification, a team must have:

1° Completed at least 75% of the distance completed by the winning team.

2° Crossed the finish line on the race track within 5 minutes after the race winner.

At the end of the final event, all motorcycles will be placed in the parc fermé and will not be removed without the approval of the Jury. Should a race be prematurely stopped, the classification will be established as specified in article 23.

The following points will be awarded to the riders for each race regardless of the class, for the Scratch classification:

**1<sup>st</sup>**: 30 points; **2<sup>nd</sup>** 24 pts; **3<sup>rd</sup>** 21 pts; **4<sup>th</sup>** 19 pts; **5<sup>th</sup>**: 17 pts; **6<sup>th</sup>**: 15 pts; **7<sup>th</sup>**: 14 pts; **8<sup>th</sup>**: 13 pts; **9<sup>th</sup>**: 12 pts; **10<sup>th</sup>**: 11 pts; **11<sup>th</sup>**: 10 pts; **12<sup>th</sup>**: 9 pts; **13<sup>th</sup>**: 8 pts; **14<sup>th</sup>**: 7 pts; **15<sup>th</sup>**: 6 pts; **16<sup>th</sup>**: 5 pts; **17<sup>th</sup>**: 4 pts; **18<sup>th</sup>**: 3 pts; **19<sup>th</sup>**: 2 pts; **20<sup>th</sup>**: 1 point.

**Important:** It should be noted that for the «12 Hours of Magny-Cours» event:

- Each 6 hours heat will be counted as a race;
- Owing to the coexistence in the same races of the Endurance French Championship and of the Endurance European Cup, points will be awarded according to the general classification (scratch) of each race, without distinction between the competitors of the French Championship and the ones of the European Cup.

#### Art. 26.2 : **Final classification**

A title of **Champion of the Endurance European Cup** will be awarded to the team and riders with the highest number of points (refer to Art. 26.1). The titles of **Winner of the Endurance Superstock Cup** and **Winner of the Endurance Supertwin Cup** will be awarded to the teams and riders with the highest number of points in their respective category.

#### Art. 27 : **Cups**

At the end of the event, cups will be presented to the riders of the first three teams in the Scratch ranking. Cups will be presented to the riders of the first three teams in the Superstock and Supertwin rankings (provided that 5 competitors took part in the event in each category).

#### Art. 28 : **Protests**

All protests must be made and lodged in compliance with the regulatory requirements of the FIM Europe.

#### Art. 29 : **General prescriptions**

Any matter not provided for under these regulations shall be settled by the Jury of the event in compliance with the provisions of the FIM Europe rules and of the

Supplementary Regulations, up to and including disqualification.

**Art. 30 : Liability**

Competitors are reminded that they are fully responsible for their equipments throughout the event. They must especially keep a close watch on them constantly and they may in no circumstances put forward the third party insurance of the hosting club in case of robbery or damage. Competitors are also responsible for all the members of their team.

**Art. 31 : Passes**

The passes provided to the riders or mechanics are neither sellable nor transferable for free. Any fraudulent act will result in the immediate and definitive confiscation of the concerned passes, without prejudging the disciplinary sanctions which may be imposed on the passes holders or the person in charge of the team which has been issued with the passes.

**Article 32 : Advertising – Image reproduction right**

Any advertising, publicity or promotional action inside the circuit, as well as along its surroundings, must COMPULSORILY be subject to the prior agreement of the organiser.

The advertising of products in relation to alcoholic beverages or tobacco products is strictly prohibited on any medium whatsoever.

In compliance with Article L333-1 of the French Sporting Code, the commercialisation of any photo, video or by-product of these events is forbidden if it was not subject to a prior agreement with the F.F.M. and the FIM Europe. The latter reserves the right to take any contravener to court.

**Art. 33 : Officials**

The officials will be appointed by the International Motorcycle Federation Europe (FIM E) and by the French Motorcycle Federation (for the event in Magny-Cours, because it includes a French Championship). They will be named in the Supplementary Regulations of the event.

**Article 34 : Time schedules – Drawing of the circuit**

The time schedules and the drawing of the circuit will be given together with the Supplementary Regulations of the events.

**GENERAL ITEMS:**

**IMPORTANT:** Specific provisions appearing in the Supplementary Regulations of the event, more particularly items concerning the time schedules, the transponders, the places allocated in the paddocks, safety, the paddock, the pits, the pit lane wall, the qualificative practice sessions, etc., will prevail over the

**provisions of the present regulations. The Jury of the event will settle any litigious case.**

## TECHNICAL REGULATIONS of the 2016 Endurance European Cup

The Technical Regulations of the Endurance European Cup in based on the F.I.M. Endurance World Championship regulations: <http://www.fim-live.com/fr/sport/reglements-et-documents/endurance/>

All engine cases containing oil and which could be in contact with the ground during a crash, must be protected by a second cover made of metallic material such as aluminium alloy, stainless steel, steel or titanium.

Aluminium or steel plates and/or crash bars are also permitted. All these devices must be designed to be resistant against sudden shocks, abrasions and crash damage.

Covers approved by the FIM Technical Regulations will be permitted regardless of the material they are made of.

All the covers must be fixed properly and securely with the case cover screws that also mount the original covers/engine cases to the crankcases.

The Technical Steward has the right to forbid any cover, if the evidence shows the cover is not effective.

It is recommended to equip the motorcycle with a kill switch system which disconnects the primary ignition loop and stops the engine if the rider leaves the machine (especially in case of a fall). This system can be activated either through a lanyard linked to the rider or through a wireless system. Motorcycles must be equipped with a front brake lever protection, intended to protect the handlebar brake lever from being accidentally activated in case of a collision with another motorcycle. Such protections must be mass produced and distributed by a professional.

### **Art. 1 : Rider's equipment**

Refer to the Appendix « FIM Endurance World Championship and Cup Regulations »

### **Art. 2 : Number plates and colours**

The machines must be equipped with number plates which must be affixed on the front, in the centre of the fairing or on each side of the motorcycle, and on each side at the bottom of the fairing. The colours are as follows:

EWC Formula: Black plates, white figures; Superstock: Red plates, white figures; Supertwin: Blue plates, white figures

The sizes for all the front numbers are: Minimum height: 140 mm Minimum width: 80 mm  
Minimum stroke: 25 mm

The sizes for all the side numbers are: Minimum height: 120 mm Minimum width: 60 mm  
Minimum stroke: 25 mm

For roadsters, rear numbers must appear on each side of the rear seat section. Figures must be printed in one of the following fonts: Futura Heavy Futura Heavy Italic

Univers Bold / Univers Bold Italic / Oliver Med □ Oliver Med Italic / Franklin Gothic / Franklin Gothic Italic

### **Art. 3 : Refuelling systems**

Refuelling systems of the type «portable fuel tower» are allowed, provided they are suitable for the original fuel tank cap. Zenith valves are also permitted. Any other system is forbidden. «Fixed» fuel towers must be fixed securely inside the pit-box (must not be higher than 50cm above the pit-box).

The refuelling of fuel towers must be carried out with a hand pump. Any electrical system or jerrycan/funnel set is forbidden. Any system considered as dangerous by the Technical Director will be forbidden.

### **Art. 4 : Tyres**

Manufacturer and quantity: free choice

### **Art. 5 : Exhaust system**

The exhaust systems and silencers may be replaced or altered. The location, appearance and profile of the silencer must conform to the homologated design. High mount exhaust systems are not permitted if not homologated on the original motorcycle by the manufacturer and vice versa.

Machines equipped with a low mount exhaust system (silencer under the engine and short silencer) may differ from the profile rule provided that the silencer is included within a triangle which vertices are the footrest axis, the rear wheel axis and the vertical projection linking the latter to the upper edge of the rear rim (see sketch below). For safety reasons, the exposed edges of the silencer's outlet(s) must be rounded to avoid any sharp edge.

The noise limit will be 105 dB/A throughout the event, at the rates defined in Article 2.14 of the general regulations for the FIM technical controls.

### **Art. 6 : Headlamp and lights**

The headlamp must have at least the same power as the original one. It will be operated by a switch on the instrument panel or on the handlebar.

A red rear light must be combined with the head light. Its power will be between 10 and 15 Watts.

A second red light of the same power must be installed beside or below the first red light. It must be supplied by a separate wired light circuit. It may be switched on while refuelling.

A red reflector with a minimum area of 60 cm<sup>2</sup> or a reflective area of the same size must be fixed to the rear of the motorcycle seat and must be fully and totally visible by the following rider. It is also allowed to fit a holder underneath the seat to carry the red reflective surface.

An additional, non-blinking light (no red, yellow, orange or green colours), max. power 5 Watts, may be added to the motorcycle, fixed to the side and not visible when viewed from the rear of the motorcycle. It must be operated by a switch.

February, 2016.

# Coupe d'Europe d'Endurance 2016

## Art. 1 : Définition : □

La Fédération Internationale de Motocyclisme Europe (FIM Europe) organise en 2016 une Coupe d'Europe d'Endurance. Il sera attribué un titre de **Champion de la Coupe d'Europe d'Endurance** et un titre de **Vainqueur de la Coupe d'Endurance Superstock** et un titre de **Vainqueur de la Coupe d'Endurance Supertwin**, aux teams et aux pilotes ayant acquis le plus de points dans leur catégorie respective. (voir art 26.1 et 26.2 et sous réserve de l'Art 2).

## Art. 2 : Machines admises et classes :

Les motocycles de classes suivantes sont autorisés – EWC Article FIM 2.6.1

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

– SUPERSTOCK Article FIM 2.7.1 □ Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc 4 temps 3 et 4 cylindres Au-dessus de 850cc jusqu'à 1200cc 4 temps 2 cylindres

– SUPERTWIN Article FIM 2.8.1 □ Au-dessus de 1000cc et jusqu'à 1350cc 4 temps 2 cylindres

Le règlement technique sera celui du Championnat du Monde d'Endurance FIM, néanmoins les points spécifiques à la Coupe d'Europe d'Endurance seront précisés à la fin du présent règlement.

Le règlement technique sera celui du Championnat du Monde d'Endurance FIM, néanmoins les points spécifiques de la Coupe d'Europe d'Endurance seront précisés à la fin du présent règlement.

Pour 2016, l'épreuve des « 12 Heures de Magny Cours », organisée les 4 et 5 Juin comptera pour la Coupe d'Europe d'Endurance et pour le Championnat de France d'Endurance.

Les « 12 Heures de Magny Cours » donnera lieu à 3 classements distincts :

- Scratch (et EWC)

. - Superstock (\*) □

. - Supertwin (\*)

. □ \*Sous réserve que cette catégorie compte 5 équipages minimum au départ.



**Art. 3 : Nombre d'équipages et de coureurs admis :**

Chaque équipage, engagée pour la Coupe d'Europe d'Endurance sera composé de minimum deux pilotes et maximum quatre pilotes et d'une moto. Une moto de réserve sera acceptée, jusqu'au moment du départ.

**Art. 4 : Concurrents :**

La participation à la Coupe d'Europe d'Endurance 2016 est ouverte aux pilotes de toutes nationalités titulaires d'une licence internationale FIM, FIM Europe, à l'année ou à la journée, ou d'une autre CONU de la FIM, délivrée pour l'année en cours.

**Art. 5 : Engagements, droits d'engagement et caution :**

Le droit d'engagement de l'épreuve de Magny-Cours sera de 1800 € par équipes pour les 12 heures (2000 € en cas de réception du dossier après le 10 mai 2016). Pour l'épreuve de MAGNY-COURS, les demandes devront être faites uniquement auprès du Circuit de Magny-Cours, 12 Heures de Magny-Cours, Technopole, 58470 MAGNY-COURS.

**Art. 6 : Clôture des engagements :**

Pour la Coupe d'Europe, les engagements devront être parvenus à l'organisateur, 30 jours avant l'épreuve (jusqu'au 02/06/2016 pour les 12 Heures de Magny-Cours). Les engagements parvenant après cette date seront pris en compte sans pénalité pour autant qu'il reste des places disponibles.

**Article 6.1 : Remboursement des Droits d'Engagement :**

Pour tout forfait, un droit administratif de 80€ sera retenu, et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par écrit, email, courrier ou fax. En cas de force majeure, l'organisateur se réserve le droit d'étudier la demande, toutefois le justificatif devra impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives de l'épreuve. Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés

**Art. 7 : Sélection des équipages :**

La sélection des équipages engagés sera effectuée en respectant l'ordre des priorités et dans l'ordre de réception des demandes d'engagement pour chaque niveau de priorité :

- Le palmarès de l'équipe et de chacun des pilotes

- L'ordre d'arrivée des engagements

- Dans tous les cas non prévus, un Comité de Sélection sera souverain. Si un équipage est non conforme à l'image de la manifestation, son dossier pourra être refusé ou être exclu de la manifestation.

□Art. 7.1 : **Numéro de course** :

- Les numéros seront attribués par l'organisateur, toutefois, les concurrents pourront faire état auprès de lui d'une demande particulière. Le choix final sera établi par l'organisateur. Le numéro zéro est interdit. □

**Art. 8 : Vérifications administratives et techniques :**

- Les opérations de contrôle administratif et technique auront lieu selon les horaires figurant dans le règlement particulier de l'épreuve. □Les différents lieux seront également précisés sur le règlement particulier de l'épreuve. □Tous les équipages devront obligatoirement présenter leur machine et leur équipement aux vérifications techniques. □Un contrôle sonomètre aura lieu obligatoirement pour toutes les machines à l'issue d'une des séances qualificatives, celui-ci ne devra en aucun cas dépasser 105 décibels.

□Art. 9 : **Laissez passer** : □

Chaque équipage se verra remettre 9 laissez passer personnels sous forme de bracelet et 3 « pass » véhicules à coller obligatoirement lors des contrôles administratifs. □Identification des laissez-passer : □Team manager : 1 Mécaniciens, ravitailleur, pompiers, chronométreurs : 6 □Un bracelet sera attaché au poignet du pilote directement par le secrétariat, et il leur sera remis deux brassards de la même couleur sur présentation de leurs confirmations d'engagement et de leur licence en cours de validité. Ils devront les porter pendant toute la durée de la manifestation. □Les pilotes devront participer aux séances d'essais correspondantes à la couleur qui leur aura été attribuée et sur la machine sur laquelle ils sont engagés. □La couleur n'a pas de relation avec l'ordre de départ de la course. □Il ne pourra en aucun cas changer de couleur pendant toute la durée des essais qualificatifs et de la course. □Le non-respect de ces dispositions entraînera une sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'équipage.

□Art. 10 : **Briefing** :

- Un briefing obligatoire sera organisé le vendredi soir, l'heure sera stipulée sur le règlement particulier. Le lieu sera précisé sur le tableau d'affichage. □Tous les team managers figurant sur la fiche d'engagement sont tenu d'y participer sous peine d'une pénalité Stop & Go de 30 secondes. Ils pourront être accompagnés de leurs pilotes. □Un représentant de Team et un représentant des pilotes participant à tout le championnat pourront être désignés pour participer aux réunions de jury. □

**Art. 11 : Carburant** : □

Le carburant devra être du type sans plomb, conformément à la réglementation F.I.M.

□Art. 12 : **Essais** : □

Chaque équipage bénéficiera de 2 séances d'essais de 20 minutes pour chacun de ses pilotes. Chaque pilote doit obligatoirement participer au minimum à l'une de ces séances qualificatives. □ Un pilote ne pourra participer aux essais que dans la série qui lui sera réservée, en fonction de la couleur de ses brassards et de son bracelet.

□ Art. 13 : **Qualification pour la course** :

□ Pour être admis au départ de la course de la Coupe d'Europe d'Endurance, un pilote doit obligatoirement faire un minimum de 3 tours et avoir réalisé, dans une de ses séances, un temps inférieur ou égal à 120% de la moyenne des 3 premiers de chaque séance. Le jury de l'épreuve peut, sur demande du Directeur de Course, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés. □

Art. 14 : **Grille de départ** :

Une grille de départ sera établie en tenant compte de la moyenne des meilleurs temps réalisés par chaque pilote lors des qualifications.

Art. 15 : **Modification et confirmation des équipages** :

Il est interdit de modifier les couleurs des pilotes d'un équipage durant les séances d'essais qualificatives. Au plus tard une heure après la fin des qualifications les teams devront déclarer la composition de l'équipage et le pilote prenant le départ.

Art. 16 : **Stands** :

L'attribution des stands sera faite par le secrétariat de l'organisateur. Les équipages pourront y amener leur machine et aménager celui-ci. Le matériel et les machines entreposés dans les stands restent sous la responsabilité de leur propriétaire.

Chaque équipage doit posséder dans son emplacement de ravitaillement un extincteur d'une capacité de 5 kg pour les appareils à poudre type A.B.C. ou polyvalente et de 2 kg pour les extincteurs de type CO2 (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Extincteur à eau interdit. Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le stand par le circuit.

Sur chaque emplacement réservé au ravitaillement il sera toléré un groupe électrogène de 2000 watts maximum, une réserve d'essence de 30 litres maximum. Cette réserve doit être placée à 5 mètres minimum de toute source électrique.

Chaque équipage devra installer ce matériel sous une tente de 3x3 mètres maximum, selon les directives de l'organisateur.

INTERDICTIONS : se référer aux règles générales pour les épreuves d'Endurance.

Chaque Team Manager est responsable du respect des consignes de sécurité (art. 27

des règles générales pour les épreuves de vitesse de la FFM, l'épreuve se déroulant en France). □ Le non-respect de ces consignes de sécurité sera passible d'un Stop & Go de 30 secondes allant, en cas de récidive, jusqu'à la disqualification du team.

**Art. 17 : Procédure de départ :**

La grille de départ sera du type « Le Mans ». Le ravitaillement est interdit sur la grille de départ.

H -20' : panneau 5' – klaxon – feu vert en sortie des stands pour le tour de formation – drapeau rouge sur la grille de départ.

H -19' : panneau 4' – klaxon □

H -18' : panneau 3' – klaxon □

H -17' : panneau 2' – klaxon

H -16' : panneau 1' – klaxon □

H -15' : fermeture de la sortie des stands – klaxon – feux rouges en sortie des stands

Les équipages qui ne seraient pas sortis de la voie des stands avant la fermeture de celle-ci, prendront le départ des tours de chauffe depuis la sortie des stands sous les ordres des commissaires; le feu de sortie des stands sera mis au vert pendant 30 secondes permettant aux pilotes de rejoindre les tours de chauffe. Il sera appliqué un Stop & Go de 30 secondes pour non-participation au tour de formation.

Les pilotes rencontrant un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands, afin de remédier au problème. Dans ce cas les coureurs, ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands, pourront prendre le départ des tours de chauffe lorsque le feu de la sortie des stands sera au vert (après le passage du peloton et avant le V.I.R.)

Avant le départ des tours de chauffe :

- Panneau 3' :

- Evacuation de la piste pour toutes les personnes, sauf un mécanicien qui tiendra la machine. □ Si un problème survient, le pilote devra pousser sa machine dans la voie des stands pour intervenir sur celle-ci. Ce coureur pourra prendre le départ des tours de chauffe depuis la sortie des stands □

- Panneau 1' □ - Panneau 30'' □

- Départ des tours de chauffe au drapeau vert situé sur la ligne de départ. □ Chaque participant court vers sa machine, met le moteur en marche et débute les tours de chauffe. □ Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé, ceci uniquement après que le panneau jaune avec l'inscription «

PUSH » en noir ait été présenté sur la plateforme de départ. □Après un temps raisonnable, tout pilote qui ne pourra pas démarrer devra regagner les stands et prendre le départ retardé depuis la sortie des stands après le peloton et devant le V.I.R.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre les tours de chauffe. 30 secondes plus tard, le feu sera remis au rouge. Cette procédure sera reconduite après le premier passage des concurrents puis restera au rouge jusqu'au départ de la course.

Tout pilote qui rencontre un problème lors des tours de chauffe peut retourner dans la voie des stands pour réparer et prendre le départ en bout de la sortie des stands. □Il sera appliqué deux Stop & Go si la totalité des tours de chauffe n'est pas effectuée

A l'issue des 2 tours de chauffe, il sera présenté le drapeau rouge et tous les participants devront se remettre en grille.

H-3' : □H -1' : H -30" : H -00 :

Panneau 3 minutes - klaxon □

Panneau 1 minute – klaxon □

Panneau 30 secondes – klaxon

□Départ de la course au drapeau national situé au milieu de la grille face aux pilotes.

Chaque coureur court vers sa moto, met seul le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course. La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

**Art. 18 : Procédure de Stop & Go :**

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop & Go. La zone de pénalité est définie lors du briefing.

Le team en sera informé par la Direction de course. Ensuite, celle-ci présentera un panneau jaune accompagné du numéro de la machine. Le pilote dispose alors de 5 tours pour s'arrêter. S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera présenté, et le pilote sera exclu de la course.

Lors de la pénalité, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son box et devra obligatoirement effectuer un tour complet avant de stopper à celui-ci. □Dans le cas où un pilote pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de Stop & Go avant la fin de la course, 1 minute sera ajoutée à son temps.

**Art. 19 : Arrêts aux stands :**

Tout pilote désirant s'arrêter à son stand doit emprunter dès son origine, la piste de

décélération. □ La vitesse dans la voie des stands sera stipulée dans le règlement particulier de chaque épreuve. (En cas de non-respect, il sera sanctionné par une amende de 75€ ou le retrait de son meilleur temps pendant les essais ou d'un Stop & Go pendant la course.)

Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant le stand assigné à la machine. A tout arrêt au stand pour quelques raisons que ce soit, le moteur doit être arrêté. □ Si lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand, et cela jusqu'à hauteur du dernier stand, il pourra y revenir, à contre sens, moteur stoppé en poussant sa machine.

Sont autorisées devant le stand, lors de l'arrêt, les opérations suivantes : - Changement de roue

- Changement des plaquettes de frein ou des étriers □ - Complément d'eau ou d'huile □ - Tension et graissage de la chaîne □ - Réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche □ - Il sera accepté que le nettoyage de la bulle intervienne après le ravitaillement d'essence - Ravitaillement d'essence (dernière opération à effectuer)

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

- Important : 4 personnes sont habilitées à travailler sur la machine devant le stand. Si le pilote participe aux opérations, il sera considéré comme l'une de ces personnes

Pour toute autre intervention, la moto devra obligatoirement rentrer dans le box, le nombre d'intervenant est illimité. S'il est nécessaire de mettre en route le moteur pour un essai ou un réglage, le moteur devra être arrêté avant de sortir la machine du box. Aucune autre moto ne doit être entreposée dans le box. □ Pour repartir, deux personnes sont autorisées à pousser la machine. L'utilisation d'une batterie additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur à la moto.

#### **Art. 20 : Ravitaillement :**

Important : le pilote ne peut être sur la machine pendant le ravitaillement. □ Un préposé à l'extincteur doit être présent lors du ravitaillement, il doit être positionné à l'arrière de la machine. Celui-ci, ainsi que le préposé au ravitaillement doit porter des vêtements de protection (coton minimum), une cagoule ignifugée, des lunettes de protection ou un casque, des gants et des chaussures ou des bottes en cuir. □ Ceci est également obligatoire lors des opérations de remplissage du derrick. □ Cet article doit être respecté à tout moment de l'épreuve, tout manquement sera sanctionné par un Stop and Go.

#### **Art. 21 : Arrêt sur la piste :**

Le pilote doit conserver son équipement lors de tout déplacement sur la piste.

Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner volontairement de plus de 10 mètres de sa machine à l'arrêt sur le circuit, sous peine de mise hors course. En particulier, il ne peut

pas revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces et des outils. Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit sera mis hors course, (y compris des commissaires de piste) sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité.

Suite à une chute, un coureur évacué vers le centre médical pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée. Le jury reste seul juge de la légitimité de cette action.

En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents pourront utiliser, pour revenir à leurs stands, les itinéraires définis lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit, au moment de la panne. Les concurrents devront obéir aux consignes des commissaires de piste et ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour (sauf disposition particulière de la direction de course).

Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies ci-dessous, sera immédiatement mis hors course, ainsi que son équipe. Le retour au stand sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou plusieurs commissaires. Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course. En aucun cas, il ne peut aller en sens contraire sous peine de mise hors course, sauf sur injonction des commissaires de piste.

Pour une bonne compréhension des itinéraires à suivre en cas de panne, il est indispensable de se reporter au plan du circuit et aux explications données par le directeur de course lors du briefing obligatoire du vendredi soir.

Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra, sous la protection d'un commissaire, rentrer par la sortie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son box. Dès l'entrée de la zone des stands, deux mécaniciens peuvent prendre en charge et pousser une moto en panne, le pilote devant rester à proximité.

Normalement les machines qui ne peuvent repartir suite à un incident restent sur la piste dans un endroit sécurisé. Si le pilote qui a chuté ne peut pas ramener la machine par ses propres moyens, l'autre pilote de la machine pourra aller la chercher, mais le pilote blessé ne pourra pas reprendre l'épreuve.

#### Art. 22 : **Conduite en course** :

- Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands. □ Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste. □ La moto engagée devra être conduite, à tour de rôle, par les deux pilotes confirmés sur celle-ci. □ Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entraînera la perte du meilleur temps du pilote concerné. Tout dépassement sous drapeau jaune pendant la course sera sanctionné par un Stop & Go de 30 secondes.

□ Art. 23 : **Arrêt ou neutralisation de la course** :

Neutralisation de la course – Safety-car □ :

Au cas où pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant entrer sur la piste le ou les Safety-Cars, dont les gyrophares oranges seront allumés. La sortie de la voie des stands sera fermée (feux rouge allumés). Tous les postes de commissaires présenteront un drapeau jaune agité et un panneau SC. Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière le ou les Safety-Cars en file indienne. □ Les pilotes pourront alors rentrer dans les stands, la sortie des stands sera fermée (feu rouge). Ils devront attendre l'ouverture de la sortie des stands (feu vert) qui interviendra 15 secondes après le passage du safety-car à la hauteur des feux de la sortie des stands. Cette sortie sera autorisée pendant 10 secondes. □ Chaque tour derrière le Safety-Car sera comptabilisé. □ Lorsque la direction de course décidera de relancer la course, les Safety-Cars éteindront leurs gyrophares orange dès qu'ils passeront devant leurs emplacements respectifs. □ Dès que les Safety-Cars auront quitté la piste, la sortie des stands ré-ouvrira 15 secondes après le passage du premier pilote. □ Tout dépassement du Safety-cars ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité "Stop & Go".

□ - Interruption de course □ :

Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le directeur de course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (son emplacement sera indiqué aux responsables des équipes lors du briefing). Si une machine arrêtée à son stand pour une intervention ne peut être dirigé vers le parc fermé, tous les travaux doivent être arrêtés jusqu'à la reprise de la course. □

1. Si moins de 3 tours ont été effectués par le pilote de tête et tous les autres pilotes dans le même tour que le pilote de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue. La grille de départ sera identique.

2. Si plus de 3 tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres pilotes dans le même tour que le pilote de tête, mais moins des 2/3 de la durée initiale de la course, un nouveau départ serait donné, dans l'ordre du classement établi sur le tour ou tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la course.

3. Si plus de 2/3 de la durée de la course ont été effectués par le pilote de tête et tous les autres pilotes dans le même tour que le pilote de tête, la course peut être considérée comme une course complète.

- Nouveau départ :

□ Si un nouveau départ devait être donné, il aura lieu au plus tôt, 15 minutes après la présentation du drapeau rouge. □ Le parc fermé sera ouvert 5 minutes avant l'ouverture



de la voie des stands. Les teams seront alors autorisés à ramener leur machine devant leur stand, ils pourront alors faire le complément de carburant et changer de pneus, à l'exception de toutes autres interventions. Les machines qui se trouvaient dans la voie des stands au moment de l'arrêt pourront reprendre le départ selon la procédure après le passage. Le nouveau départ sera donné selon la procédure simplifiée, la grille sera établie sur le classement du tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la compétition.

Toutefois, en cas de conditions particulières, la direction de course pourra, avec l'accord du jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety-car. Dans ce cas particulier, les pilotes prendront place derrière le Safety-Car dans l'ordre du classement à l'issue de la partie interrompue, les uns derrière les autres. Ils ne pourront pas se dépasser. Le Safety-Car effectuera un tour complet puis s'effacera avant la ligne de départ.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon seront admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée sera présenté à l'heure ou la course aurait dû se terminer.

Au cas où l'épreuve se déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par l'addition des tours et des temps effectués au cours de chacune d'elles.

#### - Arrêt de la course sous Safety-Cars

Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant une neutralisation de la course sous Safety-Car, le nouveau départ s'effectuera "lancé" derrière les Safety-Car. Le directeur de course devra informer toutes les équipes de la procédure de départ. Les machines seront respectivement placées suivant le classement derrière le Safety-Car où elles se trouvaient au moment de l'arrêt de la course, les Safety-Cars effectueront quelques tours afin de se recalibrer et la course sera relancée selon la procédure habituelle.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon seront admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée sera présenté à l'heure ou la course aurait dû se terminer.

#### Art. 24 : **Abandon** :

En cas d'abandon d'une équipe, le team manager doit le signifier par écrit, le signer et le remettre au directeur de course le plus rapidement possible. Tout équipage qui ferme son stand coté piste en course ou qui sort sa machine à l'arrière de son box sera considérée comme ayant abandonné.

#### Art. 25 : **Arrivée** :

Au terme du temps prévu pour la course, on présentera au pilote de tête le drapeau à damiers sur la ligne de chronométrage « arrivée ». Si le coureur de tête ne franchit pas la ligne d'arrivée dans les 5 minutes, on présentera le drapeau à damier au coureur second, au classement de la course, ou au suivant si celui-ci ne passe pas non plus la ligne d'arrivée dans les 5 minutes.

**Art. 26.1 : Classement de la course :**

Pour être classé, un équipage doit :

1° Avoir effectué au moins 75% de la distance parcourue par l'équipage vainqueur.

2° Franchir la ligne d'arrivée sur la piste après le vainqueur de la course dans les 5 minutes.

A l'issue de la finale toutes les motos sont mises en parc fermé et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation du Jury. En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'article 23.

Les points suivants seront attribués, pour chaque course, aux pilotes toutes classes confondues, sur le classement Scratch :

1<sup>er</sup> : 30 points ; 2<sup>ième</sup> : 24 pts ; 3<sup>ième</sup> : 21 pts ; 4<sup>ième</sup> : 19 pts ; 5<sup>ième</sup> : 17 pts ; 6<sup>ième</sup> : 15 pts ; 7<sup>ième</sup> : 14 pts ; 8<sup>ième</sup> : 13 pts ; 9<sup>ième</sup> : 12 pts ; 10<sup>ième</sup> : 11 pts ; 11<sup>ième</sup> : 10 pts ; 12<sup>ième</sup> : 9 pts ; 13<sup>ième</sup> : 8 pts ; 14<sup>ième</sup> : 7 pts ; 15<sup>ième</sup> : 6 pts ; 16<sup>ième</sup> : 5 pts ; 17<sup>ième</sup> : 4 pts ; 18<sup>ième</sup> : 3 pts ; 19<sup>ième</sup> : 2 pts ; 20<sup>ième</sup> : 1 point.

**Important :** Il est à noter que pour l'épreuve des 12 Heures da Magny-Cours :

- Chaque manche de 6 Heures comptera pour une course ;
- Du fait de la coexistence, dans les mêmes courses du Championnat de France d'Endurance et de la Coupe d'Europe d'Endurance, les points seront attribués au classement général (scratch) de chaque course, sans faire de distinction entre les concurrents disputant le Championnat de France et ceux disputant la Coupe d'Europe.

**Art. 26.2 : Classement final :**

Il sera attribué un titre de **Champion de la Coupe d'Europe d'Endurance** au team et aux pilotes ayant acquis le plus de points. (voir art 26.1). Il sera attribué un titre de **Vainqueur de la Coupe d'Endurance Superstock** et de **Vainqueur de la Coupe d'Endurance Supertwin**, aux teams et aux pilotes ayant acquis le plus de points dans leur catégorie respective.

**Art. 27 : Coupes :**

A l'issue de l'épreuve,  des coupes seront remises aux pilotes des équipes classées 1ère, 2ème et 3ème du classement Scratch.  Des coupes aux pilotes des équipes classées 1ère, 2ème et 3ème en Superstock et Supertwin (sous réserve de la présence de 5 concurrents au départ dans chacune de ces catégories).

**Art. 28 : Réclamations :**

Les réclamations devront être formulées et déposées conformément aux dispositions

réglementaires de la FIM Europe.

**Art. 29 : Prescriptions générales :**

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règlements de la FIM Europe, et du règlement particulier, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

**Art. 30 : Responsabilités :**

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation. □ Les concurrents ont également la responsabilité de tous les membres de leur équipe.

**Art. 31 : Laissez-passer :**

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux. □ Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le titulaire ou le responsable du team à qui ils ont été délivrés.

**Article 32 : Publicité - Droit à l'image :**

Toute publicité, action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit, ainsi que le long de ses abords, doit OBLIGATOIREMENT faire l'objet d'un accord préalable de l'organisateur.

Toutes publicités liées à l'alcool ou au tabac sont formellement interdites sur un quelconque support.

En application de l'article L333-1 du code du sport, toute commercialisation de photo, de vidéo ou de produit dérivé de ces manifestations est interdite si elle n'a pas au préalable fait l'objet d'une convention avec la F.F.M. et la FIM Europe. Ces dernières se réservent le droit de poursuivre en justice les contrevenants.

**Art. 33 : Officiels :**

Les officiels seront ceux désignés par la Fédération Internationale de Motocyclisme Europe (FIM E) et par la fédération Française de Motocyclisme (pour l'épreuve de Magny-Cours, celle ci accueillant un Championnat de France). Ils seront cités sur le règlement particulier de l'épreuve.

**Article 34 : Planning horaire – Plan du circuit :**

Les plannings et plan de circuit seront fournis avec les règlements particuliers des épreuves.

## **GENERALITES :**

**IMPORTANT** : Les dispositions particulières figurant sur le règlement particulier de l'épreuve, notamment les points concernant les horaires, les transpondeurs, les emplacements alloués dans les paddocks, la sécurité, le parc coureur, les stands, le mur de chronométrage, les essais qualificatifs etc. ..., primeront sur les dispositions prévues dans le présent règlement. Le jury de l'épreuve tranchera tout cas qui pourrait apparaître comme litigieux.

## REGLEMENT TECHNIQUE de la COUPE d'EUROPE D'ENDURANCE 2016

Le règlement technique de la Coupe d'Europe d'Endurance est basée sur le règlement F.I.M. du Championnat du Monde d'Endurance : <http://www.fim-live.com/fr/sport/reglements-et-documents/endurance/>

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

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

Des couvercles approuvés par le règlement technique FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau qui les compose.

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

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

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil. □ Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et distribuées par un professionnel.

### **Art. 1 : Equipement pilote :**

Se reporter à l'annexe « Règlement FIM du Championnat et de la Coupe du Monde d'Endurance de la FIM »

### **Art. 2 : Plaques-numéros et couleurs :**

Les machines devront être équipées de plaques à Numéro qui devront être posées

devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et de chaque côté en bas de carénage. Les couleurs seront :

Formule EWC : plaques Noires, N° blanc; Superstock : plaques Rouges, N° blanc ; Supertwin : plaques Bleues, N° blanc

Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 140 mm appliqués sur l'avant sont : Largeur minimale : 80 mm Largeur min. des traits : 25 mm □ Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 120 mm appliqués sur le côté sont : Largeur minimale : 60 mm Largeur min. des traits : 25 mm

Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle. Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous : □ Futura Heavy □ Futura Heavy Italic

Univers Bold / Univers Bold Italic / Oliver Med □ Oliver Med Italic / Franklin Gothic / Franklin Gothic Italic

#### **Art. 3 : Systèmes de Ravitaillement :**

Les dispositifs de remplissage «derrick mobiles » sont autorisés, à condition qu'ils soient adaptés au bouchon de réservoir d'origine. Les vannes Zénith sont également autorisées. □ Tout autre moyen est interdit. □ Les derricks « fixe » devront être montés solidement, à l'intérieur des stands (dépassement maxi autorisé de 50cm)

Le ravitaillement des derricks doit être effectué avec une pompe manuelle. Tout système électrique ou ensemble jerrican/entonnoir est interdit. Tout système jugé dangereux par le responsable technique sera interdit.

#### **Art. 4 : Pneus :**

Manufacturier libre Quantité libre

#### **Art. 5 : Système d'échappement :**

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés. □ L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué. □ Les lignes dites hautes ne sont pas autorisées si la machine n'est pas homologuée avec par le constructeur et inversement.

Les machines dotées d'un échappement "bas" (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe du repose pieds, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière (voir croquis ci-dessous). □ Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

La limite de bruit est de 105 Db, à tout moment de la manifestation, aux régimes définis

à l'article 2.14 des règles générales pour les contrôles techniques de la FIM

**Art. 6 : Phare et feu :**

Le phare avant doit être au minimum d'une puissance tel que l'origine. Il sera commandé via un commodo au tableau de bord ou sur le guidon.

Un feu rouge arrière doit être couplé au phare avant. Il doit être d'une puissance entre 10 et 15 watts.

Un deuxième feu rouge de même puissance doit être installé à côté ou en dessous du premier feu rouge. Il devra être alimenté par un faisceau indépendant. Il pourra rester allumé lors des ravitaillements d'essence.

Un catadioptre rouge surface minimum de 60 cm<sup>2</sup> ou une surface rétro-réfléchissante de même dimension devra être fixé à l'arrière de la selle du motorcycle et doit être parfaitement et intégralement visible par le coureur qui suit. Un support, fixé sous la selle, est également autorisé pour supporter la plaque rouge rétro-réfléchissante.

Un feu supplémentaire, non clignotant (ni rouge, jaune, orange ou vert), max. puissance 5 W, peut être ajouté au motorcycle, fixé de côté et non-visible depuis l'arrière de la moto. Il devra être commandé par un interrupteur.

Février 2016.