

24H

DE CATALUNYA
DE MOTOCICLISME

DEL 2 AL 4 DE JULIOL DE 2021



1991
30
2021



Circuit de
Barcelona
CATALUNYA

24H

DE CATALUNYA

DE MOTOCICLISME

DEL 2 AL 4 DE JULIOL 2021

RÈGLEMENT PARTICULIER



Modifications par rapport au Règlement 2019

Modifications par rapport à la version publiée le 15/06/2021

SOMMAIRE	PAGE
CHAPITRE 1 – CONVOCATION ET ORGANISATION	
Article 1 – Convocation	5
Article 2 – Organisation.....	5
Article 3 – Secrétariat de la course	5
CHAPITRE 2 - PARTICULARITÉS	
Article 4 – Circuit	5
Article 5 – Durée de la course.....	5
Article 6 – Officiels.....	5
Article 7 – Signaux.....	5
Article 8 – Services d’information.....	7
CHAPITRE 3 – CONCURRENTS	
Article 9 – Licences.....	7
Article 10 – Équipes débutantes	7
Article 11 – Chef d’Équipe (Team Manager)	7
Article 12 – Équipement des pilotes	7
Article 13 – Contrôle médical.....	8
CHAPITRE 4 – MOTOS ADMISES	
Article 14 – Classes	8
Article 15 – Règlement technique particulier.....	8
Article 16 – Pneus.....	10
CHAPITRE 5 - INSCRIPTIONS	
Article 17 – Régularisation	10
Article 18 – Droits d’engagement	10
Article 19 – Accès aux installations.....	10
Article 20 – Attribution des stands.....	11
CHAPITRE 6 - VÉRIFICATIONS	
Article 21 – Administratives	11
Article 22 – Techniques	12
CHAPITRE 7 – COMPORTEMENT DES CONCURRENTS	
Article 23 – Accès à la piste	12
Article 24 – Comportement sur la piste	12
Article 25 – Comportement dans la voie des stands	13
Article 26 – Comportement dans les stands.....	14
Article 27 – Relais	14
Article 28 – Ravitaillement en carburant.....	15
CHAPITRE 8 – DÉROULEMENT DE LA COMPÉTITION	
Article 29 – Essais. Généralités	15
Article 30 – Essais Libres	16
Article 31 – Essais Qualificatifs.....	16
Article 32 – Briefing	16
Article 33 – Essais Nocturnes	16
Article 34 – Équipes classées pour la course	16
Article 35 – Warm Up.....	17
Article 36 – Procédure de départ	17
Article 37 – Neutralisation de la course.....	18
Article 38 – Interruption de la course	19
Article 39 – Arrivée	20
Article 40 – Contrôle final.....	20
Article 41 – Classement final.....	20
Article 42 – Cérémonie de podium et trophées.....	20
CHAPITRE 9 - GÉNÉRALITÉS	
Article 43 – Publicité	21
Article 44 – Suspension ou ajournement.....	21
Article 45 – Responsabilité et assurances	21
Article 46 – Sanctions et tableau des pénalités.....	21
Article 47 – Réclamations.....	23

Article 48 – Interprétation du présent règlement et juridiction.....	23
Article 49 – Acceptation et renonciation	24
Article 50 – Instructions complémentaires	24
Article 51 – Politique environnementale	25
PROGRAMME – HORAIRES	27
ANNEXES	
Annexe 1 : Dimensions des motos	28
Annexe 2 : Emplacement des transpondeurs.....	29
Annexe 3 : Sécurité et Poids des motos.....	30
Annexe 4 : Dimensions des plaques de numéro.....	31
Annexe 5 : Systèmes de ravitaillement.....	32
Annexe 6 : Éclairage	33
Annexe 7 : Procédure Stop & Go	34
SCHÉMAS	
Schéma 1 : Voie des stands.....	36
Schéma 2 : Paddock et Stands	37
Schéma 3 : Voies de service	38
Schéma 4 : Grille mur Voie des stands.....	39
COMMUNIQUÉ N° 1 : Journées d'essais privés.....	40
COMMUNIQUÉ N° 2 : Normes COVID-19	41
COMMUNIQUÉ N° 3 : Trophée Développement Durable.....	42

Chapitre 1 - CONVOCATION ET ORGANISATION

1 CONVOCATION

- 1.1 Le Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) organise les 2, 3 et 4 Juillet 2021 une épreuve internationale d'Endurance dénommée:

" 24 HORES DE CATALUNYA DE MOTOCICLISME"

- 1.2 Cette épreuve est inscrite à la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) (IMN 193/01) FIM Europe (EMN 10/930) et aux Calendriers Sportifs de la Real Federación Motociclista Española (RFME) et de la Federació Catalana de Motociclisme (FCM).
- 1.3 Le présent Règlement Particulier (Sportif et Technique) et leur annexes et/ou additifs, ont été rédigés en espagnol, français et catalan. En cas de doute d'interprétation et/ou traduction, le texte en espagnol fait foi.

2 ORGANISATION

- 2.1 Pour tous les renseignements (information, publicité, etc.) les concurrents doivent s'adresser à :

Circuit de Barcelona-Catalunya
Mas « La Moreneta »
Apartado de Correos, 27
08160 - Montmeló
Tél. : + 34 93 571 97 10
e-mail : esportiva@circuitcat.com

3 SECRÉTARIAT DE LA COURSE

- 3.1 Avant et après le déroulement de la compétition, le secrétariat sera situé au siège de l'Organisation.
- 3.2 Pendant le déroulement de la compétition, il se trouvera :

Circuit de Barcelona-Catalunya
Tour de Contrôle
Tél. : +34 93 571 97 84

Chapitre 2 - PARTICULARITÉS

4 CIRCUIT

- 4.1 La compétition se déroulera sur le tracé « FIM » du Circuit de Barcelona-Catalunya, dont la longueur est de 4 657 mètres. La course se disputera dans le sens des aiguilles d'une montre.

5 DURÉE DE LA COURSE

- 5.1 La durée prévue de la course est de 24 heures consécutives avec départ et arrivée selon le Programme - Horaires.

6 OFFICIELS

Directeur de Course :	Jaume PARIS Rafael VILARRUBIAS
Chronométrateur :	Denís DEL POZO
Commissaire Technique :	Sergio MATEO Bertran SOLER Enric ARRAZOLA David FUENTES Núria CASTRO
Jury:	Daniel MAS Xavier NAVÈS














Bureau du Jury pendant la compétition :

Circuit de Barcelona-Catalunya
1^{er} Étage de la Tour de Contrôle
Tél. : +34 93 571 97 57

- 6.1 Le Jury détiendra l'autorité absolue pour décider sur tout cas non prévu dans le présent RP.

7 DRAPEAUX ET SIGNALISATION

- 7.1 Pendant tout le déroulement de la compétition, les pilotes devront rigoureusement observer et respecter les indications et la signalisation suivante :
- 7.2 Signaux avec drapeaux. Tous les drapeaux seront agités.

	Signal	Ordre
	Drapeau catalan	Signal de départ
	Drapeau Rouge	Arrêt de la course
	Drapeau Noir	Arrêt immédiat dans le stand du n° indiqué et interdiction de repartir. Peut être également montré pour d'autres raisons, comme vérifier ou changer le transpondeur.
	Drapeau noir avec cercle orange	Le numéro indiqué doit quitter la piste immédiatement par le premier accès sûr à la voie de service et ne doit pas finir le tour. Interdit de rejoindre sans l'autorisation d'un officiel.
	Drapeau Jaune	Danger imminent. Interdiction de dépasser. Ralentir.
	Drapeaux jaunes (2)	Obstruction totale o partielle de la piste. Danger imminent. Ralentir et être vigilant pour s'il faut arrêter totalement la moto. Interdiction de dépasser.
	Panneau avec les sigles "SC"	Safety Car en piste, interdiction de dépasser, même ce véhicule.
	Drapeau jaune à rayures rouges	Changement de l'adhérence de la piste.
	Drapeau blanc avec croix rouge diagonale	Pluie.
	Drapeau vert	Piste libre. Fin d'interdiction de dépasser.
	Drapeau blanc	Véhicule de service circulant sur la piste. Interdiction de se dépasser entre pilotes mais le véhicule de service peut être doublé.
	Drapeau bleu	Un dépassement va se produire de façon immédiate.
	Drapeau à damiers N/B	Fin d'essai ou de course.

7.3 Signaux lumineux

Signal :	Feu jaune clignotant dans une zone du circuit.
Signification :	Danger. Ralentir. Interdiction de dépasser.
Responsables :	Officiels de Piste.

Signal :	Balises (bâton) coniques jaunes.
Signification :	Danger. Ralentir. Interdiction de dépasser. Indication de direction à suivre.
Responsables :	Officiels de Piste.

Signal :	Feux jaunes clignotants sur toute la piste.
Signification :	Neutralisation de course. Safety Car sur la piste.
Responsable :	Directeur de Course.

Signal :	Feux rouges.
Signification :	Arrêt de la course ou des essais.
Responsable :	Directeur de Course.

7.4 Le non-respect des signaux sera sanctionné.

- 7.5 Pendant le déroulement nocturne de la course, les Officiels de Piste signaleront aux pilotes les accidents ou incidents survenus sur la piste avec :
- Drapeaux illuminés.
 - Feu jaune clignotant allumé au poste de contrôle de l'incident et à celui qui le précède.
 - Balises (bâton) coniques jaunes.
 - Feux rouges tout autour de la piste.
- 8 SERVICES D'INFORMATION**
- 8.1 Pendant le déroulement de la compétition, les informations seront disponibles à différents endroits :
- Bureau d'accueil des concurrents :
Installé au Rez-de-chaussée de la Tour de Contrôle, il se chargera de donner les informations concernant : Classements provisoires, incidents, sanctions, réclamations, etc.
 - Tableau d'affichage Officiel :
Situé au pied de la Tour de Contrôle, porte d'accès « Paddock ».
 - Stands :
 - a/ Connecteur pour moniteurs de TV avec signal de chronométrage (classements) et de Canal d'Incidents.
 - b/ Distribution d'information et annexes.
 - Haut-parleur :
Cette information devra être considérée dans tous les cas comme officielle.
- 8.2 Dans tous les cas, seront considérés officiels uniquement les communiqués signés par le Jury, le Directeur de Course ou l'Organisation, qu'ils soient remis en main propre aux intéressés ou publiés au Tableau Officiel.

Chapitre 3 – CONCURRENTS

9 LICENCES

- 9.1 Podrán participar en la prueba todos los pilotos que estén en posesión de una licencia:
- Licence catalane de l'année ou d'une seule manifestation.
 - Licence de l'année délivrée par une fédération autonome et RFME Homologuée.
 - Licence vitesse ou endurance délivrée hors du territoire espagnol toujours accompagnée du Start Permission (inclus licences internationales délivrées par la FIM)

10 ÉQUIPES DÉBUTANTES

- 10.1 Équipes dont la majorité des pilotes est en possession d'une licence obtenue pour la première fois au cours de la présente année et qui n'a jamais participé à une compétition de vitesse ou d'endurance sur route ni en Espagne ni n'importe quel pays.
- 10.2 En cas de doute, l'Organisation étudiera le palmarès et l'expérience des concurrents pour, selon son critère, les placer définitivement dans la catégorie qui leur correspondra.

11 CHEF D'ÉQUIPE (TEAM MANAGER)

- 11.1 Chaque équipe participante devra nommer un Chef d'Équipe (Team Manager) et le communiquer à l'Organisation sur le bulletin d'inscription. Cette personne sera responsable de l'équipe auprès de l'Organisation et du Jury à tous les effets : vérifications, réunions, communiqués, sanctions, etc. Il sera identifié avec un bracelet de couleur vert fourni pendant les Vérifications Administratives.
- 11.2 Entre autres, les tâches suivantes lui seront attribuées :
- Réaliser les démarches des vérifications administratives et techniques.
 - Assister au Briefing pré-course.
 - Communiquer la liste définitive de pilotes.
 - Communiquer les changements de pilotes qui s'effectueront.
 - Communiquer les changements de pièces, les ravitaillements, etc.
 - Signer les accusés de réception des communiqués et des sanctions.
 - Présenter les réclamations. (Voir Art. 47.3 RP)

12 ÉQUIPEMENT DES PILOTES

- 12.1 Pendant le déroulement de la compétition, l'équipement des pilotes devra être conforme à l'Art. 2.11 du Règlement FIM Endurance. Tous les points ont obligatoires à exception du 2.11.7. Il est obligatoire de porter un casque conformément aux normes RFME 2021. En cas d'intempéries, les pilotes pourront revêtir des vêtements contre le froid ou l'eau, par-dessus les éléments décrits précédemment.
- 12.2 Les casques devront portés, sur l'arrière, des surfaces rétro-réfléchissantes adhésives et sans publicité : l'une de couleur rouge réverbérant de 25 cm² et l'autre de couleur blanche de 25 cm².
- 12.3 Pendant tout le déroulement de la compétition, chaque pilote devra obligatoirement porter, de façon visible et à chaque avant-bras, un brassard rétro-réfléchissant remis, moyennant caution, par l'Organisation. Ces brassards identifieront le pilote par la couleur :

- a) Bleu pour le pilote désigné premier sur le bulletin d'inscription.
- b) Jaune pour le pilote désigné deuxième sur le bulletin d'inscription.
- c) Rouge pour le pilote désigné troisième sur le bulletin d'inscription.
- d) Blanc pour le pilote désigné quatrième sur le bulletin d'inscription.

Cet ordre des pilotes de l'équipe sur le bulletin d'inscription sert uniquement à identifier chacun d'eux par la couleur de son brassard sans que cela implique nécessairement le même ordre au moment du départ de la course.

12.4 De même, ils devront porter au poignet gauche un bracelet remis par l'Organisation, de la même couleur que les brassards rétro-réfléchissants.

12.5 Les piercings ou autres objets solides sont interdits, la réglementation de la RFME devant être respectée.

13 CONTRÔLE MÉDICAL

13.1 Les pilotes pourront être soumis à un examen médical avant le départ, effectué par le service médical de l'Organisation.

13.2 Pendant le déroulement de la compétition, le Jury ou le Directeur de Course se réservent le droit de soumettre n'importe quel pilote concurrent à un contrôle antidoping ou médical, en particulier en cas d'accident, avec pleins pouvoirs pour décider du retour à la compétition des concurrents dont l'état physique ne serait pas adéquat.

13.3 Ne pas passer de façon satisfaisante ce contrôle, ou refuser de s'y soumettre, impliquera l'EXPULSION.

13.4 Il est interdit aux pilotes de consommer des boissons alcoolisées ou des drogues pendant le déroulement de la compétition.

Chapitre 4 – MOTOS ADMISES

14 CLASSES

14.1 Seront admises à la compétition toutes les machines à 2 roues, selon l'Article 2.1.1 de la FIM, conformément aux spécifications techniques et de sécurité établies dans le présent R.P. et ses Annexes (pour les aspects non envisagés dans le présent R.P. et ses Annexes, les Règlements Techniques de la RFME et/ou le Règlement Technique de la FIM du Championnat du Monde d'Endurance seront appliqués). Les motos Trail et Supermotard ne sont pas autorisées.

14.2 Les motos admises, avec un moteur 4 temps, devront être incluses dans les classes suivantes :

- Superstock 600 (STK600) : de 400 cc et jusqu'à 600 cc 4 cyl.
supérieure à 500 cc et jusqu'à 675 cc 3 cyl.
supérieure à 600 cc et jusqu'à 750 cc 2 cyl.
- Superstock 1000 (STK1000) : supérieure à 750cc et jusqu'à 1000cc 3 cyl. y 4 cyl.
supérieure à 850cc et jusqu'à 1200cc 2 cyl.
- Open - Superbikes (O-SBK) : supérieure à 500 cc 2 à 4 cyl.
- EWC : supérieure à 600 cc et jusqu'à 1 000 cc 4 cyl.
supérieure à 750 cc et jusqu'à 1 000 cc 3 cyl.
supérieure à 850 cc et jusqu'à 1 200 cc 2 cyl.

14.3 Les motos des classes Superstock et EWC doivent respecter les Règlements Techniques en vigueur de la FIM Endurance ; celles de la classe Open - Superbikes doivent respecter le Règlement Technique édité à part. Les Règlements Techniques de la FIM (en anglais et en français) peuvent être consultés sur le site Web : www.fim-moto.com

14.4 Les Règlements Techniques de la RFME peuvent être consultés sur le site Web : www.rfme.com

14.5 Toutes les motos devront être ou avoir été homologués par la FIM.

14.6 Sur demande adressée par écrit à l'Organisation et dans les dates établies selon le Programme – Horaires, les motos ayant perdu l'homologation FIM pourront, après étude du dossier, être autorisées à participer à l'épreuve. Cette autorisation sera valide à tous les effets. Dans tous les cas, la Fiche Technique délivrée par le constructeur devra être présentée, les informations qui y figureront étant celles qui seront prises en compte.

14.7 Les motos antérieures au 01/01/2006 ne seront pas admises.

14.8 L'Organisation étudiera et vérifiera la sécurité, la compétitivité et l'aspect de chacune des machines inscrites pour, à son seul critère, décider de la classe qui lui correspond ou refuser sa participation.

15 RÈGLEMENT TECHNIQUE PARTICULIER

15.1 Les motos devront être équipées de leur propre système de démarrage du moteur (démarrateur électrique ou pédale kick).

15.2 L'alimentation électrique de l'éclairage doit être munie d'une dynamo ou d'un alternateur d'une puissance minimale de 100 watts.

15.3 Le montage de phares supplémentaires est autorisé. En aucun cas la silhouette de la moto ne sera modifiée, ni ses cotes ne seront dépassées. Ces phares ne pourront pas être scintillants.

15.4 Le feu de frein ne devra pas fonctionner.

15.5 La machine sera équipée avec deux circuits de feux séparés. Chaque circuit de feux comprend un phare avant blanc (ou jaune) et un feu rouge arrière non clignotant (voir spécifications minimales/maximales). Chaque circuit doit être contrôlé par un commu-

tateur **indépendant** au guidon et ne peut pas être contrôlé par l'autre circuit. Le premier circuit est contrôlé par un commutateur avec position ON/OFF. Le second circuit doit avoir un commutateur avec les positions ON/OFF. Un troisième feu rouge arrière doit être connecté directement à la batterie et contrôlé avec un fusible et un autre commutateur. Il est obligatoire que ces deux circuits séparés fonctionnent simultanément.

Des phares ou des ampoules endommagées doivent être remplacés lors du prochain arrêt aux stands.

Chaque source de lumière à l'avant doit être une ampoule halogène de 55 watts minimum ou, si une autre source de lumière est utilisée, avoir une luminosité au moins équivalente (**voir annexe 6**)

Pour le feu arrière, chaque ampoule devra avoir la puissance suivante: Pour les ampoules halogènes : minimum 10 watts, maximum 15 watts. Pour les ampoules LED: une luminosité équivalente aux valeurs identiques des ampoules.

Un feu de signalisation non clignotant pourra être installé (qui ne soit pas rouge, jaune ou vert) d'un maximum de 5W, fixé de façon que ne soit pas visible depuis l'arrière de la moto (**voir Annexe 6**).

- 15.6 De plus, un catadioptre plat rouge de 60 cm², ou une surface rétro-réfléchissante de mêmes dimensions, devra être fixé à l'arrière de la moto, perpendiculaire au sol et légèrement incliné vers l'arrière (max. 30°), et il devra être totalement visible d'une distance minimale de 50 mètres.
- 15.7 Quand l'utilisation des feux est obligatoire, si le/les feu/x avant et/ou les feux arrière ne fonctionnaient pas, le pilote devra s'arrêter à son stand jusqu'à ce que la réparation soit faite. Il ne sera pas autorisé à reprendre la course tant que son éclairage ne sera pas en état de marche.
- 15.8 Pour des raisons de sécurité et de chronométrage, les plaques de numéros des motos devront être conformes à l'Annexe 4 du présent R.P.
- 15.9 Les motos devront être équipées d'un ou de plusieurs récipients d'une capacité qui s'adaptera à celle correspondant à sa catégorie, et qui servira/serviront de récupérateur/s de la moto (Huile, carburant, eau, carters, etc.).
- 15.10 De même, un carénage (boîte de récupération) inférieur devra être monté, avec un bouchon (d'un diamètre minimum de 25 mm) démontable en cas de pluie et d'une capacité minimale de 5 litres. Ce carénage devra être présenté démonté aux vérifications préliminaires.
- 15.11 Tous les bouchons de remplissage et de vidange d'huile du carter ou de la boîte de vitesse, ainsi que le filtre à huile externe, devront être fixés par une fermeture de sécurité. La perte de liquides pour ne pas porter bouchons se sécurité, ou les porter sans fermeture de sécurité.
- 15.12 Les réservoirs de carburant devront être équipés de vannes de remplissage rapide **quick fill (recommandé homologué FIM)** « Type aviation ». L'installation d'une protection est recommandée. Cependant, dans la classe Superstock un système vissé d'ouverture et de fermeture est autorisé, **en aucun cas bouchon rapide**.
- 15.13 Pendant toute la compétition, les éléments d'éclairage (batteries, phares, câbles, etc.) devront être installés en permanence et fonctionner avec toutes les garanties de sécurité et d'efficacité. Tant que l'utilisation des feux ne sera pas obligatoire, ils pourront être démontés. Dès qu'il sera nécessaire de les utiliser, la moto devra s'arrêter pour qu'ils soient montés (Art. **24.13 RP**)
- 15.14 Pendant la compétition, et dans la classe Superstock, toute pièce remplacée qui ne correspondra pas aux spécifications de son Règlement Technique impliquera l'exclusion de la classe et le passage à la classe supérieure (Open-Superbikes ou EWC).
- 15.15 Pour que le châssis ne soit pas endommagé dans les chutes, une butée de protection peut être installée. Elle sera de forme cylindrique et dûment vissée de chaque côté du châssis. Ces protections devront être en matière plastique d'un diamètre minimum de 30 mm et d'un diamètre maximum de 75 mm ; elles ne dépasseront pas le carénage de plus de 30 mm et s'adapteront à sa forme. Ces protections ne pourront pas être installées dans la zone des repose-pieds.
- 15.16 La transmission d'un quelconque type de signal d'une moto en marche effectué à une personne ou à un récepteur, et vice-versa, est interdit sauf s'il s'agit des signaux de l'émetteur de chronométrage de la course, des messages qui, au moyen de la présentation d'un panneau, sont montrés depuis le Stand ou des signes du pilote, ou d'une caméra de télévision fixée fermement sur la moto, pour laquelle il faudra demander autorisation pour l'installer.

L'utilisation de Laptimers basés en le signal d'un émetteur de rayons infrarouges est autorisée.

- 15.17 **Pour pouvoir passer les vérifications techniques préalables, il incombe à l'équipe d'acquérir/louer et d'installer un transpondeur sur** les motos qui doivent être vérifiés. (**voir annexe 2**)

Ce transpondeur doit être du modèle MYLAPS Tranx 260 DP, Pro ou MYLAPS X2 BIKE alimenté par connexion directe à la batterie de la moto où moyennant la propre batterie du transpondeur, pouvant être fixé à l'aide de rivets ou de vis ou du support du transpondeur, à une hauteur maximale de 80 cm par rapport à la piste et sans aucun matériau métallique ou de fibre de carbone entre le transpondeur et la piste conformément à l'Annexe 2.

Il incombe à l'équipe d'assurer la maintenance, la fixation et l'utilisation des appareils de chronométrage. Le mauvais fonctionnement comportera, dans le cas des essais, un arrêt obligatoire dans les stands pour le remplacement ou la réparation de ces dispositifs.

Dans le cas où une équipe ne disposerait pas de transpondeur, le service de chronométrage en mettra un à sa disposition qu'elle louera sous caution correspondante.

Le montant de la location sera de 100 Euros (TVA compris) plus une caution, celle-ci étant rendue à l'équipe une fois la compétition terminée et après vérification du bon fonctionnement des appareils par le service de chronométrage. Dans le cas de perte ou de détérioration du transpondeur loué, ou s'il n'était pas rendu, la caution ne sera pas remboursée.

16 PNEUS

16.1 Pneus : Pour toutes les classes et catégories, le type, modèle et marque de pneus est libre.

Chapitre 5 - INSCRIPTIONS

17 RÉGULARISATION

17.1 Les dossiers d'inscription sont sur le site www.circuitcat.com. Seront envoyés à l'Organisation obligatoirement par courrier électronique, en joignant le justificatif du virement bancaire effectué à titre de droits d'inscription. Il faudra aussi envoyer une photo actuelle, format carte d'identité de chacun des pilotes et du Team Manager par courrier électronique ou courrier postal. Le document original avec les signatures des pilotes et du Team Manager devra être en possession de l'Organisation au plus tard pendant les Vérifications Administratives.

Les Bulletins d'Inscription qui ne rempliraient pas les conditions exigées en ce qui concerne les renseignements, ne seront pas acceptés. Les détails spécifiés sur le bulletin d'inscription seront inaliénables.

17.2 Le nom du Team Manager devra obligatoirement figurer sur le Bulletin d'Inscription ainsi que un téléphone et/ou une adresse de courrier électronique de contact.

17.3 Le délai pour la régularisation des inscriptions sera aux dates et heures indiquées dans le Programme - Horaires du présent règlement ou, à défaut, au moment où le nombre maximum d'équipes participantes est atteint.

17.4 Les équipes seront formées par un minimum de 3 et un maximum de 4 pilotes.

17.5 L'Organisation pourra refuser les inscriptions qu'elle jugera opportunes sans avoir à en communiquer les motifs.

17.6 Le nombre maximum d'équipes admises aux vérifications, aux essais et à la course est de 70.

17.7 Pour constituer une catégorie, un minimum de 3 équipes inscrites sera nécessaire.

17.8 Toutes les inscriptions seront conditionnées jusqu'à la publication de la Liste d'inscrits, où se feront connaître les teams acceptés par l'Organisation.

17.9 L'Organisation se réserve le droit d'annuler la course, dans le cas d'une inscription inférieure à 30 équipes au moment de la clôture du délai d'inscriptions.

18 DROITS D'ENGAGEMENT

18.1 Conjointement avec la régularisation du Bulletin, des droits d'inscription de 2 200 Euros par équipe (TVA compris) devront être versés par virement bancaire. Ce paiement implique l'acceptation de la publicité de l'Organisation. Dans le cas où cette publicité ne serait pas acceptée, les droits d'inscription seront doubles. Si en application de l'Art. 34, ou pour tout autre motif, une équipe ne pouvait pas prendre le départ, ces droits d'inscription ne pourront lui être remboursés.

18.2 Si l'Organisation reçoit la notification d'annulation d'inscription avant la date de fermeture des inscriptions, le montant versé sera remboursé.

18.3 En cas d'annulation de l'épreuve, toutes les équipes inscrites seront remboursées par l'Organisation de la totalité des droits.

19 ACCÈS AU CIRCUIT

19.1 L'accès au Circuit de Barcelona-Catalunya devra être réalisé par l'accès Ouest à partir de la date et de l'heure figurant dans le Programme - Horaires du présent règlement.

19.2 Une fois sur le circuit, les équipes devront suivre les instructions des Officiels dans le but de s'accréditer et de connaître leur emplacement dans le Paddock (Voir Schéma 2).

19.3 L'accès au Paddock s'effectuera sous le contrôle du personnel du circuit dont les instructions devront être respectées.

19.4 Les Zones de Paddock disponibles pour les Équipes et destinées à l'emplacement des véhicules de travail, l'hospitalité, etc. sont détaillées sur les plans joints au R.P. (Voir Schéma 2).

19.5 L'Organisation se réserve le droit de faire le paddock ouvert ou fermée en fonction des activités parallèles organisées.

19.6 Chaque moto régulièrement inscrite aura droit à 15 accréditations personnelles de travail (dont 3 autoriseront l'accès au mur de signalisation et 3 autres à la grille de départ) **et 15 accréditations d'accès à paddock**, 1 accréditation Scooter avec accès à la voie de service, 2 accréditations d'accès au Paddock (véhicules de travail), **et 2 accréditations Motorhome**. Le bracelet identificatoire accréditera aux pilotes et au Team Manager.

19.7 Toute utilisation frauduleuse des accréditations d'accès sera pénalisée d'office et une amende de 300 Euros à payer immédiatement sera infligée.

- 19.8** Il est rappelé que l'accès au Paddock est exclusivement réservé aux véhicules d'assistance (les touristes étant expressément exclus) dûment accrédités et que, selon le présent Règlement, le maximum autorisé est de 2 véhicules par moto inscrite.
- 19.9** Les véhicules particuliers et touristes pourront être garés dans les différents parkings intérieurs du circuit, situés près du Paddock.
- 19.10** Les véhicules transportant du matériel pour une équipe ou plus, et ne disposant pas d'accréditation pour accéder au Paddock, devront être déchargés hors de cette zone.
- 19.11** L'entrée d'animaux est interdite (sauf ceux pouvant être spécialement autorisés par les services de sécurité) dans la zone de Paddock, des Stands, de la Voie des stands, de la Piste et dans toutes les zones réservées aux spectateurs.
- 19.12** L'accès aux Stands, à la Voie des stands et à la Piste est interdit aux mineurs de 16 ans, même porteurs d'une accréditation.

20 ATTRIBUTION DES STANDS

- 20.1** L'Organisateur est responsable de l'attribution des stands. Aucune modification n'est possible.
- 20.2** En raison du nombre limité de stands, les équipes devront en partager l'espace.
- 20.3** Chaque stand sera partagé à parts égales en ce qui concerne : surface couverte, installations, zone de travail de la voie des stands et espace sur le mur de signalisation (Voir Schéma 1).
- 20.4** Les zones de Paddock disponibles et destinées au parking des véhicules de travail, hospitalité, etc. sont détaillées sur le Schéma 2.
- 20.5** Dans tous les cas, si la disponibilité du Circuit le permet et si une équipe désire utiliser un stand en exclusivité (sans le partager), elle devra l'indiquer sur le formulaire d'inscription ; dans le cas où elle voudrait un stand spécifique, elle devra également le mentionner sur le formulaire. Ces stands seront disponibles au prix de **1 100** euros par équipe (TVA compris) et devront être réglés en même temps que les droits d'inscription. En cas de demandes identiques ou de demandes trop nombreuses, le critère d'attribution sera celui de la date du versement des droits d'engagement.
- 20.6** L'accès au stand sera conditionné à l'obtention de la clé qui sera remise aux concurrents dans le Bureau d'Accueil, contre une caution.
- 20.7** Les prises de courant électrique, les robinets d'eau et/ou les écoulements devront être utilisés avec des adaptateurs et des systèmes adéquats et sûrs afin de garantir leur correcte utilisation et leur bon fonctionnement pendant toute la durée d'utilisation des installations.
- 20.8** Il est interdit de peindre, perforer, démonter ou faire mauvais usage des installations du circuit, qu'il s'agisse du Paddock, du Stand, de la Voie des stands, du mur de signalisation, etc.
- 20.9** Toute équipe non qualifiée pour la course devra retirer tout son matériel du stand avant l'heure et la date indiquées dans le Programme - Horaires du présent règlement. L'Organisation se réserve le droit de réorganiser les stands.
- 20.10** Ces stands seront susceptibles d'être offerts par l'Organisation aux équipes qui auront fait une demande, en respectant les conditions, pour disposer d'un stand en exclusivité et qui, pour un quelconque motif, n'en disposerait pas.
- 20.11** Dans ce cas, l'ordre de demande de stand en exclusivité sera rigoureusement respecté. L'Organisation adjugera ces stands libres aux équipes concernées qui pourront choisir de ne pas les occuper, ce qui impliquerait qu'ils soient offerts à l'équipe suivante, et ainsi de suite.

Chapitre 6 - VÉRIFICATIONS

21 ADMINISTRATIVES

- 21.1** Les vérifications administratives auront lieu dans le Bureau d'Accueil aux concurrents (Rez-de-chaussée de la Tour de Contrôle), à la date et aux heures indiquées dans le Programme - Horaires du présent règlement. Toute équipe qui ne respecterait pas son horaire pourra être pénalisée par le Jury. Cette démarche devra être faite par le Chef d'Équipe (Team Manager), les documents suivants devront être présentés :
- Les licences de tous les pilotes inscrits.
 - Photocopies (recto et verso) de la Carte Nationale d'Identité des pilotes.
 - Permis ou visa de départ de F.M.N. pour les pilotes étrangers.
 - Numéros de téléphone de contact des Pilotes et du Chef d'Équipe (Team Manager).
 - Photos couleurs (format carte d'identité) de chacun des pilotes et du Chef d'Équipe (Team Manager), en cas de changement par rapport au Bulletin d'Inscription remis à l'Organisation.
 - Fiches de control aux stands.
- 21.2** Une fois les vérifications administratives passées, il lui sera remis :
- Fiche de Vérifications Techniques, à présenter avec la moto à la Vérification Technique Préliminaire.
 - Brassards d'identification pour chaque pilote de l'équipe.
 - Bracelet d'identification pour chaque pilote de l'équipe, dont la couleur devra correspondre à la celle indiquée sur le bulletin d'inscription et pour le team manager.

21.3 Les changements de pilote et/ou de Chef d'Équipe (Team Manager) sont uniquement permis dans la période comprise entre la clôture des inscriptions et la fin des Vérifications Administratives (Voir Programme - Horaires).

22 TECHNIQUES

- 22.1** Les vérifications techniques préliminaires auront lieu dans les Stands 2 et 3, à la date et aux heures indiquées dans le Programme - Horaires du présent règlement. Toute équipe qui ne respecterait pas son horaire pourra être pénalisée par le Jury.
- 22.2** Tous les points spécifiés dans le Règlement Technique Particulier seront contrôlés et plus particulièrement ceux prévus dans les [Articles 12 et 15 et annexes 1,2,3,4, 5 et 6](#).
- 22.3** Une marque d'identification (plomb ou peinture) sera apposée sur certaines pièces qui ne pourront pas être changées pendant la course. Ces pièces sont : châssis, cadre, carters moteur, bloc cylindres, boîte de vitesse. Les éléments du silencieux et les pièces de rechange de ce dernier pourront également être marquées.
- 22.4** À l'exception des pièces détaillées, le reste des composants de la moto pourra être changé ou réparé.
- 22.5** Dans le cas d'un changement du pot d'échappement, il devra être communiqué à l'Inspecteur des stands ; les échappements devront être conformes aux normes établies (le niveau permis est de 105 dbA à 5000 r.p.m. pour toutes les machines). Tous les échappements devront porter les marques d'identification et devront donc avoir passé les vérifications techniques préliminaires.
- 22.6** L'équipement des pilotes participants devra également passer les vérifications techniques préliminaires.
- 22.7** Si besoin, une nouvelle vérification technique sera faite sur les motos retenues pour la course, à la date et aux heures indiquées dans le Programme - Horaires du présent règlement.
- 22.8** Pendant le déroulement de la compétition, les Officiels pourront exiger de réaliser d'office autant de vérifications qu'ils jugeront nécessaire ; s'il existait des infractions par rapport à une machine vérifiée, elle sera sanctionnée par l'EXCLUSION. Si des anomalies ou des défauts non fondamentaux étaient trouvés, les concurrents seront obligés de les corriger avant de reprendre la course.
- 22.9** Toutes les motos qui ne seront pas présentées à n'importe quelle vérification technique prévue ou désignée d'office, seront EXCLUES de la compétition ainsi que les machines qui ne passeraient pas ces vérifications de façon satisfaisante.
- 22.10** Tous les teams pourront présenter 2 machines identiques aux Vérifications Techniques. Le Team Manager devra informer de la moto qui prendra part à la course dans la date et l'heure indiquées dans le Programme Horaire. La machine rejetée devra être retirée du stand et ne pourra plus être utilisée pendant la manifestation. Les Commissaires Techniques superviseront après le Warm Up que la machine que ne participera dans la course a été retirée.
- 22.11** [Le contrôle du poids n'est pas obligatoire et sera facultatif pendant l'horaire de vérifications techniques et pendant les séances d'essais chronométrés avant la course.](#)

Chapitre 7 – COMPORTEMENT DES CONCURRENTS

23 ACCÈS À LA PISTE

23.1 Pour le début des essais et de la procédure de départ, l'accès des motos à la piste devra se faire obligatoirement en passant sur la ligne de sortie de la voie des stands (Contrôle 00).

24 COMPORTEMENT SUR LA PISTE

- 24.1** Toute manœuvre d'un pilote qui, sur la piste, tend à utiliser sa moto dans le sens inverse de celui de la course est interdite.
- 24.2** De même, c'est interdit croiser la piste de côté à côté dans n'importe quel endroit du circuit, [soit le pilote seul, le pilote](#) à bord ou poussant la moto.
- 24.3** Dépasser de manière réitérée les limites de la piste sera sanctionné.
- 24.4** En cas d'incident ou de panne, le pilote devra immédiatement mettre sa machine hors de la piste, à un endroit où elle ne représente aucun danger pour le déroulement normal de la compétition et toujours hors de la trajectoire du reste des pilotes. Chaque fois qu'il le pourra, il se dirigera sur la partie droite de la piste dans le but d'utiliser la voie de service intérieure. Un membre de l'équipe, dûment accrédité, pourra approcher les outils nécessaires pour que le/s pilot/es se trouvant dans le lieu de l'accident à ce moment, puissent réparer la moto, exclusivement dans les lieux autorisés et sous la supervision des Commissaires de Piste. Seulement les pilotes de l'équipe pourront réparer la moto dans cet endroit. L'aide de n'importe quel autre membre de l'équipe sera considérée aide extérieure et sera motif de sanction.
- 24.5** Toutes les motos accidentées, si elles ont été réparées in situ ou pas, qui retournent par ses propres moyens à la piste, devront passer dans le même tour par le stand de Vérifications Techniques où les Commissaires Techniques feront un contrôle visuel de sécurité. Seulement pourront s'incorporer à la piste si les Commissaires Techniques le jugent opportun.
- 24.6** Dans le cas où le pilote opérerait pour rentrer vers les stands, il l'indiquera au Jury et utilisera les voies de service ou une autre voie d'accès rapide aux stands (zone intérieure et Paddock) sans dépasser la vitesse maximale de 30 Km/h et sans gêner la circulation des véhicules de service. Si la motocyclette seulement peut arriver aux stands étant poussée, s'autorise l'aide des autres pilotes du team, qui devront se déplacer à pied ou en Scooter (cylindrée maximal 150cc) jusqu'au lieu où se trouve la machine. L'alternance des pilotes en la poussée ne sera pas considéré un relais. Dans ce cas, il ne pourra pas recevoir d'aide extérieure

d'aucune sorte, sous peine de sanction. Sur la rampe de sortie du tunnel qui communique de la voie extérieure avec l'intérieur, à la hauteur des contrôles 0.2 i 7, une zone d'aide externe non pénalisée sera établie par l'Organisation. (Voir schéma 3).

- 24.7** Le pilote qui aura l'intention d'abandonner la piste et de rentrer à son stand devra en avertir au préalable, et il lui reviendra de veiller à ce que cette manœuvre ne représente aucun danger.
- 24.8** Quand un incident survient pendant la course laissant une moto ou ses débris à des endroits qui impliquent un risque pour le reste des pilotes participants, les Commissaires de Piste prendront les mesures nécessaires pour les retirer.
- 24.9** Il est interdit à quiconque de s'approcher d'une moto arrêtée sur la piste, exception faite du pilote lui-même, du Directeur de Course, de ses Adjoints, du Jury ou des Commissaires Techniques ou de Piste.
- 24.10** L'abandon d'une moto à n'importe quel endroit du circuit, sauf dans les cas d'un accident où le pilote devra être transféré par les assistances sanitaires pourra être motif de sanction. Ce pilote (si le service médical le juge opportun) ou un autre pilote de l'équipe pourra relever la machine et continuer la course, à condition que la réglementation de temps de relèves soit respectée. Les relèves hors de la zone autorisée impliqueront une sanction.
- 24.11** Le Directeur de Course ou ses Adjoints pourront arrêter une moto dont le pilote aurait commis une infraction ou dont l'état pourrait constituer un sérieux danger pour le pilote lui-même ou le reste des concurrents. Un drapeau noir et le numéro de course de la machine présentés sur la ligne d'arrivée indiqueront au pilote qu'il doit s'arrêter. Si après deux tours, le pilote ne s'arrête pas aux stands, le Directeur de Course ou ses Adjoints s'adresseront au Chef d'Équipe (Team Manager) pour qu'il ordonne l'arrêt immédiat de la moto. Les motifs de cette décision seront dûment communiqués au Chef de l'Équipe (Team Manager).
- 24.12** Le Directeur de Course, ses Adjoints ou tout poste de signalisation pourront indiquer à un pilote d'abandonner immédiatement la piste (seulement à la demande du Directeur de Course), en raison de problèmes mécaniques de sa machine susceptibles de constituer un danger pour lui ou pour les autres pilotes. Un drapeau noir avec un cercle orange et le numéro de course de la moto, présentés à n'importe quel poste de signalisation indiqueront au pilote qu'il doit se retirer immédiatement de la piste, sans attendre d'arriver aux stands.
- 24.13** La nuit ou en cas de mauvaises conditions météorologiques, les systèmes d'éclairage des motos devront être mis en marche dès le moment où le Directeur de Course en donnera l'ordre (panneau « ALLUMER PHARES » situé sur la ligne d'arrivée). Ils devront restés connectés aussi longtemps que la moto sera en piste, et jusqu'au moment où leur déconnexion sera autorisée (panneau « ÉTEINDRE PHARES » situé sur la ligne d'arrivée).

25 COMPORTEMENT DANS LA VOIE DES STANDS

- 25.1** À leur passage dans la voie des stands, la vitesse maximale des motos sera de 40 Km/h.
- 25.2** Pendant le déroulement de la compétition, seules les personnes dûment accréditées pourront rester dans les stands et dans la voie des stands. L'Organisation pourra, d'office ou à la demande d'un Chef d'Équipe (Team Manager), faire expulser de ces zones quiconque qui ne pourra justifier de sa présence.
- 25.3** Seulement 3 personnes accréditées par moto pourront rester dans le couloir de signalisation (près du mur de la piste) pour présenter le panneau, chronométrer, etc. Elles devront, en tout cas, se situer exclusivement en face de leur stand. Elles ne pourront déposer ni installer des éléments susceptibles de gêner la vision des autres équipes et/ou la circulation des personnes dans ce couloir, ni fixer, sur la balustrade ou sur le mur, des éléments qui dépasseraient la verticale de la balustrade donnant sur la Voie des Stands ou la verticale du mur donnant sur la piste. Les connexions aux prises de courant électrique situées sur le mur (partagées par les équipes) devront offrir des garanties de sécurité. Aucun câble ne pourra traverser la Voie des Stands (Voir Schéma 1). La Direction de Course pourra faire une révision des signales utilisées par les équipes pour se communiquer avec les pilotes depuis le mur de signalisation. Ces signales ne pourront pas être confondus avec les signales utilisées par l'Organisation.
- 25.4** Il est interdit de fumer, d'allumer un feu ou de déposer des bouteilles de gaz dans la zone des Stands et de la Voie des Stands.
- 25.5** Quand il n'y a pas d'assistance sur la moto, la zone de travail de la Voie des Stands devra rester libre, sans matériels ni outils ou objets.
- 25.6** L'assistance sur la moto ne sera permise que dans la zone de travail de la Voie des Stands : ravitaillement en carburant, ravitaillement en huile, opérations de maintenance et de réglages externes (transmission secondaire, câbles, éclairage, freins et pneus). Toutes les autres interventions impliqueront une réparation et devront être réalisées à l'intérieur du stand (Voir Schéma 2).
- 25.7** Dans le cas où une intervention sur la moto impliquerait que du liquide, de l'huile ou du carburant soit renversé sur le sol de la Voie des Stands, la machine ne pourra être mise en marche tant qu'elle n'aura pas été elle-même parfaitement nettoyée ainsi que la zone affectée.
- 25.8** Aucune flamme nue n'est autorisée dans le stand quel qu'en soit le moment. L'utilisation d'un dispositif d'éclairage additionnel pour la zone de travail devant le stand est autorisée. Ce dispositif doit être solidement fixé au mur du stand à une hauteur de 2 mètres minimum. Les systèmes d'éclairage composés d'un support portable posé sur le sol ne sont pas autorisés.
- 25.9** Dans le cas où le pilote n'utiliserait pas les propres moyens mécaniques (Démarreur, kick) de la moto pour mettre le moteur en marche et retourner sur la piste, deux personnes pourront l'aider à pousser sa machine jusqu'à la fin de la Voie des Stands (feu de sortie de la Voie des Stands), le pilote devant rester sur la moto. La mise en marche avec des batteries additionnelles est interdite. L'utilisation d'un dispositif de démarrage autonome est autorisée.

- 25.10** Si à la sortie de son stand un pilote a des problèmes sur sa machine dans le couloir d'accélération, il pourra retourner vers son stand par la zone de travail, moteur éteint, et sous la protection d'un officiel de stand, sans effectuer aucune manœuvre susceptible de représenter un danger pour le reste des concurrents. Cette manœuvre réalisée avec précaution ne sera pas pénalisée.
- 25.11** Les pilotes qui se dirigeront vers la sortie de la Voie des Stands pour retourner en piste devront attendre les signaux du feu de sortie et, à leur entrée en piste, contrôler le passage d'autres machines
- 25.12** Pour faire l'arrêt dans le stand correspondant, chaque pilote devra entrer pour la voie rapide jusqu'au niveau de leur stand et non par la voie lente. De même, il est interdit d'éteindre les feux dans le cas qu'il soit obligatoire les porter allumés, jusqu'au moment où la moto soit complètement arrêtée.
- 25.13** Entrée à la voie des stands : il est obligatoire de s'approcher pour la droite, en prenant toutes les précautions.
Sortie de la voie des stands : pendant l'accès à la piste pour la sortie de la voie des stands, il est interdit de franchir la ligne blanche longitudinale.

26 COMPORTEMENT DANS LES STANDS

- 26.1** Aux arrêts dans le stand ou dans la Voie des Stands, le pilote devra impérativement arrêter le moteur de sa machine qui pourra être momentanément mis en marche pour des essais ou des réglages.
- 26.2** Des Commissaires de Stands seront distribués dans la voie des stands et ils se présenteront aux Chefs d'Équipe (Team Managers). Tous les incidents, les changements de pilote, les réparations, etc. devront être communiqués par le Chef d'Équipe (Team Manager) au Commissaire. En cas d'abandon définitif de la course, le Chef d'Équipe (Team Manager) devra également le communiquer au Commissaire responsable de son équipe.
- 26.3** Au cours des arrêts dans la Voie des Stands, un maximum de 4 personnes (y compris les pilotes) pourra intervenir sur la machine. Est considérée intervention n'importe quel contact avec la machine (même si le pilote y reste assis, sans rien manipuler). Si les travaux sont réalisés dans le stand, le nombre de personnes n'est pas limité.
- 26.4** Toutes les personnes intervenant sur la moto devront être habillés de façon appropriée et avec le torse couvert.
- 26.5** La porte du stand ou l'accès à la Voie des Stands devra toujours être ouverte, contrairement à celle du Paddock qui sera toujours fermée.
- 26.6** Tout changement d'huile et/ou nettoyage du moteur sera réalisé au-dessus d'un récipient et dans le stand. Après cette opération, le Chef d'Équipe (Team Manager) se chargera de laisser la zone utilisée parfaitement propre.
- 26.7** Il est interdit de fumer, d'allumer un feu ou d'utiliser des appareils qui produisent des étincelles dans la zone des stands et dans la Voie des Stands.
- 26.8** Les réparations où les interventions de soudure de n'importe quel type auront lieu, seront obligatoirement réalisées dans le stand désigné par l'Organisation (stand 2 – Vérifications Techniques), dont l'accès s'effectuera par le Paddock. Les machines et le matériel de soudure devront être apportés par les concurrents. La pièce ou la moto (sans le réservoir) sera transféré dans ce stand sous le contrôle d'un Commissaire technique de l'Organisation.
- 26.9** Dans le cas où une équipe disposerait d'une moto pour les pièces de rechange, elle ne pourra pas se trouver dans le Stand.
- 26.10** Dans le cas où un éclairage supplémentaire serait installé dans le stand, il devra être situé à plus de 2 m de hauteur et séparé de plus de 2 m du système de ravitaillement.
- 26.11** Les couvertures chauffantes devront être situées à une hauteur supérieure à 50 cm du sol et à une distance supérieure à 5 m du système de ravitaillement.

27 RELAIS

- 27.1** Les motos devront être conduites par tous les pilotes de l'équipe, l'ordre de pilotage étant libre. Toutefois, le point suivant devra être pris en compte :
- Aucun pilote ne pourra conduire pendant plus de 2 heures consécutives (y compris les arrêts dans les stands) et la période de repos ultérieure devra être au moins des deux tiers du temps de la conduite. En cas de panne, si les 2 heures sont surpassées, il faudra communiquer le fait au Jury.
- 27.2** Le temps de relais commencera à compter quand la moto passera la ligne de sortie de la Voie des Stands, et il prendra fin au moment où il passera la ligne d'entrée de la Voie des Stands. Pour la première relève, le temps sera compté à partir du signal de départ de la course.
- 27.3** Le temps entre l'entrée et la sortie de la Voie des Stands sera inclus dans le relais à condition que ce soit le pilote lui-même qui entre et sort des stands.
- 27.4** En vue du calcul du temps de conduite, le dernier relais prendra fin à l'heure d'arrivée prévue dans le Programme - Horaire.
- 27.5** Les relais pourront uniquement être réalisés dans la zone de travail de la Voie des Stands située devant le stand attribué à l'équipe, et ils devront être communiqués au Commissaire de Stand. Le non-respect de ce point impliquera une pénalité. Le pilote devra dans tous les cas arrêter le moteur de la moto.

- 27.6** Pour les relais qui, pour un motif quelconque, se réaliseraient hors du Stand, le pilote devra réaliser le déplacement à pied. Le non-respect de ce point comportera une pénalité.
- 28 RAVITAILLEMENT EN CARBURANT**
- 28.1** Le carburant utilisé par les machines sera de type commercial (en vente dans les stations-service, les entreprises pétrolières, etc.) en respectant toujours les spécifications du carburant vendu dans les Stations-service. Sera fourni par et aux frais de chacune des équipes participantes.
- 28.2** La réserve maximale de carburant permise par équipe dans son stand est de 60 litres (y compris le carburant stocké dans le système de ravitaillement). L'Organisation aménagera une zone de sécurité pour le stockage de combustible.
- 28.3** Les systèmes de ravitaillement en carburant (derricks + jerrycans ou autres dispositifs commerciaux destinés à cet effet) pourront être installés et fixés définitivement dans les stands à partir de la date et de l'heure indiquées dans le Programme - Horaires du présent règlement. Les Commissaires Techniques vérifieront ces systèmes et leur emplacement à la date et à l'heure indiquées dans le Programme - Horaires du présent règlement. Pour le ravitaillement seulement seront admis les derricks ou les jerrycans fixes ou mobiles, et ne pourra pas être réalisée moyennant entonnoirs. Les bouches de ravitaillement devront être étanches avec l'orifice de remplissage du réservoir.
- 28.4** Définition de derricks + jerrycans : tours avec réservoir pour ravitaillement en carburant par dépression ou gravité. Ces systèmes devront avoir toutes les garanties de sécurité en ce qui concerne leur fonctionnement et leur imperméabilité. Les derricks devront être couverts et la ventilation dirigée vers le dessous. Ils seront équipés de 2 clapets à fermeture de sécurité, l'un à la sortie du réservoir et solidaire de celui-ci (jerrycans) et l'autre au tuyau de remplissage à 5 cm maximum de l'embouchure de sortie. La capacité maximale des derricks ou autres dispositifs est de 50 litres. (Voir Annexe 5). Dans tous les cas, le contenu du carburant stocké doit être visible dès l'extérieur (récipient transparent, tuyau des vases communicantes, réglette transparente, etc.)
- 28.5** La fréquence des ravitaillements est libre. L'opération de ravitaillement devra être obligatoirement réalisée devant le stand attribué, dans un couloir spécial (couloir le plus proche du stand et déterminé par une ligne jaune et la ligne de la voie des stands) dans la zone de travail de la Voie des Stands. Tout ravitaillement hors de cette zone n'est pas autorisé et sera sanctionné. (Voir Schéma 1)
- 28.6** Pendant l'opération de ravitaillement, le moteur et les phares de la machine devront être éteints. La machine devra être placée sur un support auxiliaire (béquille) qui la maintiendra verticale. Sous aucun prétexte, le/les pilote/s ne pourra/pourront rester sur leur machine. Le ravitaillement seulement pourra être fait par deux personnes, dûment équipées. Tous les autres, y compris la personne qui porte l'extincteur, devront être séparées de la machine 1 mètre au minimum. L'extincteur (minimum 5 kg en poudre) devra être fourni par l'équipe.
- 28.7** Toutes les personnes en charge du ravitaillement d'une machine, doivent porter un vêtement de protection contre le feu et se protéger les mains avec des gants ignifugés, les pieds avec chaussettes ignifugées et la tête avec une cagoule; en plus de lunettes de protection fermées ou un casque fermé avec visière. Le costume indiqué devra porter une étiquette identificatrice indiquant qu'elle est conforme avec la protection contre le feu. **Il est autorisé de refroidir la moto avec un ventilateur placé à 1 mètre de l'avant à condition que la connexion électrique soit dans un rayon de 6 mètres du système de ravitaillement.**
- 28.8** Les opérations de ravitaillement devront s'effectuer une fois finalisées toutes les opérations de réparation et maintien de la machine. Pendant le ravitaillement, seules les opérations qui s'y rattacheront seront autorisées. Pendant les essais comme pendant la course, il est interdit d'utiliser les couvertures chauffantes pour les pneus pendant les opérations de ravitaillement.
- 28.9** Le ravitaillement au moyen de changement de réservoir est interdit. Dans le cas où un réservoir devrait être remplacé en raison d'une panne ou d'un accident, le nouveau réservoir sera monté totalement vide.
- 28.10** La capacité maximale autorisée pour les réservoirs de carburant des machines est de 24 litres. Les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis d'une mousse d'élément à carburant (de préférence avec « Explosafe® »). Tout type de réservoir supplémentaire, non original du motocycle, est interdit.
- 28.11** Les réservoirs de carburant devront être équipés de clapets de remplissage rapide « Type aviation ». Cependant, pour la classe Superstock, un système d'ouverture et de fermeture vissé est autorisé **(en aucun cas, bouchon rapide ou avec clé).**
- 28.12** Pendant l'épreuve, la station-service de carburant du Circuit de Barcelona-Catalunya, située à l'entrée du Paddock, sera ouverte aux horaires suivants :
- Jeudi : de 08 h 00 à 18 h 00.
 - Vendredi : de 14 h 30 à 23 h 30.
 - Samedi : de 09 h 00 à 24 h 00.
 - Dimanche : de 00 h 00 à 12 h 00.

Chapitre 8 – DÉROULEMENT DE LA COMPÉTITION

29 ESSAIS. GÉNÉRALITÉS.

- 29.1** Les essais se dérouleront à partir des dates et heures indiquées dans le Programme - Horaires du présent règlement.
- 29.2** Pendant les essais, une seule machine par équipe pourra être en piste.
- 29.3** Tout essai en-dehors des horaires prévus est interdit.

Les pilotes commenceront les essais au moment où le feu vert de la sortie de la Voie des Stands s'allumera. Le drapeau à dards noirs et blancs indiquera la fin des essais et la sortie de la Voie des Stands se fermera à ce moment. Le dernier temps

d'essais correspondra à celui du tour de passage devant le drapeau à damiers. **Après le drapeau les pilotes doivent continuer sur la piste jusqu'au l'entrée de la voie des stands et rentrer dans leur stand. Il est interdit de passer plus d'une fois devant le drapeau à damiers.**

- 29.4 Si, en raison d'un incident ou de toute autre raison, les essais étaient interrompus, un drapeau rouge sera présenté sur la ligne de départ et à tous les postes de contrôle. Tous les pilotes devront alors retourner lentement à leur stand. À la reprise des essais, le temps restant sera celui indiqué sur les écrans de chronométrage et correspondra, en principe, au temps restant au moment de la présentation du drapeau rouge.

30 ESSAIS LIBRES.

- 30.1 Un seul groupe d'essais libres, se déroulant de façon ininterrompue, sera organisé.
- 30.2 Tous les pilotes de chaque équipe pourront prendre part à cette séance dans n'importe quel ordre.

31 ESSAIS QUALIFICATIFS

- 31.1 Pendant ces essais, tous les tours de chaque pilote seront chronométrés.
- 31.2 4 groupes d'essais qualificatifs seront constitués :
- Groupe 1 : Pilotes avec brassard bleu.
 - Groupe 2 : Pilotes avec brassard jaune.
 - Groupe 3 : Pilotes avec brassard rouge.
 - Groupe 4 : Pilotes avec brassard blanc.
- 31.3 Dans chaque groupe, seuls pourront participer les pilotes autorisés par la couleur de leur brassard.
- 31.4 À la fin de chaque séance d'essai qualificatif, le meilleur temps réalisé par chaque pilote sera publié officiellement.
- 31.5 Si pour une raison quelconque un ou plusieurs pilotes d'une même équipe ne pouvaient pas réaliser leur séance d'essais qualificatifs en vue du classement, la solution sera déterminée par le Jury.
- 31.6 Si une ou plusieurs séances d'essais devaient être interrompues, aucune réclamation concernant de possibles effets sur la qualification des pilotes admis au départ ne sera admise.

32 BRIEFING

- 32.1 Tous les Chefs d'Équipe (Team Managers) et les pilotes devront assister au briefing convoqué par l'Organisation qui aura lieu dans la Salle de **Briefing** à la date et à l'heure indiquées dans le Programme - Horaires du présent règlement. Un contrôle de signatures étant réalisé, l'absence à ce briefing sans motif valable justifié selon le Jury, sera pénalisée. **Un briefing en format vidéo sera envoyé à l'avance aux Team Managers afin que les pilotes puissent le voir. Il est de la responsabilité du Team Manager de s'assurer que les pilotes voient la vidéo ainsi que de transmettre au directeur de course toute question ou tout doute qui aurait pu survenir après le visionnage. Le Team Manager doit également mettre les pilotes au courant de toute nouvelle survenue lors du briefing de Team Managers.**

33 ESSAIS NOCTURNES

- 33.1 Le nombre maximum d'équipes classées pour les essais nocturnes non chronométrés sera de 70 équipes.
- 33.2 La liste des équipes classées pour cette séance sera publiée à la date et à l'heure indiquées dans le Programme - Horaires du présent règlement.
- 33.3 Pendant les essais nocturnes non chronométrés, tous les concurrents devront effectuer un minimum de 5 tours de piste. Dans certains cas ponctuels, le Jury pourra classer d'office les pilotes participants qui, pour des causes justifiées, n'auraient pas participé à ces essais.

34 ÉQUIPES CLASSÉES POUR LA COURSE

- 34.1 Les Chefs d'Équipe (Team Managers) devront communiquer à l'Organisation la composition définitive de l'équipe, s'il y a eu de changements après les Vérifications Administratives avant la date et l'heure indiquées dans le Programme - Horaires du présent règlement. La composition minimale pour chaque équipe sera de 3 pilotes.
- 34.2 Le nombre maximum d'équipes admises à prendre le départ de la course est fixé à 70.
- 34.3 Pour être qualifié pour la course, chaque pilote de l'équipe devra faire un temps de classement ne pouvant pas dépasser le temps de 2'06''99 pour les classes STK1 – EWC – O-SBK et 2'09''99 pour les STK6 et dans des conditions de piste sèche. Dans des circonstances spéciales, le Jury de la Compétition pourra modifier ce temps.
- 34.4 Pour être qualifié pour la course, le meilleur temps obtenu dans les séances d'essais qualificatifs de chaque pilote sera additionné pour obtenir la moyenne de chaque équipe. Les positions pour la grille de départ seront attribuées selon les résultats de chaque équipe dans la séance d'essais qualificatifs jusqu'à compléter les 70 positions de la grille. Dans le cas d'égalité de temps, les deuxièmes meilleures moyennes de temps seront prises en compte et successivement jusqu'à élimination de l'égalité.
- 34.5 L'Organisation se réserve expressément le droit de sélectionner d'office un maximum de 5 équipes, sans que cela soit un motif pour augmenter le nombre d'équipes admises dans la course.
- 34.6 La liste définitive des équipes admises sera communiquée à la date et à l'heure indiquées dans le Programme - Horaires du pré-

sent règlement.

35 WARM UP

- 35.1 Le Warm Up se déroulera à partir de la date et de l'heure indiquées dans le Programme - Horaires du présent règlement.
- 35.2 Pendant le Warm Up, une seule machine par équipe pourra être en piste.
- 35.3 Tous les pilotes de chaque équipe pourront prendre part à cette séance.

36 PROCÉDURE DE DÉPART

- 36.1 Le départ sera en ÉPI, également appelé type « Le Mans ».
- 36.2 Avant l'heure indiquée sur le Programme - Horaires de l'épreuve, tous les Chefs d'Équipe (Team Managers) devront désigner par écrit le pilote qui prendra le départ de la course. Le non-respect de ce point comportera une pénalisation.
- 36.3 Seules pourront être admises au départ les machines classées qui porteront les scellés et les marques effectuées par les Commissaires Techniques.
- 36.4 À **11 h 38**, toutes les machines admises à prendre le départ ainsi que le pilote désigné à cet effet pourront accéder à la piste par la sortie de la Voie des Stands, pour effectuer un ou plusieurs tours de reconnaissance.
- 36.5 Dans le cas où, plus d'un tour de reconnaissance serait effectué, les pilotes ne pourront pas passer par la grille mais devront faire leur tour en passant par la Voie des Stands, à une vitesse de 40 Km/h.
- 36.6 Une fois sur la piste, les réparations et le ravitaillement en carburant seront interdits. Les changements de pneus pourront être réalisés jusqu'à ce que le panneau de 3 minutes soit présenté.
Les coureurs peuvent utiliser un générateur pour alimenter les couvertures chauffantes pour les pneus sur la grille. Un seul générateur par machine peut être utilisé. Le générateur doit être portable et doit avoir une puissance de 2 kilowatts maximum. La limite de bruit du générateur est de 65 dB (décibels).
- 36.7 Dans le cas où une réparation serait nécessaire sur une machine située sur la grille de départ, la machine devra accéder à la Voie des Stands par les portes d'accès numéros 2 et 3. Ces réparations devront être effectuées dans le stand correspondant à l'équipe.
- 36.8 Un pilote ou un mécanicien de l'équipe devra rester près de la machine dès la présentation du panneau de 3 minutes et jusqu'au départ pour le tour de chauffe. L'assistant pourra tenir la machine uniquement par l'arrière et sans que, en aucun cas, sa position dépasse le siège du pilote. L'axe de la roue arrière devra être placé à 20 centimètres maximum de la ligne blanche. La mise en marche de la machine doit être effectuée par le pilote qui va prendre le départ, toute aide externe étant sanctionnée.
- 36.9 À **11 h 41**, klaxon indiquant que la Voie des Stands se fermera dans 2 minutes.
- 36.10 À **11 h 43**, fermeture de la Voie des Stands. Panneau de 10 minutes.
- 36.11 À **11 h 46**, présentation du panneau des 5 minutes.
- 36.12 À **11 h 48**, présentation du panneau des 3 minutes. Toutes les personnes, sauf le pilote, 1 mécanicien et une personne avec le parapluie par machine, devront quitter la grille de départ.

Les générateurs doivent être débranchés et retirés de la grille le plus rapidement possible.
Retrait des dispositifs pour chauffer les pneus des machines sur la grille.

- 36.13 L'accès des machines à la grille de départ sera considéré comme étant terminé. Les machines qui, à ce moment-là, n'auraient pas pu s'incorporer à la grille devront se diriger vers la Voie des Stands. Les machines qui seraient dans la Voie des Stands pourront prendre le départ pour le tour de chauffe depuis la sortie de la Voie des Stands.
- 36.14 À **11 h 50**, présentation du panneau de 1 minute et du panneau « casque ». Tout le personnel, à l'exception du pilote et de l'assistant, devra quitter rapidement la grille. Les pilotes devront enfourcher leur machine.
- 36.15 À **11 h 50 min 50 s**, sortie du Safety Car.
- 36.16 À **11 h 51**, présentation du drapeau vert. Départ du tour de chauffe. Ce tour est obligatoire.
- 36.17 Chaque pilote devra mettre le moteur en marche et commencer le tour de chauffe.
- 36.18 Toutes les machines s'aligneront derrière la Safety Car, l'une derrière l'autre, en gardant leur position de départ.
- 36.19 Si un pilote ne réussit pas à faire démarrer sa machine, son assistant et les officiels de l'Organisation pourront l'aider en la poussant jusqu'à la hauteur de la porte coulissante avant la ligne de départ. Si arrivé à ce niveau, il n'a toujours pas réussi à la faire démarrer, il devra entrer dans les stands par la sortie de la Voie des Stands (dans tous les cas le moteur sera éteint). Il pourra ensuite prendre le départ retardé.
- 36.20 Après le passage de la totalité des machines devant la fin de la Voie des Stands, le départ retardé sera donné aux pilotes qui s'y trouveraient.
- 36.21 Une voiture de la Direction de Course avec un médecin à bord suivra les pilotes pendant ce tour.

- 36.22 Après avoir effectué le tour de chauffe, les pilotes devront positionner leur machine à l'endroit qui leur correspond sur la grille et arrêter le moteur. Seulement à ce moment-là le pilote et son assistant sont autorisés à rester sur la grille.
- 36.23 En cas de problèmes mécaniques pendant le tour de chauffe, le pilote devra rejoindre immédiatement son stand. Il est strictement interdit de se placer sur la grille de départ avec l'intention de retarder le départ.
- 36.24 Si un pilote arrive en retard sur la grille de départ, **après le passage du véhicule de Direction de Course par la ligne de SC2 juste avant de l'entrée à la voie des stands**, il devra obligatoirement rejoindre la Voie des Stands d'où il pourra prendre le départ retardé.
- 36.25 Pendant le tour de chauffe, il est interdit de zigzaguer sur la ligne droite des stands.
- 36.26 Ne pas réaliser le tour de chauffe complet implique de prendre le départ retardé depuis le stand.
- 36.27 À 11 h 55, présentation du panneau de 5 minutes. Tous les pilotes devront se diriger à leur position de départ (face à leur machine du côté opposé à la piste).
- 36.28 À 11 h 57, présentation du panneau de 3 minutes. Tous les pilotes devront être situés face à leur machine du côté opposé à la piste, sur la ligne blanche.
- 36.29 À 11 h 59, présentation du panneau de 1 minute.
- 36.30 À 11 h 59 min 30 s, présentation du panneau de 30 secondes.
- 36.31 À 12 h 00, le Directeur de Course, situé face à la grille sur la piste, donnera le signal de DÉPART des « 24 H DE CATALUNYA », en agitant le drapeau National de Catalogne.
- 36.32 Chaque pilote devra courir vers sa machine, mettre le moteur en marche et commencer la course.
- 36.33 Si, au moment du départ, un pilote anticipe sa course vers sa machine ou ne se trouve pas devant sa machine, côté opposé à la piste, il sera sanctionné.
- 36.34 Le moteur sera uniquement démarré par le pilote qui utilisera les moyens de sa machine. L'assistant pourra seulement soutenir la machine et restera immobile dans tous les cas. Toute aide externe est interdite sous peine de pénalisation.
- 36.35 Si un pilote ne peut pas démarrer sa machine, Le Directeur de Course autorisera, à l'aide d'un drapeau vert, l'aide des Commissaires pour pousser la machine.
- 36.36 Si malgré cette aide, le pilote ne réussit pas à démarrer sa machine en arrivant au niveau de la sortie de la Voie des Stands ou au cours de la minute qui suit le départ, il devra rejoindre son stand, moteur éteint, avec l'aide et sous le contrôle des Commissaires de Stands. Une fois la machine réparée, le pilote pourra prendre le départ de la sortie de la Voie des Stands.
- 36.37 Après le passage de la totalité des équipages de la grille devant la sortie de la Voie des Stands, le départ sera donné aux pilotes qui s'y trouveraient au moyen du feu vert.
- 36.38 Pour des raisons de météo ou de sécurité, le Directeur de Course pourra décider que le départ soit fait avec les motos derrière un véhicule de sécurité, en suivant le programme horaire.

37 NEUTRALISATION DE LA COURSE AU MOYEN DU « SAFETY CAR »

- 37.1 Si, pendant la course, un incident (conditions atmosphériques, accident grave ou toute autre cause) compromettrait la sécurité ou empêchait le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course pourra décider la neutralisation.
- 37.2 Quand l'ordre d'utiliser le Safety Car est donné, tous les postes de signalisation montreront des drapeaux jaunes et des panneaux « SC ». S'il fait nuit, ces signaux seront renforcés en allumant des feux jaunes clignotants tout autour de la piste. Deux véhicules automobiles spécialement signalisés, avec l'inscription Safety Car, équipés de gyrophares jaunes et bleus, entreront en piste, respectivement par la sortie de la Voie des Stands et à la hauteur du Contrôle 9.2
- 37.3 Quand ces véhicules entreront en piste, ils allumeront les gyrophares jaunes et, à partir de ce moment-là, toutes les machines devront s'aligner derrière les Safety Cars, l'une derrière l'autre. Il est interdit de dépasser les autres pilotes, y compris les Safety Cars.
- 37.4 Pendant l'intervention des Safety Cars, les machines en course pourront s'arrêter dans leurs stands, mais ne pourront rejoindre la piste que dans les espaces de temps où le feu de sortie de la Voie des Stands est vert.
- 37.5 Quand le Directeur de Course considérera que les causes ayant provoqué la neutralisation sont résolues, il ordonnera aux Safety Cars de se retirer. Ces derniers éteindront les gyrophares jaunes et, les gyrophares bleus allumés, effectueront un tour complet. Les Safety Cars quitteront la piste dans l'ordre suivant :

Safety Car 1 : par l'accès de la Voie des Stands
Safety Car 2 : à la hauteur du Contrôle 9.2.

- 37.6 Il est interdit de dépasser :

- Pour les pilotes situés derrière le Safety Car 1 : tant que la ligne d'arrivée n'est pas passée.
- Pour les pilotes situés derrière le Safety Car 2 : tant que la chicane n'est pas passée.

37.7 Dès que les Safety Cars quittent la piste, il incombe aux pilotes situés immédiatement derrière eux de maintenir la vitesse jusqu'à ce que ces points soient passés.

37.8 Chaque passage des machines par la ligne de chronométrage comptabilisera un tour de course.

38 INTERRUPTION DE LA COURSE

38.1 S'il était nécessaire d'interrompre la course à cause d'un accident, de mauvaises conditions atmosphériques ou de tout autre raison mettant en danger le déroulement de la course, le Directeur de Course ordonnera la présentation d'un DRAPEAU ROUGE à la ligne d'arrivée et à tous les postes de contrôle. Les feux rouges seront allumés tout autour de la piste et la sortie de la Voie des Stands sera fermée par un feu rouge. À ce moment là, tous les pilotes en piste ralentiront et rejoindront lentement les stands où ils resteront en régime de Parc Fermé et pourront travailler à la machine.

A – Quand deux tours complets de circuit ou moins auront été effectués :

1/ Le premier départ sera déclaré comme nul et ne sera pas valable :

- Toutes les machines devront se situer dans le Parc Fermé (aussi bien celles qui sont en course que celles à l'arrêt dans les stands pour réparation, relais ou ravitaillement).
- La course reprendra après son interruption dès que les conditions de sécurité auront été rétablies, sauf décision contraire du Jury qui peut modifier l'horaire de reprise de la nouvelle procédure de sortie en l'annonçant sur le Tableau Officiel.
- Tous les pilotes admis à prendre part à la course auront la possibilité de prendre le nouveau départ.
- La durée de la nouvelle course sera celle nécessaire pour couvrir le temps jusqu'à l'heure à laquelle il était prévu qu'elle prenne fin, et les positions de la grille de départ seront les mêmes. La place des machines qui ne pourraient pas prendre le nouveau départ restera vacante.

2/ Dans le cas où la course ne pourrait pas reprendre, les Trophées ne seraient pas distribués.

B- Quand plus de deux tours complets de circuit auront été parcourus et moins des deux tiers du temps de la durée totale de la course a été couvert :

1/ La course sera divisée en deux parties :

- Toutes les machines devront être mises dans le Parc Fermé (aussi bien celles qui sont en course que celles arrêtées dans les stands pour réparation, pour un relais ou ravitaillement).
- La course reprendra après son interruption dès que les conditions de sécurité auront été rétablies, sauf décision contraire du Jury qui peut modifier l'horaire de reprise de la nouvelle procédure de sortie en l'annonçant sur le Tableau Officiel.
- Quand le Parc Fermé sera ouvert pour commencer la nouvelle procédure de départ, les équipes seront autorisées à ravitailler en carburant et/ou à changer de pneus devant leurs stands.

2/ La durée de la nouvelle course sera celle nécessaire pour couvrir le temps jusqu'à l'heure à laquelle il était prévu qu'elle prenne fin. Le classement de la totalité de la course sera établi par la Somme des totaux des parties.

3/ Les positions de départ de la 2^e partie de la course seront celles du classement à la fin de la première partie et elles seront rendues publiques par l'Organisation avant le début du nouveau départ.

4/ Seuls seront admises au nouveau départ les machines qui auront effectué au moins 75 % des tours du premier classement dans la partie de la course disputée jusqu'au moment de l'arrêt.

5/ En cas d'arrêt de la course pendant la nuit, si un nouveau départ avait lieu, il serait considéré comme lancé après un tour neutralisé effectué derrière le Safety Car.

6/ Dans le cas où la course ne pourrait pas reprendre, les Trophées ne seraient pas distribués.

Aussi bien dans le cas A que dans le cas B, la procédure de reprise de la course sera la suivante :

a) 10 minutes avant le nouveau départ, toutes les motos classées pour prendre le nouveau départ, avec le pilote désigné à cet effet, pourront accéder à la piste depuis la fin de la Voie des Stands pour effectuer un tour de reconnaissance, devant positionner leur moto à la grille de départ.

b) 5 minutes après, la Voie des Stands sera fermée, le panneau de 5 minutes sera présenté et la même procédure indiquée dans les [articles du 36.11 à 36.31 en cas de tour de chauffe ou du 36.27 au 36.31 s'il n'y en a pas](#), sera suivie.

C- Quand au moins deux tiers du temps de la course ont été couverts :

1/ La décision de considérer la course terminée incombera au Directeur de Course, sous sa seule responsabilité. De ce fait :

a) S'il décide de reprendre la course, ce qui est établi au point (B) sera appliqué.

b) S'il décide qu'elle est terminée, elle sera considérée comme course complète. Le classement se fera en accord avec les positions à la fin du tour précédant l'arrêt de la course. Toutes les machines devront être mises en Parc Fermé, aussi bien celles qui sont en course que celles arrêtées dans le stand pour réparation, relais ou ravitaillement. Les trophées seront distribués.

39 ARRIVÉE

- 39.1 À l'heure indiquée dans le Programme - Horaires, le drapeau à damiers sera présenté à la ligne d'arrivée au passage du pilote de la machine qui sera en tête.
- 39.2 Dans le cas où le pilote leader ne roulerait pas sur la piste à ce moment là, le drapeau à damiers sera présenté au pilote classé suivant qui se trouve sur la piste.
- 39.3 Après être passés devant le drapeau à damiers, les pilotes devront compléter un tour de circuit. Il est interdit de s'arrêter pendant ce tour, **étant particulièrement dangereux s'arrêter dans la ligne droite juste après la ligne d'arrivée**. Ensuite, ils conduiront immédiatement leurs machines au Parc Fermé où ils resteront stationnés à la disposition des Commissaires Techniques pour leur vérification. Toute manipulation de la machine est interdite à partir du moment de leur entrée et jusqu'à leur sortie du Parc Fermé.
- 39.4 **L'emplacement du Parc Fermé sera annoncé à l'avance.**

40 CONTRÔLE FINAL

- 40.1 Une fois la course terminée et les machines mises en Parc Fermé, les Commissaires Techniques procéderont d'office aux vérifications, ainsi qu'aux vérifications venant d'éventuelles réclamations.
- 40.2 Ne pas déposer la machine dans le Parc Fermé entraîne la DISQUALIFICATION. Toutes les motos resteront en Parc Fermé jusqu'à ce que soit reçu l'ordre de l'ouvrir. Cette ouverture s'effectuera 30 minutes après la fin de la course, heure de publication du classement officiel provisoire par la Direction des Courses, sauf requête spécifique du Jury.
- 40.3 Dans le cas d'une vérification d'office ou d'une réclamation, la machine concernée pourra être transférée dans un **stand** prévu à cet effet par l'Organisation.
- 40.4 L'équipe faisant l'objet d'une réclamation devra mettre les mécaniciens et les moyens opportuns à la disposition des Commissaires Techniques pour procéder à un éventuel démontage de la machine.
- 40.5 Les irrégularités relevées au cours des vérifications finales pourront entraîner la DISQUALIFICATION.

41 CLASSEMENT FINAL

- 41.1 Le classement sera établi dans l'ordre du plus grand nombre de tours complétés à la fin de la course.
- 41.2 Si une équipe emploie un temps supérieur à 5 MINUTES pour réaliser son dernier tour, ce dernier ne sera pas pris en considération au moment de réaliser le calcul de la distance totale couverte par cette équipe.
- 41.3 Les conditions inéluctables pour se classer seront :
- Avoir effectué au moins 75 % des tours (arrondi au numéro entier supérieur) par rapport à ceux parcourus par l'équipe gagnante de leur classe. Si cette distance a été parcourue, il n'est pas nécessaire de passer par le Drapeau à damiers.
- 41.4 L'équipe classée première sera celle qui aura effectué le plus grand nombre de tours en arrivant à l'heure indiquée dans le Programme - Horaires. Toutes les machines seront classées en tenant compte du nombre de tours complets qu'elles auront réalisées et, pour celles qui auraient totalisé le même nombre de tours, l'ordre d'arrivée à la ligne sera pris en compte.
- 41.5 La période de présentation de réclamations (30 MINUTES) écoulée sans qu'aucune réclamation n'ait été présentée, et les Vérifications Techniques terminées, le classement deviendra définitif. Il sera signé par le Jury et publié au Tableau Officiel. Le Parc Fermé sera alors ouvert.
- 41.6 Par contre, si après ces 30 MINUTES, le Classement Officiel ne pouvait être signé, le Jury émettra une décision qui indiquera, en ce qui concerne les motos pouvant être affectées, les motifs pour lesquels le classement définitif ne peut être présenté. Pour le reste des concurrents, les éléments qui ont servis à établir le classement seront considérés définitifs.
- 41.7 Dans le cas où une intention d'Appellation aurait été présentée, ou si le résultat d'une analyse ultérieure était en attente, la partie affectée du classement gardera son caractère provisoire jusqu'à la résolution définitive. Dans ce cas, le Jury signera le Classement Officiel en y mentionnant la partie qui est affectée ainsi que le motif du caractère provisoire.

42 CÉRÉMONIE DE PODIUM ET REMISE DE TROPHÉES

- 42.1 Cette cérémonie fera partie de la compétition.
- 42.2 Tous les pilotes des équipes devant monter sur le podium devront être équipés de la combinaison de compétition.
- 42.3 Immédiatement après la fin de la course, les équipes auxquelles reviendrait un trophée devront participer à la cérémonie de remise de trophées sur le podium et respecter toutes les règles et les instructions concernant sa procédure.
- 42.4 Le non-respect des obligations de remise de trophées impliquera la pénalité que le Jury établira.
- 42.5 La cérémonie du podium aura lieu après la fin de la course. Au cours de cette cérémonie, les trophées suivants seront remis :
- Trophée aux pilotes des trois premières équipes classées Scratch.
 - Trophée au Chef de l'équipe (Team Manager) gagnante Scratch.
 - Trophée aux pilotes des trois premières équipes classées de la classe Superstock 600.
 - Trophée aux pilotes des trois premières équipes classées de la classe Superstock 1000.
 - Trophée aux pilotes des trois premières équipes classées de la classe Open Superbike.

- Trophée aux pilotes des trois premières équipes classées de la classe EWC.
- Trophée aux pilotes des trois premières équipes classées de la catégorie Débutants.
- Trophée au meilleur équipe classifié avec une moyenne de 40 ans ou plus.
- Trophée pour l'équipe la plus verte – Développement durable (communiqué núm. 3)

42.6 La date et le lieu de la cérémonie de remise de prix sont précisés dans le Programme - Horaires.

Chapitre 9 - GÉNÉRALITÉS

43 PUBLICITÉ

- 43.1 En cas de publicité obligatoire, elle sera spécifiée par l'Organisation avant la clôture des inscriptions.
- 43.2 Les numéros de course avec publicité pourront être fournis par l'Organisateur et leur utilisation sera alors obligatoire, le refus avec l'option de verser des droits doubles n'étant pas permis.
- 43.3 Toute utilisation à des fins publicitaires ou promotionnelles du nom « 24 HORES DE CATALUNYA DE MOTOCICLISME » et/ou du logo du Circuit de Barcelona-Catalunya, dans sa totalité ou partiellement, devra être autorisée.
- 43.4 Seul le classement officiel publié par l'Organisation pourra être objet de publicité.
- 43.5 Toute publicité ou action publicitaire ou promotionnelle doit être effectuée après convention souscrite avec les services de publicité de l'Organisation. Toute publicité, panneaux à caractère publicitaire ou promotionnel à l'extérieur des stands des concurrents sont interdits.
- 43.6 Toute publicité aérienne, action publicitaire, promotionnelle ou de relations publiques dans l'espace délimité par le circuit et ses accès, doit être effectuée après convention souscrite avec le Service Commercial du Circuit de Barcelona-Catalunya.

44 SUSPENSION OU ANNULATION

44.1 L'Organisation se réserve le droit, si des circonstances exceptionnelles l'y obligeaient, à suspendre ou annuler l'épreuve sans obligation d'indemniser les participants. Les droits d'inscription seraient alors remboursés aux équipes, sauf à celles qui seraient d'accord avec une seconde date indiquée. Ces circonstances seront immédiatement indiquées aux autorités Fédérales.

45 RESPONSABILITÉ ET ASSURANCES

- 45.1 L'Organisation décline toute responsabilité en cas d'accidents que pourraient provoquer ou dont pourraient être victimes les pilotes, les membres de l'équipe, les mécaniciens, les membres d'assistance ou le public en général, ainsi que les machines, accessoires et autres matériels, que ce soit pour cette cause ou pour toute autre, et qui se produiraient à l'occasion du déroulement de la compétition.
- 45.2 Cependant, la possession d'une licence fédérale nationale (homologuée) ou internationale (avec autorisation de la F.M.N.) couvre les pilotes des éventuels risques que comporte la participation à cette compétition.
- 45.3 Pour sa part, l'Organisation a souscrit une assurance de responsabilité civile sur les participants, les officiels et le public en général en cas d'accident survenu pendant la compétition, comme le stipule le Code Sportif de la FIM (Art. 110.1).

46 PROCÉDURE DE SANCTIONS

46.1 Il incombe au Jury de sanctionner les infractions au présent RP, aux Codes Sportifs ou aux Règlements Techniques FIM, RFME ou FCM commises par les participants ou les membres des équipes, ainsi que de déterminer leur gravité. Les sanctions applicables pourront être : avertissements, Stop&Go, déduction de tours de course, exclusion, disqualification, changement de catégorie ou amendes.

Tableau des Pénalités :

Art.	Infractions	Sanctions Pouvant aller
7	Dépasser avec signaux de danger.	Avertissement / Stop&Go / Tours / Exclusion
12	Ne pas porter les brassards.	Avertissement / Stop&Go / Tours
13	Ne pas passer les contrôles médicaux.	Exclusion du pilote
15	Perte de liquides par manque de bouchons de sécurité	De l'avertissement à exclusion
16	Anomalies détectés aux pneus	Annulation temps à Exclusion
19	Usage frauduleux des accréditations.	300 Euros
20	Détérioration des installations.	Sanction économique / exclusion
21	Ne pas passer les vérifications administratives.	Exclusion
22	Dépasser le niveau sonore.	de l'avertissement à 2 tours
22	Changement de pièces non autorisées.	Exclusion
22	Ne pas se présenter aux Vérifications Techniques.	Exclusion / Disqualification
22	Ne pas passer les Vérifications Techniques.	Exclusion / Disqualification

Art.	Infractions	Sanctions pouvant aller
24	Comportement antisportif.	Exclusion du pilote ou du team
24	Circuler en sens inverse de celui de la course.	De l'avertissement à exclusion
24	Abandonner la machine.	Tours / Exclusion
24	Ne pas respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands.	de 2 tours à Exclusion
24	Recevoir une aide externe hors de la Voie des Stands.	De l'avertissement à Exclusion
24	Croiser la piste de côté à côté	De l'avertissement à Exclusion
24	Dépasser de manière réitérée les limites de la piste	De l'avertissement à Exclusion
24	Ne pas arrêter dans le stand de vérifications techniques après une chute.	De l'avertissement à Exclusion
25	Ne pas respecter la limitation de vitesse dans la Voie des Stands.	Avertissement / Stop & Go / tours / exclusion
25	Plus de trois personnes dans le couloir de signalisation.	Avertissement / Stop&Go
25	Démarrer la machine avec des batteries additionnelles.	de 1 à 2 tours
25	Traverser la ligne blanche lors de la réincorporation à la piste.	de l'avertissement à exclusion
26	Laisser le moteur en marche dans les arrêts au stand.	de 2 à 4 tours
26	Plus de 4 personnes lors des assistances.	Avertissement / Stop&Go / Tours
26	Ne pas garder la Voie des Stands et/ou le stand en ordre et propre.	Avertissement / Stop&Go
27	Ne pas communiquer les réparations ou les changements de pièces.	Avertissement / Stop&Go
27	Ne pas communiquer les relais.	Avertissement / Stop&Go
27	Réaliser les relais hors de la zone prévue.	Avertissement / Stop&Go
27	Ne pas respecter les temps des relais	1 tour tous les 10 %
27	Ne pas respecter les temps de repos.	de 4 tours à Exclusion
28	Dépasser le maximum permis de stockage de carburant.	de l'Avertissement à Exclusion
28	Effectuer le ravitaillement en changeant le réservoir.	de l'Avertissement à Exclusion
28	Effectuer le ravitaillement sans arrêter le moteur.	de 4 tours à Exclusion
28	Effectuer le ravitaillement sans mettre la machine sur un support.	de 2 à 4 tours
28	Effectuer le ravitaillement hors des zones prévues,	de l'Avertissement à Exclusion
28	Effectuer le ravitaillement sans respecter la normative de l'équipement de sécurité	de l'Avertissement à Exclusion
32	Ne pas assister au Briefing pré-course.	Avertissement / Stop&Go
34	Ne pas effectuer le minimum de tours pendant les essais.	Exclusion du pilote
36	Ne pas réaliser le tour de chauffe.	Départ de la Voie des Stands
37	Pilote se déplaçant ou hors de son lieu de départ.	Stop&Go / Tours
37	Recevoir une aide non autorisée au départ.	Stop&Go / Tours
37	Dépasser ou ne pas rester en ligne derrière le Safety Car.	Avertissement / Stop & Go / Tours / Exclusion
38	Ne pas mettre la machine dans le Parc Fermé.	Exclusion / Disqualification
46	Ne pas payer une sanction financière.	Exclusion / Disqualification

- 46.2 Les sanctions ne figurant pas dans le tableau seront décidées selon le critère du Jury.
- 46.3 Le Jury peut augmenter ou réduire les sanctions en fonction de la gravité de l'infraction, de la récidive, etc.
- 46.4 Toutes les sanctions imposées aux équipes seront communiquées le plus rapidement possible au Chef d'Équipe (Team Manager) par un membre de l'Organisation.
- 46.5 Les sanctions financières devront être payées au moment où elles seront communiquées officiellement. Le non-paiement impliquera l'EXCLUSION ou la DISQUALIFICATION de l'équipe.
- 46.6 Les droits sur les sanctions financières restent à la disposition de l'Organisation.
- 46.7 Le Jury se réserve le droit d'appliquer la sanction de Stop & Go sur quelconque conduite qui ne soit pas conforme au Règlement Particulier. Le Stop & Go devra être réalisée dans les 5 tours suivants la signalisation de la sanction et dans la zone réservée à tel effet (Voir Annexe 7)

47 RÉCLAMATIONS ET APPELS

- 47.1 Toute réclamation doit être conforme à ce qui est établi dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la RFME pour l'année en cours.
- 47.2 Toute réclamation doit être uniquement effectuée et signée par un pilote de l'équipe de la moto directement affectée et ne peut faire référence à plus d'un thème par réclamation. Les réclamations devront être effectuées par écrit et rédigées dans l'une des langues suivantes : Catalan, Espagnol, Français ou Anglais (ces deux dernières étant les langues officielles du FIM).
- 47.3 Les réclamations doivent être remises en main propre par le réclamant ou le Chef d'Équipe, au Directeur de Course ou au Jury, accompagnées d'un dépôt de 300 Euros en cas de réclamations sportives. Les réclamations techniques seront accompagnées d'un dépôt de 600 Euros. Si la machine est reconnue conforme, la quantité de 300 Euros sera destinée au paiement des frais causés à l'équipe demandée. Dans le cas où le Jury jugerait que la réclamation est fondée, la totalité du dépôt sera rendue au réclamant.
- 47.4 La réclamation doit inclure : le nom du pilote réclamant, le numéro de licence, le numéro de dossard, le motif de la réclamation et la signature du pilote réclamant.
- 47.5 Dans le cas de réclamations techniques, si le démontage d'une pièce de la machine doit être effectué et celle-ci est reconnue conforme, la quantité de 300 Euros sera destinée au paiement des frais causés à l'équipe demandée. Dans le cas contraire, le total de la garantie déposée sera rendu au réclamant. Si la pièce d'une machine vérifiée était considérée comme irrégulière et/ou si un doute la concernant subsistait après la décision du Jury, elle devra être retenue et plombée et/ou marquée par les Commissaires Techniques en présence du pilote ou d'une personne qu'il aura autorisée. La pièce sera identifiée par une étiquette signée par le Commissaire Technique et par le pilote ou la personne qu'il aura autorisée.

Dans le cas d'une réclamation ou en raison du résultat d'une vérification technique, au moment où le Jury notifiera officiellement par écrit la décision prise ils communiqueront également s'il existe l'obligation de notifier au Jury l'intention de présenter un recours en appel contre leur décision. Dans ce cas, l'intention de présenter ce recours devra être exprimée dans les 30 minutes qui suivront la notification officielle.

La/les pièce/s objet de litige sera/seront plombée/s comme indiqué plus haut et envoyée/s au Comité de Discipline et d'Appel. La/les pièce/s retenue/s sera/seront rendue/s à la clôture des procédures de réclamation ou d'appel. Aucune réclamation, et donc aucun recours en appel, ne pourra être présentée contre les décisions du Jury après une constatation de faits, pour avoir infligé (ou non) une sanction pour excès de vitesse dans la Voie des stands.

- 47.6 Réclamation sur carburants (Règlement RFME Carburants 2019). Toute demande de contrôle de carburant en vue d'une réclamation devra être accompagnée d'un dépôt de 1 000 Euros effectué au Directeur de Course et au Jury. Si la réclamation était fondée, le dépôt sera rendu au réclamant, et le demandeur prendra à sa charge les frais réels de la vérification, en déduisant de ces frais le montant de 700 Euros correspondant au dépôt effectué après déduction du montant de la réclamation.

La sanction appliquée pour l'utilisation de carburant non autorisé sera la DISQUALIFICATION.

- 47.7 Recours en Appel. Conformément à ce qui est établi dans l'article 119 du Règlement Sportif de la R.F.M.E., tout concurrent ou pilote, quelle que soit sa nationalité, pourra recourir contre les pénalités infligées ou les décisions adoptées par le Jury, auprès du Comité de Discipline de la R.F.M.E.

Tout recours devra être formulé par écrit, signé par l'intéressé et accompagné d'un dépôt de 800 Euros.

Le droit de recours expire quinze jours après la date de communication de la résolution, délais postaux y compris.

- 47.8 Délais pour la présentation de réclamations :-

Contre l'inscription d'un pilote ou d'une moto : au plus tard au moment de la clôture des opérations de la vérification préliminaire.

- Contre un incident dans la compétition : dans la demi-heure suivant l'incident en question.
- Contre les caractéristiques internes d'une machine, ainsi que celles externes modifiées après la vérification : jusqu'à une demi-heure après la fin de la course.
- Contre le classement : dans la demi-heure suivant sa publication.

- 47.9 Les dépôts seront rendus quand la réclamation se révélera être fondée.

48 INTERPRÉTATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT ET JURIDICTION

- 48.1 La compétition se déroulera conformément au présent Règlement Particulier. Pour tout point non reflété par ce Règlement Particulier, le Code Sportif International de la FIM et ses annexes, ceux de la RFME et ceux de la FCM seront appliqués.
- 48.2 L'interprétation du présent Règlement Particulier et les éventuelles décisions et annexes émises par l'Organisation incombent au Jury en première instance, à la FCM et/ou RFME en seconde instance, et enfin à la FIM.
- 48.3 L'unique Règlement Particulier officiel est celui approuvé par la FCM et la RFME avec l'accord de la FIM. En cas de divergence entre les versions du présent Règlement Particulier, celle rédigée en espagnol prévaudra.

49 ACCEPTATION ET RENONCIATION

49.1 En s'inscrivant à la compétition, les Chefs d'Équipe et les pilotes assument connaître parfaitement le présent Règlement Particulier qu'ils acceptent dans sa totalité, se soumettant à toutes les décisions et sanctions adoptées par l'Organisation, le Jury, la FCM, la RFME et la FIM.

48.2 Indépendamment de ce qui est indiqué dans le Code Sportif de la FIM, les Chefs d'équipe et les pilotes, par le seul fait de participer, renoncent à tous les droits de recours contre l'Organisation, ses représentants, les officiels, etc., que ce soit par arbitrage, auprès d'un tribunal, ou par tout autre cause non prévue dans le Code FIM, pour tous les dommages auxquels ils pourraient être exposés comme conséquence de tout acte ou omission de la part de l'Organisation, de ses représentants ou officiels, en application de ces règlements ou de ceux pouvant être établis ensuite, ou pour les causes pouvant en dériver.

50 INSTRUCTIONS COMPLÉMENTAIRES

50.1 Comme annexe ou annexes au présent R.P., l'Organisation pourra remettre, suffisamment à l'avance, aux participants des instructions complémentaires dans le but d'une meilleure application de ce Règlement. Ces instructions complémentaires devront être obligatoirement respectées par les participants

50.2 Exceptionnellement le Jury pourra donner des instructions aux concurrents au moyen de communiqués. Ces communiqués seront publiés au Tableau Officiel qui fera foi de la publication, et ils devront être obligatoirement respectés par les concurrents.

Circuit de Barcelona-Catalunya, 30 June 2021.

POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

POUR UN CIRCUIT DURABLE

Le Circuit de Barcelona-Catalunya renforce son engagement envers le développement durable de l'activité et a une déclaration d'objectifs et de valeurs (ci-jointe) et une politique de durabilité (ci-jointe) qui implique tous les groupes qui participent aux activités du Circuit pour collaborer à sa réalisation. C'est pourquoi nous vous demandons :

- Un comportement socialement responsable avec intégrité, honnêteté, égalité et non-discrimination.
- Efficacité dans la consommation des ressources en évitant leur gaspillage.
- Séparez tous les déchets dans les conteneurs appropriés pour leur bonne valorisation.
- Rechercher une mobilité durable. Le Circuit dispose de bornes de recharge pour véhicules électriques.
- Gestion du bruit, évitant tout désagrément pouvant être généré.
- Respect de la biodiversité de la Forêt du Circuit.
- Signalez immédiatement tout comportement non durable.

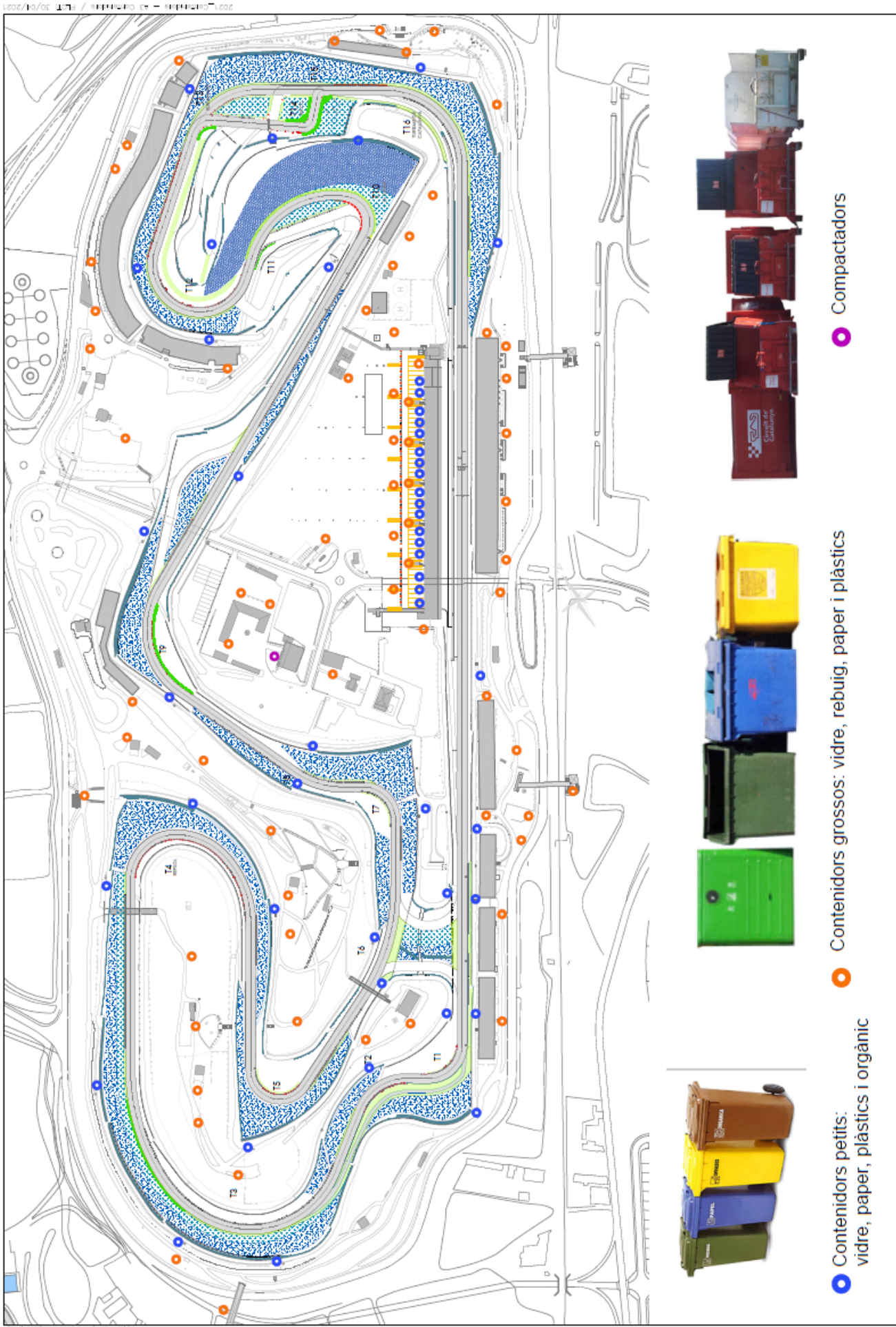
CONSEILS UTILISATION STANDS

Nous vous prions d'être respectueux avec l'utilisation des installations, particulièrement nous vous prions de respecter les normes de sécurité et de prévention de l'environnement, en concret :

- L'usage des containers destinés au ramassage des chiffons sales.
- L'utilisation des bidons rouges, placés à l'extérieur des stands, pour verser seulement les huiles résiduelles. Gardez ces containers toujours fermés et ne déposez pas d'autres éléments à l'intérieur.
- Dans la bonne gestion de vos déchets (pneus, batteries, etc. pour leur valorisation)
- Consommer et utiliser l'eau de manière responsable lors du nettoyage des camions.
- Être efficace dans la consommation d'énergie (compteurs disponibles).
- L'usage des égouts pour le ramassage d'eaux fécales des camions.
- Dans le cas d'un écoulement accidentel de produits, veuillez procéder comme suit :
 - Ramasser le produit avec matériels absorbants inertes, terre...
 - Balayer la zone en recueillant tout dans un sac
 - Prévenir au responsable de Maintien.

Pour toute consulte, vous pouvez vous diriger aux points de renseignements ou la Tour de Contrôle.

L'inaccomplissement de ces normes sera pénalisé.

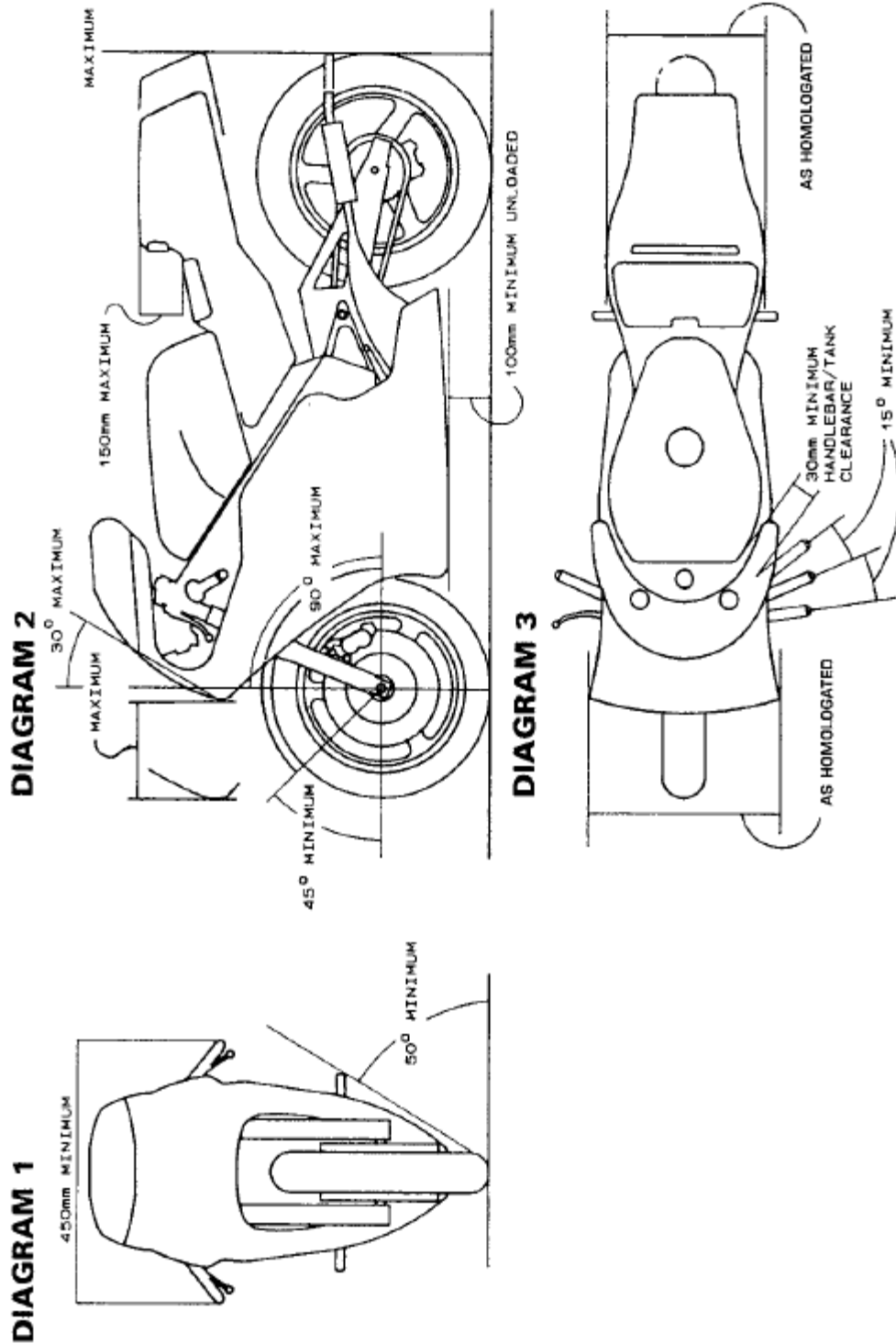


PROGRAMMA – HORAIRE

DATE	HEURE	ACTE	LIEU
Mai / Juin		Publication du Règlement Particulier – Ouverture délai d'inscriptions	www.circuitcat.com
4 Juin	14.00	Clôture délai d'inscriptions Clôture délai demande des machines non homologuées (Art. 14.6)	Circuit de Barcelona-Catalunya
18 Juin	14.00	Publication liste d'engagées provisoire	www.circuitcat.com
25 Juin	09.00 à 18.00	Essais Privés	Piste
30 Juin	09.00 à 18.00	Accès aux installations (horaire à confirmer)	Circuit de Barcelona-Catalunya
1 Juillet	09.00 à 18.00	Accès aux installations et essais privés	Circuit de Barcelona-Catalunya
	09.00 à 18.00	Attribution des stands	Rez-de-chaussée Tour
	10.00 à 14.00	Vérifications administratives optionnelles	
2 Juillet	09.00 à 23.30	Accès aux installations	Circuit de Barcelona-Catalunya
	09.00 à 12.00	Attribution des stands	Rez-de-chaussée Tour
	09.00 à 13.00	Vérifications Administratives	
	09.00 à 13.00	Vérifications Techniques préliminaires	Stand 2
	14.00	Briefing Team Managers	Salle de Presse
	15.15	Autorisation pour le montage des systèmes de ravitaillement de carburant. Pit-Lane	Stands
	16.00 à 19.00	Vérifications techniques motos avec anomalies.	Stand 2
	15.30 à 18.00	Vérifications de sécurité, extincteurs et équipement des mécaniciens de ravitaillement.	Boxes
	16.00 à 17.00	Essais libres	Piste
	17.00 à 18.00	Vérifications de sécurité de systèmes de ravitaillement de carburant.	Stands
		Essais chronométrés	
	18.00 à 18.30	Pilotes brassard bleu	Piste
	18.40 à 19.10	Pilotes brassard jaune	Piste
	19.20 à 19.50	Pilotes brassard rouge	Piste
	20.00 à 20.30	Pilotes brassard blanc	Piste
	21.15	Publication liste de classés pour les essais nocturnes.	Tableau Officiel
	22.00 à 23.30	Essais nocturnes	Piste
00.00	Délai maximum composition équipes	Secrétariat	
3 Juillet	00.30	Publication grille de départ	Tableau Officiel
	07.00	Délai maximum évacuation des boxes équipes non classés	Boxes
	08.30 à 09.30	Vérifications Techniques	Stands
	10.00	Délai maximum désignation pilotes et moto qui prendront le départ	Secrétariat
	09.45 à 10.15	Warm Up	Piste
	11.38	Ouverture Voie des Stands	Voie des stands
	11.43	Fermeture Voie des Stands	Voie des stands Grille
	11.50	Panneau 1 minute + panneau 'casque'. Tout le personnel doit abandonner la grille. Pilotes sur leur machine	Voie des stands Grille Piste
	11.51	1 Tour de chauffe derrière le Safety Car	Piste
	11.55	Panneau 5 minutes	Grille
	11.57	Panneau 3 minutes Pilotes à leur position de départ	Grille
	11.59	Panneau 1 minute	
	11.59 30"	Panneau 30 secondes	Grille
	12.00	Départ	Piste
4 Juillet	12.00	Arrivée	Ligne d'arrivée
	12.15 (aprox.)	Cérémonie de Podium	Podium
	12.30 (aprox.)	Conférence de presse vainqueurs	Salle de Briefing
		Publication résultats officiels	Tableau Officiel

ANNEXE 1 : Dimensions des Machines

ROAD/ROUTE



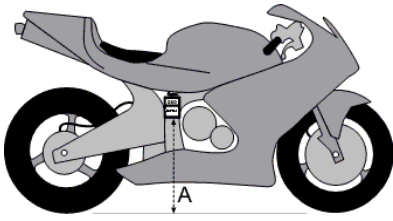
CES MESURES MINIMALES SONT VALABLES POUR TOUTES LES CLASSES

Appendices - FIM Endurance World Championship and Cup Regulations – P 74

ANNEXE 2 : Emplacement des transpondeurs de chronométrage

Le chronométrage de l'épreuve incombe à l'équipe Al Kamel Systems, dont le personnel se chargera de vérifier le fonctionnement correct des transpondeurs lors des Vérifications Techniques.

Les concurrents devront faciliter, à tout moment et dans la mesure du possible, la tâche du personnel de Al Kamel Systems.



A = Hauteur maximale par rapport à la piste (80 cm).

Placer le Transpondeur verticalement (la flèche dessinée sur le transpondeur devra signaler la piste)

Le placer dans la zone centrale du châssis.

L'emplacement du transpondeur ne pourra pas être changé par les équipes pendant le déroulement de l'épreuve.

Le transpondeur pourra être démonté pour les tâches normales de nettoyage et de maintenance de la machine.

Le départ en piste sans le transpondeur implique de retourner aux stands pour le placer.

Les équipes ayant loué le transpondeur et n'ayant pas été classées pour les essais nocturnes, ainsi que celles qui ne se classeraient pas pour la course, devront rendre le transpondeur à l'équipe de chronométrage, au 2^e étage de la Tour de Contrôle. Il en sera de même pour les équipes qui ne termineront pas la course, que ce soit pour cause d'abandon ou disqualification.

ANNEXE 3 : Sécurité et poids des machines

A1. SÉCURITÉ

- A1.1 La machine devra impérativement être munie d'un interrupteur ou poussoir d'arrêt (à portée de mains du pilote à partir des poignées du/des guidon/s).
- A1.2 Sont à retirer obligatoirement : les béquilles latérales et/ou centrales, les repose-pieds du passager, le porte-bagages, les rétroviseurs, les clignotants et les barres de protection.
- A1.3 Tous les bouchons de vidange et de remplissage du circuit de lubrification, les filtre/s à huile et les durites du système d'huile doivent être munis d'un fil de sécurité. La perte de liquides pour ne pas porter bouchons de sécurité, ou bien les porter sans fil de sécurité, comportera une sanction.
- A1.4 Aucun des systèmes de ventilation des carters, réservoirs, huile, etc. ne pourra avoir l'échappement directement à l'air libre et tous devront respecter la réglementation de la FIM (Voir Art. 16.9).
- A1.5 Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau sans aucun type d'additif.
- A1.6 En ce qui concerne les guidons, les marchepieds, les papillons, la poignée de gaz, les pompes à essence et les tubes d'échappement, les normes établies par les Règlements Techniques FIM à cet effet pour les motos d'Endurance seront respectées. Le niveau maximal de bruit est de 105dB. **Il est obligatoire** doter la moto avec protection du levier de frein, à fin de protéger le levier au guidon en cas d'actionnement accidentel en cas de collision avec une autre moto.
- A1.7 Un garde-chaîne doit être fixé sur la partie inférieure du bras oscillant/basculante, près de la couronne.
- A1.8 Tous les carters qui contiennent de l'huile et qui peuvent entrer en contact avec la piste comme conséquences d'une chute, devront être protégés par un second carter fait en matériel composé comme le carbone ou le Kevlar®, **de préférence homologuées par la RFME ou la FIM.**

A2. POIDS

- A2.1 Le poids de la machine doit être celui indiqué dans le Règlement Technique correspondant. Pour les motos non homologuées autorisées à participer, le poids ne peut être inférieur à celui stipulé dans le règlement technique de sa classe.

ANNEXE 4 : Dimensions des plaques de numéro

Les numéros doivent être électroluminescents (Voir Art. 2.3.11 Appendices – FIM Endurance World Championship and Cup Regulations)

Les plaques de numéro doivent être fixées sur la partie avant et sur chaque côté de la moto, et être clairement visibles pour le chronométrage et les Officiels.

La plaque avant doit être fixée ou bien centrée ou bien sur le côté où se trouve le chronométrage officiel (à droite dans le sens de la marche), sans couvrir les phares.

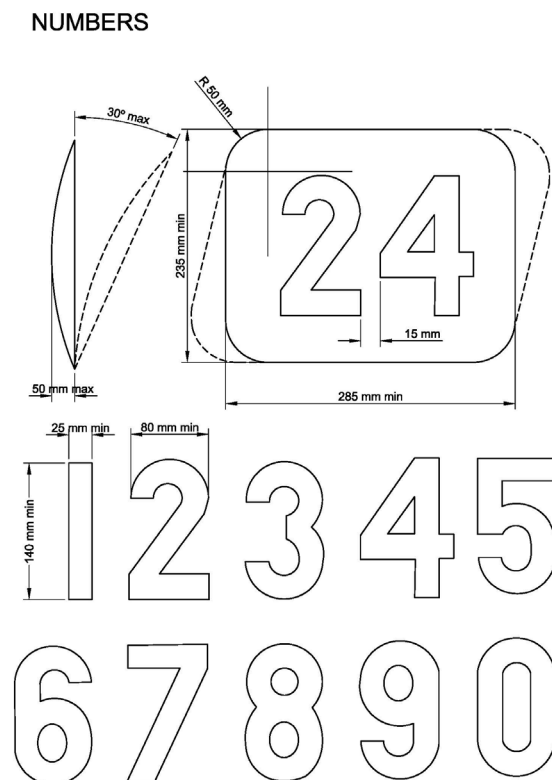
La plaque arrière doit être fixée dans les latérales ou la partie arrière.

Le fond des plaques devra être noir mat.

- Hauteur minimale : 140 mm numéro avant
- Hauteur minimale : 120 mm – numéros latérales / arrière
- Largeur minimale : 80mm
- Tracé minimale : 25mm
- Espace minimale entre numéros : 10mm

Un espace libre d'au moins 25 mm sera laissé tout autour des numéros.

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Commissaire Technique et/ou le Chronométrateur fera foi.

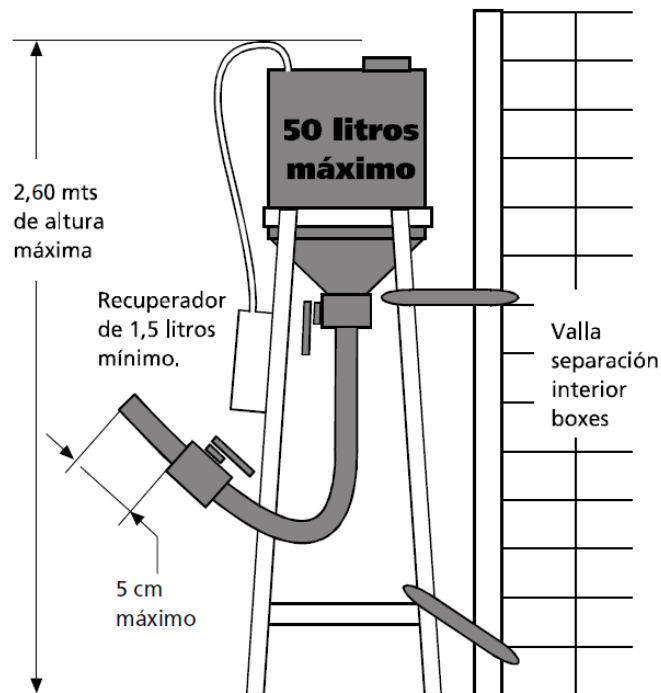


ANNEXE 5 : Systèmes de ravitaillement

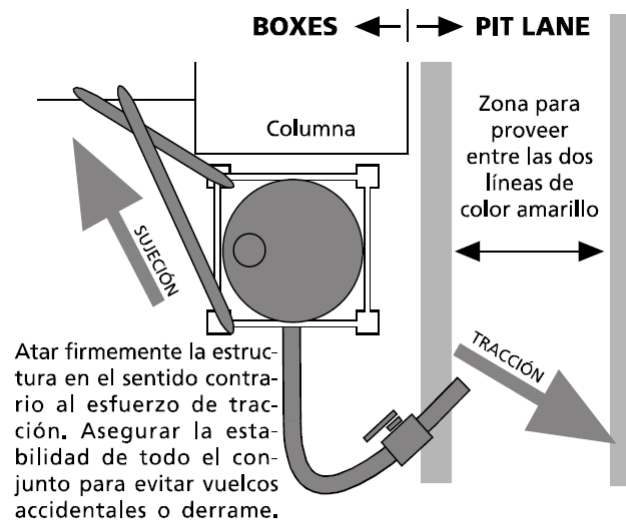
Voir Article 28 du Règlement

Dispositivos fijos (derricks + jerrycans)

Todos los materiales utilizados deberán ser completamente inalterables ante el efecto de la gasolina.



En el caso de utilizar bomba eléctrica, el sistema de toma de tierra debe estar separado un metro como mínimo.



Atar firmemente la estructura en el sentido contrario al esfuerzo de tracción. Asegurar la estabilidad de todo el conjunto para evitar vuelcos accidentales o derrame.

Dispositivos Móviles (Jerrycans)

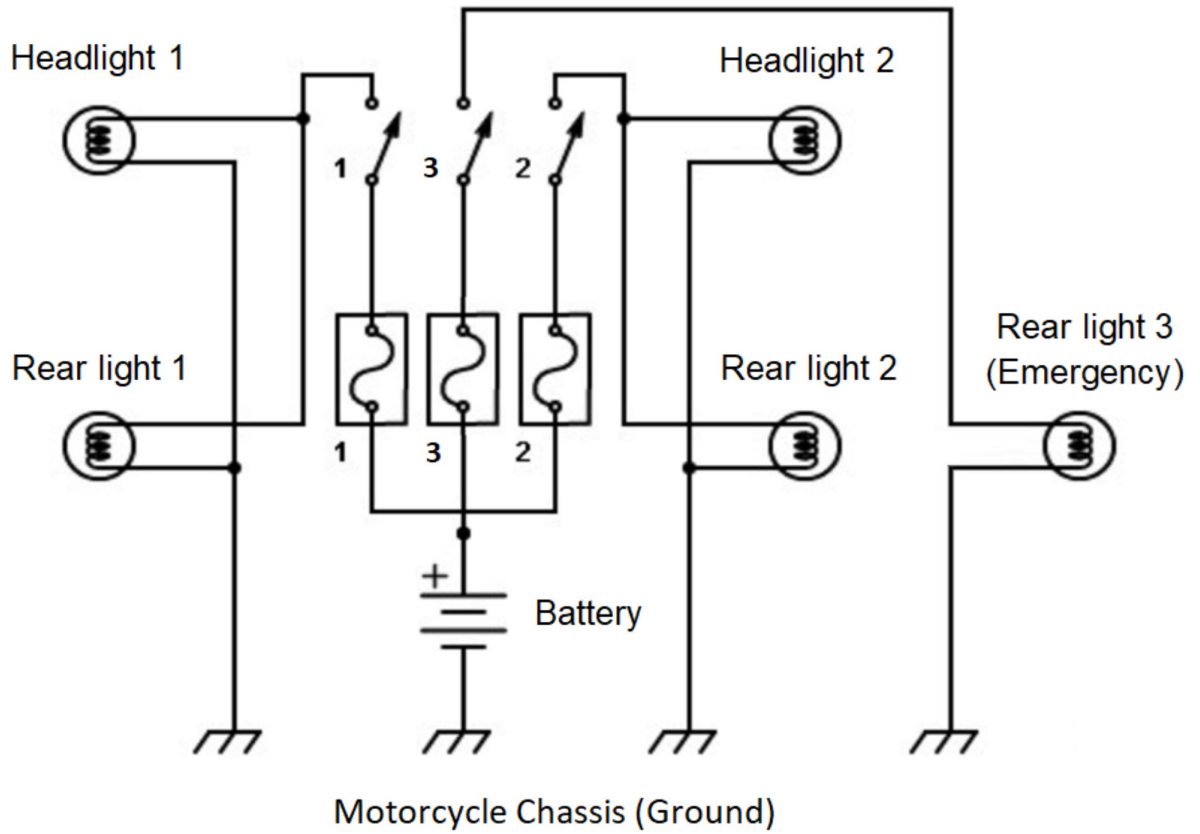
Los participantes que utilicen los dispositivos móviles tipo "jerrycans", deberán proveerse de un soporte rígido y estable donde poder dejar el dispositivo de repostaje cuando éste no sea utilizado.

Este soporte se ubicará en el mismo lugar donde se colocaría un derrick o torreta.



ANNEXE 6 : Éclairage

Schematic guidelines for lighting installation:



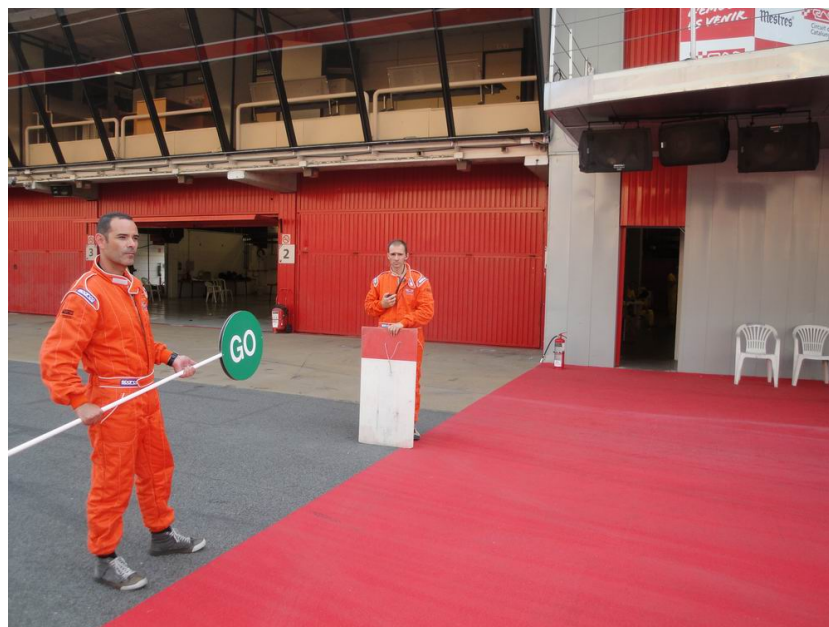
Appendices - FIM Endurance World Championship and Cup Regulations – P 80

ANNEXE 7 : Stop & Go

La pénalisation de Stop & Go (Article 46.7) devra être réalisée pendant les 5 tours suivants à la signalisation, dans la zone destinée : entrée Voie des Stands, au pied de la Tour de Contrôle. (voir image)

N'est pas autorisée faire des relais, ravitaillement, ni aucune autre opération pendant cette procédure de sanction.

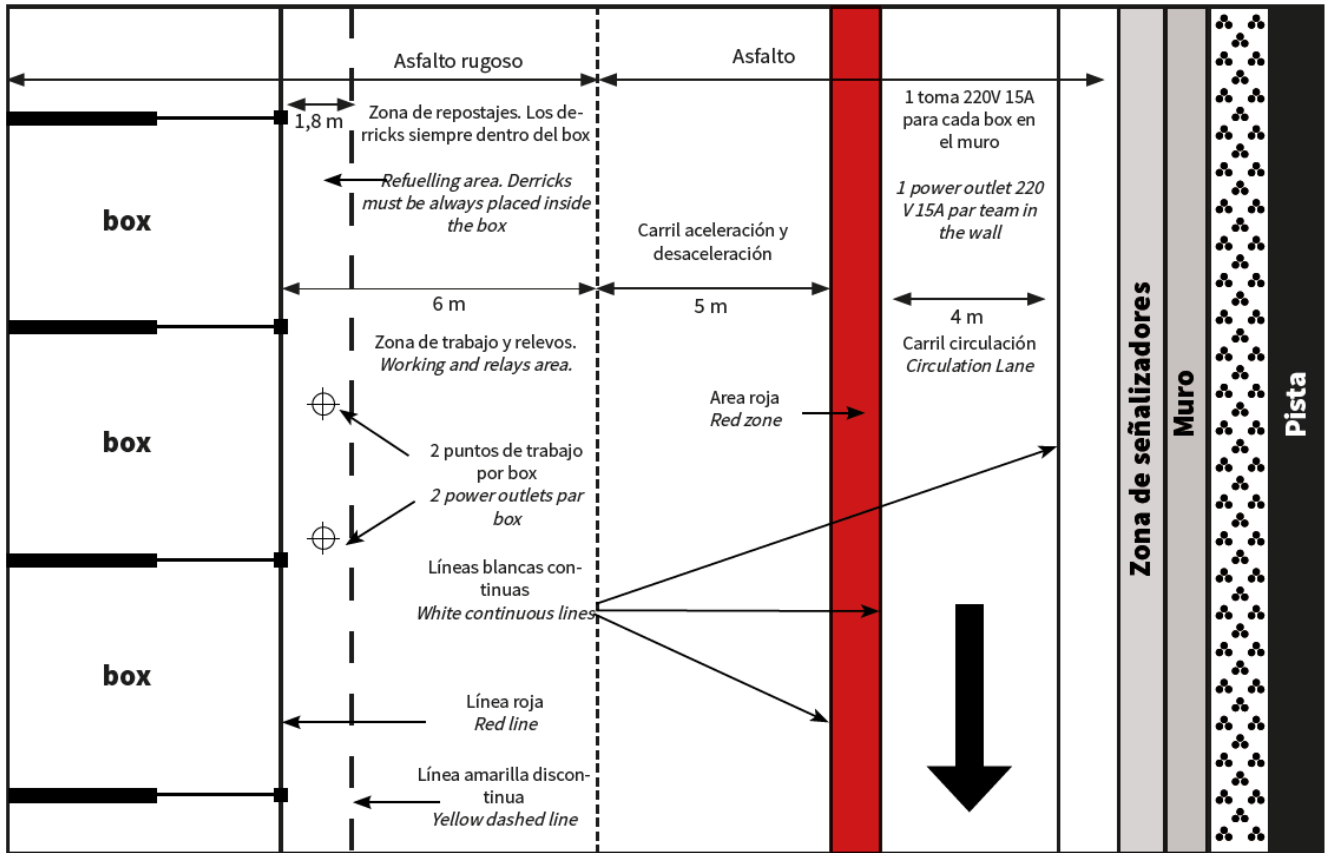
Dans le cas où le Stop & Go ne puisse pas être réalisé par temps insuffisant (proximité à l'arrivée des 24 Heures), un tour sera ajouté en tant que pénalité à la classification.



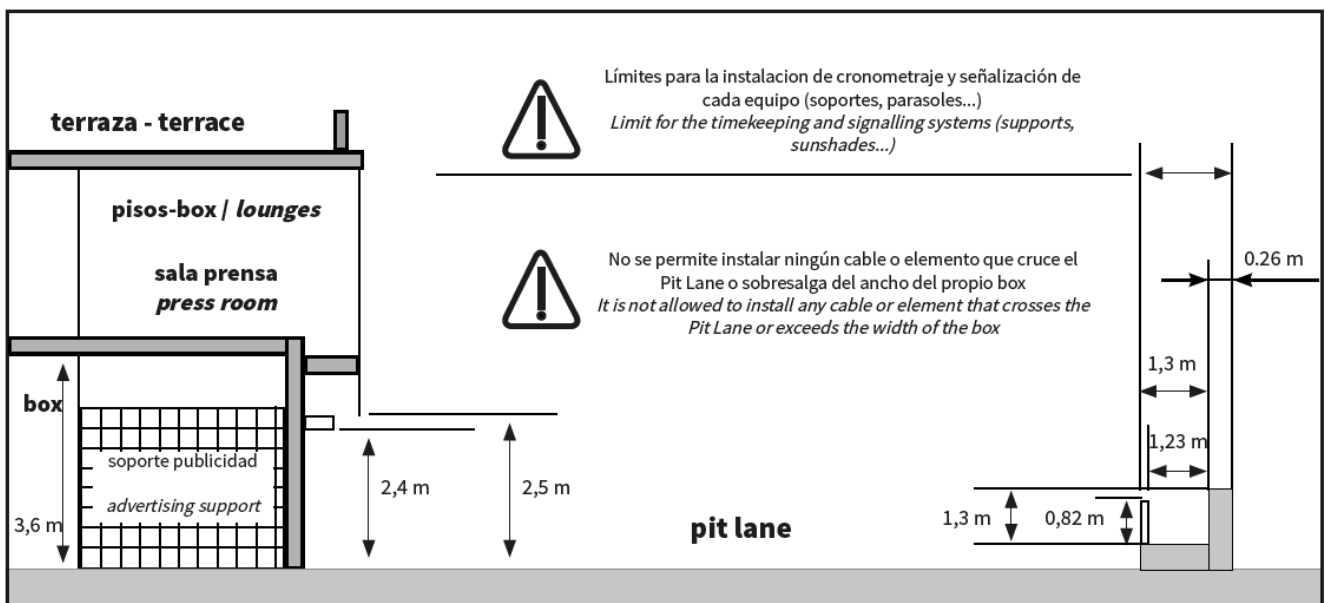
SCHÉMAS

Esquema 1: Pit Lane

Pit-Lane (planta - floor)



Pit-Lane (alzado) - elevation



Esquema 2 - Paddock - Boxes

Paddock

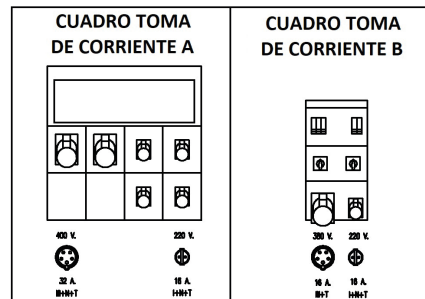
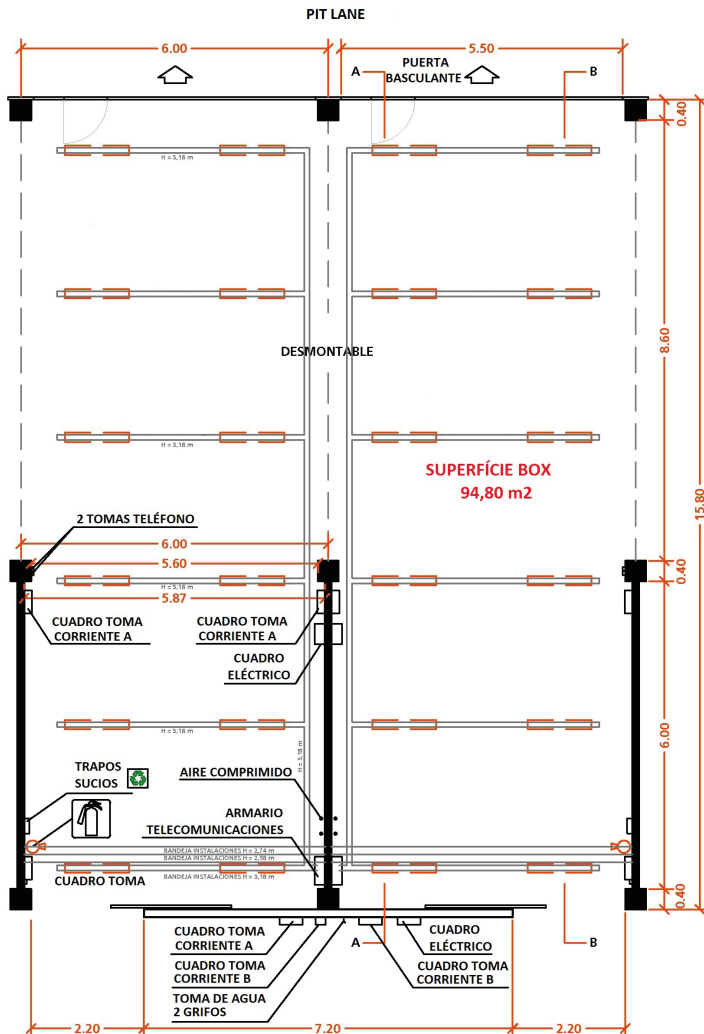
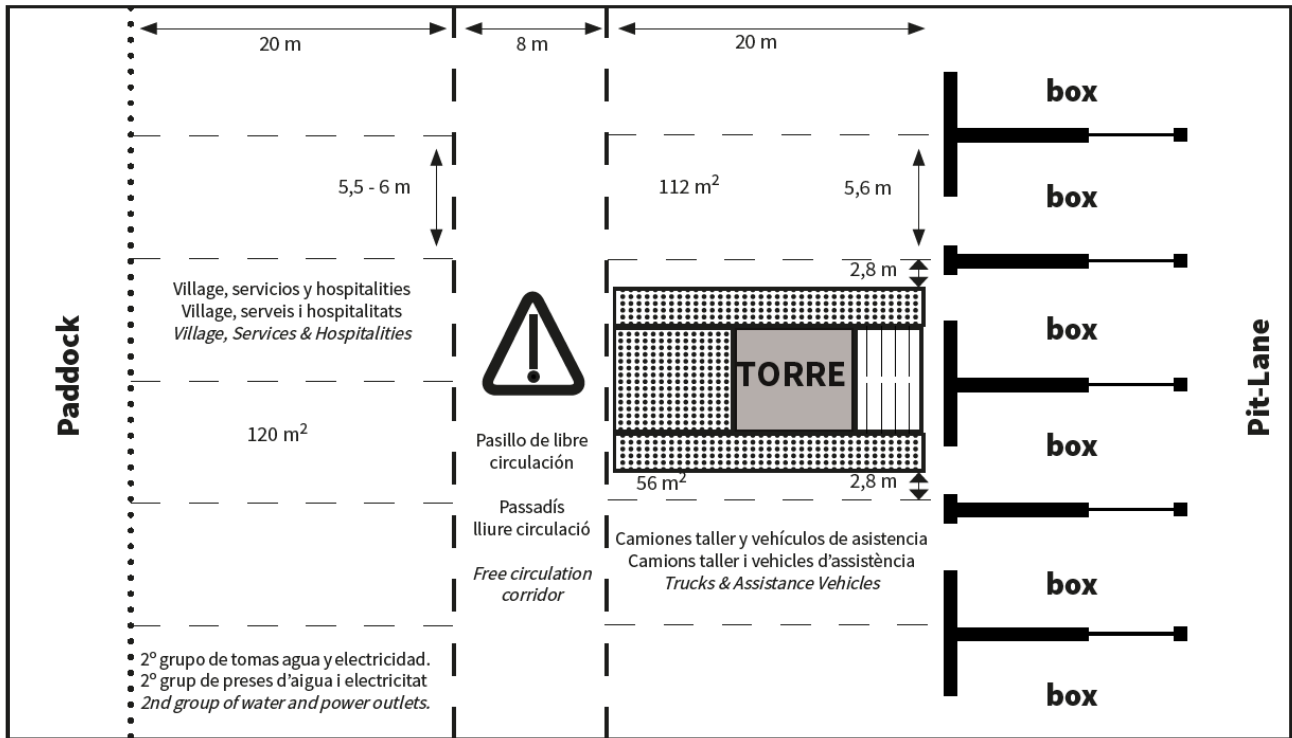


Schéma 3 : Voies de Service

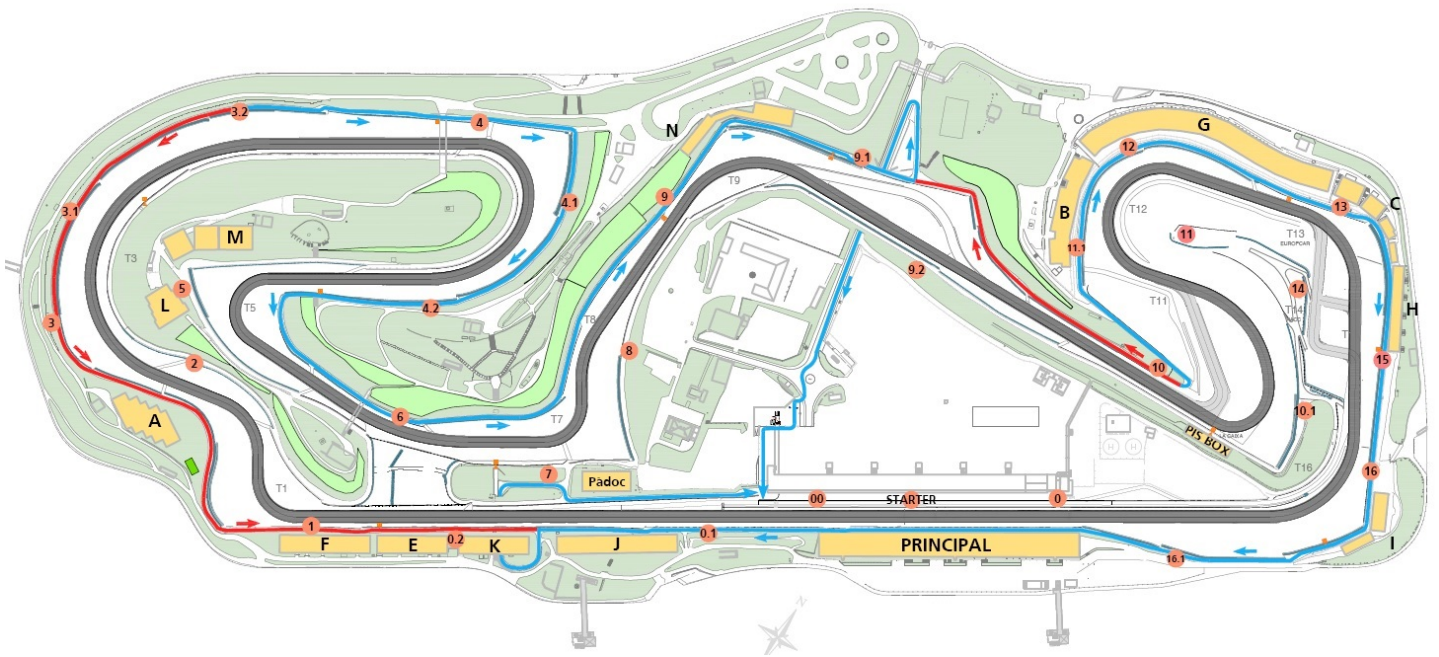


Tronçon avec circulation autorisé avec le moteur démarré à 30 km/h au maximum.



Tronçon avec circulation autorisé avec le moteur arrêté.

Voie Extérieure



Voie Intérieure

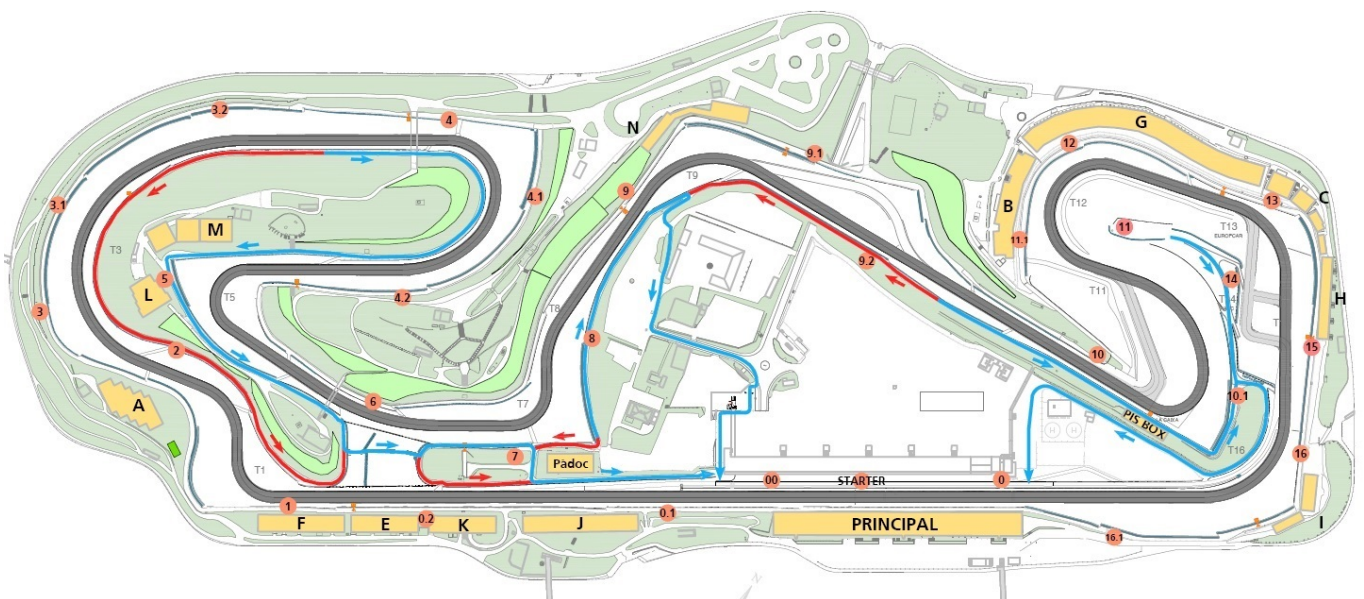
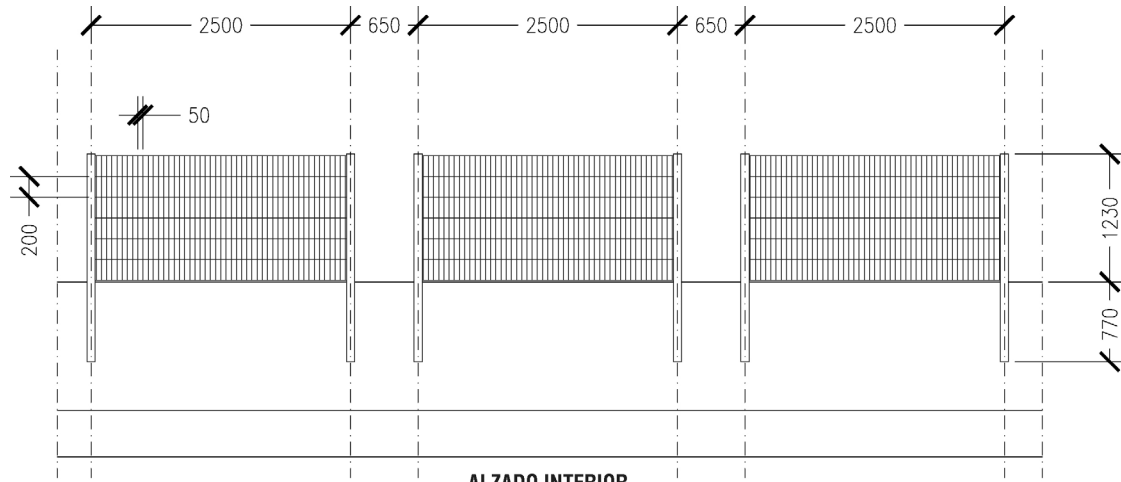
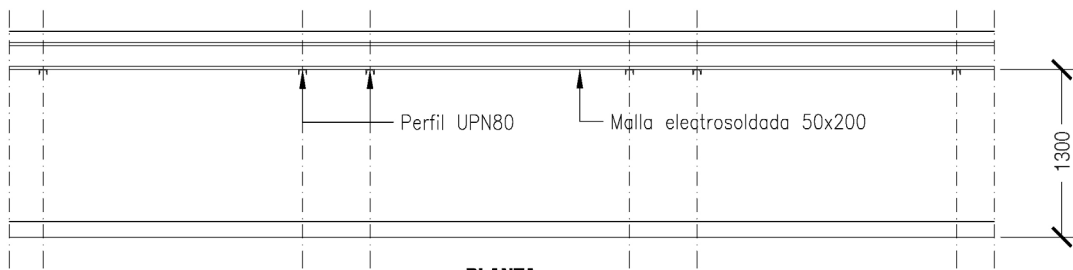


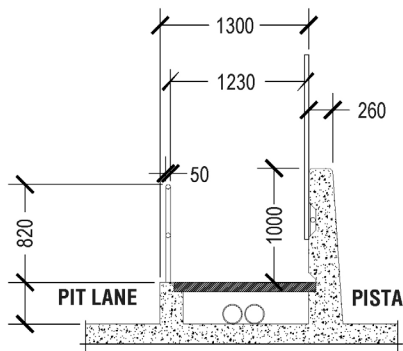
Schéma 4 : Grille du mur de la Voie des stands



ALZADO INTERIOR



PLANTA



SECCIÓN MURO PIT LANE



COMMUNIQUÉ NUMÉRO 1

ESSAIS LIBRES

Le **Circuit de Barcelona-Catalunya** propose le calendrier ci-dessous pour les essais libres :

Date	Horaire	Durée	Prix
25/06/2021	De 09:00 à 13:00 et de 14:00 à 18:00	TOUTE LA JOURNÉE 8H	670€ (IVA compris)
	De 09:00 à 13:00 ou de 14:00 à 18:00	DEMI-JOURNÉE 4 h	390€ (IVA compris)
	De 12:00 à 13:00 ou de 17:00 à 18:00	1 heure	125€ (IVA compris)
01/07/2021	De 09:00 à 13:00 et de 14:00 à 18:00	TOUTE LA JOURNÉE 8H	670€ (IVA compris)
	De 09:00 à 13:00 ou de 14:00 à 18:00	DEMI-JOURNÉE 4 h	390€ (IVA compris)
	De 12:00 à 13:00 ou de 17:00 à 18:00	1 heure	125€ (IVA compris)

Les tours seront ininterrompus (sauf pour raisons de force majeure ou de sécurité).

Pour toute information complémentaire, veuillez nous contacter :

Téléphone au n° +34 93 571 97 10

Mail: esportiva@circuitcat.com.

Circuit de Barcelona-Catalunya, Juin 2021.

COMMUNIQUÉ NUMÉRO 2

COVID-19

Le Protocol COVID-19 et les possibles actualisations nécessaires pour l'adapter aux mesures actuelles, sera mis à disposition des Team Managers par e-mail.

En règle générale dans le Paddock :

- Il est autorisé l'accès seulement aux personnes dûment accréditées.
- L'installation de piscines n'est pas autorisée.

COMMUNIQUÉ NUMÉRO 3

TROPHÉE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Circuit de Barcelona-Catalunya continue de se réinventer et de faire des pas en avant en termes de durabilité sur la base de la Sensibilisation, l'Engagement et la Cohérence. Coïncidant avec la célébration de la 26e édition des 24 Heures de Catalogne de Motocyclisme, la piste catalane veut encourager aux participants à prendre conscience et à montrer leur engagement de manière cohérente.

C'est pour cela que nous avons créé le Trophée du Développement Durable, une reconnaissance qui récompensera le groupe ayant mené des actions les plus durables à la fin de l'épreuve. Les outils pour mesurer seront les réseaux sociaux à travers lesquels les teams devront montrer les initiatives afin de sensibiliser et d'inspirer toutes les parties concernées.

Les participants doivent montrer leurs photographies et vidéos, accompagnées d'un message à fin de sensibiliser en utilisant le hashtag officiel du test, # 24hCAT, et en taguant le Circuit sur les différents réseaux sociaux. Seulement les équipes que finissent l'épreuve seront éligibles pour le prix.

Les actions de développement durable promues par le Circuit de Barcelona-Catalunya, certifié selon la norme ISO 14001, la norme ISO 20121 pour cette manifestation et l'Engagement de la Biosphère, peuvent servir d'inspiration aux participants, en soulignant les points suivants : gastronomie Km0 à éviter les émissions de CO2 des transports et favoriser l'économie locale; utilisation efficace de l'énergie et de l'eau; des bornes de recharge pour véhicules électriques, le don de surplus de nourriture à un restaurant social locale ; la campagne Stop Food Waste pour éviter le gaspillage alimentaire et réduire les déchets générés, mais aussi l'économie circulaire avec les pneus, et la valorisation des fractions de déchets collectés sélectivement (carton, emballages, matières organiques). De plus, il dispose d'une vaste zone de forêt éducatif gérée de manière durable pour valoriser la biodiversité.

Le Circuit de Barcelona-Catalunya souhaite encourager à tout le monde à participer à sa mission DRIVING FOR A BETTER FUTURE en tant qu'héritage pour les générations futures.

Toute l'information sera mise à disposition des Team Managers par e-mail.