

## AVENANT N°2

### TITRE 1 : REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE

#### Article 7 – Essais

##### Article 7.1 - Essais privés

A l'exception des pilotes de la catégorie Pré Moto 4, Moto 5 et Moto 4 OGP BY MOTUL, les essais privés, avec une machine de la même discipline (de même cylindrée et catégorie) que celle dans laquelle le pilote est inscrit, sont interdits un mois avant l'épreuve sur le circuit concerné en dehors des essais libres et des essais officiels de la manifestation. Tout pilote ayant enfreint cette restriction se voit interdire l'épreuve. **Cette règle ne s'applique pas pour la course du Mans.**

**Cette règle ne s'applique pas aux pilotes participant à la manche de Magny-Cours du Championnat du Monde Superbike. De ce fait, les pilotes concernés sont autorisés à rouler sur ce tracé du 31 août au 7 septembre uniquement.**

Lors des essais libres du vendredi les machines doivent porter leur numéro de course et transpondeur.

### TITRE 2 : REGLEMENT TECHNIQUE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE

#### Article 9 – Poids minimum

Le poids minimum pour chacune des machines est défini comme suit :

Catégorie	Machine	Poids de la machine		Poids minimum combiné pilote et machine
		Limite basse	Limite haute	
Pré Moto 4	Toutes machines	83kg	92kg	125kg
Moto 5	Toutes machines	93kg	-	136kg
Moto 4 OGP BY MOTUL	Honda NSF 250	96 kg	-	145 kg
SSP 600	Toutes machines	161 kg	170 kg	239 kg
SSP NOUVELLE GÉNÉRATION	Ducati Panigale V2	166 kg	175 kg	244 kg
	MV Agusta F3 800	161 kg	170 kg	239 kg
	Triumph ST765RS	161 kg	170 kg	239 kg
	Honda CBR600RR	161 kg	170 kg	239 kg
	Kawasaki ZX-6R	161 kg	170 kg	239 kg
	MV Agusta F3	131 kg	170 kg	239 kg
	Suzuki GSX-R600	161 kg	170 kg	239 kg
	Triump 675R	161 kg	170 kg	239 kg
	Yamaha YZF-R6	161 kg	170 kg	239 kg
	Yamaha YZF-R9	<b>166 kg</b>	<b>175 kg</b>	<b>244 kg</b>
SBK	Toutes machines	168kg	-	-

Le poids du pilote est le poids du pilote équipé, prêt à courir.

Le poids de la machine est le poids de la machine utilisée sur la piste à n'importe quel moment de la manifestation.

**Pour la catégorie Moto 4 OGP by Motul, le poids combiné de la machine et du pilote n'est mesuré que dans le cas où le poids de la machine se situe sous la limite basse celle-ci.**

**Pour les autres catégories,** le poids combiné de la machine et du pilote n'est mesuré que dans le cas où le poids de la machine se situe entre la limite basse et la limite haute de celle-ci.

Dans le cas où la machine a un poids inférieur à la limite basse, il est permis d'utiliser des lest pour être en conformité avec le présent règlement. Cet emploi de lest doit être déclaré au commissaire technique lors des vérifications préliminaires.

Le lest doit être constitué d'un métal rigide, attaché fermement et de façon sécurisée, soit par un système intermédiaire de fixation, soit directement sur le cadre principal ou sur le moteur avec un minimum de deux écrous en acier (d'un diamètre min. de 8 mm, d'une qualité 8, 8 ou plus).

Le carburant dans le réservoir peut être considéré comme du lest.

L'échelle des poids est susceptible d'être modifiée en cours de saison à la seule discrétion de la CNV.

## **Article 15 – Pneumatiques**

### **Article 15.2 – Catégories Production 600 et Production 1000**

**L'article est supprimé et renvoi à l'article 5.1 du Règlement Technique de la catégorie Production.**

## **Article 40 – Allumage / boîtier de contrôle (ECU)**

### **Article 40.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération**

L'ECU doit être l'ECU Supersport Mectronik MKE7 (code WSS600\_A).

Le micrologiciel et la cartographie moteur du fabricant doivent être déclarés éligibles pour le championnat et faire partie des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List ».

L'ECU doit avoir la section « Paramètres FIM » à jour et il est de la responsabilité du pilote de s'assurer que tel est le cas, **à l'exception du modèle Ducati Panigale V2 pouvant utiliser l'ancienne version du Firmware.**

**Des contrôles des boîtiers ECU peuvent être réalisés par les commissaires techniques à n'importe quel moment de la compétition.**

Des modules/capteurs externes peuvent être installés mais ne peuvent fournir qu'un signal à l'ECU.

Aucun autre module externe ne peut être installé sauf : partie d'un quick-shifter où le module ne peut fournir qu'un signal à l'ECU, appareils mandatés par le championnat (par exemple, système RF à 2 voies) et enregistreur de données.

Un connecteur CAN doit être mise à disposition pour les contrôleurs techniques.

Il doit être situé à l'arrière du siège de la moto. Il doit être connecté au bus CAN de l'ECU et le système TPMS (le cas échéant) doit être connecté au même bus. L'alimentation 12V doit être disponible, commutée par l'interrupteur principal.

Spécifications du connecteur : JST 04R-JWPF-VSLE-S : masse, CAN Lo, CAN Hi et interrupteur principal 12V.

La lampe anti-pluie doit être alimentée par l'ECU (comme détaillé dans les schémas du faisceau)

L'ECU peut être positionné librement mais doit être monté solidement, amorti et sans vibrations.

Lors d'une épreuve, le responsable technique peut demander à un pilote de remplacer son ECU.

Lors d'une épreuve, le responsable technique peut lire et sauvegarder le fichier d'étalonnage (amp), il ne sera pas partagé sauf pour les contrôles de conformité avec les partenaires du système électronique, et pourra être utilisé lors d'un contrôle de puissance.

Les capteurs suivants doivent être connectés directement et uniquement à l'ECU, et doivent être les capteurs d'origine, sauf indication contraire :

- Position du papillon (plusieurs autorisées)
- Capteur de cartographique, Map Sync (capteur de pression sur l'orifice d'admission utilisé pour synchroniser le moteur lors du démarrage)
- Pression de la boîte à air
- Pick-ups moteur (Came, vilebrequin)
- Position de la poignée (Origine ou homologuée par le fabricant)
- Vitesse avant (à ajouter seulement si l'originale n'est pas disponible)
- Vitesse arrière (à ajouter seulement si l'originale n'est pas disponible)
- Vitesse de l'arbre de sortie de boîte de vitesses (si d'origine)

- Rapport engagé
- Pression atmosphérique
- Température de l'eau
- Température de l'air
- Switch de chute (pas d'angle d'inclinaison – sauf depuis l'ECU)

Les éléments suivants peuvent être ajoutés :

- Cellule/commutateur de changement de vitesse (peut uniquement fournir un signal à l'ECU)
- Multi-Lambda - Bosch LSU4.9 uniquement
- Position de la fourche
- Position de l'amortisseur
- Pression de freinage avant
- Pression de freinage arrière
- Pression du carburant (pas température)
- Pression d'huile
- Température de l'huile
- Commutateurs (gauche et droite)
- Moniteur TPMS arrière (température et pression, doivent être CAN). Doit provenir de la liste des pièces éligibles pour la compétition.
- Moniteur TPMS avant (température et pression, doivent être CAN). Doit provenir de la liste des pièces éligibles pour la compétition.

L'enregistreur de données doit provenir de la liste des pièces éligibles pour la compétition. Les caractéristiques des systèmes d'enregistrement de données éligibles doivent être les suivantes :

- Le prix de vente maximum de l'unité (matériel + logiciel, hors capteurs et faisceaux de câbles) ne peut pas dépasser 3 000 €HT. L'« unité » peut être composée de plusieurs éléments, d'un module d'entrée, d'un module d'enregistrement, etc.
- L'enregistreur de données doit être disponible à la vente au public.
- L'enregistreur de données peut uniquement être connecté au bus CAN et aux capteurs répertoriés dans cette section.
- Seuls les éléments suivants peuvent être connectés directement à l'enregistreur de données :
  - o GPS (chronométrage du tour et position sur la piste).
  - o Transpondeur / Signal de temps au tour.
  - o Température du pneu arrière (infrarouge) (externe) (maximum 3).
  - o Toutes les exceptions notées dans la liste des pièces éligibles pour la compétition.

La télémétrie n'est pas autorisée.

Aucune connexion à distance ou sans fil à la moto pour échange de données ou réglage n'est autorisée lorsque le moteur tourne ou que la moto est en mouvement.

Le tableau de bord est libre et peut intégrer un enregistreur de données. Il doit conserver un affichage fonctionnel du tachymètre.

Si les commodos au guidon sont remplacés par ceux fournis dans le kit, ils doivent alors répondre aux spécifications documentées par le fabricant. Leur disposition de base, leur fonction, leur position et leur couleur doivent suivre celles fournies dans le kit.

Les câbles électriques, le faisceau, les connecteurs, la batterie et les interrupteurs sont libres mais le faisceau doit être conforme au schéma de câblage préconisé par Mectronik.

Les bougies d'allumage et les fils peuvent être remplacés.