

**2025**

# **COMPÉTITION EUROPÉENNE DE LA BAGGER RACING LEAGUE**

**RÈGLES ET RÉGLEMENTATION**



## **CLASSE DE COURSE ET ÉLIGIBILITÉ DE LA BRL VUE D'ENSEMBLE**

Actuellement, la Bagger Racing League (BRL) ne compte qu'une seule catégorie de course :

### 1. Bagger GP

Les coureurs éligibles au **GP Bagger** doivent être titulaires d'une LICENCE NATIONALE AVEC PERMISSION DE DÉPART.

Les règles de la Bagger Racing League sont sujettes à changement car le sport et l'organisation sont nouveaux et continueront d'évoluer au fur et à mesure que le sport se développera. Les règles ont été créées dans l'intérêt de la sécurité de tous. Si vous êtes intéressé à piloter une moto qui n'est pas incluse dans les classes approuvées à ce moment, veuillez contacter BRL, les classes seront ajoutées à la liste d'attente pour les classes en expansion.

---

## **2025 RÈGLES POUR LA COMPÉTITION EUROPÉENNE DE LA BAGGER RACING LEAGUE**

Mise à jour : 25/01/2025

La Bagger Racing League et sa gamme d'éléments basés sur les participants ont été créées pour servir de plateforme de compétition afin de présenter les caractéristiques de performance des motos de grosse cylindrée V-TWIN jusqu'à 6 cylindres et les athlètes qui les pilotent dans des événements de premier plan sélectionnés.

En plus de présenter les types de machines qui ont assuré la compétition des motos européennes depuis plus d'un siècle, les classes BRL d'équipements approuvés fourniront une plate-forme critique pour démontrer, dans des conditions de course, la vaste gamme de produits de performance approuvés du marché secondaire, qui permettront à cette catégorie unique de motos de maximiser leur environnement de compétition pour une variété de motos V-Twin de grosse cylindrée jusqu'à 6 cylindres.

Les différentes marques et modèles de machines présentées dans le cadre du BRL figurent dans la liste des équipements approuvés, pour chaque catégorie de compétition. En plus d'identifier la liste des équipements approuvés des véhicules qui seront présentés dans le programme de compétition BRL, chaque modèle approuvé a des règles spécifiques et des exigences en matière d'équipement, qui établissent des tolérances de performance, qui fourniront une expérience de divertissement de compétition de qualité pour les pilotes et les fans.

La conception unique de chacun des motocycles figurant sur la liste des équipements approuvés nécessitera un ensemble tout aussi unique de spécifications de performance permettant à des machines de conception similaire, mais présentant des caractéristiques de performance différentes, de concourir dans le cadre de normes de compétition définies qui s'efforcent d'assurer la parité entre chaque marque et chaque modèle, l'objectif primordial étant d'assurer le niveau de qualité le plus élevé en matière de compétition et de divertissement dans les sports motorisés.

## INTRODUCTION

Ce livre contient les règles et les exigences techniques régissant tous les événements qui composent la Bagger Racing League European Cup et a été conçu pour fournir les informations nécessaires pour aider les pilotes inscrits dans la préparation des motos pour les compétitions sanctionnées par la Bagger Racing League European Cup.

En règle générale, les équipements optionnels ou les modifications sont interdits à moins qu'ils ne soient spécifiquement autorisés par le présent règlement. L'intention d'une règle spécifique prévaudra sur l'interprétation de cette règle par un concurrent. Les officiels de la Bagger Racing League European Cup détermineront l'intention d'une règle. Si une règle d'équipement n'est pas claire pour le concurrent, il lui est conseillé d'obtenir l'approbation écrite de la Bagger Racing League European Cup avant d'effectuer toute modification.

Bien que tous les efforts aient été faits pour rédiger ces règles de manière claire et sans ambiguïté, il est impossible de prévoir toutes les circonstances. Il incombera au directeur de course de prendre les décisions concernant l'application des règles.

## DISCLOSURE :

*LES RÈGLES DE COMPÉTITION ET D'ÉQUIPEMENT DE LA BAGGER RACING LEAGUE EUROPEAN CUP SONT CONÇUES POUR SERVIR DE LIGNES DIRECTRICES POUR LA CONDUITE DES COMPÉTITIONS SPORTIVES DE MOTOCYCLES, CONDUITES PAR LA BAGGER RACING LEAGUE EUROPEAN CUP, CONFORMÉMENT AUX RÈGLES UNIFORMES DE COMPÉTITION, TECHNIQUES ET SPORTIVES TELLES QUE PUBLIÉES PAR LA BAGGER RACING LEAGUE. CES RÈGLES, QU'ELLES SOIENT LIÉES OU DIRIGÉES VERS DES QUESTIONS DE SÉCURITÉ, ONT POUR BUT D'INFORMER ET DE DIRIGER TOUS LES INDIVIDUS ET ENTITÉS ASSOCIÉS À CES COMPÉTITIONS AFIN QU'ILS SOIENT CONSCIENTS ET CONCERNÉS PAR LES QUESTIONS DE SÉCURITÉ LIÉES AUX COMPÉTITIONS DE SPORTS MOTORISÉS, MAIS LA BAGGER RACING LEAGUE EUROPEAN CUP RECONNAÎT QUE TOUTES LES FORMES DE SPORTS MOTORISÉS SONT, PAR CONCEPTION, ASSOCIÉES À DES ÉLÉMENTS DE RISQUE INHÉRENT ET QUE CES RÈGLES NE GARANTISSENT PAS LA SÉCURITÉ SI LES RÈGLES SONT RESPECTÉES, ET LA BAGGER RACING LEAGUE NE GARANTIT PAS NON PLUS QUE TOUS LES INDIVIDUS, À TOUT MOMENT SE CONDUIRONT DANS LE RESPECT TOTAL DE CES RÈGLES ET RÈGLEMENTS. CHAQUE INDIVIDU A LA RESPONSABILITÉ D'ÉVALUER PERSONNELLEMENT LES ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ ASSOCIÉS AUX COMPÉTITIONS DE SPORTS MOTORISÉS ET AUX INSTALLATIONS ET LIEUX OU SE DÉROULENT LES COMPÉTITIONS, AINSI QUE LES CONDITIONS LIÉES À CHAQUE ÉVÉNEMENT ET DOIT ASSUMER TOUS LES RISQUES ASSOCIÉS À CES COMPÉTITIONS DE SPORTS MOTORISÉS.*

## Table des matières

### SECTION

- |   |   |
|---|---|
| 1 | Licence, éligibilité, inscriptions, conditions générales des coureurs   |
| 2 | Règles et procédures de course  |
| 3 | Normes d'équipement et spécifications techniques de la classe de course |
| 4 | Normes et spécifications techniques de l'équipement de l'ensacheuse GP  |

### ANNEXE

- |   |  |
|---|--|
| A | Infractions, sanctions, protestations et recours |
|---|--|

B	Procédure d'essai des carburants
C	Glossaire

## **SECTION 1 : LICENCE, ELIGIBILITE, INSCRIPTIONS, CONDITIONS COUREUR**

- 1.1 Licence de compétition
- 1.2 Critères d'entrée
- 1.3 Entrées de classes
- 1.4 Conditions d'utilisation de la course à pied

### **1.1 Licence de compétition**

1. Tous les coureurs participant à un entraînement sur piste, à une qualification ou à une course doivent satisfaire aux exigences suivantes en matière de licence :
  1. Les coureurs éligibles au Bagger GP doivent être titulaires d'une licence nationale de course sur route avec autorisation de départ.
2. Le détenteur d'une accréditation délivrée par la COUPE D'EUROPE BRL est soumis aux conditions générales et au code de conduite de la COUPE D'EUROPE BRL. Voir 1.4 Conditions générales des coureurs.
3. Les inscriptions à l'événement sont délivrées à la seule discrétion du BRL et peuvent être révoquées avec ou sans motif.

### **1.2 Critères d'entrée**

1. Les participants doivent être âgés d'au moins 18 ans au moment de l'événement.

### **1.3 Inscriptions par classe**

1. Pour l'instant, les inscriptions ne sont pas limitées.
2. Les pré-inscriptions seront clôturées 14 jours avant l'événement.
3. Les coureurs peuvent se réinscrire en contactant BRL avant l'heure prévue le vendredi précédant l'événement. Des frais supplémentaires seront appliqués pour les post-inscriptions.

### **1.4 Conditions générales d'utilisation des coureurs**

En tant que coureur ("Racer") participant à la Bagger Racing League European Cup ("BRL"), le Racer convient de ce qui suit, en échange d'une contrepartie de valeur, dont il est accusé réception par la présente :

1. Coureur
  1. Dans le présent document, le terme "coureur" fait référence à la personne et/ou à l'équipe participant à la course BRL, comme indiqué dans les champs d'information de l'inscription à la course associés à l'inscription à la course BRL.
2. Compensation

1. Afin d'éviter toute confusion et de dissiper tout doute, le coureur sera responsable du paiement des frais d'inscription à la course, des déplacements, du transport, des indemnités journalières, des repas, de la main-d'œuvre et des autres dépenses liées à la participation aux dates de l'événement.
2. Le coureur est éligible pour participer au programme de paiement de la bourse s'il est disponible par classe de course participante, comme indiqué dans les règles BRL actuelles ou définies, modifiées et/ou ajustées ultérieurement.
3. Patch BRL
  1. Le coureur doit attacher un écusson BRL sur l'épaule avant gauche de sa combinaison de course.
4. Autocollant BRL
  1. Les autocollants BRL et les autocollants de l'organisation doivent placés en évidence des deux côtés de l'avant du motorcycle.
  2. Si le coureur n'a pas d'autocollants, ils seront fournis par le service technique.
5. Licence de propriété intellectuelle
  1. Par la présente, Racer accorde à BRL un droit entièrement payé, libre de redevances, limité, non révoqué, non exclusif et une sous-licence pour utiliser, dans l'Univers et à perpétuité, le nom, la ressemblance, le numéro de course, l'image, le nom de l'équipe, les surnoms, les marques de commerce, les marques de service, les marques de conception de Racer, Le nom, la ressemblance, le numéro de course, l'image, le nom de l'équipe, les surnoms, les marques de commerce, les marques de service, les marques de conception, les titres d'appel, les logos, les œuvres d'art et tout autre matériel original et protégé par le droit d'auteur, tel que spécifié ou autrement fourni ou apparaissant par Racer à BRL, spécifiquement pour l'utilisation dans une série de productions vidéo (la "Production") à exposer, licencier, distribuer et diffuser.
  2. Y compris, mais sans s'y limiter, une série vidéo épisodique, une diffusion en direct des courses de la Bagger Racing League, un documentaire sur BRL, des sites Web, des médias imprimés, des publicités, tous les médias numériques et physiques ou les médias sociaux existant actuellement et tous les futurs médias ou supports à créer numériquement ou physiquement ; (collectivement, " la propriété intellectuelle de Racer ") pour toutes les activités envisagées ou conçues par BRL, maintenant ou à perpétuité ; pour éviter toute confusion et tout doute, toute utilisation de la propriété intellectuelle de Racer par BRL ne doit pas être soumise à l'approbation de Racer, de quelque nature que ce soit, dans quelque cas que ce soit.
  3. Racer déclare qu'il a actuellement le droit d'accorder la licence décrite ci-dessus.
  4. BRL reconnaît et comprend que la Propriété Intellectuelle de Racer est la propriété de Racer ou de son concédant, y compris tout le goodwill associé, et que Racer ou son concédant, le cas, conserve tous les droits, titres intérêts relatifs à la Propriété Intellectuelle de Racer qui ne sont pas accordés dans le cadre de cet Accord. BRL déclare et garantit en outre qu'aucune personne ou entité autre que lui ne peut revendiquer un droit, un titre ou la propriété de la propriété intellectuelle associée à la Production, y compris le nom de la Production, la marque, le logo ou la maquette de la Production (collectivement, la "Propriété Intellectuelle").
  5. BRL revendique par la présente un droit de propriété exclusif, non révoqué et non transférable sur toute la propriété intellectuelle associée à la production, et ce à perpétuité. Racer ne peut pas licencier ses droits ou exploiter autrement les droits sur la propriété intellectuelle sans l'accord écrit préalable de BRL.
6. Confidentiel, non-dénigrement
  1. "Informations confidentielles" : l'existence et les termes du présent accord, ainsi que toute information raisonnablement considérée comme confidentielle, qu'elle soit écrite ou orale, matérielle ou immatérielle, divulguée par une partie ou l'un de ses agents ("partie divulgateuse") à l'autre partie ou à l'un de ses agents ("partie réceptrice"), ou dont la partie réceptrice pourrait autrement prendre connaissance en ce qui concerne la partie divulgateuse ou ses affaires commerciales ou personnelles.
  2. Pendant et après la durée du contrat, la partie destinataire conserve en toute confiance et prend des précautions raisonnables pour protéger toutes les données confidentielles.

Informations. Nonobstant, les informations confidentielles ne comprennent pas les informations qui :

1. est accessible au public autrement que par sa divulgation par la partie destinataire ;
  2. était ou devient accessible à la partie destinataire à partir d'une source tierce qui a obtenu l'information de manière licite ;
  3. est développé de manière indépendante par la partie destinataire sans utiliser d'informations confidentielles. Au terme du présent accord ou à la demande de la divulgateur, la partie destinataire remet à la partie divulgateur ou, à la demande de cette dernière, détruit et certifie la destruction de tous les éléments contenant des informations confidentielles.
  4. La partie destinataire peut divulguer des informations confidentielles dans la mesure où elle y est contrainte par une procédure judiciaire ou gouvernementale, à condition que la partie destinataire en informe rapidement la partie divulgateur afin que celle-ci puisse obtenir ordonnance de protection ou s'opposer d'une autre manière à la divulgation.
3. Pendant la durée de l'accord et pendant une période de trois (3) ans à compter de cette date, aucune des parties ne fera ou ne fera faire de fausse déclaration qui donnerait une image négative de l'autre .
7. Parrainage
1. Pour éviter toute confusion et dissiper tout doute, le coureur n'a pas de relation de parrainage avec BRL et il lui incombe de payer les frais d'inscription à la course, les déplacements, le transport, les indemnités journalières, les repas, la main-d'œuvre et les autres dépenses liées à sa participation aux dates de l'événement.
8. Accès et fosse
1. Chaque coureur inscrit à classe Bagger de BRL reçoit :
    1. Une (1) accréditation de coureur et accès au week-end (1 laissez-passer pour chaque manche)
    2. Accréditations de l'équipage (3 laissez-passer pour chaque tour)
    3. Un (1) emplacement de fosse 'à 3,00X6,00 MT
    4. Pour les achats groupés de billets, veuillez contacter le représentant de BRL pour plus de détails.
    5. Veuillez contacter BRL pour les accréditations des médias, l'accès des médias et l'accès à la fosse pour les photos et les vidéos.
    6. Votre stand n'est pas un stand de vendeur ou de sponsor. La vente directe ou sur place ou l'échantillonnage de quelque nature que ce soit sont interdits dans le stand sans l'approbation de BRL ou d'un parrainage ou d'un forfait de vente payé. Veuillez contacter le représentant de BRL pour connaître les possibilités de parrainage ou de forfait de vente.
9. Promotion
1. La course permet d'accueillir toutes les personnes listées :
    1. Le coureur participe activement à la promotion et au marketing en ligne de BRL par le biais de son site web, de sa liste d'adresses électroniques et de toutes les plateformes de médias sociaux.
    2. Racer autorise l'accès administratif aux publicités Facebook et Instagram ; placement de pixels Google et Facebook sur les sites web de Racer.
    3. Les coureurs doivent se rendre disponibles pour des interviews
    4. Racer se met à disposition pour enregistrer des liners promotionnels pour BRL
    5. Le coureur se rendra disponible pour des interviews promotionnelles filmées et du contenu vidéo promotionnel.
    6. Le coureur se rendra disponible pour des interviews téléphoniques avec les médias et les organes de presse afin de promouvoir le BRL.

7. Le coureur se rendra disponible pour participer à une séance d'accueil de 30 photos maximum avant la date de l'événement pour les VIP, les sponsors, les médias, les stations de radio et d'autres personnes.
  8. Le coureur doit se rendre disponible pour une apparition personnelle pendant un minimum de 2 heures pour un tournage promotionnel pour BRL.
  9. BRL a le droit et la possibilité, mais non l'obligation, de filmer les coulisses, les entraînements, les séances d'entraînement, et peut utiliser le contenu/les images dans le cadre de ses droits promotionnels.
  10. Le coureur fournira à BRL une biographie de l'athlète, un communiqué de presse type de l'équipe de course et/ou du coureur, ainsi que l'historique du coureur, au moment de l'inscription à la course.
  11. BRL a le droit et la possibilité, mais non l'obligation, d'organiser une séance de photos d'avant-saison avec tous les athlètes, propriétaires, fondateurs et/ou employés clés.
  12. A partir de ce photoshoot, Racer se mettra d'accord sur au moins cinq sélections pour chaque coureur, propriétaire, fondateur et/ou employé clé.
  13. BRL aura des droits sur toutes les vidéos et photographies liées au coureur et créées par le coureur pendant la durée du contrat. Les droits et la propriété du contenu existeront à perpétuité.
  14. Il incombe au coureur d'obtenir ces droits auprès des photographes ou vidéastes sous contrat.
  15. Le coureur fournira à BRL une copie de chaque renonciation ou contrat créé pour tous les photographes/vidéographes sous contrat.
  16. Il peut être demandé au coureur de participer à des séances de photos et de vidéos/commerciales avant, pendant ou après chaque course ; tous les coûts de production pour des séances de photos et de vidéos supplémentaires sont à la charge de BRL et le coureur doit raisonnablement couvrir ses propres frais de voyage et de transport.
10. Assurance
1. Comme condition d'inscription à la classe des coureurs, le coureur doit détenir une personnelle à jour (**incluse dans la licence avec autorisation de départ**), valide sans exclusions, qui fournit une couverture pour tout préjudice pouvant être encouru lors de la participation aux dates d'événements BRL.
  2. Le coureur assume tous les risques associés à son inscription et à sa participation. La Bagger Racing League n'offre pas de couverture d'assurance médicale aux participants.
11. Sanctions
1. BRL se réserve le droit d'émettre des pénalités, des amendes ou d'éjecter le coureur. BRL avisera le coureur par écrit ou verbalement pour chaque événement et définira clairement les mesures qui seront prises par BRL.
12. Accord
1. Une fois l'inscription payée, il est entendu, et accepté par le coureur, ou au nom du coureur, de participer à la Bagger Racing League selon les termes et conditions énoncés dans les 2025 règles de compétition de la Bagger Racing League.

## SECTION 2 : RÈGLES ET PROCÉDURES DE COURSE

- 2.1 Bulletins et règlements complémentaires
- 2.2 Réglementation des essais sur piste
- 2.3 Intempéries et conditions de piste inacceptables
- 2.4 Utilisation des motocycles
- 2.5 Règlement des stands et du paddock
- 2.6 Réunion des cavaliers
- 2.7 Contrôles techniques
- 2.8 Exigences relatives aux coureurs
- 2.9 Exigences en matière d'équipement du coureur
- 2.10 Réglementation sur la piste
- 2.11 Drapeaux de signalisation
- 2.12 Mise en scène
- 2.13 Procédure de démarrage
- 2.14 Procédure de redémarrage
- 2.15 Qualification
- 2.16 Finalités de la course
- 2.17 Résultats officiels des courses
- 2.18 Points

## **2.1 Bulletins et règlements complémentaires**

1. Les bulletins techniques ou les règlements complémentaires établis par BRL dans le but de mettre en œuvre, d'interpréter ou de renforcer les règles de la compétition seront considérés comme faisant partie du livre des règlements officiel.

## **2.2 Règlement sur les essais sur piste**

1. Les coureurs qui sont invités ou qui participent aux activités de la journée de la presse/des médias seront autorisés à accéder à l'hippodrome conformément à l'horaire de la journée de la presse uniquement.

## **2.3 Intempéries / Conditions de piste inacceptables**

1. Les épreuves peuvent se dérouler quelles que soient les conditions météorologiques. En cas d'excès de pluie ou d'autres conditions défavorables, il peut être nécessaire pour le directeur de course de modifier l'ordre des épreuves.

le programme de l'événement, y compris, mais sans s'y limiter, l'adaptation de la durée des courses, des entraînements, des séances de qualification, et/ou le report ou l'arrêt complet du programme.

2. En cas de retard, le directeur de course fera tout son possible pour reprendre le programme en temps voulu si les conditions le permettent.
3. Si une épreuve est interrompue en raison des conditions météorologiques ou autres, les coureurs seront payés pour les épreuves payantes qui ont été achevées.

## **2.4 Utilisation de la moto**

1. Les coureurs doivent utiliser le même motocycle (même cadre principal) pour toutes les séances d'entraînement, les épreuves de qualification et les courses.
2. Si le cadre principal du motocycle est endommagé, le cadre ne peut être changé qu'avec l'approbation du commissaire de course. L'approbation doit avoir lieu avant l'utilisation du nouveau cadre.
3. Les coureurs doivent utiliser la même moto pour le défilé ou pour les courses à vue.

## **2.5 Règlement des stands et du paddock**

1. Les motocycles de compétition ne peuvent être conduits que sur la piste de course ou dans zone d'essai désignée. Toute autre conduite est déconseillée.
2. Il est interdit aux coureurs, aux membres de l'équipe ou à tout détenteur d'une accréditation BRL de conduire un véhicule à moteur sur le site de la course de manière à mettre en danger la sécurité des autres coureurs, des membres de l'équipe, des officiels ou du public.
3. La conduite d'un véhicule à moteur, y compris, mais sans s'y limiter, une moto, une voiturette de golf, un VTT ou un véhicule utilitaire, dans le paddock doit se faire à une vitesse très lente et acceptable (10 km/h maximum) afin de ne pas mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des autres coureurs, des membres de l'équipe, des officiels ou du public.
4. Tout pilote ou mécanicien qui teste un motocycle dans zone de test désignée doit porter un casque et un équipement de protection approprié (cuir, gants et bottes).
5. Il est interdit de fumer dans la voie des stands, la zone de signalisation, la ligne de départ et les autres zones d'accès restreint.
6. Les personnes de moins de 16 ans sont interdites dans la zone de signalisation, sur la ligne de départ et dans les autres zones d'accès restreint.
7. Les animaux de compagnie sont interdits dans la zone de signalisation, sur la ligne de départ et dans les autres zones d'accès restreint. Dans le paddock, les animaux doivent être tenus en laisse ou correctement enfermés.
8. Une tenue correcte est exigée dans le paddock, la voie des stands, la zone de transit et la zone de signalisation. Les chaussures à bout ouvert interdites. Toutes les personnes accédant au paddock, à la voie des stands et à zone de signalisation sont invitées à porter des lunettes de protection.
9. Avant de quitter une installation de course, il incombe aux coureurs/équipes de déposer tous les déchets - carburant, bidons de carburant, huiles moteur, liquides de refroidissement, pneus, eaux noires et autres déchets dangereux - dans la zone d'élimination des déchets dangereux prévue à cet effet par le circuit. Si les conteneurs ne sont pas disponibles sur place, les coureurs/équipes doivent transporter ces articles hors de l'installation pour qu'ils soient éliminés de manière appropriée.

## **2.6 Réunion des cavaliers**

1. Tous les coureurs inscrits à l'épreuve doivent assister à la réunion des coureurs. Le directeur de course peut faire l'appel ou procéder à un contrôle ponctuel des présences. Le jour de l'épreuve, les coureurs peuvent être désignés pour participer aux cérémonies d'ouverture avant la course, aux interviews sur le podium après la course et aux points de presse prévus.

## 2.7 Inspections techniques

1. Les inspections techniques des machines, de l'équipement et des vêtements de course doivent avoir lieu avant une épreuve de course, et peuvent avoir lieu après, selon la décision du directeur de course ou de l'inspecteur technique en chef.
2. Même si la machine, l'équipement ou le vêtement a passé avec succès les inspections précédentes, doit être conforme aux règles lors de toutes les inspections ultérieures.
3. Seules machines approuvées pour la compétition peuvent être utilisées lors des épreuves.
4. Voir l'annexe D, liste de contrôle pour l'inspection de BRL Tech.
5. Les machines doivent être homologuées et répondre à toutes les exigences en matière d'équipement.
6. Plus d'une machine par coureur peut être présentée et passée à l'inspection technique initiale, à condition que les numéros de châssis soient correctement enregistrés pour distinguer les machines de course des machines d'entraînement. Les machines utilisées pour les qualifications chronométrées sont considérées comme des machines de course.
7. Il est strictement interdit d'utiliser une caméra embarquée, la seule caméra embarquée admise est celle de l'organisation BRL.
8. Le directeur de course ou l'inspecteur technique en chef peut exiger un démontage après la course, une fois l'épreuve terminée.
9. Pendant les inspections techniques d'après-course ou les démontages, seuls deux mécaniciens en activité pour chaque machine mise en fourrière sont autorisés dans la zone d'inspection/de fourrière.
10. Seuls les officiels de l'épreuve ou le personnel désigné par BRL peuvent inspecter les motocycles ou l'équipement mis en fourrière.
11. Les éléments suivants PEUVENT ÊTRE modifiés ou remplacés par rapport à ceux qui sont montés sur le motorcycle homologué.
  1. Tout type liquide de lubrification, de frein ou de suspension peut être utilisé.
  2. Joints, garnitures et matériaux pour joints.
  3. Des roulements (à billes, à rouleaux, coniques, lisses, etc.) de n'importe quel type ou marque peuvent être utilisés.
  4. Les fixations (écrous, boulons, vis, etc.), mais les boulons internes du moteur doivent rester en matériaux standard homologués ou en matériaux d'un poids spécifique plus élevé.
  5. Réparation de filets à l'aide d'inserts de différents matériaux, tels que des hélices et des plaquettes.
  6. Finitions et décalcomanies des surfaces extérieures.
12. Les éléments suivants PEUVENT ÊTRE retirés
  1. Instrument et support d'instruments et câbles associés.
  2. Tachymètre.
  3. Compteur de vitesse et entretoises de roues associées.
13. Les éléments suivants DOIVENT ÊTRE enlevés
  1. Rétroviseurs.
  2. Corne.
  3. Plaque d'immatriculation.
  4. Boîte à outils.
  5. Les barres de sécurité, les supports de béquille centrale et latérale soudés au cadre principal *peuvent être* retirés. La béquille latérale doit être retirée.
14. Les casques et les protections dorsales utilisés lors d'une épreuve doivent être présentés au contrôle technique.

## 2.8 Exigences pour les cavaliers

1. Classe Bagger

Les pilotes de bagger doivent être titulaires d'une plaque d'expert et d'une licence de la Fédération nationale avec autorisation de départ.

## 2.9 Exigences en matière d'équipement du cavalier

1. Casque - Casque intégral DOT (pas de style "flip up"). Le casque doit être conforme ou supérieur à la norme Snell M2015, FIM BSI 6658 Type A ("Blue Label"), Fim ECER 22.05 ou FIM JIST 8133:2000. Le casque ne doit pas avoir plus de 5 ans et doit présenter une usure due à une utilisation et à un transport typiques. Les casques jetables sont autorisés.
2. Costume - 1 pièce.
3. Protection dorsale - Il est fortement recommandé d'utiliser une protection dorsale de seconde monte. La protection dorsale doit être au minimum un insert en mousse homologué CE, avec ou sans protection airbag dans la combinaison, et doit clairement marquée avec les normes suivantes : i. La protection dorsale doit être conforme à la norme EN1621-2, CB ("dos central") ou FB ("dos complet") de niveau 1 ou 2.
4. Gants - Gants de type gantelet qui couvrent entièrement les poignets et recouvrent les jambes. Les gants doivent être en bon état, sans trous ni dommages.
5. Elles ne peuvent portées sous les jambes de votre pantalon que si les jambes du pantalon de votre combinaison de course sont conçues à cet . Dans le cas contraire, vos bottes doivent recouvrir entièrement jambes de votre combinaison.

## 2.10 Règlement sur les courses

1. Les coureurs doivent rester sur le parcours balisé.
2. Un coureur quittant le parcours peut continuer la course en réintégrant correctement le parcours au point le plus proche de l'endroit où il a quitté le parcours, sans en tirer d'avantage. Si un coureur quitte le parcours pour quelque raison que ce soit, il doit immédiatement ralentir à une vitesse sûre afin de ne pas mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des autres coureurs, des membres de l'équipe, des officiels ou du public. Il incombera au directeur de course ou à son représentant de déterminer si le coureur a pris l'avantage en revenant sur le parcours ou s'il n'a pas après avoir quitté le parcours. Un coureur peut être considéré comme ayant obtenu un avantage sans avoir gagné une position.
3. Aucun coureur ne peut conduire ou utiliser un véhicule de manière à mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des autres coureurs, des membres de l'équipage, des officiels ou du public.
4. Il est interdit aux coureurs d'utiliser un appareil d'écoute personnel lorsqu'ils conduisent un véhicule sur le parcours de la course.
5. Il est interdit aux coureurs et à leur équipe de jeter tout vêtement de coureur ou tout autre objet similaire dans les zones réservées aux spectateurs, en particulier pendant les activités de podium.
6. Seuls les coureurs officiellement inscrits à la manifestation peuvent rouler ou s'entraîner sur le circuit le jour de la manifestation.
7. Sauf indication contraire du directeur de course ou de son représentant, personne n'est autorisé à conduire une machine dans le mauvais sens sur la piste de course.
8. Sauf dans la zone des stands désignée, aucun réglage, réparation ou ravitaillement ne peut être effectué sur les machines concurrentes par les membres de l'équipe pendant une épreuve. Les coureurs doivent se ranger dans la zone des stands désignée et être sortis de la piste avant de recevoir l'aide d'un membre de l'équipe.
9. Les coureurs peuvent effectuer des réparations au cours d'une manifestation, sans assistance, dans un endroit approprié, en dehors de la piste.
10. Il est interdit d'apporter une aide extérieure à un coureur sur le parcours, sauf si cette aide est apportée par des signaleurs ou des officiels placés par le directeur de course à des fins de contrôle et de sécurité, avec les exceptions suivantes :

11. Recevoir un traitement médical sur la piste pendant une course, en dehors du cadre de l'évaluation de la capacité du coureur à continuer, sera considéré comme une assistance extérieure, et le coureur ne sera pas autorisé à continuer cette course.
12. Un motorcycle qui quitte la piste et la zone désignée des stands et qui entre dans le paddock pendant une course de qualification chronométrée ne pas autorisé retourner sur la piste.

## **2.11 Drapeaux de signalisation**

1. Drapeaux opérationnels :
  1. Drapeau vert : indique le début d'course ou l'état de la piste.
  2. Drapeaux blanc et vert croisés : Indique la moitié du temps total de la course.
  3. Drapeau blanc : indique le dernier tour d'une course.
  4. Drapeau à damier : indique la fin d'une course ou d'une séance d'entraînement. Se diriger vers la sortie désignée de la piste.
  5. Drapeau rouge : indique que la course a été arrêtée. Réduisez votre vitesse et dirigez-vous en toute sécurité vers la zone de rassemblement.
  6. Drapeau noir : indique un problème avec un motorcycle ou une disqualification. Un tableau de numéros affiché avec le drapeau indique le coureur signalé. Réduisez prudemment votre vitesse et contournez le parcours jusqu'à la zone de signalisation désignée. Les coureurs signalés par un drapeau noir ne sont pas autorisés à revenir sur le parcours de la course, sauf autorisation du directeur de course.
2. Drapeaux d'avertissement :
  1. Un drapeau jaune agité indique une situation potentiellement dangereuse ou près du circuit. Les coureurs doivent faire preuve de prudence. Les dépassements ne sont pas autorisés.
  2. Le drapeau à bandes blanches et rouges indique la présence de personnel médical sur le circuit ou à proximité et signale une situation potentiellement dangereuse dans une zone qui peut ne pas être clairement visible pour les coureurs qui arrivent. Les coureurs doivent procéder avec une extrême prudence. Les dépassements ne sont pas autorisés.
  3. Drapeau bleu : indique qu'un coureur est sur le point d'être dépassé par un coureur plus rapide. Le coureur dépassé doit garder sa ligne et ne pas gêner la progression du coureur plus rapide. Les coureurs qui ne respectent pas ce drapeau peuvent recevoir un drapeau noir à la discrétion directeur de course.

## **2.12 Mise en scène**

1. Les motos se rassembleront à l'entrée de la piste à l' prévue. La voie des stands restera ouverte pendant 5 minutes.
2. Un panneau indiquant cinq minutes sera affiché à la ligne de départ/arrivée. Les motorcycles seront autorisés à faire un (1) tour de chauffe. Les concurrents qui ne souhaitent pas effectuer un tour de chauffe se présenteront au commissaire des stands pour recevoir des instructions. La procédure pour les placer sur la grille de départ sera décrite lors de la réunion des coureurs.
3. Au moment désigné par l'arbitre, la piste sera fermée coureurs. Les coureurs qui n'ont pas commencé leur tour de chauffe ou qui ne se sont pas présentés à l'arbitre pour la mise en grille directe seront exclus de la compétition dans cette course particulière.
4. Une fois qu'un motorcycle est en position de départ sur la grille de départ, la position sur la grille ne peut pas être changée.

## **2.13 Procédure de démarrage**

1. Chaque coureur peut être accompagné de deux membres de son équipe jusqu'à la grille de départ. Aucun autre membre de l'équipe n'est autorisé sur la grille de départ.
2. Dans le cas où un coureur doit effectuer des réparations une fois chargé sur la grille de départ, la machine doit être repoussée de la grille, à l'écart des autres concurrents. Toutes les machines doivent être en marche avant l'affichage du tableau des 30 secondes.
3. Une fois que la piste est libre pour le départ, le directeur de course ou son représentant ordonnera au starter de tenir un tableau de 3 minutes, 1 minute et 30 secondes. Après ce délai, le départ de la course sera annoncé par la lumière rouge qui éteinte par directeur de course.
4. Les coureurs qui sont présents sur la grille de départ mais qui ne peuvent pas prendre le départ en raison d'un motocycle calé ou d'un autre facteur contributif peuvent rejoindre la course à partir de la zone de départ jusqu'à ce que la tête de course ait terminé le premier tour. Après cela, le coureur ne peut plus rejoindre la course et est exclu de tout nouveau départ.
5. Le fait de sauter le processus de la grille de départ peut entraîner une pénalité ou une disqualification.

#### **2.14 Procédure de redémarrage**

1. En cas de faux départ (dysfonctionnement de l'éclairage ou autre contributif), la course sera relancée et les coureurs reprendront leurs positions initiales sur la grille de départ.
2. Si une course est arrêtée après un (1) tour complet, la course sera relancée en utilisant les positions d'origine pour cette course. Si une course est arrêtée après deux (2) tours complets, les coureurs seront placés en fonction de leur position au tour précédant le drapeau rouge. Le nouveau départ sera donné pour les tours restants de la course. Le nouveau départ aura lieu dès que possible.
3. Si une course est arrêtée après que 70% des tours prévus ont été effectués par le leader de la course, ou si plus de minutes se sont écoulées, la course sera considérée comme terminée et les positions d'arrivée seront déterminées par la position d'un coureur dans le tour où la course est arrêtée, par opposition aux positions sur la piste dans le tour précédant le tour sous drapeau rouge.
4. Les coureurs qui ne sont pas présents à grille de départ ou qui sont présents mais incapables de rejoindre la course avant que le leader de la course n'ait terminé le premier tour, sont exclus de tout nouveau départ.
5. Lors d'une reprise, tous les coureurs doivent retourner à leur position initiale sur la grille de départ et attendre les instructions d'un officiel. Les coureurs ne sont pas autorisés à retourner au paddock. Les coureurs retournant au paddock ne seront pas éligibles pour le nouveau départ à moins que le directeur de course ne leur en donne l'ordre.
6. Les réparations des motocycles doivent être effectuées dans la zone des stands désignée ou derrière la grille de départ uniquement. Aucune réparation ne peut être effectuée sur la grille de départ.
7. En cas redémarrage, les membres de l'équipage seront autorisés à rejoindre la grille de départ.
8. Les coureurs peuvent être dirigés vers le paddock par le directeur de course en cas de mauvais temps ou d'autres circonstances imprévues.
9. Tout départ ou reprise de course sera considéré comme une partie officielle de l'épreuve, même si le départ ou la reprise n'aboutit pas à la réalisation d'un tour par le leader. Par conséquent, toute infraction commise lors du départ ou du premier tour sera considérée comme valable et jugée en conséquence.

#### **2.15 Qualifications et courses**

1. Le programme de qualification consistera en deux séances d'essais chronométrés par classe. Les courses programmées pour chaque manche seront au nombre de deux.
2. Les grilles de départ des classes de la course 1 seront établies sur la base des qualifications chronométrées. Les grilles de départ des classes de la course 2 seront établies en fonction du résultat qualifications, mais en inversant les positions.

#### **2.16 Arrivée des courses**

1. Les courses sont officiellement terminées pour tous les participants à fin du tour au cours duquel le drapeau à damier est présenté au vainqueur.
2. Les coureurs seront crédités de tous les tours qu'ils effectuent pendant une course, à moins qu'une pénalité n'ait été infligée. Dans des circonstances normales, toutes les positions au tour et à l'arrivée seront déterminées par les marqueurs, les caméras de la ligne d'arrivée ou les dispositifs de chronométrage électronique (transpondeurs). Si le système de chronométrage électronique n'enregistre pas le temps ou la position au tour d'un coureur, une photo ou une feuille de pointage manuelle de secours sera utilisée pour déterminer les tours effectués et l'ordre d'arrivée coureur. En cas photo-finish entre deux ou plusieurs coureurs, la victoire sera attribuée au coureur dont la roue avant franchit en premier le plan de la ligne d'arrivée. En cas d'égalité visuelle ou lorsqu'une détermination claire ne peut être faite, les coureurs concernés classés dans l'ordre du meilleur temps réalisé pendant la course.
3. Pour qu'un tour soit considéré comme terminé, le coureur et le motorcycle doivent franchir le plan de la ligne d'arrivée désignée, située à l'emplacement de la boucle de réception du transpondeur de chronométrage. La ligne sera clairement définie par des marqueurs en bord de piste et sera située aussi près que possible du signaleur de la ligne d'arrivée ; l'emplacement officiel de la ligne sera toutefois celui de la boucle de chronométrage/chronométrage, et non celui du drapeau lui-même.
4. Les coureurs qui ne terminent pas le tour sous le drapeau à damier seront notés dans l'ordre d'arrivée et des tours effectués. Les coureurs qui choisissent de quitter une course avant sa fin ne sont pas tenus d'attendre le drapeau à damier pour être crédités des tours qu'ils ont effectués.
5. Un coureur dont le motorcycle est désemparé avant d'atteindre la ligne d'arrivée peut, par sa propre énergie musculaire sans aide, pousser le motorcycle dans la direction appropriée de l'hippodrome pour terminer le tour en franchissant la ligne d'arrivée, à moins que le coureur ne soit considéré comme un danger par le directeur de course.
6. Dans des normales, vainqueur est le leader moment où le drapeau à damier est déployé pour la première fois.
7. Si un coureur reçoit le drapeau à damier avant le vainqueur réel ou avec les vainqueurs, le coureur sera comptabilisé comme ayant terminé la course dans la position de course qu'il occupait à ce moment-là.
8. Si le drapeau à damier est déployé plus tard que la distance officielle, l'ordre d'arrivée sera déterminé sur la base de la distance officielle.
9. Après les entraînements, les vélos doivent rester sur le parc fermé pendant 30 minutes.
10. Après 18h00, il n'est pas possible d'effectuer des travaux d'installation sur vélos. Il n'est possible de travailler sur les vélos qu'en cas de dommages importants, avec l'autorisation de l'organisation. Les vélos ne sont normalement disponibles que pour les photos, les nettoyages et les activités de relations publiques.

## **2.17 Résultats officiels de la course**

1. Les résultats de la course ne seront pas rendus officiels tant que tous les documents de notation n'auront pas été examinés et approuvés. Les résultats provisoires seront affichés et les coureurs disposeront de 30 minutes pour demander une nouvelle vérification ou contester les résultats. Si aucune re-vérification n'est demandée ou si aucune contestation n'est faite, les résultats deviendront définitifs.
2. Si un nouveau contrôle est demandé dans le délai de 30 minutes, un nouveau délai d'affichage 30 minutes sera requis si des changements sont apportés aux résultats précédemment affichés.
3. La publication des résultats officiels n'exempte pas les coureurs qui ont participé à l'épreuve des pénalités pour violation des règles prononcées par BRL après le délai de réclamation.
4. Les coureurs ont le droit de revoir leurs scores avec le responsable du chronométrage et de la notation.

## 2.18 Points

Points	Position
25	1er
20	2ème
16	3ème
13	4ème
11	5ème
10	6ème
9	7ème
8	8ème
7	9ème
6	10ème
5	11ème
4	12ème
3	13ème
2	14ème
1	15ème
0 (zéro)	DNF (Did Not Finish)
0 (zéro)	DNS (n'a pas commencé)
0 (zéro)	DQ (Disqualifié)

5 points supplémentaires pour le

meilleur tour 5 points

supplémentaires pour le Holeshot

5 points supplémentaires GAGNANT DE LA  
DOUBLE COURSE

## SECTION 3 : NORMES D'ÉQUIPEMENT ET SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DE LA CLASSE DE COURSE

### ÉQUIPEMENT SUPPLÉMENTAIRE

**3.1** Protection du levier de frein : Les motocycles doivent être équipés d'une protection du levier de frein (garde), destinée à protéger le levier de frein du guidon contre un actionnement accidentel en cas de collision avec un autre motocycle. Les protections approuvées par la FIM sont autorisées sans tenir compte du matériau. Le Chef Technique a le droit de refuser toute protection ne satisfaisant pas à cet objectif de sécurité.

**3.2** Protection de la chaîne : Une protection solide (aileron de requin) doit être fixée au bras oscillant et doit toujours couvrir l'ouverture entre le brin inférieur de la chaîne, le bras oscillant et le pignon de la roue arrière, quelle que soit la position de la roue arrière. Il doit être monté de manière à réduire la possibilité qu'une partie du corps du coureur se trouve coincée entre le brin de chaîne inférieur et le pignon de la roue arrière. Le garde-chaîne doit être monté avec au moins 2 boulons en acier (min. 6 mm de diamètre). Le Chef Technique a droit refuser tout garde-chaîne ne satisfaisant pas à cet objectif de sécurité.

**3.3 Feu de sécurité arrière :** Tous les motocycles doivent avoir un feu rouge en état de marche monté à l'arrière du motocycle. Ce feu doit être allumé chaque fois que le motocycle se trouve sur la piste ou dans la voie des stands et que la direction de course déclare la session HUMIDE. Tous les feux doivent être conformes à ce qui suit : a) Le feu arrière doit être monté sur le motocycle pendant toute la durée de l'épreuve. b) Le feu arrière doit être monté correctement à l'aide de vis. Il est interdit de monter le feu arrière avec du ruban adhésif. Le montage avec des bandes auto-agrippantes est autorisé lorsque le câblage du feu est relié au motocycle. c) Le champ lumineux doit être d'au moins 4 cm<sup>2</sup> (par exemple rectangulaire 4 cm x 1 cm, circulaire Ø 2,25 cm). d) La direction de l'éclairage doit être parallèle à l'axe du motocycle (sens de marche du motocycle), et être clairement visible de l'arrière à au moins 15 degrés à gauche et à droite de l'axe du motocycle. e) Le feu arrière doit être monté près de l'extrémité du siège/de la carrosserie arrière et approximativement sur la ligne médiane du motocycle, en pouces. f) La puissance de sortie/luminosité doit être équivalente à un minimum de 10 W (incandescence) ou 1 W (LED). g) La sortie doit être continue - pas de clignotement du feu de sécurité pendant que le motocycle est sur la piste. Le clignotement n'est autorisé que dans la voie des stands lorsque le limiteur des stands est actif. h) L'alimentation du feu de sécurité peut être séparée du motocycle. i) Le Chef Technique a le droit de refuser tout système d'éclairage ne satisfaisant pas à cet objectif de sécurité.

**3.4 Interrupteur d'arrêt :** Tous les motocycles doivent être équipés d'un bouton ou d'un interrupteur d'allumage fonctionnel monté sur le guidon (à la portée de la main lorsqu'elle est posée sur les poignées), capable d'arrêter un moteur en marche. Le bouton ou l'interrupteur doit être ROUGE.

## **SECTION 4 : NORMES D'ÉQUIPEMENT ET SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DU GP BAGGER**

Les règles suivantes ont pour but de donner la liberté de modifier ou de remplacer certaines pièces dans l'intérêt de la sécurité, de la recherche et du développement et d'améliorer la concurrence entre les différents concepts de motocycles.

**TOUT CE QUI N'EST PAS AUTORISÉ ET PRESCRIT DANS CE RÈGLEMENT EST STRICTEMENT INTERDIT**

Spécifications du motocycle

1. Toutes les années Harley-Davidson FL Touring
2. Toutes les années Indian Bagger ou Touring
3. BMW R18 / BMW K16
4. Honda Goldwing
5. Kawasaki VN Voyager
6. Suzuki Intruder
7. Yamaha Star Cruiser
8. Moto Guzzi MGX 21
9. Moto Guzzi Californie
10. Triumph Rocket
11. Ducati Diavel V2 / V4
12. Moto WYCHE

**Poids minimum :**

**Jusqu'à 1800cc - 250 kg minimum**

## **Plus de 1800cc - 290 kg minimum**

1. A tout moment de l'épreuve, le poids de l'ensemble du motorcycle (y compris réservoir et contenu) ne doit pas être inférieur au poids minimum.
2. Il n'y a aucune tolérance pour non-respect du poids minimum.
3. Lors de l'inspection technique finale à la fin de la course, les motorcycles sélectionnés seront pesés dans l'état où ils ont terminé la course, et la limite de poids établie doit être respectée dans cet état. Rien ne peut être ajouté au motorcycle. Cela inclut tous les fluides.
4. Pendant les séances d'essais et de qualification, il peut être demandé aux coureurs de soumettre leur motorcycle à la pesée. Dans tous les cas, le coureur doit se conformer à cette demande.
5. L'utilisation de lest est autorisée pour rester au-dessus de la limite de poids minimale et peut nécessaire en raison du handicap. L'utilisation de lest et le handicap de poids doivent être déclarés au directeur technique lors des vérifications préliminaires.

## **Numéros et plaques d'immatriculation**

- Les couleurs de fond et les chiffres des baggers peuvent être de n'importe quelle couleur, mais doivent être fortement contrastées.

## **Carburant**

- Actuellement, BRL n'a pas carburant spécifique. Tous les concurrents doivent utiliser de l'essence automobile ou du carburant de course. Pour éviter toute confusion, BRL élimine les options telles que l'éthanol, le méthanol, l'éther, l'oxyde de propylène, l'acétone, le nitro propène, le nitrobenzène, le tétraéthyle, les alcools et toute une myriade d'autres "composés oxygénés" se terminant par "oxyde".

## **Pneus**

- BRL dispose d'une marque de pneus spécifique. Les modèles et les dimensions sont listés dans l'annexe A.

- **Moteur**

Système de carburant pour les motos de moins de 1800 cc :

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

Système d'alimentation en carburant des motos de plus de 1800 cc :

3. Les entonnoirs d'air, les corps de papillon et la boîte à air peuvent être modifiés.
4. L'air et le mélange air/carburant doivent être acheminés vers la chambre de combustion exclusivement par les corps de papillon et les collecteurs d'admission.

## **Culasse**

### **Motos de plus de 1800cc et 290kg minimum**

1. Moteurs à pistons refroidis par air : Les culasses peuvent être modifiées ou

2. Moteurs refroidis par eau : Les culasses doivent être les mêmes que celles montées à l'origine, modifications suivantes étant autorisées :
  1. La culasse doit être une pièce de production utilisant des matériaux et des pièces moulées d'origine.
  2. Le portage et le polissage de la culasse normalement associés à des réglages individuels tels que l'écoulement des gaz de la culasse, y compris la chambre de combustion, sont autorisés.
  3. Les isolateurs d'admission du corps de papillon peuvent être modifiés
  4. Le taux de compression n'est pas défini
  5. La chambre de combustion peut être modifiée
  6. Les vannes peuvent être modifiées
  7. Les sièges de soupape peuvent être modifiés ou remplacés
  8. Les guides de soupapes peuvent être modifiés
  9. Les soupapes doivent rester à l'emplacement homologué et au même endroit.
  10. Les culbuteurs (le cas échéant) peuvent être modifiés.
  11. Le système de purge de l'air d'échappement peut être modifié
  12. Les ressorts de soupape peuvent être modifiés

### **Motos de moins de 1800cc et 250kg minimum**

Le moteur ne peut bénéficier d'aucune mise à jour technique de la part de l'équipementier. La culasse doit être une pièce de production utilisant des matériaux et des pièces moulées d'origine.

Le portage et le polissage de la culasse normalement associés à des réglages individuels tels que l'écoulement des gaz de la culasse, y compris la chambre de combustion, sont autorisés.

### **Arbre à cames**

#### **Motos de plus de 1800cc et 290kg minimum**

1. Les arbres à cames peuvent être modifiés
2. Pignons de came ou engrenages de came :
  1. Les pignons, poulies ou engrenages des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés pour permettre le réglage de l'angle des arbres à cames.
  2. Le(s) dispositif(s) de tension de la chaîne ou de la courroie à cames peut(vent) être modifié(s)

#### **3. Motos de moins de 1800cc et 250kg minimum** Aucune

des parties de l'arbre à cames ne peut être remplacée ou modifiée

### **Cylindres**

#### **Motos de plus de 1800cc et 290kg minimum**

1. Les moteurs à pousoirs normalement aspirés et refroidis par air peuvent augmenter l'alésage jusqu'à une cylindrée totale maximale de 131ci.
2. Les moteurs à aspiration normale refroidis par eau sont limités à
3. Moteurs à induction forcée : Harley-Davidson refroidi par air 107 / Indian refroidi par air 111 ci.

#### **4. Motos de moins de 1800cc et 250kg minimum**

Le déplacement du moteur doit rester conforme à la fiche d'homologation originale du constructeur.

#### **Pistons, segments, goupilles et clips.**

##### **Motos de plus de 1800cc et 290kg minimum**

1. Moteurs bicylindres en V refroidis par air : Peut être modifié
2. Moteur refroidi à l'eau : doit être homologué en usine ou en option.

##### **Motos de moins de 1800cc et 250kg minimum**

1. Moteur refroidi à l'eau : doit être homologué en usine ou en option.

#### **Bielles**

##### **Motos de plus de 1800cc et 290kg minimum**

1. La bielle peut être modifiée
2. Les boulons de bielle sont libres mais doivent être du même poids ou plus lourds, et du même matériau que le boulon d'origine ou d'un matériau de poids spécifique plus élevé.

##### **Motos de moins de 1800cc et 250kg minimum**

1. La bielle ne peut pas être modifiée
2. Les boulons de bielle doivent être du même poids ou plus lourds, et du même matériau que le boulon d'origine ou d'un matériau de poids spécifique plus élevé.

#### **Vilebrequin**

##### **Motos de plus de 1800cc et 290kg minimum**

Seules modifications suivantes peuvent être apportées à l'arbre à manivelle :

1. La course peut être modifiée sur les V-Twin à poussoirs refroidis par air et refroidis par eau pour rester identique à la pièce montée et homologuée à l'origine.
2. Les surfaces d'appui peuvent être modifiées
3. Des traitements de surface peuvent être appliqués aux pièces
4. L'équilibre est admis

##### **Motos de moins de 1800cc et 250kg minimum**

1. L'équilibre est admis

#### **Carter de vilebrequin / Boîtier de boîte de vitesses**

##### **Motos de plus de 1800cc et 290kg minimum**

1. Les carters doivent être la pièce d'origine, les seules modifications autorisées étant les suivantes. Si les carters sont dotés d'un cylindre intégré, la face supérieure du cylindre

peut être rectifié pour ajuster le pont. Le nez de pulvérisation d'huile peut être modifié. Moteurs à pousoirs refroidis par air : possibilité de modifier le carter pour le dégagement de l'arbre à cames, la dépose de l'arbre d'équilibrage du vilebrequin et l'amélioration des paliers de vilebrequin à l'aide de ruban adhésif.

2. Aucune autre modification n'est autorisée (y compris la peinture et le polissage).
3. Seul carter d'huile d'origine ou un carter homologué et le collecteur d'huile peuvent être utilisés.
4. Le couvercle du reniflard doit rester d'origine, mais la plaque interne du reniflard/de l'amortisseur peut être modifiée ou remplacée.
5. Les reniflards du réservoir d'huile sont acceptables et peuvent passer par un collecteur externe, mais il est conseillé d'acheminer toutes les sorties vers le système d'admission.

### **Motos de moins de 1800cc et 250kg minimum**

Les carters doivent être montés à l'origine

### **Couvertures et protections latérales**

1. Les couvercles latéraux peuvent être altérés, modifiés ou remplacés (à l'exception des couvercles de pompe). En cas de modification, le couvercle doit avoir au moins la même résistance aux chocs que le couvercle d'origine. En cas de remplacement, le couvercle doit être fabriqué dans un matériau d' poids spécifique identique ou supérieur et le poids total du couvercle ne doit pas être inférieur à celui du couvercle d'origine.
2. Tous les couvercles latéraux/carters moteurs contenant de l'huile et susceptibles d'être en contact avec le sol lors d'un accident doivent être protégés par un second couvercle en métal tel que l'alliage d'aluminium, l'acier inoxydable, l'acier ou le titane.
3. Tous les bouchons de vidange et de remplissage doivent être munis d'un câble de verrouillage (câble de sécurité). L'utilisation de clips n'est pas autorisée. Le(s) filtre(s) à huile externe(s), les vis et les boulons qui pénètrent dans une cavité d'huile doivent être munis d'un fil de sécurité (par exemple, sur les carters) ou le filtre à huile peut éventuellement être doté d'un mécanisme de rétention secondaire.

### **Transmission / boîte de vitesses**

1. La disposition des arbres de transmission doit être la même que sur les véhicules homologués.
2. La conception et le matériel de l'engrenage ainsi que les mesures sont gratuits.
3. Les systèmes de transmission finale à courroie peuvent être convertis en systèmes à chaîne.

### **Embrayage**

1. Les embrayages modifiés ou de seconde monte sont autorisés (y compris les plaques/ressorts/paniers).

### **Pompes à huile, plaques à cames et conduites d'huile**

1. La pompe à huile et la plaque à cames peuvent être modifiées
2. conduites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les conduites d'huile sous pression positive, si elles sont remplacées, doivent être renforcées par une tresse et être munies d'un raccord fileté ou rétreint.

### **Système de refroidissement**

1. Les seuls liquides de refroidissement du moteur autorisés sont l'eau
2. Des radiateurs ou des refroidisseurs d'huile supplémentaires ou plus grands peuvent être admis.
3. Le changeur de chaleur huile/eau d'origine peut être modifié ou remplacé.

## **Boîte à air**

### **Motos de plus de 1800cc et 290kg minimum**

1. La boîte à air peut être modifiée
2. Les boîtes à air doivent être conçues pour retenir l'huile du carter en cas de panne du moteur ou de renversement.
3. Lorsque des tuyaux de reniflard ou de trop-plein sont installés, ils doivent être évacués par les sorties existantes. Des bacs de récupération peuvent être utilisés, mais le système fermé d'origine doit être utilisé.

### **Motos de moins de 1800cc et 250kg minimum**

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

## **Alimentation en carburant**

1. conduites de carburant allant du réservoir jusqu'aux injecteurs (tuyaux de carburant, ensemble de tuyaux d'alimentation, joints, colliers, réservoir de carburant) peuvent être remplacées et doivent l'être de manière à être protégées contre les dommages causés par un accident.
2. Des connecteurs rapides ou des connecteurs à rupture sèche peuvent être utilisés.
3. Des conduites de mise à l'air libre peuvent être utilisées
4. Des filtres à carburant peuvent être utilisés

## **Système d'échappement**

1. Les tuyaux d'échappement, les convertisseurs catalytiques et les silencieux peuvent être modifiés ou remplacés.
2. Pour des raisons de sécurité, le(s) bord(s) exposé(s) de la (des) sortie(s) du (des) tuyau(x) d'échappement doit (doivent) arrondi(s) afin d'éviter toute arête vive.
3. L'emballage des systèmes d'échappement est gratuit
4. La limite de bruit pour les Baggers sera de 105dB/A mesuré à (avec tolérance de 3dB/ A après la course seulement).

## **Système de contrôle du moteur**

1. Le système de contrôle du moteur (ECU)
  1. Système original tel qu'homologué, avec ou sans logiciel
  2. Systèmes de rechange : Thundermax, S&S, DynoJet / PV, Techno Research, TTS ou similaires.
2. L'unité centrale (ECU) peut être utilisée
3. Les capteurs d'origine ne peuvent pas être remplacés et aucun capteur supplémentaire ne peut être ajouté à la machine pour la collecte des données.
4. Aucun capteur supplémentaire ne peut être ajouté pour les stratégies de contrôle, à l'exception des corps de papillon, de la pression de carburant, de la pression d'huile, de la sonde lambda et de la sonde de la tige de changement de vitesse.
5. Aucun module externe ne peut ajouter de stratégies de contrôle de la traction. Les modules ne peuvent se connecter qu'aux injecteurs de carburant, aux bobines d'allumage, à la sonde lambda, à l'alimentation électrique et à la position de l'accélérateur, à la vitesse et au régime.
6. D'autres équipements électroniques supplémentaires ne figurant pas sur le motorcycle homologué d'origine ne peuvent être ajoutés, à l'exception des cas suivants

1. Des résistances, des charges et du matériel électronique peuvent être ajoutés pour remplacer les parties du système électrique qui ont été retirées (y compris les lampes, les sondes lambda, etc.) afin d'éviter les erreurs de l'ECU, et comprennent le câblage nécessaire pour les corps de papillon et/ou les unités turbo.
7. La télémétrie n'est pas admise
8. Aucune connexion à distance ou sans fil au vélo pour l'échange de données ou le réglage n'est autorisée lorsque le moteur tourne ou que le vélo est en mouvement.
9. Harnais :
  1. La serrure de clé/allumage peut être déplacée, remplacée ou
  2. Il est permis de couper et d'enlever le câblage excédentaire ou inutilisé dans le faisceau de câbles d'origine.
10. Un chronomètre peut être installé. Des chronomètres GPS peuvent être utilisés. chronomètre ne peut être connecté à la machine que par un câble 'alimentation et de mise à la terre. La collecte de données par chronomètre au moyen du GPS et de l'IMU interne est autorisée.
11. Les bougies d'allumage peuvent être remplacées
12. Le modèle de batterie est gratuit

### **Motos de moins de 1800cc et 250kg minimum**

1. Le système de contrôle du moteur (ECU)
  1. Système original tel qu'homologué, avec ou sans logiciel
2. Les capteurs d'origine ne peuvent pas être remplacés et aucun capteur supplémentaire ne peut être ajouté à la machine pour la collecte des données.
3. Aucun capteur supplémentaire ne peut être ajouté pour les stratégies de contrôle, à l'exception des corps de papillon, de la pression de carburant, de la pression d'huile, de la sonde lambda et de la sonde de la tige de changement de vitesse.
4. Aucun module externe ne peut ajouter de stratégies de contrôle de la traction. Les modules ne peuvent se connecter qu'aux injecteurs de carburant, aux bobines d'allumage, à la sonde lambda, à l'alimentation électrique et à la position de l'accélérateur, à la vitesse et au régime.
5. D'autres équipements électroniques supplémentaires ne figurant pas sur le motorcycle homologué d'origine ne peuvent être ajoutés, à l'exception des cas suivants
  1. Des résistances, des charges et du matériel électronique peuvent être ajoutés pour remplacer les parties du système électrique qui ont été retirées (y compris les lampes, les sondes lambda, etc.) afin d'éviter les erreurs de l'ECU, et comprennent le câblage nécessaire pour les corps de papillon et/ou les unités turbo.
6. La télémétrie n'est pas admise
7. Aucune connexion à distance ou sans fil au vélo pour l'échange de données ou le réglage n'est autorisée lorsque le moteur tourne ou que le vélo est en mouvement.
8. Harnais :
  1. La serrure de clé/allumage peut être déplacée, remplacée ou
  2. Il est permis de couper et d'enlever le câblage excédentaire ou inutilisé dans le faisceau de câbles d'origine.
9. Un chronomètre peut être installé. Des chronomètres GPS peuvent être utilisés. chronomètre ne peut être connecté à la machine que par un câble 'alimentation et de mise à la terre. La collecte de données par chronomètre au moyen du GPS et de l'IMU interne est autorisée.
10. Les bougies d'allumage peuvent être remplacées
11. Le modèle de batterie est gratuit

## **Générateur, alternateur, démarreur électrique**

1. Le stator et la bobine doivent être les pièces montées à l'origine, sans aucune modification.
2. Les motos doivent démarrer d'elles-mêmes sur la grille de départ, au point mort. Le démarrage par poussée sur la grille de départ n'est pas autorisé, mais les officiels de la ligne de départ peuvent faire démarrer la moto par poussée si nécessaire (avec une vitesse).

## **Cadre principal et pièces de rechange**

1. Pendant toute la durée de la manifestation, chaque coureur ne peut utiliser qu'un (1) seul vélo complet.

## **Corps du châssis et sous-châssis arrière**

1. Le cadre principal doit être celui qui a été fabriqué et monté à l'origine.
2. Des trous peuvent être percés sur le cadre pour fixer des composants approuvés (supports de carénage, repositionnement des sacoches, supports d'amortisseur de direction, stabilisateurs de moteur et de châssis, etc.)
3. Tous les motocycles doivent porter un numéro d'identification du véhicule poinçonné sur le cadre (un "VIN légal").
4. Les protections contre les chocs peuvent être fixées au cadre en utilisant les points existants ou pressées dans extrémités des axes de roue.
5. Pour tous les travaux de carrosserie, la peinture et la conception des décalcomanies sont gratuites.
6. La taille et les dimensions globales doivent être identiques à celles des pièces d'origine, avec une tolérance de +/-10 mm, en respectant autant que possible la conception et les caractéristiques du carénage homologué.
7. La largeur totale de la zone frontale peut être de +10 mm au maximum. En cas de litige, la décision du directeur technique est définitive.
8. La hauteur du pare-brise est libre, avec une tolérance de +/- 15 mm mesurée sur la distance verticale entre le pont supérieur de la fourche et le pare-brise. Le matériau du pare-brise doit être transparent ou légèrement teinté.
9. Les supports de carénage et les fixations peuvent être modifiés ou remplacés.
10. Le carénage inférieur doit être conçu pour contenir moins 5 litres en cas panne du moteur. Les bords inférieurs de toutes les ouvertures du carénage doivent être placés à 50 mm au moins au-dessus du fond du carénage.
11. Le carénage inférieur doit comporter au moins une ouverture unique de 20 mm de diamètre dans partie inférieure avant. Cette ouverture doit rester scellée dans des conditions sèches et ne doit être ouverte que dans des conditions de course humides déclarées par le directeur de course.
12. Le carénage avant doit être inclus dans la distance du guidon, la hauteur minimale est de 15 cm du guidon.

## **Suspension - Généralités**

1. La suspension peut être modifiée, mais un système similaire à celui homologué doit être utilisé.

## **Suspension avant**

1. La fourche avant peut être changée en tout ou en partie
2. Les colliers de fourche supérieur et inférieur (triple collier, ponts de fourche) et la potence peuvent être changés ou modifiés.
3. L'amortisseur de direction peut être ajouté ou modifié
4. L'amortisseur de direction ne peut pas fonctionner comme un limiteur de direction.

## **Bras oscillant (fourche arrière)**

1. Les bras oscillants ne peuvent être remplacés que pour les motos de plus de 1800 cm<sup>3</sup> et 290 kg.
2. Un couvercle de protection solide (sharkfin) doit être fixé au bras oscillant et doit toujours couvrir l'ouverture entre le brin de chaîne inférieur, le bras oscillant et le pignon de la roue arrière, quelle que soit la position de la roue arrière.
3. supports de la béquille de la roue arrière peuvent ajoutés à la fourche arrière par soudage ou par
4. Les supports doivent avoir des bords arrondis (avec un grand rayon). Les équipes de fixation doivent être
5. L'axe du bras oscillant (pivot) peut modifié ou remplacé.

## **Unité de suspension arrière**

1. La suspension arrière peut changée, mais un système similaire doit être utilisé (double ou mono).
2. Les supports d'amortisseurs supérieurs amovibles peuvent être remplacés. S'ils sont remplacés, ils doivent conserver leur géométrie générale homologuée.

## **Roues**

1. roues peuvent être remplacées et les pièces associées peuvent être modifiées ou remplacées par rapport à celles montées sur le motorcycle homologué.
2. Les jantes de rechange doivent être fabriquées en aluminium
3. L'utilisation des alliages suivants pour les roues n'est pas autorisée : Béryllium ( $\geq 5\%$ ), Scandium ( $\geq 2\%$ ), Lithium ( $\geq 1\%$ ).
4. Les roues du marché secondaire peuvent être fabriquées en aluminium ou en magnésium. Les seules roues en fibre de carbone approuvées sont les roues BST 7.
5. Les roulements, les joints et les axes peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur le véhicule homologué. L'utilisation de titane et d'alliages légers est interdite pour les fusées de roues (axes).
6. Les masses d'équilibrage des roues peuvent être éliminées, modifiées ou ajoutées.
7. Taille des roues avant et arrière 17".

## **Taille des pneus :**

Avant 120/70/17 Arrière 200/60/17 (modèle voir l'annexe A)

## **Freins**

1. Le maître-cylindre de frein avant peut être modifié
2. Les essuie-glaces des freins avant peuvent être modifiés.
3. Le maître-cylindre de frein arrière peut être modifié
4. Les essuie-glaces des freins arrière peuvent être modifiés.
5. Les plaquettes ou les mâchoires de frein peuvent être modifiées.
6. Les tuyaux de frein et les raccords de frein peuvent être modifiés.
7. Des systèmes hydrauliques anti-recul peuvent être installés sur conduites de frein et l'étrier.
8. Les disques de frein peuvent être modifiés ou Seuls l'acier (teneur maximale en carbone de 2,1 en poids) est autorisé pour les disques de frein. Les alliages contenant du béryllium ne peuvent pas être utilisés pour les étriers de frein.
9. Les systèmes ABS doivent être retirés ou désactivés s'ils sont encore en marche.
10. Le levier de frein avant doit être muni d'une protection

## **Guidon et commandes manuelles**

1. Le guidon, les commandes manuelles et les câbles peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur le motorcycle homologué.
2. Les commandes par câble (ensemble poignée) doivent être équipées d'un câble d'ouverture et d'un câble de fermeture, y compris lorsqu'il s'agit d'actionner une commande à distance par câble (poignée/demande).
3. Les motorcycles doivent être équipées d'un bouton ou d'un interrupteur d'allumage fonctionnel monté sur le guidon droit (à portée de main avec les poignées) qui peut arrêter un moteur en marche. Le bouton ou l'interrupteur doit être ROUGE.
4. Le levier de frein avant doit être muni d'une protection

## **Repose-pieds et commandes au pied**

1. Les repose-pieds, les suspensions/supports et la quincaillerie peuvent être remplacés et déplacés, mais les suspensions/supports doivent être montés sur les points de fixation d'origine du cadre ou à un autre endroit qui ne nécessite pas de modification du cadre.

## **Réservoir de carburant**

1. Le réservoir de carburant doit avoir la forme et les dimensions générales de la pièce montée et homologuée à l'origine.
2. Les réservoirs de carburant munis de tuyaux de reniflard doivent être équipés de robinets de retour qui se déchargent dans un réservoir de capture d'un volume minimum de 250 cc, fabriqué dans un matériau approprié.
3. Le matériel est gratuit
4. Le réservoir de carburant modifié ne peut être réduit de plus de 50 % par rapport à sa capacité initiale.

## **Siège**

1. Le siège peut être modifié

## **Carénage / Carrosserie**

1. Le carénage, l'aile arrière et la carrosserie doivent être conformes en principe à la forme homologuée telle qu'elle a été produite à l'origine par le constructeur. Les modifications de style sont libres. Le garde-boue avant est gratuit. Les matériaux sont libres. Les phares peuvent être inclus même s'ils sont considérés comme externes. Toutes les lentilles en verre ou en plastique doivent être recouvertes d'un vinyle transparent ou d'un vinyle reproduisant l'aspect de la lentille.
  1. Harley-Davidson : doit être équipé d'un carénage batwing ou d'un carénage Road Glide. Les deux modèles de carénage sont acceptables quel que soit le modèle de la moto HD.
  2. IndianMotorcycles : doit reproduire la pièce montée et homologuée à l'origine.
2. Le pare-brise doit être installé et peut-être
3. Un bac de récupération inférieur doit être construit pour contenir, en cas de panne du moteur, au moins la moitié de la capacité totale d'huile et de liquide de refroidissement utilisée dans le moteur. Harley M8's ('17-'21) totalenginehas 5 Harley Twin Cam ('99-'16) totalenginehas 4 qts.
4. Les sacs doivent être conformes en principe à la forme originale telle qu'elle a été produite à l'origine par le constructeur. Les modifications de style sont gratuites.
5. Le côté intérieur (près de roue) du sac peut être modifié dans sa forme, mais doit rester de la taille standard.
6. La hauteur peut être modifiée de 2" au maximum par rapport au point de fixation d'origine sur sous-châssis. Le matériel est libre.

7. Les couvercles de sacoches doivent en principe être conformes aux dimensions et à la forme des sacoches rigides du modèle Touring montées à l'origine. Les matériaux sont libres.

Les éléments suivants PEUVENT modifiés ou remplacés par rapport à ceux qui sont montés sur le motorcycle homologué.

1. Tout type liquide de lubrification, de frein ou de suspension peut être utilisé.
2. Joints, garnitures et joints d'étanchéité
3. Des roulements (à billes, à rouleaux, coniques, lisses) de n'importe quel type ou marque peuvent être utilisés.
4. Les éléments de fixation (écrous, boulons, vis, ), mais les boulons des moteurs internes doivent rester en matériaux standard homologués ou en matériaux d'un poids spécifique plus élevé.
5. La réparation de filets à l'aide d'inserts de matériaux différents, tels que des hélices, est admise.

## **ANNEXE A :**

### **Infractions, sanctions, protêts et recours**

- A1 Informations générales
- A2 Infractions et sanctions générales
- A3 Equipement Infractions et sanctions
- A4 Pénalités
- A5 Protestations / Recours

#### **A1. Informations générales**

Par l'établissement et l'application de diverses règles et procédures, BRL s'efforce de régler le sport des courses professionnelles de motos bicylindres en V de grosse cylindrée de la manière la plus équitable possible. En participant à un événement BRL, chaque participant, pilote et participant accepte de se conformer aux règles et procédures de BRL. En outre, les participants et les pilotes peuvent être tenus responsables des actions des membres de leur équipe.

Toutes les parties impliquées dans les événements BRL sont tenues de se comporter de manière professionnelle, en respectant à tout moment les droits d'autrui. La participation aux activités de l'événement est un

privilege accordé aux participants, aux coureurs et aux détenteurs d'une accréditation pour l'événement. Tous ces participants comprennent que la violation des règles et procédures de BRL peut entraîner la perte de leur carte de participant ou de leur carte d'accès à l'épreuve, des amendes, des déductions de points, des déductions de tours, des déductions de positions d'arrivée, des pénalités de temps, la disqualification et d'autres actions disciplinaires telles que décrites dans le présent document.

**A1.1** Les règles relatives à la sécurité sont promulguées pour que toutes les personnes se sentent concernées par la sécurité. Le BRL ne garantit pas la sécurité si les règles sont suivies, ni le respect ou l'application des règles. Chaque participant à une compétition a la responsabilité d'évaluer aspects de sécurité des installations et des conditions et doit assumer le risque de la compétition.

**A1.2** Par le biais de ses procédures d'essai et d'appel, le BRL prévoit un système de révision administrative en cas de litiges pouvant faire l'objet d'une telle révision. L'objectif du

Les procédures de protestation et d'appel de BRL visent à garantir une application juste et cohérente des règles et un examen objectif des protestations et des appels déposés par ou contre les participants.

## **A2. Infractions et sanctions générales**

Cette section décrit les actions qui sont considérées comme préjudiciables au sport des courses de motocycles et qui peuvent donner lieu à une série de mesures disciplinaires.

Sauf disposition contraire dans le présent règlement, BRL peut disqualifier, suspendre, infliger une amende ou une pénalité à tout concurrent, coureur, participant, équipe de course officielle ou moto pour le reste d'une épreuve de course ou de la série en cas de violation du présent règlement, d'insubordination ou d'autres actions jugées, à la seule discrétion de BRL, comme préjudiciables à l'épreuve de course et au sport.

Cette disqualification comprend la perte de tous les droits relatifs à l'événement en question et peut entraîner l'expulsion du lieu de l'événement.

Sauf disposition contraire dans le présent règlement, BRL est habilité à suspendre de la compétition tout concurrent, coureur, participant, équipe de course officielle ou motocycle pour une période allant d'une épreuve à une suspension indéfinie en cas de violation du présent règlement, d'insubordination ou d'autres actions jugées, à la seule discrétion de BRL, préjudiciables au sport de la course de motocycles.

**A2.1** Les règles, règlements, instructions ou procédures complémentaires établis par le BRL aux fins de la mise en œuvre, de l'interprétation ou de l'application des présentes règles sont réputés faire partie intégrante de celles-ci.

**A2.2** Les infractions suivantes feront l'objet d'une action disciplinaire de la part de BRL. Cette liste est fournie à titre indicatif aux coureurs et aux détenteurs d'une accréditation pour une épreuve, mais n'empêche pas BRL d'invoquer des sanctions pour d'autres actions préjudiciables au sport qui ne sont pas spécifiquement envisagées ici.

1. Falsifier son âge ou sa capacité à répondre à l'un des divers critères d'éligibilité définis par BRL, ou en général, participer ou tenter participer à des événements BRL sous de faux prétextes.
2. Concourir sous un faux nom ou tenter de toute autre manière d'obtenir un avantage.
3. Le fait d'être complice ou de participer sciemment à une course dont le résultat est "fixé" ou arrangé à l'avance.
4. Donner, offrir ou promettre, directement ou indirectement, un pot-de-vin sous quelque forme que ce soit à une personne dans le but de contourner des règles ou des procédures ou d'obtenir un avantage d'une autre manière.
5. Accepter ou proposer d'accepter un pot-de-vin, sous quelque forme que ce soit, de la part d'une personne dans le but de contourner les règles ou les procédures ou d'obtenir un avantage déloyal.
6. Refuser de fournir une déclaration factuelle concernant un élément faisant l'objet d'une protestation ou d'un appel lorsque le BRL ou une partie à l'appel le demande, ou interférer de quelque que ce soit avec les procédures de protestation et d'appel du BRL afin d'en influencer l'issue.
7. Ne participer à une épreuve après s'y être inscrit sans avoir donné un avis de non-participation en bonne et due forme.
8. Participer à boycott des coureurs, à une manifestation publique ou à toute autre activité similaire concertée visant à arrêter, à retarder ou à empêcher de toute autre manière le début ou l'achèvement d'une partie d'un événement.
9. Se livrer à des pratiques déloyales, à des comportements ou à des actions préjudiciables au sport motocycliste en général, qu'ils soient ou non liés à une compétition spécifique.
10. Une attaque physique ou verbale contre un officiel de course et/ou un engagement dans une bagarre. Ceci inclut toute personne qui attaque ou est impliquée dans une bagarre n'importe où sur le circuit.

, pendant ou après un événement. Il n'y aura pas d'amende maximale ni de période de suspension pour cette infraction.

11. Refus de soumettre une machine à l'inspection. Toute équipe ou pilote refusant de remettre immédiatement sa machine aux officiels de la manifestation BRL ou refusant de permettre l'examen ou la mesure des composants de sa machine sera en infraction avec le présent règlement.
12. Le fait de ne pas revenir sur piste à un point aussi proche que possible de celui où le coureur a quitté la piste ou de ralentir après avoir quitté la piste et, ce faisant, d'obtenir un avantage.
13. Recevoir toute forme d'aide extérieure interdite.
14. Ne pas respecter immédiatement et se conformer aux drapeaux/feux opérationnels ou d'avertissement ou à d'autres signaux. o. Ne pas assister aux briefings ou aux réunions des coureurs.
15. Absence d'interviews sur le podium après la course ou de points de presse.
16. Rouler à tout moment de manière à mettre en danger les autres coureurs, les officiels ou le public.
17. Pari d'un participant sur le résultat d'une course BRL.
18. Provoquer ou tenter de provoquer l'arrêt d'une course. A la seule discrétion de BRL, un coureur qui est jugé avoir intentionnellement provoqué un drapeau rouge peut être exclu de la reprise de la course en question.
19. Manquement de part d'un fabricant/distributeur à satisfaire aux exigences de l'agrément.
20. Tout autre acte ou action considéré par BRL comme préjudiciable au sport de la course de motocycles.

### **A3. ÉquipementInfractions et sanctions**

Cette section traite des violations des règles relatives à l'équipement. Indépendamment du fait qu'un motocycle ait passé les inspections précédentes, la conformité avec toutes les règles d'équipement applicables doit être faite lors de l'inspection d'après-course. Tout motocycle en infraction avec les règles d'équipement peut être considéré comme ayant été en infraction pendant toute la durée de l'épreuve. En faisant passer une moto à l'inspection technique, BRL ne garantit pas que cette moto respecte toutes les règles. Chaque concurrent et pilote participant aux compétitions BRL assume l'entière responsabilité de toute violation des règles d'équipement concernant son motocycle.

**A3.1 Les dépenses d'équipement** sont réparties en deux catégories :

1. Catégorie 1 - Violation de l'équipement qui pourrait potentiellement ou effectivement améliorer les performances d'un motocycle utilisé en compétition.
2. Catégorie 2 - Violations concernant l'ensemble des équipements.

**A3.2. Mise en fourrière des motocycles et de leurs composants :**

1. Le BRL peut mettre en fourrière des motocycles ou des composants pendant une période pouvant aller jusqu'à 45 jours après une manifestation au cours de laquelle ces motocycles ou composants ont été utilisés en compétition, afin de permettre BRL d'effectuer des inspections et des tests détaillés.
2. En cas de recours, le BRL peut conserver la garde des équipements mis en fourrière jusqu'à la fin de la procédure de recours.
3. Dans tous les cas où il est établi qu'une pièce est en infraction avec les règles du BRL, cette pièce peut être retenue pour une durée indéterminée par le BRL, afin d'empêcher l'utilisation de cette pièce dans des compétitions futures.

### **A4. Sanctions**

En fonction de la gravité de l'infraction, la violation des règles et règlements de BRL peut donner lieu à une sanction. Le BRL, à sa seule discrétion, est autorisé et peut imposer une telle pénalité, y compris, mais sans s'y limiter, une ou plusieurs des sanctions suivantes, sans ordre particulier :

1. Avertissement
2. Probation
3. Bien
4. Perte de la sélection du réseau de départ
5. Déduction de la position d'arrivée
6. Pénalité de temps
7. Perte totale ou partielle de points ou de tours
8. Perte totale ou partielle de l'argent du prix
9. Disqualification d'une ou plusieurs épreuves
10. Suspension d'une ou plusieurs manifestations
11. Perte de l'accès au territoire
12. Déchéance des accréditations pour les séries/événements
13. toute autre mesure disciplinaire jugée appropriée par le BRL.

## **A5. Manifestations**

**A5.1 Sauf exclusion spécifique**, les participants et les coureurs peuvent déposer des réclamations sur toute question relative à une épreuve à laquelle ils ont participé. Ces questions peuvent inclure, sans s'y limiter, la conformité d'une machine avec ces règles ou l'éligibilité d'un coureur.

**A5.2** Il existe deux types de réclamations : les réclamations techniques et les réclamations administratives. Les réclamations techniques concernent la légalité des motocycles et des composants utilisés en compétition. Tous les autres protêts seront définis comme administratifs.

**A5.3 Chaque protestation** doit être présentée séparément et par écrit. Chaque protestation doit spécifier la violation de la règle ou de la procédure BRL alléguée et doit être accompagnée d'un droit de dépôt. Pour une réclamation technique, le droit de dépôt est de 1.000 € ; pour toutes les autres réclamations, le droit de dépôt est de 500 €. BRL n'acceptera pas les réclamations verbales ou les réclamations qui ne sont pas accompagnées du droit de dépôt requis.

**A5.4** L'affichage des résultats provisoires marque le début de la période de protestation de 30 minutes.

**A5.5** La détermination **finale** de l'opportunité d'une protestation incombe au BRL et cette décision est définitive pour toutes les parties concernées.

**A5.6 Les** contestations portant sur la décision BRL en matière de chronométrage et de notation **ne seront pas** acceptées.

**A5.7 Les contestations ne seront pas** acceptées sur les décisions des officiels de BRL en ce qui concerne l'interprétation des règles de BRL relatives aux procédures de course. Ces décisions comprennent, sans s'y limiter, l'établissement des grilles et l'attribution des positions de départ, le départ de la course, les départs anticipés, le contrôle des motocycles, la décision de retarder, d'arrêter ou d'écourter une course, l'établissement des grilles de reprise, le déploiement des drapeaux, l'évaluation ou l'absence d'évaluation des pénalités, y compris les pénalités de position d'arrivée, de tour ou de temps, et les disqualifications, qu'il s'agisse d'une seule épreuve ou de l'ensemble de l'épreuve.

**A5.8** BRL rendra des décisions sur toutes les protestations dès que possible. S'il n'est pas possible de rendre une décision immédiate, BRL peut autoriser un coureur protesté à participer à la compétition dans le cadre d'une procédure d'arbitrage.

protestation. Dans ce cas, le paiement de tous les prix et de toutes les sommes affectées sera suspendu jusqu'à ce qu'une décision soit prise sur la réclamation.

**A5.9** Une fois déposée, une protestation ne peut être retirée sans l'autorisation du BRL.

**A5.10 Les frais légitimes que** le BRL peut encourir à suite d'une protestation doivent être payés par la partie qui proteste, et le BRL peut exiger à l'avance un dépôt de la partie qui proteste, suffisant pour couvrir ces frais. Toutefois, si la protestation est maintenue, ces frais doivent être remboursés par la partie qui a protesté.

**A5.11 Si** le BRL décide d'un protêt en faveur de la partie protestante, les frais de protêt seront remboursés à la partie protestante.

**A5.12** Si le BRL décide d'une protestation en faveur de la partie protestante, il conservera la taxe de protestation et produira un rapport écrit. Toutefois, dans le cas d'une réclamation technique impliquant le démontage ou la mesure d'un moteur, la partie contestataire a droit au droit de réclamation.

## **ANNEXE B :**

### **Procédures d'essai des carburants**

**B1.** Le BRL est seul habilité à diriger l'administration des essais de carburant, qui peuvent effectués à tout moment au cours d'une manifestation.

**B2.** critères de sélection des machines sur lesquelles les échantillons seront prélevés seront laissés à la seule discrétion du BRL. Les motocycles sélectionnés pour l'échantillonnage et l'analyse du carburant seront placés dans la fourrière.

**B3.** Récipients pour la conservation des échantillons :

1. Il doit être propre et constitué d'un matériau robuste, imperméable et non réactif aux combustibles.
2. Doit pouvoir être scellé.
3. Doit prévoir un dispositif d'identification.

**B4.** L'extraction du carburant des machines doit se faire directement à partir du réservoir de carburant et doit être soumise à un essai initial de carburant.

**B5.** si un échantillon de carburant échoue à l'essai initial, trois (3) échantillons d'essai seront prélevés sur chaque machine sélectionnée. Les récipients doivent être immédiatement scellés et identifiés par référence à la machine sur laquelle l'échantillon a été prélevé.

Ces informations doivent être inscrites sur le certificat BRL d'échantillon de carburant, qui doit certifier la date, le lieu et l'heure du prélèvement de l'échantillon, l'identité de la machine sur laquelle l'échantillon a été prélevé et l'identité de son pilote.

**B7.** Les échantillons (A, B et C) doivent rester sous le contrôle du BRL. Le coureur ou un représentant du concurrent/coureur/équipe doit signer le certificat d'échantillon de carburant reconnaissant qu'un échantillon a été prélevé, et le concurrent ou le coureur doit recevoir une copie du certificat.

1. L'échantillon A et son certificat seront envoyés par service express au laboratoire d'essai officiel déterminé par BRL, où l'échantillon sera testé pour vérifier sa conformité aux spécifications du carburant, conformément aux procédures scientifiques standard.
2. L'échantillon B et son certificat seront conservés par le BRL et seront envoyés laboratoire pour être testés si l'échantillon A s'avère non conforme aux spécifications du carburant.
3. Les résultats de ces tests doivent être joints à la copie du certificat d'échantillon de carburant par le laboratoire et remis au BRL dès que possible après l'obtention des résultats.
4. L'échantillon C sera conservé par le BRL pour des tests ultérieurs si nécessaire.
5. Dès réception du rapport du laboratoire indiquant qu'un ou plusieurs échantillons de carburant ne sont pas conformes aux règles, BRL en informera le concurrent ou le coureur et imposera une pénalité.
6. Le concurrent ne peut demander un nouveau test que pour vérifier les résultats. Le nouveau test sera effectué aux frais du concurrent.
7. Si, après le deuxième test, le carburant s'avère toujours non conforme, le concurrent ne peut pas faire appel des résultats ou de la pénalité imposée par BRL.
8. Le laboratoire d'essai indépendant, en délivrant les résultats de l'essai, doit également vérifier que les échantillons ont été reçus en bon état et avec le sceau intact.

## **ANNEXE C :**

### **Glossaire**

Les définitions et abréviations suivantes sont adoptées pour être utilisées dans le présent règlement.

**Après-vente.** Produit par un fabricant ou un constructeur autre que le fabricant de l'équipement d'origine.

**Carrosserie.** Sièges/queues, panneaux de carrosserie et ailes.

**CC.**(acronyme) Centimètres cubes

**Inspecteur technique en chef.** Officiel responsable de l'inspection des motocycles et de la conformité de l'équipement avant, pendant et après une épreuve, ainsi que d'autres procédures techniques et relatives à l'équipement.

**Déplacement.** Volume balayé par le piston à chaque course.

**Disqualification.** La perte de toutes les récompenses et de tous les prix obtenus dans toutes les compétitions au cours de l'événement.

**Épreuve.** Une course consistant en une série de compétitions.

**Grille :** zone de départ d'une course

**Coup au but.** Premier coureur au premier virage

**Fabricant.** Le fabricant d'origine d'un motocycle (et non le distributeur).

**Modèle.** Référence à une année et à un nom particuliers attribués par les constructeurs à certains motocycles.

**Motocyclette.** à deux roues arrière, propulsé par un seul moteur et destiné à la course.

**OEM.** (acronyme) Originaleéquipementfabricant

**Résultats officiels.** Liste de l'ordre d'arrivée d'une épreuve émise par le pointage après l'expiration de la période de protestation de 30 minutes.

**Paddock** - Zone désignée principalement pour l'entretien des motocycles de compétition inscrits à l'événement. Il peut également s'agir d'une aire de stationnement pour les véhicules de transport et d'assistance des motocycles.

**Participant.** Tout coureur, mécanicien, membre d'équipage, club, association, entreprise, promoteur et toute autre personne participant ou liée d'une manière ou d'une autre à une course BRL.

**Pit Crew.** Mécaniciens et/ou assistants

Zone désignée directement adjacente à la piste de course, qui peut comprendre des zones de rassemblement et de signalisation. L'accès est limité aux mécaniciens, aux officiels ou aux personnes munies d'un laissez-passer approprié.

**Résultats provisoires.** Une liste initiale de l'ordre d'arrivée d'un événement émise par le scoring immédiatement après l'arrivée de la course.

**Promoteur :** toute personne ou groupe de personnes, entreprise, société ou club accueillant, produisant ou organisant un événement.

**Se qualifier.** Se qualifier pour une épreuve finale en se qualifiant au chronomètre ou en terminant une course de qualification.

**Course de qualification.** Une course préliminaire qui peut être utilisée pour l'élimination ou pour déterminer les positions de départ de la course.

**Course.** Série de compétitions organisées au cours d'une épreuve, y compris les courses de qualification chronométrées et les courses de consolation.

**Coureur.** Dans le présent document, le terme "coureur" fait référence à la personne et/ou à l'équipe participant au BRL, comme indiqué dans les champs d'information de l'inscription à la course associés à l'inscription au BRL.

**Directeur de course.** Officiel responsable de la gestion globale et de la direction de toutes les compétitions et activités de course, de l'interprétation des règles, des inscriptions aux épreuves, des réclamations et des pénalités.

**Position de course.** Position d'un coureur en fonction de la distance parcourue par rapport au leader de la course.

**Circuit de course.** La surface de course proprement dite et les zones de ruissellement, plus voie des stands, la grille et une piste d'essai (le cas échéant), ainsi que toute autre zone où la conduite de motocycles de compétition est autorisée.

.Toute personne qui concourt sur l'hippodrome au cours d'une épreuve

Les officiels fournissent toutes les informations relatives au chronométrage et aux résultats de la course.

**Zone de signalisation.** Zone d'accès réservé aux mécaniciens pour signaler les coureurs et/ou effectuer une assistance mécanique.

**Zone de transit.** L'endroit où les coureurs et les machines sont rassemblés avant le début d'une épreuve.

**Stock.** Pièces fabriquées et livrées par l'équipementier, qui sont identiques aux pièces installées sur le motorcycle par l'équipementier avant la vente au détail.

Ce terme fait référence aux nouvelles pièces OEM qui remplacent les anciennes pièces pour améliorer la sécurité ou la durabilité, mais pas pour améliorer les performances.

**Suspension** (en référence aux sanctions). La perte de tous les droits de concourir en tant que coureur ou de participer en tant que membre d'une équipe de ravitaillement pour une période déterminée.

**Inspecteur technique** : technicien qui inspecte les motorcycles et l'équipement des coureurs participant à une épreuve.

**Qualification chronométrée.** Course contre la montre d'un coureur individuel. Les tours sont chronométrés électroniquement pour chaque coureur afin de déterminer l'ordre de qualification.

**Transpondeurs.** Il s'agit du dispositif électronique officiel de comptage des points pour les épreuves. Les dispositifs sont montés sur les motorcycles par les officiels de la course lors de l'inspection technique. Les dispositifs envoient des signaux électroniques au bureau de pointage, ce qui permet de saisir des informations de chronométrage précises pour déterminer les résultats de la course.