

2026

BAGGER RACING EUROPEAN CUP

CR10 – CR10T

RÈGLEMENT PROVISOIRE



Cette version du règlement peut être mise à jour au cours de l'année.

Ce qui est en gras est nouveau pour 2026, ce qui est en rouge est nouveau au cours de la saison 2026.

TABLE DES MATIÈRES

Règlement sportif

- CR10.1 Titre et généralités
- CR10.2 Circuit - calendrier
- CR10.3 Règlements particuliers
- CR10.4 Compétitions supplémentaires
- CR10.5 Officiels de course
- CR10.6 Pilotes
- CR10.7 Engagement et droit d'engagement
- CR10.8 Numéros de course
- CR10.9 Programme de l'événement
- CR10.10 Contrôles techniques
- CR10.11 Sessions d'essais
- CR10.12 Positions sur la grille
- CR10.13 Procédure de départ
- CR10.14 Course
- CR10.15 Parc Fermé
- CR10.16 Résultats, points et classements
- CR10.17 Prix

Règlement technique CR10T

- CR10T.01 Généralités
- CR10T.02 Carburant et pneumatiques
- CR10T.03 Classes
- CR10T.04 Équipement du pilote
- CR10T.05 Normes et spécifications techniques
- CR10T.06.4 Interrupteur d'arrêt

RÈGLEMENT SPORTIF

CR10.1 TITRE ET GÉNÉRALITÉS

La FIM EUROPE (FIME), avec la BAGGER RACING LEAGUE, organisera la BAGGER RACING EUROPEAN CUP 2026.

Ces événements se dérouleront sous la juridiction du Code Sportif, Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIME, du règlement FIME Circuit Racing CR01 et du règlement technique FIME CR10T pour la BAGGER RACING EUROPEAN CUP, ainsi que des Règlements Particuliers de chaque événement.

CR 10.01.1 DÉCLARATION

Les présentes règles et réglementations de l'European Cup relatives à la compétition et à l'équipement ont pour objet de servir de lignes directrices pour la conduite des compétitions motocyclistes organisées par la Bagger Racing League European Cup conformément aux règlements uniformes de course, techniques et sportifs publiés par la Bagger Racing League. Ces dispositions, qu'elles soient liées à la sécurité ou qu'elles s'y rapportent, ont pour but d'informer et d'orienter tous les individus et entités impliqués dans ces compétitions afin qu'ils soient conscients des questions de sécurité liées aux compétitions de sports mécaniques. Toutefois, la Bagger Racing League European Cup reconnaît que toutes les formes de sport mécanique comportent par nature des éléments de risque intrinsèque et que ces règles ne garantissent pas la sécurité, même lorsqu'elles sont respectées, pas plus que la Bagger Racing League ne garantit que toutes les parties impliquées agiront toujours en pleine conformité de sécurité avec le présent règlement. Chaque individu a la responsabilité d'évaluer personnellement les aspects de sécurité liés aux compétitions de sports mécaniques et aux installations et lieux où elles se déroulent, ainsi que les conditions propres à chaque événement, et d'assumer tous les risques liés à ces compétitions.

CR 10.1.2 CLASSES ADMISES À L'ÉVÉNEMENT

Sauf indication contraire, les classes admises à la course sont celles mentionnées à l'art. CR10T 1.0 du Règlement Technique.

Le Promoteur se réserve le droit d'accueillir, selon le programme, d'autres catégories/classes comme classes de soutien.

CR 10.1.3 PUBLICITÉ FIME

Sponsor général : le Promoteur BRL peut réserver un espace publicitaire sur chaque moto au bénéfice d'un sponsor général ; des exceptions ne peuvent être accordées que si un pilote dispose d'un contrat écrit avec une société opérant dans le même secteur commercial et que ce contrat peut être présenté.

CR 10.1.4 POINTS ET PRIX

Les points seront attribués aux pilotes pour chaque course individuelle. Une liste des classements généraux de la série sera publiée à la fin de la saison ; les prix seront attribués aux pilotes après le dernier événement du FIME BRE.

À chaque événement, le Promoteur attribue 3 trophées aux vainqueurs de chaque classe et un trophée pour la pole position de chaque classe FIME. L'éventuelle dotation en espèces est à la discrétion du Promoteur. La participation à toutes les cérémonies de remise des prix des différents événements est obligatoire pour les pilotes classés aux trois premières positions de toutes les courses.

La remise des prix finale de la FIM Europe aura lieu à la fin de la saison, lors du dernier événement FIME. Tous les pilotes qui recevront des trophées lors de la cérémonie finale de la FIM Europe devront être présents. En cas d'absence, si les justifications sont jugées valables, les prix pourront être retirés par des délégués.

CR 10.2 CIRCUIT - CALENDRIER

L'événement doit se dérouler sur un circuit permanent. L'événement doit être organisé dans le respect des exigences d'homologation nationale ou de l'homologation FIM Europe.

Le calendrier officiel sera publié sur <https://www.fim-europe.com/open-calendar-circuit-racing/.com>

CR 10.3 RÈGLEMENTS PARTICULIERS

Les détails de tous les événements seront définis dans les Règlements Particuliers.

Le Règlement Particulier avec le programme horaire est rédigé en collaboration entre la BRL et la FIME.

CR 10.4 COMPÉTITIONS SUPPLÉMENTAIRES

Lors d'un événement BRE CUP, l'Organisateur/Promoteur peut organiser d'autres courses, mais celles-ci ne peuvent pas modifier le programme de l'événement. Tous les essais et toutes les courses de la BRE CUP doivent être organisés conformément au présent règlement ou aux règlements particuliers.

CR 10.5 OFFICIELS DE COURSE AU SENS DU CODE SPORTIF FIME CR01

CR 10.5.1 PRÉSIDENT ET MEMBRES DU JURY ET DU FIME STEWARD PANEL

- JURY - Le Président du Jury est nommé par la Commission Circuit Racing de la FIM Europe. Le deuxième membre du Jury est délégué et nommé par la FMNR.
- FIME STEWARD PANEL - Il est composé de trois membres. Le Président du Jury est le chef du Steward Panel et le Délégué FMNR en est le deuxième membre. Un troisième membre peut être choisi parmi les délégués des FMN. Les membres doivent être titulaires d'une licence FIM ou FIM Europe de Steward Sportif Circuit Racing. Les membres supplémentaires sont sans droit de vote :
- Responsable permanent de l'organisation :
- Directeur de course :
- Secrétaire de la manifestation :
- Chef des contrôles techniques :
- Chef du chronométrage :
- Chief Medical Officer :
- Steward environnemental :

CR 10.5.2 DÉLÉGUÉ FMN

Le délégué FMN doit être nommé par sa propre FMN et doit être titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe de "Sporting Steward". Il a le droit d'assister, en tant qu'observateur, aux réunions ouvertes du Jury et recevra toute la documentation officielle de l'événement.

CR 10.5.3 DIRECTEUR DE COURSE

Le Directeur de Course doit être nommé par la FMNR et doit être titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe valide de "Clerk of the Course".

CR 10.5.4 AUTRES OFFICIELS

La FIM Europe peut nommer un Directeur Technique responsable de la bonne application du Règlement Technique et de la supervision des contrôles techniques et des réclamations de nature technique. En l'absence d'un Directeur Technique, le Chef Technique Officiel assume la même mission et la même responsabilité. Le Chef Technique Officiel et le Responsable du Chronométrage doivent être nommés par la FMNR et être titulaires d'une licence internationale FIM ou FIM Europe d'Officiel, conformément aux critères de qualification prévus à l'art. 40.2.1 du Code Sportif FIM Europe.

CR 10.5.5 LANGUE

La langue utilisée pour les communications sera l'anglais.

CR 10.6 PILOTES

CR 10.6.1 LICENCE

Les pilotes doivent être titulaires d'une licence FIM Europe Promotional Circuit Racing Continental Championships et de l'autorisation de départ délivrée par leur propre FMN.

CR 10.6.2 LIMITE D'ÂGE

La limite d'âge minimale est de 18 ans (la limite minimale court à compter de la date d'anniversaire du pilote) jusqu'à l'âge maximal autorisé par la fédération nationale du pilote.

CR 10.7 ENGAGEMENT ET DROIT D'ENGAGEMENT

Le formulaire d'engagement doit être envoyé à l'Organisateur conformément à ce qui est indiqué dans les Règlements Particuliers. Le droit d'engagement est indiqué dans les Règlements Particuliers et doit être payé au Race Office sur le circuit lors de l'enregistrement administratif.

Une classe est considérée comme valide lorsque au moins 6 pilotes passent les contrôles techniques ; si ce nombre n'est pas atteint, les pilotes de cette classe seront intégrés dans une classe équivalente à la valeur de leur performance (décision à prendre par la Direction de Course) et cela devra être communiqué immédiatement aux pilotes.

CR 10.8 NUMÉROS DE COURSE

À tous les pilotes inscrits, les numéros de course seront attribués par le Promoteur au début du premier événement. Les trois premiers pilotes classés de l'année précédente ont le droit de conserver ou de choisir leur propre numéro pour la saison suivante.

Un pilote qui change de classe peut choisir le même numéro, s'il est encore disponible.

Tous les pilotes conserveront ces numéros lors de chaque événement de la saison de la FIME Cup.

CR 10.9 PROGRAMME DE L'ÉVÉNEMENT

CR 10.9.1 PROGRAMME DE L'ÉVÉNEMENT

Tous les événements se déroulent selon un horaire établi par le Promoteur. Les éventuelles exceptions seront décrites dans les Règlements Particuliers de l'événement. Le programme définitif sera annoncé dans le SR dans les délais prévus.

Si le programme le permet, le Promoteur se réserve le droit d'étendre les qualifications à 30 minutes pour toutes ou certaines catégories.

CR10.9.2 BRIEFING DES PILOTES

Un briefing obligatoire aura lieu pour tous les pilotes avant la première séance d'essais ; les horaires exacts seront indiqués dans les Règlements Particuliers et dans les programmes horaires des événements.

Le défaut de participation complète au briefing entraînera une sanction de 100,00 € pour chaque infraction, à payer au plus tard une heure avant le début du premier essai officiel à l'Alpe Adria Motorcycle Union. Une dérogation peut être accordée par le Race Director.

CR 10.10 CONTRÔLES TECHNIQUES

Toutes les motocyclettes et tous les casques des pilotes, y compris leurs designs respectifs, doivent être contrôlés par les Commissaires Techniques avant la première participation aux essais pour les aspects de sécurité, conformément au programme publié dans les Règlements Particuliers.

Les équipes ou pilotes qui ne respectent pas le programme des contrôles techniques ne seront pas autorisés à prendre part à l'événement. La procédure des contrôles techniques est décrite dans le Règlement Technique FIME.

CR 10.11 SESSIONS D'ESSAIS

CR 10.10.1 ESSAIS

Les essais seront effectués conformément au CR01 et au SR.

Les essais supplémentaires organisés sur un circuit qui accueille une réunion FIME le week-end suivant peuvent être ouverts à tous les pilotes inscrits à cette manifestation.

CR 10.11.2 Essais qualificatifs

Pour se qualifier pour la course, un pilote doit obtenir, dans au moins une séance qualificative, un temps égal à au moins 120 % du temps enregistré par le pilote le plus rapide de sa propre classe.

Tout pilote qui ne parvient pas à obtenir un temps de qualification pourra prendre part à la course à condition que, dans l'une des séances officielles d'essais libres ou de warm-up, il ait obtenu un temps égal à au moins 120 % de celui du pilote le plus rapide de la même séance. Ces pilotes partiront du fond de la grille, dans l'ordre des temps obtenus lors des essais libres.

La grille de départ est déterminée par le meilleur tour obtenu en combinant les séances qualificatives.

Les résultats provisoires doivent être signés par le Directeur de Course.

CR 10.11.3 Warm-up (essais libres)

Lorsqu'une séance qualificative a lieu le jour de la course, le warm-up n'est pas effectué. Les séances de warm-up du dimanche ne sont pas obligatoires.

CR 10.12 POSITIONS SUR LA GRILLE DE DÉPART

Lors de la réunion du Jury suivant chaque séance qualificative, une grille de départ provisoire sera déterminée sur la base des résultats des qualifications. La grille officielle doit être signée par le Président du Jury avant publication, au plus tard une heure avant le départ de chaque course.

La grille de départ pour la Course 1 sera disposée comme suit :

- 1re ligne : Pole Position (spot 2)
- 2e ligne : 2e et 3e meilleur temps au tour (spot 4 et spot 6)
- 3e ligne : 4e - 5e - 6e (spot 7 spot 8 spot 9)
- 4e ligne : 7e - 8e - 9e (spot 10 spot 11 spot 12)
- 5e ligne : 10e - 11e - 12e et ainsi de suite...

La grille de départ pour la Course 2 est l'inversion de la grille de départ de la Course 1.

CR 10.13 PROCÉDURE DE DÉPART

Tous les pilotes auront 5 minutes pour entrer en piste et prendre place sur la grille de départ, selon l'horaire prévu.

La procédure de départ commencera selon la procédure standard CR01.12.1.1, à partir du panneau 5 minutes.

Lorsque le starter agitera le drapeau vert pour le warm-up lap, les pilotes devront effectuer 2 tours de mise en température (pour des raisons de sécurité), puis prendre position sur la grille de départ comme prévu à l'art. CR01.12.1.1-15).

CR 10.14 COURSE

La course sera organisée selon le FIME CR01.

La distance minimale de course sera de 40 km.

Aucun membre de l'équipe n'est autorisé sur la grille de départ.

CR 10.15 PARC FERMÉ

À l'issue de la course, ou de la partie finale d'une course interrompue, toutes les motocyclettes classées doivent entrer dans le Parc Fermé dans l'attente de l'inspection par les Commissaires Techniques ou d'éventuelles réclamations. Il est de la responsabilité des équipes et des pilotes de s'assurer que la moto soit présente dans le Parc Fermé. Les motocyclettes seront normalement libérées de la zone du Parc Fermé 30 minutes après la fin de la course.

Le Parc Fermé réservé aux trois premiers pilotes est situé près du podium, ou devant le podium, dans une zone qui sera définie par l'Organisateur.

Toutes les motos doivent être positionnées sur le tapis environnemental.

CR 10.16 RÉSULTATS DU CHAMPIONNAT, POINTS ET CLASSEMENTS

Tous les résultats doivent être considérés comme non officiels jusqu'à ce qu'ils soient contresignés par le Président du Jury lors de la dernière réunion du Jury de la journée concernée. Tous les résultats publiés doivent donc toujours comporter la mention : "Résultat non officiel, soumis à ratification par le Jury".

Les points seront attribués selon le FIME CR01.

Pour le classement final FIME, tous les résultats seront pris en considération, y compris les éventuels points supplémentaires.

Du classement général des courses seront extraits les points valables pour la BRE CUP dans toutes les classes FIME.

CR 10.17 PRIX

À chaque événement, le Promoteur attribue 3 trophées aux vainqueurs de chaque classe et un trophée pour la pole position de chaque classe FIME. L'éventuelle dotation en espèces est à la discrétion du Promoteur. La participation à toutes les cérémonies de remise des prix des différents événements est obligatoire pour les pilotes classés aux trois premières positions de toutes les courses.

La remise des prix finale de la FIM Europe aura lieu à la fin de la saison, lors du dernier événement FIME. Tous les pilotes qui recevront des trophées lors de la cérémonie finale de la FIM Europe devront être présents. En cas d'absence, si les justifications sont jugées valables, les prix pourront être retirés par des délégués.

RÈGLEMENT TECHNIQUE CR10T

CR 10T.01 GÉNÉRALITÉS

En règle générale, sauf disposition expressément autorisée par le présent Rulebook, l'équipement optionnel ou les modifications sont interdits. L'intention d'une règle spécifique prévaut sur l'interprétation donnée par le concurrent. L'interprétation d'une règle sera déterminée par les officiels de la Bagger Racing League European Cup. Lorsqu'une règle relative à l'équipement n'est pas claire pour un concurrent, il est recommandé d'obtenir l'approbation écrite de la Bagger Racing League European Cup avant d'effectuer toute modification.

CR 10T.02 CARBURANT

Actuellement, la BRL ne prévoit pas de carburant spécifique. Le carburant de tous les concurrents doit être de "l'essence automobile" ou du "carburant de compétition" et, afin d'éviter toute confusion, des options telles que l'éthanol, le méthanol, l'éther, l'oxyde de propylène, l'acétone, le nitropropène, le nitrobenzène, le tétraéthyle, les alcools et une série d'autres "oxygénés" se terminant par "oxyde" sont exclus.

Stockage du carburant : le carburant doit normalement être conservé dans les boxes des concurrents dans des récipients métalliques refermables ; de petites quantités jusqu'à 20 litres peuvent également être conservées dans des récipients plastiques homologués.

Les équipements de lutte contre l'incendie, les dispositifs de protection et le personnel doivent être conformes aux exigences imposées par les autorités locales et les règlements locaux.

L'Organisateur doit mettre à la disposition de chaque concurrent, dans la zone des boxes, des extincteurs de dimensions et de type approuvés par les règlements locaux.

CR 10T.02 PNEUMATIQUES

La marque et le modèle des pneumatiques seront spécifiés par le Promoteur dans le Metzeler TD.

CR 10T.03 CLASSES

CR 10T.03.1 Classes

La Bagger Racing European Cup (BRL) prévoit actuellement une seule classe de course : Bagger GP.

La BRL et ses caractéristiques développées en fonction des participants ont été créées pour constituer une plateforme compétitive destinée à mettre en évidence les caractéristiques de performance de motocyclettes V-TWIN de grosse cylindrée jusqu'à 6 cylindres et des athlètes qui les pilotent lors d'événements sélectionnés de haut niveau.

Les différentes marques et modèles de véhicules présents dans la BRL sont compris dans la liste de l'équipement approuvé pour chaque classe de compétition. En plus d'identifier la liste des véhicules admis dans le programme compétitif BRL, chaque modèle approuvé est soumis à des règles et exigences techniques spécifiques qui définissent les tolérances de performance, afin d'offrir un spectacle de qualité aux pilotes et au public.

CR 10T.03.2 Enregistrement de classe

Les engagements ne seront pas limités.

Les pré-engagements seront clôturés 14 jours avant l'événement.

Les pilotes peuvent effectuer des engagements ultérieurs en contactant la BRL dans le délai indiqué, le vendredi précédant l'événement. Des coûts supplémentaires seront appliqués pour les engagements tardifs.

CR 10T.04 EXIGENCES DE L'ÉQUIPEMENT DU PILOTE

- Casque - Casque intégral DOT (non modulaire). Le casque doit être conforme ou supérieur à Snell M2015, FIM BSI 6658 Type A ("Blue Label"), FIM ECER 22.05 ou FIM JIST 8133:2000, ECE 22-06. Le casque ne doit pas avoir plus de 5 ans et doit présenter un niveau normal d'usure lié à l'utilisation et au transport. Un casque ayant subi un impact ou présentant des dommages visibles ne passera pas la certification technique. Les tear-offs jetables sont autorisés.
- Pour la saison 2026, le FRHPhe-01 est obligatoire :
https://www.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_FRHPhe_01. Le FRHPhe-02 est fortement recommandé.
- À partir de 2027, le FRHPhe-02 sera obligatoire :
https://www.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_FRHPhe_02
- Combinaison - Intégrale.
- Protection dorsale : un protège-dos aftermarket est fortement recommandé ; le protège-dos doit être au minimum un insert en mousse homologué CE, avec ou sans airbag intégré à la combinaison, et doit clairement porter les normes suivantes : le protège-dos doit être conforme à la EN1621-2, CB ("central back") ou FB ("full back"), Niveau 1 ou 2.
- Gants : gants couvrant entièrement les poignets et les chevauchant. Les gants doivent être en bon état, sans trous ni dommages.
- Bottes - Elles doivent garantir la protection complète de la cheville. Elles peuvent être portées sous les jambes de la combinaison uniquement si celles-ci sont conçues à cet effet. Dans le cas contraire, les bottes doivent recouvrir complètement la combinaison.

CR 10T.05 NORMES ET SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Les règles suivantes ont pour but de donner la liberté de modifier ou remplacer certains composants dans l'intérêt de la sécurité, de la recherche et du développement, ainsi que de l'amélioration de la compétition entre différents concepts motocyclistes.

TOUT CE QUI N'EST PAS AUTORISÉ ET PRESCRIT DANS LE PRÉSENT RÈGLEMENT EST STRICTEMENT INTERDIT.

CR 10T.05.1 Motocyclettes approuvées

- Harley-Davidson FL Touring de toutes les années
- Indian Bagger ou Touring de toutes les années
- BMW R18 / BMW K16
- Honda Goldwing
- Kawasaki VN Voyager
- Suzuki Intruder
- Yamaha Star Cruiser Motorcycle
- Moto Guzzi MGX21
- Moto Guzzi California
- Triumph Rocket
- Ducati Diavel V2 / V4
- Motocyclette WYCHE

CR 10T.05.2 Poids

Jusqu'à 1800 cc - minimum 240 kg

Au-delà de 1800 cc - minimum 290 kg

1. À aucun moment pendant l'événement, le poids de l'ensemble de la motocyclette (y compris le réservoir et son contenu) ne peut être inférieur au poids minimum.
2. Aucune tolérance n'est prévue en cas de non-respect du poids minimum.
3. Lors du contrôle technique final à l'issue de la course, les motos sélectionnées seront pesées dans l'état dans lequel elles ont terminé la course et la limite de poids fixée devra être respectée dans cet état. Il n'est pas autorisé d'ajouter quoi que ce soit à la moto. Cela inclut tous les liquides.
4. Pendant les séances d'essais et de qualifications, il peut être demandé aux pilotes de faire peser la motocyclette. Dans tous les cas, le pilote doit se conformer à cette demande.
5. L'utilisation de lest est autorisée pour rester au-dessus du poids minimum et peut être requise comme handicap. L'utilisation de lest et l'éventuel handicap de poids doivent être déclarés au Directeur Technique lors des contrôles préliminaires.

CR 10T.05.3 Numéros et plaques

La couleur de fond doit être jaune et les chiffres (numéros) doivent être noirs.

CR 10T.05.4 Moteur

Système d'alimentation pour motocyclettes de moins de 1800 cc :

- Les conduits d'air, les corps de papillon et la boîte à air ne peuvent pas être modifiés.
- L'air et le mélange air/carburant doivent atteindre la chambre de combustion exclusivement par les corps de papillon / collecteurs d'admission.

Système d'alimentation pour motocyclettes de plus de 1800 cc :

- Les conduits d'air, les corps de papillon et la boîte à air peuvent être modifiés.
- L'air et le mélange air/carburant doivent atteindre la chambre de combustion exclusivement par les corps de papillon / collecteurs d'admission.

CR 10T.05.4 Culasse

Motocyclettes de plus de 1800 cc et poids minimum 290 kg

1. Moteurs refroidis par air à tiges et culbuteurs : les culasses peuvent être modifiées.
2. Moteurs refroidis par liquide : les culasses doivent être celles montées à l'origine, avec les modifications suivantes autorisées :
 - La culasse doit être un composant de production réalisé avec des matériaux et moulages d'origine.
 - L'usinage et le polissage des conduits de la culasse sont autorisés, comme cela est normalement associé à la mise au point individuelle, y compris l'écoulement des gaz dans la culasse et dans la chambre de combustion.
 - Les isolateurs d'admission des corps de papillon peuvent être modifiés.
 - Le taux de compression n'est pas défini.
 - La chambre de combustion peut être modifiée.
 - Les soupapes peuvent être modifiées.
 - Les sièges de soupapes peuvent être modifiés ou remplacés.
 - Les guides de soupapes peuvent être modifiés.
 - Les soupapes doivent rester dans la position approuvée.
 - Les culbuteurs / basculeurs (le cas échéant) peuvent être modifiés.
 - Le système de purge d'air à l'échappement peut être modifié.
 - Les ressorts de soupapes peuvent être modifiés.

Motocyclettes de moins de 1800 cc et poids minimum 230 kg

- Le moteur ne peut recevoir aucune mise à jour technique de la part de l'OEM.
- La culasse doit être un composant de production réalisé avec des matériaux et moulages d'origine.
- L'usinage et le polissage des conduits de la culasse sont autorisés, comme cela est normalement associé à la mise au point individuelle, y compris l'écoulement des gaz dans la culasse et dans la chambre de combustion.

CR 10T.05.5 Arbre à cames

Motocyclettes de plus de 1800 cc et poids minimum 290 kg

- Les arbres à cames peuvent être modifiés.
- Pignons ou engrenages d'arbres à cames.
- Les poulies, engrenages et pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés afin de permettre le réglage de la distribution.
- Il est possible de modifier le dispositif de tension de la chaîne ou de la courroie de distribution.

Motocyclettes de moins de 1800 cc et poids minimum 250 kg

Aucune partie de l'arbre à cames ne peut être remplacée ou modifiée.

CR 10T.05.6 Cylindres

Motocyclettes de plus de 1800 cc et poids minimum 290 kg

- Sur les moteurs atmosphériques à tiges et culbuteurs refroidis par air, l'alésage peut être augmenté jusqu'à une cylindrée totale maximale de 131 ci.
- Les moteurs atmosphériques refroidis par liquide sont limités à.
- Moteurs suralimentés : Harley-Davidson refroidi par air 107 ci / Indian refroidi par air 111 ci.

Motocyclettes de moins de 1800 cc et poids minimum 250 kg

- La cylindrée doit rester celle indiquée dans la fiche d'homologation d'origine du constructeur.

CR 10T.05.7 Pistons, segments, axes et circlips

Motocyclettes de plus de 1800 cc et poids minimum 290 kg

- Moteurs V-twin à tiges et culbuteurs refroidis par air : peuvent être modifiés.
- Moteur refroidi par liquide : il doit être homologué, y compris avec des matériaux aftermarket conservant les dimensions du composant OEM remplacé. Les soupapes et sièges de soupapes peuvent être modifiés.

Motocyclettes de moins de 1800 cc et poids minimum 250 kg

- Moteur refroidi par liquide : il doit être approuvé d'usine ou proposé comme option d'usine.

CR 10T.05.8 Bielles

Motocyclettes de plus de 1800 cc et poids minimum 290 kg

- La bielle peut être modifiée.
- Les boulons de bielle sont libres, mais ils doivent avoir le même poids ou un poids supérieur et être réalisés dans le même matériau que le boulon d'origine, ou dans un matériau de poids spécifique supérieur.

Motocyclettes de moins de 1800 cc et poids minimum 250 kg

- La bielle ne peut pas être modifiée.
- Les boulons de bielle doivent avoir le même poids ou un poids supérieur et être réalisés dans le même matériau que le boulon d'origine, ou dans un matériau de poids spécifique supérieur.

CR 10T.05.9 Vilebrequin

Motocyclettes de plus de 1800 cc et poids minimum 290 kg

- Seules les modifications suivantes du vilebrequin sont autorisées :
- La course peut être modifiée sur les moteurs V-twin refroidis par air et par liquide, en restant conforme au composant monté et approuvé à l'origine.
- Les surfaces d'appui peuvent être modifiées.
- Des traitements de surface peuvent être appliqués aux composants.
- L'équilibrage est autorisé.

Motocyclettes de moins de 1800 cc et poids minimum 250 kg

- L'équilibrage est autorisé.

CR 10T.05.10 Carter / Boîte de vitesses

Motocyclettes de plus de 1800 cc et poids minimum 290 kg

- Les carters doivent être ceux montés à l'origine, avec uniquement les modifications autorisées ci-dessous. Si les carters intègrent le cylindre, la surface supérieure du cylindre peut être surfacée afin de régler l'accouplement. Le gicleur d'huile peut être modifié. Sur les moteurs refroidis par air à tiges et culbuteurs, des modifications du carter sont autorisées pour le jeu de l'arbre à cames, la suppression de l'arbre d'équilibrage et les mises à niveau des roulements du vilebrequin.
- Aucune autre modification n'est admise (y compris peinture et polissage).
- Seul le carter d'huile d'origine ou un carter d'huile approuvé avec puisard correspondant peut être utilisé.
- Le couvercle de reniflard d'huile doit rester d'origine, mais la plaque interne de reniflard / amortissement peut être modifiée ou remplacée.

- Les reniflards du réservoir d'huile, éventuellement passant dans un récipient extérieur de récupération, sont acceptés, mais il est recommandé que toutes les évacuations soient renvoyées vers le système d'admission.

Motocyclettes de moins de 1800 cc et poids minimum 250 kg

- Les carters doivent être ceux montés à l'origine.

CR 10T.05.11 Carter latéraux et protections

Les couvercles latéraux peuvent être altérés, modifiés ou remplacés (à l'exception des couvercles de pompe). S'ils sont altérés ou modifiés, ils doivent présenter au moins la même résistance à l'impact que l'original. S'ils sont remplacés, ils doivent être fabriqués dans un matériau de densité spécifique égale ou supérieure et le poids total du couvercle ne doit pas être inférieur à l'original.

Tous les couvercles latéraux / carters moteur contenant de l'huile et pouvant entrer en contact avec le sol en cas de chute doivent être protégés par un second couvercle métallique, par exemple en alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane.

Tous les bouchons de vidange et de remplissage doivent être sécurisés par fil de sécurité. Les clips ne sont pas autorisés. Les filtres à huile externes, les vis et boulons qui pénètrent dans une cavité contenant de l'huile doivent être sécurisés par fil de sécurité (par exemple sur les carters) ou, en alternative, le filtre à huile peut être doté d'un système secondaire de retenue.

CR 10T.05.12 Transmission / Boîte de vitesses

La disposition des arbres de transmission doit être identique à celle du véhicule approuvé.

Le dessin, le matériau et la dimension des engrenages sont libres.

Les systèmes de transmission finale par courroie peuvent être convertis en systèmes à chaîne.

CR 10T.05.12 Embrayage

Les embrayages aftermarket ou modifiés sont autorisés (y compris disques / ressorts / cloches).

CR 10T.05.13 Pompes à huile et conduites d'huile

La pompe à huile et la plaque de support correspondante peuvent être modifiées.

Les conduites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les conduites contenant une pression positive, si elles sont remplacées, doivent avoir une construction renforcée tressée, avec raccords swaged ou filetés.

CR 10T.05.14 Système de refroidissement

Le seul liquide de refroidissement moteur autorisé est l'eau.

Des radiateurs supplémentaires ou de plus grande capacité, ou des radiateurs d'huile majorés, peuvent être autorisés.

L'échangeur de chaleur huile/eau d'origine peut être modifié ou remplacé.

CR 10T.05.15 Boîte à air

Motocyclettes de plus de 1800 cc et poids minimum 290 kg

- La boîte à air peut être modifiée.
- Les boîtes à air doivent être conçues pour retenir l'huile provenant des carters en cas de casse moteur ou de renversement.
- Lorsque des tuyaux de reniflard ou de trop-plein sont installés, ils doivent se décharger par les sorties existantes. Des récipients de récupération peuvent être utilisés, mais le système fermé d'origine doit être conservé.

Motocyclettes de moins de 1800 cc et poids minimum 250 kg

- La boîte à air ne peut pas être modifiée.
- Lorsque des tuyaux de reniflard ou de trop-plein sont installés, ils doivent se décharger par les sorties existantes. Des récipients de récupération peuvent être utilisés, mais le système fermé d'origine doit être conservé.

CR 10T.05.16 Alimentation en carburant

Les conduites de carburant du réservoir aux injecteurs (conduites de carburant, tube d'alimentation, raccords, colliers, récipient de carburant) peuvent être remplacées, à condition qu'elles soient protégées contre les dommages causés par des incidents.

Il est possible d'utiliser des raccords rapides ou des dry-break.

Des conduites de mise à l'air du carburant peuvent être utilisées.

Des filtres à carburant peuvent être utilisés.

CR 10T.05.16 Système d'échappement

Les tubes d'échappement, catalyseurs et silencieux peuvent être modifiés ou remplacés.

Pour des raisons de sécurité, les bords exposés de la sortie d'échappement doivent être arrondis afin d'éviter les arêtes vives.

Le bandage des installations d'échappement est libre.

La limite sonore pour les Bagger sera de 105 dB/A, mesurée selon la procédure standard adoptée par les techniciens FIM, avec une tolérance de 3 dB/A uniquement après la course.

CR 10T.05.17 Système de contrôle moteur

Motocyclettes de plus de 1800 cc et poids minimum 290 kg

- Système de contrôle moteur (ECU) :
- Système d'origine approuvé, avec ou sans logiciel.
- Systèmes aftermarket : Thundermax, S&S, DynoJet / PV, Techno Research, TTS, Max ECU ou similaires.
- L'unité de contrôle centrale (ECU) est autorisée.
- Les capteurs d'origine ne peuvent pas être remplacés et aucun capteur supplémentaire ne peut être ajouté à la moto pour la collecte de données.
- Il n'est pas possible d'ajouter des capteurs supplémentaires pour des stratégies de contrôle, à l'exception de ceux relatifs aux corps de papillon, à la pression carburant, à la pression d'huile, à la sonde lambda et au capteur de tige de sélecteur.
- Aucun module externe ne peut ajouter des stratégies de contrôle de traction. Les modules peuvent être raccordés uniquement aux injecteurs, bobines d'allumage, sonde lambda, alimentation et piggyback pour la position du papillon, le rapport engagé et le régime moteur. Le réglage lambda automatique / closed loop est autorisé.
- Il n'est pas possible d'ajouter des équipements électroniques supplémentaires non présents sur la motocyclette approuvée d'origine, sauf exceptions indiquées ci-dessous.
- Il est possible d'ajouter des résistances / charges / matériel électronique pour remplacer des composants de l'installation électrique retirés (y compris les feux, capteurs d'oxygène, etc.) afin d'éviter les erreurs ECU ; cela comprend le faisceau nécessaire pour les corps de papillon et / ou les unités turbo.
- La télémétrie n'est pas autorisée.
- Aucune connexion distante ou sans fil à la motocyclette n'est autorisée pour l'échange de données ou de réglages lorsque le moteur est en marche ou que la moto est en mouvement.
- Faisceau électrique :
- Le contacteur à clé / d'allumage peut être repositionné, remplacé ou supprimé.
- Il est autorisé de couper et retirer les câbles excédentaires ou inutilisés du faisceau d'origine.
- Il est possible d'installer un chronomètre. Des chronomètres GPS peuvent être utilisés. Le chronomètre peut être relié à la moto uniquement par l'alimentation et la masse. La collecte de données des capteurs de la moto ou de l'ECU est autorisée. La collecte de données via le chronomètre par GPS et IMU interne est également autorisée.
- Les bougies peuvent être remplacées.
- Le modèle de batterie est libre.

Motocyclettes de moins de 1800 cc et poids minimum 250 kg

- Système de contrôle moteur (ECU) :
- Système d'origine approuvé, avec ou sans logiciel.
- Les capteurs d'origine ne peuvent pas être remplacés et aucun capteur supplémentaire ne peut être ajouté à la moto pour la collecte de données.
- Il n'est pas possible d'ajouter des capteurs supplémentaires pour des stratégies de contrôle, à l'exception de ceux relatifs aux corps de papillon, à la pression carburant, à la pression d'huile, à la sonde lambda et au capteur de tige de sélecteur.
- Aucun module externe ne peut ajouter des stratégies de contrôle de traction. Les modules peuvent être raccordés uniquement aux injecteurs, bobines d'allumage, sonde lambda, alimentation et piggyback pour la position du papillon, le rapport engagé et le régime moteur. Le réglage lambda automatique / closed loop est autorisé.
- Il n'est pas possible d'ajouter des équipements électroniques supplémentaires non présents sur la motocyclette approuvée d'origine, sauf exceptions indiquées ci-dessous.
- Il est possible d'ajouter des résistances / charges / matériel électronique pour remplacer des composants de l'installation électrique retirés (y compris les feux, capteurs d'oxygène, etc.) afin d'éviter les erreurs ECU ; cela comprend le faisceau nécessaire pour les corps de papillon et / ou les unités turbo.
- La télémétrie n'est pas autorisée.
- Aucune connexion distante ou sans fil à la motocyclette n'est autorisée pour l'échange de données ou de réglages lorsque le moteur est en marche ou que la moto est en mouvement.
- Faisceau électrique :
- Le contacteur à clé / d'allumage peut être repositionné, remplacé ou supprimé.
- Il est autorisé de couper et retirer les câbles excédentaires ou inutilisés du faisceau d'origine.
- Il est possible d'installer un chronomètre. Des chronomètres GPS peuvent être utilisés. Le chronomètre peut être relié à la moto uniquement par l'alimentation et la masse. La collecte de données des capteurs de la moto ou de l'ECU est autorisée. La collecte de données via le chronomètre par GPS et IMU interne est également autorisée.
- Les bougies peuvent être remplacées.
- Le modèle de batterie est libre.

CR 10T.05.18 Générateur, alternateur, démarrage électrique

Le stator / la bobine doivent être le composant monté à l'origine, sans modifications.

Les motocyclettes doivent pouvoir démarrer par elles-mêmes au point mort sur la grille de départ. Le démarrage à la poussette sur la grille de départ n'est pas autorisé ; toutefois, les officiels de départ peuvent démarrer la moto à la poussette si nécessaire (en prise).

CR 10T.05.19 Cadre principal et moto de réserve

Pendant toute la durée de l'événement, chaque pilote ne pourra utiliser qu'un seul (1) véhicule complet.

CR 10T.05.20 Cadre de carrosserie et sous-cadre arrière

- Le cadre principal doit être celui produit et assemblé à l'origine.
- Il est possible de percer des trous dans le cadre pour fixer des composants approuvés (par exemple supports de carénage, repositionnement des valises, fixations d'amortisseur de direction, stabilisateurs moteur et cadre, etc.).
- Toutes les motocyclettes doivent porter sur le cadre un numéro d'identification du véhicule frappé (un VIN légal approprié).
- Les tampons peuvent être montés sur le cadre en utilisant les points existants ou insérés dans les extrémités des axes de roue. Le matériau est libre.
- Pour tous les carénages, peintures et décorations adhésives, le design est libre. Les dimensions globales doivent être égales à celles des composants d'origine, avec une tolérance de +/- 10 mm, en respectant autant que possible le design et les caractéristiques du carénage approuvé.
- La largeur totale de la partie avant peut être augmentée d'un maximum de +10 mm. En cas de contestation, la décision du Chief Technical Officer est définitive.
- Le pare-brise peut être remplacé par un produit aftermarket. La hauteur du pare-brise est libre, avec une tolérance de +/- 15 mm mesurée verticalement par rapport à la plaque supérieure de la fourche. Le pare-brise ne doit pas présenter d'arêtes vives. Le matériau doit être transparent ou légèrement fumé.
- Les supports et fixations du carénage peuvent être modifiés ou remplacés. Le matériau est libre.
- Le carénage inférieur doit être construit de manière à pouvoir contenir au moins 5 litres en cas de panne moteur. Les bords inférieurs de toutes les ouvertures du carénage doivent se trouver au moins 50 mm au-dessus du fond du carénage.
- Le carénage inférieur doit comporter au moins une ouverture de 20 mm de diamètre dans la zone avant inférieure. Ce trou doit rester fermé en conditions sèches et ne pourra être ouvert qu'en conditions de pluie déclarées par le Race Director.
- Le carénage avant doit être inclus dans la mesure du guidon ; la hauteur minimale est de 15 cm depuis le guidon.

CR 10T.05.21 Suspensions

Les suspensions peuvent être modifiées, mais un système similaire à celui approuvé doit être utilisé.

Suspension avant

- La fourche avant peut être remplacée totalement ou partiellement.
- Les tés supérieur et inférieur (tés de fourche / pontets) et la colonne de direction peuvent être remplacés ou modifiés.
- Il est possible d'ajouter ou de modifier un amortisseur de direction.
- L'amortisseur de direction ne peut pas fonctionner comme limiteur de braquage.

Bras oscillant (RearFork)

- Le bras oscillant peut être remplacé uniquement sur les motocyclettes d'une cylindrée supérieure à 1800 cc et d'un poids supérieur à 290 kg.
- Une protection rigide (shark fin) doit être fixée au bras oscillant et doit toujours couvrir l'ouverture entre le brin inférieur de la chaîne, le bras oscillant et la couronne arrière, indépendamment de la position de la roue arrière.
- Il est possible d'ajouter des supports de béquille arrière au bras oscillant par soudure ou autre fixation appropriée.
- Les supports doivent avoir des bords arrondis (grand rayon). Les vis de fixation doivent être conformes.
- L'axe de pivot du bras oscillant peut être modifié ou remplacé.

Ensemble suspension arrière

- Il est possible de remplacer l'unité de suspension arrière, mais un système analogue doit être utilisé (par exemple double ou mono).
- Les fixations supérieures amovibles de l'amortisseur peuvent être remplacées. En cas de remplacement, elles doivent conserver la géométrie générale approuvée.

CR 10T.05.22 Roues

- Les roues peuvent être remplacées et leurs composants correspondants peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la motocyclette approuvée.
- Les roues aftermarket doivent être en aluminium.
- L'utilisation des matériaux d'alliage suivants pour les roues n'est pas autorisée : béryllium ($\geq 5\%$), scandium ($\geq 2\%$), lithium ($\geq 1\%$).
- Les roues aftermarket peuvent être en aluminium ou en magnésium. Les seules roues en fibre de carbone approuvées sont les BST 7.
- Les roulements, joints spi et axes peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur les véhicules approuvés. L'utilisation du titane et des alliages légers pour les axes / broches de roue est interdite.
- Les masses d'équilibrage des roues peuvent être retirées, remplacées ou ajoutées.
- Dimensions des roues : avant 17" / 18" / 19" et arrière 17" / 18".

CR 10T.05.23 Freins

- Le maître-cylindre de frein avant peut être modifié.
- Les étriers de frein avant peuvent être modifiés.
- Le maître-cylindre de frein arrière peut être modifié.
- Les étriers de frein arrière peuvent être modifiés.
- Les plaquettes ou mâchoires de frein peuvent être modifiées.
- Les durites de frein et raccords de frein peuvent être modifiés.
- Il est possible d'installer des systèmes hydrauliques anti-retour sur les lignes / étriers de frein.
- Les disques de frein peuvent être modifiés, mais seul l'acier est autorisé pour les disques de frein (teneur maximale en carbone de 2,1 % en poids). Les alliages contenant du béryllium ne sont pas autorisés pour les étriers de frein.

- Les systèmes ABS doivent être retirés ou désactivés s'ils sont encore actifs.
- Protection du levier de frein : les motocyclettes doivent être équipées d'une protection de levier de frein conçue pour protéger le levier sur le guidon contre les actionnements accidentels en cas de collision avec une autre motocyclette. Les protections homologuées FIM sont autorisées indépendamment du matériau. Le Chief Technical Officer a le droit de refuser toute protection qui ne satisfait pas à cette finalité de sécurité.

CR 10T.05.24 Guidons et commandes au guidon

Les guidons, les commandes au guidon et les câbles peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la motocyclette approuvée.

Les papillons commandés par câble (ensemble poignée) doivent être équipés à la fois d'un câble d'ouverture et d'un câble de fermeture, même lorsqu'une commande à distance câblée est utilisée.

Les motocyclettes doivent être équipées d'un bouton ou interrupteur d'arrêt moteur en état de fonctionnement monté sur le côté droit du guidon (facilement accessible tout en tenant les poignées), capable d'arrêter un moteur en fonctionnement. Le bouton ou l'interrupteur doit être ROUGE.

Le levier de frein avant doit être muni d'une protection.

CR 10T.05.25 Repose-pieds et commandes au pied

Les repose-pieds, supports / fixations et composants correspondants peuvent être remplacés et repositionnés, mais les supports / fixations doivent être fixés aux points d'attache d'origine du cadre ou dans une autre position ne nécessitant pas de modification du cadre.

CR 10T.05.26 Réservoir de carburant

Le réservoir de carburant doit conserver la forme générale et les dimensions du composant monté à l'origine et approuvé.

Les réservoirs munis de tuyaux de mise à l'air doivent être équipés de clapets anti-retour qui déchargent dans un réservoir de récupération d'un volume minimum de 250 cc, fabriqué dans un matériau approprié.

Le matériau est libre.

Le réservoir modifié ne peut pas être réduit de plus de 50 % de sa capacité d'origine.

CR 10T.05.27 Selle

La selle peut être modifiée.

CR 10T.05.28 Carénage / Carrosserie

Le carénage, le garde-boue arrière et la carrosserie doivent en principe être conformes aux formes approuvées originellement produites par le constructeur. Les modifications stylistiques sont libres. Le garde-boue avant est libre. Le matériau est libre. Les phares peuvent être conservés même s'ils sont considérés comme externes. Tous les vitrages et lentilles en plastique doivent être recouverts de vinyle transparent ou d'un vinyle reproduisant l'aspect de la lentille.

Harley-Davidson : un carénage Batwing ou Road Glide est requis. L'un ou l'autre des deux styles est accepté indépendamment du modèle de motocyclette HD.

Indian Motorcycles : doit reproduire le composant monté et approuvé à l'origine.

Toutes les autres motocyclettes doivent être équipées d'un carénage de protection aérodynamique du pilote couvrant au moins 60 % de la largeur totale du guidon et présentant une hauteur minimale de 30 cm.

Le pare-brise doit être installé.

Un bac inférieur / de récupération doit être construit de manière à pouvoir contenir, en cas de panne moteur, au moins la moitié de la capacité totale d'huile moteur et de liquide de refroidissement utilisée dans le moteur. La capacité totale du moteur Harley M8 ('17-'21) est de 5 litres. La capacité totale du moteur Harley Twin Cam ('99-'16) est de 4 litres.

Les sacoches latérales doivent en principe être conformes aux formes originales produites par le constructeur. Les modifications stylistiques sont libres.

La partie intérieure de la sacoche (côté roue) peut être modifiée dans sa forme, mais elle doit conserver les dimensions d'origine.

La hauteur peut être modifiée d'un maximum de 2" par rapport au point de fixation d'origine sur le sous-cadre. Le matériau est libre.

Les sacoches latérales doivent, en principe, être conformes aux spécifications dimensionnelles et de forme OEM des valises rigides du modèle Touring monté à l'origine. Matériau libre.

Les éléments suivants PEUVENT ÊTRE modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la motocyclette approuvée :

- Tout type de lubrifiant, liquide de frein ou liquide de suspension peut être utilisé.
- Joints, étanchéités et joints spi.

- Des roulements de tout type et de toute marque peuvent être utilisés (à billes, à rouleaux, coniques, lisses).
- Les fixations (écrous, boulons, vis, etc.), à l'exclusion des boulons internes du moteur, doivent être réalisées dans des matériaux standard approuvés ou dans des matériaux de poids spécifique supérieur.
- La réparation des filetages au moyen d'inserts réalisés dans des matériaux différents, comme les hélicoils, est autorisée.

CR 10T.05.29 Protection de chaîne

Une protection rigide (shark fin) doit être fixée au bras oscillant et doit toujours couvrir l'ouverture entre le brin inférieur de la chaîne, le bras oscillant et la couronne arrière, indépendamment de la position de la roue arrière. Elle doit être montée de manière à réduire la possibilité qu'une partie quelconque du corps du pilote reste coincée entre le brin inférieur de la chaîne et la couronne arrière. La protection de chaîne doit être fixée avec au moins 2 boulons en acier (diamètre minimum 6 mm). Le Chief Technical Officer a le droit de refuser toute protection qui ne satisfait pas à cette finalité de sécurité.

CR 10T.05.30 Feu de sécurité arrière

Toutes les motocyclettes doivent avoir un feu rouge en état de fonctionnement monté à l'arrière de la moto. Ce feu doit être allumé chaque fois que la motocyclette est en piste ou circule dans la pit lane et que la Race Direction déclare la séance WET.

Toutes les lumières doivent respecter ce qui suit :

- Le feu arrière doit être monté sur la moto à tout moment pendant l'événement.
- Le feu arrière doit être correctement fixé avec des vis. Le montage avec ruban adhésif est interdit. Le montage avec des systèmes hook-and-loop est autorisé lorsque le faisceau du feu est connecté à la motocyclette.
- La surface lumineuse doit être d'au moins 4 cm² (par exemple rectangle 4 cm x 1 cm, cercle Ø 2,25 cm).
- La direction du faisceau lumineux doit être parallèle à l'axe central de la motocyclette (direction de marche) et être clairement visible de l'arrière sur au moins 15 degrés à gauche et à droite de l'axe central de la motocyclette.
- Le feu arrière doit être monté près de l'extrémité de la selle / carrosserie arrière et approximativement sur l'axe central de la motocyclette.
- La puissance / luminosité doit être équivalente à au moins 10W (incandescence) ou 1W (LED).
- L'émission doit être continue ; aucun feu de sécurité clignotant pendant que la motocyclette est en piste. Le clignotement est autorisé uniquement dans la pit lane lorsque le pit limiter est actif.
- L'alimentation du feu de sécurité peut être séparée de la motocyclette.
- Le Chief Technical Officer a le droit de refuser tout système d'éclairage qui ne satisfait pas à cette finalité de sécurité.

CR 10T.06.4 INTERRUPTEUR D'ARRÊT

Toutes les motocyclettes doivent être équipées d'un interrupteur ou bouton d'arrêt en état de fonctionnement monté sur le guidon (facilement accessible en gardant les mains sur les poignées), capable d'arrêter un moteur en fonctionnement. Le bouton ou l'interrupteur doit être ROUGE.