

AVENANT N°2

ARTICLE 3 – CADRE & CHASSIS

3.1. - CADRE

Aucune modification **n'est** autorisée. Le cadre principal doit avoir un numéro d'identification du véhicule (VIN), comme délivré par le fabricant sur le modèle homologué.

Les protections de cadre en matériaux composites sont autorisées et doivent être fixées solidement. Il est interdit de percer des trous pour fixer ces protections. Pour les contrôles techniques, les motos doivent être présentées sans ces protections. Le responsable technique de l'épreuve peut demander au pilote, à tout moment de l'épreuve, d'enlever ces protections pour des vérifications complémentaires.

Un espace suffisant doit être disponible pour apposer l'autocollant FFM (sur une surface lisse).

Rien d'autre ne peut être ajouté ou retiré du cadre.

Les supports ou plaques de montage du moteur doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

La boucle arrière du cadre doit être celle du modèle d'origine homologué. ~~La construction de la boucle arrière homologuée doit être utilisée.~~ Des modifications mineures pour monter et fixer le carénage arrière et la selle sont autorisées, mais la conception, l'objectif et l'assemblage doivent rester tels qu'utilisés par la pièce homologuée.

Le matériau de la selle peut être modifié et/ou remplacé.

Les accessoires boulonnés à la boucle arrière peuvent être retirés.

Le polissage du cadre ou de la boucle arrière n'est pas autorisé.

3.2. – FOURCHE AVANT

Les fourches, les plongeurs, la potence, l'axe de roue, les T supérieure et inférieure, etc., doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

Les pièces internes d'origine des fourches homologuées peuvent être modifiées ou changées, mais strictement limitées au(x) ressort(s) et aux soupapes/clapets. **Le changement des bouchons de fourche est interdit.**

En catégories Superbike et Supersport Production, les éléments intérieurs de la fourche peuvent être changés de manière libre. Seuls les kits constructeurs à un prix catalogue TTC inférieur à 2 000 €, y compris les bouchons, sont autorisés. Un document listant les pièces homologuées dans les différentes catégories est disponible sur : <https://www.fsbk.fr/reglements/>.

N'importe quelle qualité et quantité d'huile peut être utilisée dans les fourches avant.

Les systèmes de fluides électromagnétiques qui modifient la viscosité du ou des fluides de suspension pendant le fonctionnement ne sont pas autorisés.

Les joints cache-poussière peuvent être modifiés, changés ou retirés à condition que la fourche reste totalement étanche.

La hauteur et la position de la fourche avant par rapport aux T de fourche sont libres.

Un amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur de recharge. L'amortisseur de direction ne peut pas agir comme un dispositif de limitation du verrouillage de la direction.

L'ajout de petits supports pour la béquille avant n'est pas autorisé si ce n'est pas monté à l'origine sur la moto homologuée.

3.5. – ROUES

Les roues doivent rester telles qu'elles ont été produites à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée, aucune modification n'est autorisée.

En Coupes de France Promosport et Championnat de France d'Endurance, aucune modification des axes de roue ou des points de fixation et de montage des étriers de frein avant n'est autorisée.

Les entretoises et écrous extérieurs des axes de roue (avant et arrière) doivent rester tels que d'origine, aucune modification n'est autorisée.

En catégories Superbike et Supersport Production, aucune modification des axes de roue ou des points de fixation et de montage des étriers de frein avant n'est autorisée.

Les entretoises intérieures peuvent être modifiées. Des modifications sur la roue pour garder en place les entretoises sont autorisées.

Les entretoises et écrous extérieurs des axes de roue (avant et arrière) doivent rester tel que d'origine, aucune modification n'est autorisée.

ARTICLE 4 – FREINS

4.3. – ETRIER DE FREIN

Les étriers de frein avant et arrière (support et patte) doivent rester ceux produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée. **L'étrier arrière peut être fixé sur le bras oscillant à son emplacement d'origine homologué.**

Afin de réduire le transfert de chaleur, il est permis d'ajouter des cales métalliques (entretoises) aux étriers, entre les plaquettes et les étriers, et/ou de remplacer les pistons par des pistons en acier fabriqués par le même fabricant que l'étrier (pour des raisons de sécurité et de responsabilité, l'équipe doit suivre les recommandations/instructions du fabricant).

ARTICLE 5 – PNEUMATIQUES

5.1 – Championnat de France Superbike

PIRELLI est le fournisseur pneumatique exclusif du Supersport Production (600) et du Superbike Production (1000). Sont seuls autorisés les pneumatiques de la marque **PIRELLI** tels que définis ci-dessous :

CATEGORIE	PNEU	MODELE	DIMENSIONS	GOMME	TARIF
Supersport Production (600)	AV	DIABLO SUPERBIKE DIABLO RAIN	120/70 R 17 NHS TL 120/70 R 17 NHS TL	SC1/SC2 SCR1	204€ 189€
	AR	DIABLO SUPERBIKE DIABLO RAIN	190/60 R 17 NHS TL 200/60 R 17 NHS TL	SCX/SC0/SC1/SC3 SCR1	265€ 286€
Superbike Production (1000)	AV	DIABLO SUPERBIKE DIABLO RAIN	125/70 R 17 NHS TL 120/70 R 17 NHS TL	SC1/SC2 SCR1	204€ 189€
	AR	DIABLO SUPERBIKE DIABLO RAIN	200/65 R 17 NHS TL 200/60 R 17 NHS TL	SCX/SC0/SC1/SC2 SCR1	295€ 286€

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation est limité à :

- 7 pour le Supersport Production (600)
- 8 pour le Superbike Production (1000)

Le pilote est libre de choisir sa gomme parmi celles disponibles au camion PIRELLI. La gamme de gommes mise à disposition (ex. SCX, SC0, SC1, SC2, SC3). Il est précisé que PIRELLI fixe, pour chaque épreuve, une sélection obligatoire composée de 2 gommes avant et 2 gommes arrière, constituant les seuls pneumatiques autorisés. La sélection est arrêtée et communiquée à la FFM 3 semaines avant l'événement.

PIRELLI demeure seul décisionnaire de la liste des gommes disponibles au camion et peut, en cas de conditions exceptionnelles, ajouter une spécification supplémentaire. Tout pneumatique non conforme à cette sélection est interdit.

Une dotation PIRELLI sur chaque épreuve est attribuée aux pilotes, comme suit :
Supersport Production (600) : 6 pneumatiques achetés = 1 pneumatique AV offert
Superbike Production (1000) : 8 pneumatiques achetés = 1 pneumatique AR offert

Le pneumatique offert correspond à la référence de la catégorie et est remis lors du premier passage du pilote au camion PIRELLI, sous réserve que ce dernier ait acheté l'ensemble de ses pneumatiques au camion PIRELLI présent sur l'épreuve. En conditions de piste sèche, le pilote peut choisir librement la gomme mis à disposition par PIRELLI.

Le port de la casquette remise par le responsable de la compétition PIRELLI est obligatoire lors des podiums épreuve et championnat en Supersport Production (600) et Superbike Production (1000).

La restriction débute à compter des **essais libres du vendredi** (du jeudi dans le cadre de l'épreuve de Magny-Cours). Tous les pneumatiques doivent être marqués à l'exception des pneumatiques pluie référencée comme tels par le fournisseur. Les stickers remis au pilote lors du contrôle technique doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote.

Les pneumatiques réglementairement autorisés doivent être montés dans le sens de roulement et en respectant le montage défini par le manufacturier. En cas de non-respect, le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

L'absence de stickers lors des essais chronométrés ou des courses est passible d'une sanction par le jury de l'épreuve.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne peut être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit.

Le directeur de course doit être prévenu. Tous les cas non prévus sont tranchés par le jury.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation est convoqué par le jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut être prise par celui-ci).

Les champions Supersport Production (600) et Superbike Production (1000) recevront de la part de PIRELLI la saison suivante un accompagnement technique et un soutien matériel via la dotation d'un train de pneumatiques complet par week-end de course, sous réserve qu'ils soient engagés dans l'une des catégories citées ci-dessous :

- **Supersport Production (600)**
- **Supersport**
- **Superbike Production (1000)**
- **Superbike**

5.2 – Championnat de France d'Endurance

En Championnat de France d'Endurance, les dispositions du règlement technique du championnat s'appliquent.

5.3 – Coupes de France Promosport

PIRELLI est le fournisseur pneumatique exclusif des Coupes de France Promosport. Sont seuls autorisés les pneumatiques de la marque PIRELLI tels que listés ci-dessous.

Le port de la casquette remise par le responsable de la compétition PIRELLI est obligatoire lors des podiums épreuve et coupe en Production 600 et en Production 1000.

Une remise de 15€ TTC par train de pneumatiques sera accordée aux pilotes participants à au moins 4 courses. Ce montant sera porté à 20€ TTC pour ceux qui participent à l'intégralité des épreuves.

Le vainqueur du classement Production 600 et le vainqueur du classement Production 1000 recevront de la part de PIRELLI la saison suivante un accompagnement technique et un soutien matériel via la dotation de l'intégralité des pneumatiques nécessaires pour la saison suivante, sous réserve qu'ils soient engagés dans l'une des catégories du Championnat de France Superbike citées ci-dessous :

- **Supersport Production (600) et Supersport : 3 pneumatiques AV et 4 pneumatiques AR par weekend de course, soit un total de 42 pneumatiques offerts pour une saison de 6 courses.**
- **Superbike Production (1000) et Superbike : 3 pneumatiques AV et 5 pneumatiques AR par weekend de course, soit un total de 48 pneumatiques offerts pour une saison de 6 courses.**

Piste sèche (DRY) :

CATEGORIE	DIMENSION	MODELE	GOMME	TARIF TTC
Production 600	AV 120/70 ZR17 AR 180/60 ZR17	Diablo Supercorsa V3 Diablo Supercorsa V3	SC2 SC2	155€ 205€
Production 1000	AV 120/70 ZR17 AR 200/55 ZR17	Diablo Supercorsa V3 Diablo Supercorsa V3	SC2 SC2	155€ 225€

Seuls les paiements en espèces ou cartes bancaires sont acceptés par la structure PIRELLI sur le circuit. Aucune autre référence n'est admise, et ce dès la première course. Les références revendeur sont disponibles sur simple demande.

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation est limité à 2 (un avant, un arrière) pour toutes les catégories.

Lors du contrôle technique deux stickers, un pour le pneu avant et un pour le pneu arrière, sont remis au pilote. Ces stickers doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote.

Un pilote n'ayant pas ses stickers de collé sur les pneumatiques référencés ci-dessus lors de son passage en prégrille n'est pas autorisé à rentrer sur la piste, quelles que soit les conditions de piste (DRY ou WET).

Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et en respectant le montage définit par le manufacturier. En cas de non-respect, le pilote n'est déclassé que sur la course lors de laquelle il a été déclaré non conforme.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne peut être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit.

Le directeur de course doit être prévenu. Tous les cas non prévus sont tranchés par le jury.

Le pilote ayant procédé au changement de pneumatique, doit effectuer un passage par la voie des stands à son prochain départ (demi-finale, finale 1 ou finale 2).

Si un pilote se présente en prégrille en ayant effectué un changement de pneumatique sans respecter la procédure définie ci-dessus, il est renvoyé de la prégrille et ne peut prendre le départ.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation est convoqué par le jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut être prise par celui-ci).

Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

Sont également autorisés, uniquement sur piste déclaré WET (mouillée), les pneumatiques de marque PIRELLI tels que définis ci-dessous :

Piste mouillée (WET) :

CATEGORIE	DIMENSION	MODELE	GOMME	TARIF TTC
Production 600	AV 120/70 R17 AR 200/60 R17	Diablo Rain Diablo Rain	SCR1 SCR1	189€ 286€

Production 1000	AV 120/70 R17 AR 200/60 R17	Diablo Rain Diablo Rain	SCR1 SCR1	189€ 286€
-----------------	--------------------------------	----------------------------	--------------	----------------------

Aucune autre référence n'est admise, et ce dès la première course.

Ces pneumatiques ne font l'objet d'aucun marquage. Leur nombre n'est pas limité.

Les pneumatiques pluie peuvent être montés sur des jantes adaptables de matière et dimensions identiques à l'origine. Ces jantes peuvent également être équipées de disques de frein adaptables de forme, matière et dimensions strictement identiques à l'origine.

Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et à l'emplacement prévu par le fabricant.

Tout autre montage est considéré comme non-conformité technique avec les conséquences qui en découlent.

Le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2400 watts maximum, sont autorisées en prégrille.

ARTICLE 6 – COMMANDES

6.1. – GUIDONS ET COMMANDES MANUELLES

Un seul interrupteur d'arrêt moteur ROUGE peut être situé sur le guidon gauche ou droit, accessible par le pilote avec ses mains en position normale sur les poignées.

Les commandes d'accélérateur doivent se fermer automatiquement lorsqu'elles ne sont pas tenues par la main.

Le guidon, les commandes manuelles et les câbles associés peuvent être modifiés ou remplacés **par des modèles différents de ceux** montés sur la moto homologuée.

Toutes les commandes manuelles, le bouton du démarreur électrique et le bouton de l'interrupteur d'arrêt du moteur doivent rester directement montés sur le guidon. Pour des raisons de sécurité, l'interrupteur pour démarrer le moteur ne peut être qu'un seul bouton-poussoir situé sur l'un des guidons. D'autres circuits, par exemple le démarrage du moteur en tirant sur le levier d'embrayage, sont interdits. D'autres commutateurs peuvent être modifiés.

L'embrayage et le levier de frein peuvent être remplacés par un modèle du commerce.

ARTICLE 8 – MOTEUR

8.1. – Radiateur, système de refroidissement et refroidisseurs d'huile

Des grilles de protections peuvent être ajoutées devant le ou les radiateurs d'huile et/ou d'eau.

En catégories Superbike et Supersport Production, le remplacement des durites d'origines est autorisé.

8.6. – Alimentation en carburant

La pompe à essence et le régulateur de pression ne peuvent pas être modifiés.

La soupape de carburant d'origine (robinet de purge) peut être modifiée, remplacée ou retirée de celles installées sur la moto homologuée.

Une ligne transversale entre chaque côté de la cuve est autorisée (diamètre intérieur maximum 10 mm).

Les conduites d'aération de carburant peuvent être remplacées. Des filtres à carburant peuvent être ajoutés.

En catégories Superbike et Supersport Production, la durite de carburant provenant du réservoir peut être sécurisée par un connecteur rapide.

ARTICLE 9 – ELECTRONIQUES

9.2. – Faisceau et contrôle électronique

À tout moment, le directeur technique doit avoir accès et un moyen de se connecter à l'ECU à des fins de contrôle. Les bougies peuvent être remplacées.

En Coupes de France Promosport ainsi qu'en Championnat de France d'Endurance : le système de contrôle électronique (y compris l'ECU, le faisceau électrique et le tableau de bord) doit être le système standard de la moto homologuée.

Le firmware et le logiciel de l'ECU peuvent ~~doivent~~ être flashés, à la charge du pilote, par le prestataire retenu par le FFM.

Le faisceau d'origine peut être modifié, **remplacé ou déplacé afin de retirer les éléments non-nécessaires à l'utilisation de la moto sur piste (klaxon, clignotants, capteur béquille, etc.). La clé de contact/serrure peut être déplacée ou supprimée.**

Il est de l'entièvre responsabilité du pilote d'assurer le fonctionnement sûr et correct de l'ensemble du système électronique. L'ECU doit être clairement identifié par le numéro de série d'origine délivré par le fabricant lors de la production de l'ECU.

L'ECU doit rester dans sa position d'origine homologuée. Le numéro de série de l'ECU utilisé par l'équipe doit être conforme au modèle et à la plage d'années de la moto homologuée par la FFM et déclarée par le fabricant. **L'acquisition de données est interdite pendant les épreuves.**

En catégories Supersport et Superbike Production, le firmware et le logiciel de l'ECU d'origine peuvent être flashés. Les ECU et les faisceaux « kits » de chaque constructeur dont le prix catalogue est inférieur à 3000 € TTC sont également autorisés sur demande d'homologation du constructeur et/ou de l'importateur. Un document listant les pièces homologuées dans les différentes catégories est disponible sur : <https://www.fsbk.fr/reglements/>.

L'acquisition de données est autorisée. Si nécessaire, le remplacement du tableau de bord d'origine est autorisé. **Le nombre de capteur est libre.**