FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

Règlement
CHAMPIONNAT DE FRANCE
SUPERBIKE

Vitesse 2018

CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE 2018

ART. 1 DEFINITION

La F.F.M. met en compétition, en 2018 avec ses Clubs organisateurs, le Championnat de France Superbike.
Un titre de Champion de France 2018 sera attribué à l'issue de la saison dans chacune des catégories ci-dessous.

Pré-Moto 3
Machines 250cc 4 Temps (moteur d'origine tout terrain)

Trophée de France 600 PIRELLI au-dessus de 350 et jusqu'à 600cc (4 cylindres) et 675cc (3 cylindres) - réglementation 600 Promosport et correspondant à la réglementation spécifique pour cette catégorie (art. 27 et suivants du présent règlement).

Supersport Evo
Machines correspondant à la réglementation Supersport France
Plus de 401 à 600 cc 4 Temps, 4 cylindres maximum
Plus de 401 à 675 cc 4 Temps, 3 cylindres maximum
Plus de 600 à 750 cc 4 Temps, 2 cylindres maximum

Superbike et Superbike Challenger
Machines correspondant à la réglementation Coupe F.I.M. Superstock 1000cc

Side-Cars
F1 châssis long jusqu'à 1000 cc
600cc châssis long ou châssis court jusqu'à 600cc
plus de 401 à 600 cc 4 Temps, 4 cylindres maximum
plus de 401 à 675 cc 4 Temps, 3 cylindres maximum
plus de 600 à 750 cc 4 Temps, 2 cylindres maximum

La catégorie Pré-Moto 3 est ouverte aux pilotes âgés de 12 ans au minimum le jour de l'épreuve où ils sont engagés, conformément au tableau des âges de pratique définis dans les règles techniques et de sécurité (R.T.S.). (*)

La catégorie Superbike Challenger est ouverte aux pilotes âgés de moins de 28 ans au 1er janvier de l'année en cours.
Les Champions de France Superbike, Superbike Stock **et Superbike Challenger** ainsi que les pilotes ayant fait un podium sur une épreuve de la Coupe FIM Superstock 1000cc Vitesse ou du Championnat du Monde d'Endurance ne pourront pas participer à la catégorie Superbike Challenger.

Tous les cas non prévus seront tranchés par la CNV qui restera souveraine quant à l'engagement des pilotes qu'elle estimerait correspondre ou ne pas correspondre à l'esprit de cette disposition.

Trophée PIRELLI (*)
Le Trophée de France 600 PIRELLI est interdit aux pilotes qui, dans les cinq années précédentes, étaient classés dans les cinq premiers des Championnats de France Supersport ou Superbike.

Un titre de vainqueur du Trophée de France 600 PIRELLI Jeunes sera attribué.

Le Trophée de France 600 PIRELLI Jeunes est réservé aux pilotes nés à partir du 1er janvier 1996 ayant 15 ans révolus le jour de la première épreuve ou de l'épreuve où ils sont admis en tant que Wild Card.

Un pilote issu du Trophée de France 600 PIRELLI Jeunes, choisi par la FFM, se verra attribuer une aide de 4500€ minimum pour participer en 2019 soit au Championnat du Monde 300cc, soit au Championnat d'Europe Superstock 1000cc, soit au Championnat de France dans les catégories Supersport Evo ou Superbike pour autant qu'il utilise des pneus PIRELLI. Ce choix sera sans appel.

Afin de permettre à des pilotes souhaitant intégrer le Championnat de France Superbike, mais n'ayant pas accès par manque de palmarès ou de moyens aux catégories Supersport ou Superbike, la participation aux épreuves du Trophée PIRELLI 600 est également ouverte aux pilotes nés avant le 1er janvier 1996, pour autant :

- qu'ils n'aient pas été classés dans un Championnat d'Europe sauf (125cc ou Moto 3).

Tous les cas non prévus seront tranchés par la CNV qui restera souveraine quant à l'engagement des pilotes qu'elle estimerait correspondre ou ne pas correspondre à l'esprit de cette disposition.

Un titre de vainqueur du Trophée de France 600 PIRELLI Scratch sera attribué si celui-ci est différent du Trophée PIRELLI 600.

(*) si moins de **10** pilotes sont inscrits au **20 janvier 2018,** la CNV se réserve le droit d'annuler ces catégories.

ART. 2 CONCURRENTS

Chaque équipe permanente devra souscrire une licence Team, qui pourra être attribuée soit à un pilote soit à une personne de l'équipe. Celle-ci sera identifiée comme ''Team manager'', elle sera le seul contact de la CNV à ce titre elle recevra et transmettra les informations nécessaires au bon fonctionnement de la relation équipe / CNV.

La participation à l'ensemble des catégories du Championnat de France Superbike 2018 est réservée :

- aux pilotes de toute nationalité titulaires d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, NCP ou NJ3 (suivant la catégorie choisie) délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours,

Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation délivrée par la F.F.M. ne marqueront pas de points dans le cadre du Championnat de France.

Des pilotes de nationalité française participant à un Championnat étranger sous licence de ce pays pourront participer aux épreuves du Championnat de France avec une licence une manifestation délivrée par la FFM, dans la mesure où des places sont disponibles. Ils n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France. Les points marqués par ces pilotes seront ré attribués dans le cadre du classement final du Championnat de France.

Le Président de la Commission Nationale de Vitesse sera chargé d'étudier les dossiers déposés par ces pilotes ou par ceux dont le cas n'est pas prévu dans les dispositions précédentes.

ART. 3 EPREUVES

Ce Championnat se disputera sur des courses mises sur pied sous la responsabilité des clubs organisateurs, dans le respect des règles établies par la F.F.M. et sous le contrôle de la CNV.
Sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse, l'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ART. 4 CALENDRIER

Les courses du Championnat de France Superbike se disputeront sur des circuits faisant l'objet d'une homologation administrative et respectant pleinement le cahier des charges émis par la F.F.M., à savoir :

31 mars et 1er avril	LE MANS (72)	ASM 24 HEURES ACO
28 et 29 avril	NOGARO (32)	ASM ARMAGNAC BIGORRE
16 et 17 juin	LEDENON (30)	MC LEDENON
30 juin et 1er juillet	MAGNY-COURS (58)	MC NEVERS ET NIEVRE
14 et 15 juillet	PAU ARNOS (64)	MC PAU ARNOS
25 et 26 août	CAROLE (93)	MC MOTORS EVENTS
22 et 23 septembre	ALBI (81)	MCC ALBI

La Commission se réserve la possibilité de modifier ce calendrier.

ART. 5 ENGAGEMENTS

Les pilotes solo et side-cars ainsi que les passagers (titulaires d'une licence de pilote) postulant à un engagement dans une des catégories du Championnat de France SUPERBIKE devront être en possession du CASM.

Dans toutes les catégories, le nombre de concurrents admis correspondra à la capacité maximum en course de chaque circuit.

Nota concernant l'épreuve de Carole : les 30 premiers du classement provisoire du Championnat après Pau Arnos auront automatiquement une pré-réservation pour l'épreuve de Carole (15 premiers en Supersport, 15 premiers en Trophée de France 600 PIRELLI, 20 premiers en Side-Cars scratch). **Les pilotes suivants seront placés en liste d'attente par ordre d'arrivée des bulletins d'engagement.**

Les formulaires d'engagements des catégories Pré Moto 3 sont disponibles sur www.objectifgrandprix.com/Inscriptions-fr

Dans la catégorie Trophée PIRELLI, les priorités seront définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le 20 janvier 2018 :

- *20 places sont réservées aux pilotes s'engageant à l'année avant le 20 janvier 2018*
- *Le critère de sélection retenu sera la date de naissance, priorité sera donnée au plus jeune, en cas de date de naissance identique, la CNV tranchera, sa décision sera sans appel.*

- *Les Wild Cards seront attribuées par la C.N.V. pour chaque épreuve.*

Au cas où le nombre de demandes seraient supérieur au nombre de places disponibles, le critère de sélection retenu sera la date de naissance, priorité sera donnée au plus jeune, en cas de date de naissance identique, la CNV tranchera, sa décision sera sans appel.

Dans la catégorie Supersport les priorités seront définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le 20 janvier 2018 *:*

- *10 places seront réservées aux teams dont au moins un des pilotes ait marqué des points en 2017 au Championnat de France. La sélection se fera, pilote et team confondu, en fonction du classement 2017 du Championnat de France dans la catégorie pour laquelle est sollicité l'engagement (cf. exemple à la fin de l'article).*

- *5 places pour les 5 premiers (pour les teams où ils sont intégrés) des Coupes de France Promosport 2017 dans la même cylindrée où ils ont obtenu leur classement (**).*

- *5 places réservées aux teams ne répondant pas forcément aux critères précités après étude de leur dossier par la CNV. (***).*

- *Les Wild Cards seront attribuées par épreuve avec l'accord de la CNV.*

Dans la catégorie Superbike les priorités seront définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le 20 janvier 2018*:*

- *20 places seront réservées aux teams dont au moins un des pilotes ait marqué des points en 2017 au Championnat de France). La sélection se fera, pilote et team confondu, en fonction du classement 2017 du Championnat de France dans la catégorie pour laquelle est sollicité l'engagement (cf. exemple à la fin de l'article).*

- *5 places pour les 5 premiers (pour les teams où ils sont intégrés) des Coupes de France Promosport 2017 dans la même cylindrée où ils ont obtenu leur classement (**).*

- *12 places réservées aux teams ne répondant pas forcément aux critères précités après étude de leur dossier par la CNV. (***).*

- *Les Wild Cards seront attribuées par la C.N.V. pour chaque épreuve.*

(***) La Commission Nationale de Vitesse est souveraine sur l'attribution des places sans avoir à motiver son choix.

La CNV se réserve le droit de limiter le nombre de machines dans un team, ou de refuser un pilote engagé par celui-ci. Cette décision sera sans appel.

La Commission Nationale de Vitesse de la Fédération Française de Motocyclisme se réserve la possibilité de ne pas délivrer d'autorisation de sortie aux sportifs F.F.M. le jour où se déroule une épreuve de Championnat de France Superbike.

Les demandes d'engagement devront être faites uniquement par Internet, via le site : https://ffm.engage-sports.com/

Les demandes d'inscriptions seront validées à partir de la première quinzaine de février pour autant que les engagements aient été dûment complétés et que la F.F.M. (Service Superbike – 74, avenue Parmentier, 75011 PARIS) ait reçu avant le 20 janvier 2018 les 7 chèques d'engagement (si ce mode de règlement est choisi).

Le droit d'engagement est fixé à 350 € par épreuve pour 2018 (dont 10 € de droit de transpondeur).

Les pilotes ou les teams ne répondant pas aux critères définis à l'article 2 du présent règlement se verront informés de la suite donnée à leur demande la deuxième quinzaine de février 2018 au plus tard.

Les demandes d'engagement continueront à être prises en compte pour autant qu'il reste des places disponibles mais ne feront l'objet d'aucun critère de priorité.

Dans ce dernier cas, la suite donnée à leur demande leur sera transmise aux plus tard 30 jours avant la première épreuve.
Les demandes d'engagement wild-cards devront être faites uniquement pas Internet, via le site : https://ffm.engage-sports.com/ au moins un mois avant la date de l'épreuve.
Le montant du droit d'engagement wild-card est de **390** €.
Pour être prise en compte, les demandes de wild-card devront être confirmées par l'envoi d'un chèque de **390** € pour chaque épreuve si ce mode de règlement est choisi.

Tout pilote s'engageant sur place devra s'acquitter d'un droit d'engagement de **495 €.**

La participation aux essais qualificatifs sera confirmée aux pilotes dans les 10 jours suivant la réception du droit d'engagement.

Les 5 premiers du classement final des catégories 600cc et 1000cc Promosport bénéficieront d'un droit d'engagement préférentiel de 175 € pour participer à l'épreuve finale du Championnat.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Pilote engagé à l'année : Dès que les engagements auront été confirmés, les droits ne seront plus remboursables. Si un pilote ne peut participer à une épreuve, il pourra se faire remplacer par un autre concurrent. Le pilote (ou le team) devra transmettre le nom de celui-ci à la CNV pour accord dans les meilleurs délais.
Les éventuels cas de force majeure seront tranchés par la CNV. Si celle-ci accepte le remboursement, un droit administratif de 150 € sera retenu et ce, quelle que soit la raison.
Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve, la totalité de l'engagement sera retenue.

Pilote wild-card : Dès que les engagements auront été confirmés, les droits ne seront plus remboursables. Les éventuels cas de force majeure seront tranchés par la CNV. Si celle-ci accepte le remboursement un droit administratif de 120 € sera retenu et ce, quelle que soit la raison.
Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve, la totalité de l'engagement sera retenue.

Dans tous les cas, les engagements ne seront remboursés qu'en fin d'année.

La liste définitive des pilotes sera transmise à l'organisateur et au délégué désigné sur l'épreuve, au plus tard 10 jours avant celle-ci. Elle ne pourra alors plus être modifiée, toutefois à titre exceptionnel le Jury, en accord avec le Directeur de course, pourra déroger à cette règle.

ART. 6 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Aucune vérification administrative ne se déroulera sur les circuits du championnat (exception pour les Wild-Cards).

Un briefing obligatoire par catégorie sera organisé lors de la première épreuve. Pour les épreuves suivantes seuls les pilotes participant pour la première fois de l'année au championnat (wild-card – suppléant – etc.) devront y participer, il se déroulera **le vendredi à** 18h30. Toute absence aux briefings sera passible d'une amende de 75 €.

ART. 6.1

Sauf cas de force majeur, les horaires de la manifestation seront conformes aux horaires annexés au présent règlement.

Chaque concurrent devra soumettre sa ou ses machines, ainsi que son équipement, aux opérations de vérifications techniques. Deux machines maximum peuvent être passées aux contrôles techniques. Aucune autre machine ne sera admise après le samedi après-midi.

Les vérifications techniques préliminaires auront lieu le vendredi de 13 heures à 18 heures 30 (horaires minimum d'ouverture). Le samedi, les vérifications reprendront à partir de 8 heures jusqu'à 12 heures. Toutefois une machine accidentée ou victime d'une avarie pourra être soumise au contrôle technique à tout moment de la manifestation.
Un briefing obligatoire par catégorie sera organisé lors de la première épreuve. Pour les épreuves suivantes seuls les Pilotes participant pour la première fois de l'année au championnat (wild-card – suppléant – etc.) devront y participer, il se déroulera à 18h30. Toute absence aux briefings sera passible d'une amende de 75 €.

ART. 7 ESSAIS

Il est rappelé que les pilotes titulaires d'une licence NJ ne pourront pas rouler plus de 30 minutes consécutives, conformément aux règles techniques et de sécurité RTS.

Les coureurs pourront être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour les essais de leur classe.
Pour toutes les catégories le meilleur temps de chaque pilote sera retenu pour le placement sur la grille.

Pour les catégories Side-Car, il sera prévu une séance d'essais chronométrés de 30 minutes le samedi matin et dimanche matin.

Pour les catégories SUPERBIKE, SUPERSPORT et Trophée de France 600 Pirelli il sera prévu deux séances d'essai de **40 mn** le samedi, pour la catégorie Pré-Moto3 les séances seront de 30mn.

Pour chaque catégorie, il sera admis le nombre de pilotes défini par l'arrêté d'homologation du circuit, sous réserve que les pilotes aient effectué dans leur séance qualificative un temps inférieur ou égal à 115 % pour le Trophée PIRELLI 600, la catégorie Supersport, et la catégorie Pré-Moto 3, 110% pour les catégories Superbike et Superbike Challenger de la moyenne des trois premiers, et à 120 % de la moyenne des trois premiers pour les catégories Side-Cars et Side-Cars 600.

Les séances d'essais devront être conformes aux horaires types.

ART. 7.1 ESSAIS PRIVE

Les essais privés sont interdits la semaine de la course en dehors des essais libres du vendredi et des essais Officiels de la manifestation. Tout pilote ayant enfreint cette restriction se verra interdire l'épreuve.
Lors des essais libres du vendredi les machines devront porter leur numéro de course et transpondeur.

ART 7.2 Grille de départ

Pour les catégories Superbike, Supersport /Pirelli et **Pré moto 3**, les essais du samedi matin définissent la grille de départ du dimanche matin et les essais du samedi après-midi définissent la grille du dimanche après-midi.
Pour la catégorie Side-Car, les essais du samedi définissent la grille départ du samedi après-midi et les essais du dimanche la grille de départ du dimanche après-midi.

Si un pilote n'était pas qualifié avec les temps du samedi matin, ses temps du vendredi pour les Pré-Moto 3 et Side-Car et les temps du samedi après-midi pour Superbike et Supersport/PIRELLI pourraient être pris en compte.
De même si un pilote n'avait pas de temps en essais le samedi après-midi ou dimanche matin suivant les catégories, ses temps du samedi matin pourraient lui permettre de participer à la course du dimanche après- midi. Dans ces deux cas, ce concurrent s'élancera de la dernière position de la grille.

ART. 8 CHANGEMENT DE MOTOCYCLE OU DE PASSAGER

Le changement de machine durant les essais ou la course est autorisé, ce changement s'effectuera conformément aux articles 2.1.4 et 4 des règles générales pour les épreuves de Vitesse**.**

ART. 9 COURSES

Le nombre de tours à parcourir sera calculé sur les durées de courses suivantes :

Deux courses de 30 mn sont prévues pour chaque épreuve pour l'ensemble des catégories.

Dans le cas où la course est déclarée WET, elle sera réduite de 3 tours, mais deux tours de chauffe seront obligatoires.

Le Jury de l'épreuve, sur demande du Directeur de Course, a la possibilité, en cas de force majeure, de réduire les distances des essais et des courses finales.

ART. 10 CLASSEMENTS

En chaque catégorie, les points comptant pour le Championnat seront attribués selon le barème suivant sur chaque course :

1er	25 pts
2ème	20 pts
3ème	16 pts
4ème	13 pts
5ème	11 pts

6ème	10 pts
7ème	9 pts
8ème	8 pts
9ème	7 pts
10ème	6 pts

11ème	5 pts
12ème	4 pts
13ème	3 pts
14ème	2 pts
15ème	1 pt

Auxquels s'ajouteront :
- 1 point pour la pole position du samedi matin
- 1 point pour la pole position du samedi après midi ou dimanche matin suivant les catégories
- 1 point pour le meilleur tour en course le samedi
- 1 point pour le meilleur tour en course le dimanche

Le classement du Trophée PIRELLI Jeunes sera extrait du Trophée PIRELLI Scratch.

Pour être classé et avoir droit aux prix prévus par la F.F.M. tout pilote devra satisfaire à l'article 7 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Des podiums devront être prévus pour toutes les catégories du Championnat de France :
3 premiers Pré Moto 3
3 premiers Trophée PIRELLI (scratch)
1er Trophée PIRELLI (jeune) si différent du Trophée PIRELLI scratch
3 premiers Supersport
3 premiers Superbike Scratch
3 premiers Superbike Challenger
3 premiers Side-Cars Scratch
3 premiers Side-Cars 600

Pour des raisons environnementales, les résultats ne seront plus diffusés en version papier. Ils seront disponibles sur le site : www.fsbk.fr immédiatement après les différentes séances d'essais ou courses. Une version papier sera consultable au panneau d'affichage officiel.

CLASSEMENT FINAL

LE CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT SERA OBTENU EN ADDITIONNANT LES RESULTATS ACQUIS SUR LA TOTALITE DES EPREUVES ORGANISEES

Les ex aequo seront départagés **en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager, ils auront le même classement.**

ART. 11 PROCEDURE DE DEPART

Telle que définie à l'article 3.1 (3.2 pour les Side-Cars) des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Tout coureur qui ne respecte les articles 3.1 et 3.2 des règles générales de vitesse pourra être pénalisé d'un passage par la voie des stands tel que défini à l'article 16 des règles générale CNV.
Tout coureur ayant effectué un départ anticipé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse sera pénalisé de 10 secondes **appliquées à l'arrivée de la course**.

Un coureur n'ayant pas respecté l'article 3 **et suivants** des règles générales pour les épreuves de vitesse sera pénalisé d'un passage par la voie des stands tel que défini à l'article 16 des règles générale CNV.

ART. 12 ARRET D'UNE COURSE/NOUVEAU DEPART/NEUTRALISATION

Art 12.1 Neutralisation

Si le directeur de course décide de neutraliser la course la procédure sera celle prévue à l'article 6.4 des règles générales CNV.
En cas d'arrêt de course sous neutralisation, la procédure sera telle que définie à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Sous safety-car, en cas de dépassement des pilotes entre eux ou de dépassement du safety-car, une minute de pénalité sera appliquée.

Art 12.2 Arrêt de course

Si la course devait être arrêtée, la procédure sera telle que définie à l'article 6 et des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (DRY), et que les conditions météorologiques diffèreraient le Directeur de course pourra faire présenter les drapeaux rouges pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné la course sera déclarée course mouillée (WET).
La course pourra être également arrêtée pour toutes autres raisons de sécurité.

Sauf dans le cas **où les 2/3 de la course seraient effectués,** un nouveau départ sera donné au minimum 10mn après présentation des drapeaux. Le directeur de course déclarera les conditions de piste dry ou wet.

La nouvelle procédure de départ sera : ouverture de la voie des stands pendant **60 secondes** puis la procédure simplifiée, telle que définie à l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse. La grille de départ sera celle du classement de la première partie.

ART. 13 PRIX :

Trophée PIRELLI :

A l'issue de chaque week-end de course les dotations suivantes seront distribuées, selon un classement réalisé à partir du cumul des résultats des deux courses du week-end :

1er un pneumatique avant et un pneumatique arrière
2ème un pneumatique arrière
3ème un pneumatique avant

ART. 14 VERIFICATIONS FINALES

A l'issue de la course, les CINQ premières machines de chaque catégorie devront être mises en parc fermé, conformément à l'article 13 et suivants des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Si une machine est déclarée non conforme à l'issue de la deuxième course, elle entraîne la disqualification du pilote pour toute la manifestation.

ART. 15 RECLAMATIONS

Le dépôt de réclamation devra s'effectuer conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ART. 16 OFFICIELS

Pour chaque épreuve du cycle Championnat de France Superbike 2018, La F.F.M. désignera un Directeur de Course, deux Directeurs de Course Adjoints, des Chronométreurs et des Commissaires Techniques.
Les officiels précités devront avoir satisfait à un séminaire fédéral, en cours de validité.
Les Commissaires Sportifs (deux au minimum plus le Président du Jury) seront désignés par le Club organisateur. **Ces désignations devront avoir obtenu l'aval de la C.N.V.**
La Commission se réserve le droit de désigner pour chaque épreuve un Délégué de son choix, si celui-ci est présent, il est de droit le Président du Jury, si celui-ci est absent le Club doit nommer un troisième Commissaire Sportif.
Le club devra désigner deux aides pour les vérifications techniques, si possible titulaires de la licence de commissaire technique, qui devront être à la disposition des Commissaires Techniques dès le début des vérifications.

ART. 17 TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur.
Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation.
Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la dernière course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage.
Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent.

Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche. Pour les Side-Cars, le transpondeur devra être placé à l'avant, au niveau de la roue avant.

Les pilotes ayant deux machines pourront louer un second transpondeur.

ART. 18 PRESCRIPTIONS GENERALES

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M., de ses Annexes et des règles générales pour les épreuves de Vitesse.

18.1 – Dépassement sous drapeau jaune pendant la course
Si un pilote ayant dépassé sous drapeau jaune lève la main et reprend sa place, aucune pénalité ne lui est appliquée. Dans le cas contraire, **une pénalité de trente secondes lui sera** infligée.

ART. 19 PRIME CHAMPIONNAT

Il sera offert aux Champions de France Pré Moto 3 et Superbike Challenger et au vainqueur du Trophée PIRELLI jeune, une prime de 1250 € et aux Vainqueur du Trophée PIRELLI Scratch (si différent du Trophée PIRELLI jeune), Champions de France Supersport, Superbike, Side-Cars Scratch et Side-Cars 600cc une prime de 850 €.

ART. 20 - RESPONSABILITES

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ART.21 LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer fournis par la F.F.M ou les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Il sera attribué aux teams inscrits à l'année les laissez-passer permanents suivants:

1 Team Manager

Pour chaque machine engagée :

1 pilote (2 pour les side cars)
5 assistants

Ces laissez passer comportant une photo ne peuvent être utilisés que par leur titulaire.
Les teams devront avoir adressé leurs photos pour les laissez-passer au plus tard le 10 mars 2018. Passé cette date, les teams devront s'acquitter de la somme de 10 € par laissez-passer.
Au cas où un ou plusieurs assistants viendraient à changer dans un team, il leur serait attribué un laisser-passez occasionnel en échange des laissez passer des personnes qu'ils remplacent. Chaque badge sera remplacé par un badge équivalent fait sur place.
Tout badge échangé ou oublié sera remplacé au prix de 10 € (à partir du 5ème échange dans une même manifestation).

Les laissez-passer permanents team ne peuvent être utilisés que par une seule personne sur la manifestation.
Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, et l'exclusion de son porteur, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le titulaire, le pilote ou le responsable du team à qui ils ont été délivrés.

ART.22 REGLEMENT TECHNIQUE DES CHAMPIONNATS DE FRANCE SUPERBIKE

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.
Dans le règlement il est entendu qu'une pièce d'origine est la pièce montée d'origine sur la machine homologuée (ex une roue modèle 2008 doit être sur une machine année modèle 2008).

A l'occasion des vérifications techniques, la partie basse du carénage devra être présentée déposée, pour les motocycles munis d'un moteur 4 Temps.

La F.F.M. se garde la possibilité de racheter une pièce au prix catalogue et de garder cette pièce à l'issue du contrôle.

Un carnet de suivi technique sera remis avec les confirmations d'engagement annuelles. Il devra être rempli par le pilote et apporté aux contrôles techniques de chaque épreuve.

ART.22.1 Contrôle du bruit
Le niveau sonore sera de 102 dB/A maximum aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

En cas de dépassement de ce niveau aux essais, la machine sera déclassée de la séance et devra être remise en conformité avant de continuer l'épreuve.

En cas de dépassement de ce niveau à l'issue de la ou des courses, la machine sera déclassée.

ART.22.2 Numéros de course
Les numéros des participants au Championnat de France Superbike sont attribués par la F.F.M., en collaboration avec les Clubs organisateurs.
Ceux-ci ne peuvent en aucun cas être modifiés, ni par un Club organisateur, ni par le pilote.

Le n° 1 ne pourra être attribué qu'au Champion de France en titre dans la catégorie concernée.

ART.22.3 Plaques de numéros
Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque coté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :
Hauteur minimale : 140 mm
Largeur minimale : 80 mm
Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :
Hauteur minimale : 120 mm
Largeur minimale : 60 mm
Largeur min. des traits : 25 mm

Pour les side-cars, les numéros doivent être visibles quelle que soit la position du passager. Le numéro à l'avant doit être situé au milieu de la carène, en hauteur et en largeur.

Les machines des catégories Superbike et Supersport porteront des plaques de couleur noire mate avec des numéros blancs.

Les machines de la catégorie Superbike Challenger porteront des plaques de couleur rouge avec des numéros blancs.

Pour le Trophée PIRELLI, les machines devront être équipées de plaques fond noir logotypées PIRELLI et numéros jaunes.

Pour la catégorie Pré Moto 3, les machines devront être équipées de plaques fond rouge et numéros blancs.

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

ART.22.4 Lest
L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus de la limite de poids minimum. 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 de 8,8 degrés ou plus).
Le carburant dans le réservoir peut être considéré comme du lest.

ART. 23 SPECIFICATIONS POUR LES SIDE CARS

ART. 23.1 réservé

ART.23.2 SIDE CARS
Les catégories side-cars devront être conformes aux règles générales pour les contrôles techniques, ''spécification complémentaires pour les side-cars'' pour l'année 2018 à l'exception des règles spécifiques au Championnat de France définies dans le présent règlement.

ART.23.3 Boite à air
Il n'y a pas de restrictions aux dimensions de l'admission de la boîte à air.

Une boîte à air doit être utilisée. La boîte à air doit fermer entièrement le conduit d'air. Les cornets d'admission, les carburateurs ou les corps d'admission peuvent être entièrement placés dans la boîte à air. Les tuyaux de drainage ou de reniflards doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

La boîte à air doit être fabriquée de telle manière à empêcher l'huile déversée dans la boîte à air de couler sur la piste. Ce récipient d'huile doit pouvoir contenir un minimum de 1000 cc d'huile. La boîte à air doit être scellée pour empêcher toute fuite d'huile ou de carburant.

Tous les conduits d'air dans la boîte à air doivent être au-dessus de la partie inférieure des cornets d'admission.

ART.23.4 Moteur
1. Maximum 4 cylindres
2. Moteurs de motocycles produits en série uniquement basés sur une homologation Stocksport. Les modifications suivantes peuvent être apportées.
3. Le carter et les cylindres d'origine peuvent être modifiés, mais l'alésage (cote réparation admise) et la course doivent

rester tels que produits à l'origine par le constructeur.

4. Le vilebrequin et le volant doivent être d'origine. Le polissage et l'équilibrage sont autorisés. La soudure n'est pas autorisée.
   Le poids minimum ne doit pas être inférieur à 95% de la pièce d'origine.
5. Les bielles peuvent être modifiées ou remplacées. Leur longueur doit rester comme d'origine. Leur matériau doit être de même alliage que celui homologué. Le poids minimum d'une bielle modifiée ou remplacée ne doit pas être inférieur à 95% de la pièce d'origine.
6. Les pistons, les segments et les axes de pistons peuvent être modifiés ou remplacés, mais l'alésage (cote réparation admise) doit rester tel qu'homologué.
7. La culasse d'origine peut être modifiée. La soudure est autorisée en cas de réparations uniquement (cela signifie qu'il n'est pas autorisé d'avoir chaque chambre de combustion "soudée" de la même manière). Le nombre d'entrées et sorties d'air, de soupapes et le diamètre des soupapes doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur.
8. Les soupapes, les ressorts de soupapes et les coupelles de ressorts de soupapes peuvent être modifiés ou remplacés, mais le matériau des soupapes et des ressorts de soupapes doit rester comme d'origine.
9. Les carburateurs peuvent être modifiés ou remplacés. Le système d'injection de carburant est libre et peut être remplacé pas des carburateurs.
10. Les arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.
11. La méthode de transmission de l'arbre à cames doit rester telle que produite à l'origine par le constructeur.
12. Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.
13. Le système d'allumage et le boîtier de contrôle d'allumage sont libres.
14. Les rapports de vitesses sont libres. Le nombre maximum de vitesses doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur.
15. Le type d'embrayage doit rester tel que produit à l'origine par le constructeur. Les ressorts et les disques d'embrayage peuvent être modifiés ou remplacés. Les systèmes mécaniques contrôlant le patinage de l'embrayage (anti dribbling) sont autorisés. Aucun support électrique ou électronique n'est autorisé.
16. L'alternateur peut être ôté.
17. Le démarreur électrique doit rester en place et fonctionner. Le moteur doit démarrer sur la grille de départ au moyen du démarreur électrique pour le warm up avant le départ de la course.
18. L'utilisation de matériaux "exotiques" tels que céramiques, métal matrix (aluminium, béryllium) n'est pas autorisée.
19. Le système de lubrification d'huile est libre.
20. Il est recommandé que les machines soient équipées avec une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'éclairer en cas de chute de la pression d'huile.

ART. 24 SPECIFICATIONS POUR LES MACHINES SUPERSPORT ET SUPERBIKE

ART. 24.1 DEFINITION

Le motocycle doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu normalement dans le commerce en France (Réseaux, Importateurs et Constructeurs).
Les pilotes wild-card de nationalité étrangère participant avec une licence une manifestation pourront utiliser un motocycle vendu dans le commerce hors France.

Les pilotes de nationalité étrangère, satisfaisant aux conditions d'admission au Championnat de France Superbike (article 2), pourront rouler avec une machine vendue dans le commerce hors France sous réserve qu'elle fasse partie des machines homologuées par la F.F.M.

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure VGA ou VGE ne sont pas autorisés à participer aux Championnat de France.

Les pilotes (ou le team) roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire devront être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permettra l'identification de la machine, y figureront en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

ART 24.2 MINIMUM DE FABRICATION - HOMOLOGATION

Les machines devront avoir obtenu une homologation F.F.M. avant la première épreuve à laquelle elles participent. Cette homologation est valable cinq ans. Elles devront avoir été commercialisées à 100 exemplaires minimums en France.
(50 exemplaires pour les importateurs commercialisant moins de 5000 machines annuellement) Un dossier d'homologation devra être constitué par le constructeur ou l'importateur.

Pour les versions non bridées, les constructeurs ou importateurs devront fournir à la CNV des pièces témoins référencées, correspondant à la version d'un modèle disponible dans un pays de l'U.E.

L'importateur ou le constructeur sollicitant l'homologation devra s'engager à mettre à tout moment une machine à disposition afin de contrôle, soit à son siège soit chez un revendeur. Faute de satisfaire à cet engagement l'homologation de la machine concernée serait suspendue.

Lorsqu'un modèle homologué fera l'objet de modification(s) ne remettant pas en cause ses caractéristiques principales, une extension d'homologation est possible.

La F.F.M. sera seule juge pour apprécier le bien-fondé de cette demande d'extension.

Après cinq années, la F.F.M. pourra décider en fonction du potentiel des machines en course de prolonger cette homologation.

Seules seront admises, les machines de marque et type figurant sur la liste des machines homologuées par la F.F.M.

Les machines bénéficiant d'une homologation Promosport en cours de validité seront admise à disputer les épreuves du Championnat de France.

ART 24.3 CARACTERISTIQUES GENERALES
Les machines doivent être conformes à leur notice descriptive des Mines ou du certificat de conformité U.E. et à la fiche d'homologation et d'identification de la CNV.

Les cotes moteur (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne pourront être modifiées, à l'exception des cotes réparations prévues pour l'alésage par le constructeur, sous réserve que la cylindrée alors obtenue ne dépasse pas la limite de cylindrée de la classe de référence.

Pour toutes les pièces où il est stipulé « Aucune modification n'est autorisée » ou « d'origine … » sauf indications explicites d'une quelconque dérogation, aucune modification ne sera tolérée, la pièce devra être dans son état d'origine et ne devra avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

ART 24.4 PRIX DES MACHINES
- Classe SUPERSPORT maximum de 16000 € T.T.C., prix catalogue.
- Classe SUPERBIKE maximum de 26000 € T.T.C., prix catalogue.

ART. 24.5 SPECIFICATION POUR LA CATEGORIE SUPERBIKE ET SUPERBIKE CHALLENGER
Les machines de la catégorie doivent correspondre en tout point au règlement ci-dessous :

CE QUI N'EST NI AUTORISE NI PRESCRIT DANS CES REGLES EST STRICTEMENT INTERDIT

Toute modification d'une pièce ou d'un système qui n'est pas spécifiquement autorisée dans l'un des articles ci-après est interdite

Les motocycles Superbike doivent avoir une homologation FFM. Tous les motocycles doivent respecter chacun des critères relatifs aux courses sur route tels que spécifiés dans ce règlement technique sauf s'ils sont déjà équipés en tant que tels sur le modèle homologué.

24.5.1 – Spécifications du motocycle
Toutes les pièces et circuits qui ne sont pas mentionnés spécifiquement dans les articles ci-après doivent rester tels que prévus d'origine par le constructeur pour le motocycle homologué.

24.5.2 – Configuration du moteur et cylindrées
Les configurations de moteur ci-après font partie de la classe Superbike :

> 750 cc jusqu'à 1000 cc	4-temps	3 et 4 cylindres
> 850 cc jusqu'à 1200 cc	4-temps	2 cylindres

La cylindrée, l'alésage et la course doivent rester aux dimensions homologuées. Tous les moteurs doivent être atmosphériques.

24.5.3 – Article réservé

24.5.4 – Poids minimum
Le poids minimum de chaque modèle est calculé par la FIM en déterminant le «poids à vide» du motocycle homologué.

Le «poids à vide» d'un motocycle homologué se définit comme étant le poids total du motocycle tel que produit par le constructeur (sans carburant, plaque d'immatriculation, outils, béquille centrale ou béquille latérale si elle est fixée mais avec un niveau d'huile et de liquide de refroidissement aux niveaux prescrits).

Le poids minimum ne peut jamais être inférieur à 170 kg.

Le poids de l'ensemble du motocycle (y compris le réservoir et son contenu) ne peut jamais être inférieur au poids minimum, quel que soit le moment de l'évènement.

Aucune exception n'est tolérée quant au poids minimum du motocycle.

Lors de l'inspection technique finale en fin de course, les motocycles sélectionnés seront pesés dans l'état où ils ont terminé la course pour établir leur conformité au poids minimum imposé. Aucun ajout n'est autorisé au motocycle. Ceci vaut pour tous les liquides.

Au cours des essais et des séances qualificatives, les pilotes coureurs peuvent être soumis à un contrôle du poids de leur machine. Dans tous les cas le pilote doit se soumettre à cette requête.

24.5.5 – Carburant
Voir article 2.8 relatif à l'ensemble des règlements pour le carburant.

24.5.6 – Pneus
Le nombre de pneus ''secs'' est limité pour l'ensemble des essais qualificatifs, le warm up et les courses, des étiquettes seront fournies et devront être apposées sur le côté droit du pneu. Après remise des autocollants, les équipes seront responsables de ne pas les égarer et de leur utilisation.

Les étiquettes seront disponibles uniquement le vendredi de 8 heures à 12 heures 30 et de 14 heures à 20 heures au lieu qui sera indiqué sur le panneau d'affichage du circuit.
Les étiquettes devront être retirées uniquement par le team manager sur présentation de son badge.

Lors des essais qualificatifs, du warm up si les pneus ne sont pas marqués **AVEC DES ETIQUETTES ENTIERES, LA MACHINE SE VERRA REFUSER L'ACCES A LA PISTE.**

Pour la course, les étiquettes seront contrôlées sur la grille de départ.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre ''anomalie'' ne pourra être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit. Dans ce cas le pneumatique incriminé sera déposé au contrôle technique, une étiquette de substitution sera apposée par un commissaire technique. Un passage par la voie des stands sera infligé au pilote qui recevra une étiquette supplémentaire. Tous les cas non prévus seront tranchés par le Jury.

Les pneus PLUIE, non marqués par une étiquette, ne peuvent être utilisés qu'après que la course ou la séance d'essais ou la Superpole ait été déclarée ''WET'' par la Direction de Course. Si la piste sèche durant une séance d'essais celle-ci sera alors déclarée dry et les pneus étiquetés devront être utilisés.

Toutes fraudes concernant les étiquettes et/ou le marquage des pneus, que ce soit par falsification ou par échange, ou tout autre moyen verra ses auteurs sanctionnés pour la course de référence, la sanction sera de 450€ par infraction relevée et pourra aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve du pilote ou du team concerné. Le pilote ou le Team pourra être exclu du Championnat de France Superbike par les instances disciplinaires compétentes.

En cas d'exclusion, sur une épreuve ou sur la totalité du Championnat, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

Montage
Le pneu doit être monté sur la jante appropriée.
La jante ne doit pas être déformée ou endommagée.
Le type de pneumatique est libre.
Le nombre de pneus est limité à 6 pour le Superbike Challenger et 8 pour le Superbike.

24.5.7 – Moteur
24.5.7.1 – Circuit d'injection de carburant
24.5.7.1.1 – Par circuits d'injection de carburant, on entend les corps d'admission, les injecteurs, les cornets d'admission (pavillons venturi) à longueur variable, la pompe à carburant et le régulateur de pression du carburant.

a. Le circuit d'injection de carburant homologué d'origine doit être utilisé sans la moindre modification.
b. Les injecteurs doivent être de série et ne peuvent subir aucune modification par rapport aux caractéristiques d'origine et à celles du constructeur.
c. Les pavillons venturi doivent rester tels que conçus d'origine par le constructeur pour le motocycle homologué.
d. Les papillons des gaz ne peuvent être ni changés ni modifiés.
e. On ne peut ajouter de cornets d'admission à longueur variable s'ils ne sont pas déjà installés sur le motocycle homologué et tous leurs éléments doivent rester identiques et fonctionner de la même façon que le circuit homologué. Toutes les pièces des cornets d'admission à longueur variable doivent rester strictement telles qu'homologuées.
f. L'air et le mélange air/carburant ne peuvent arriver dans la chambre de combustion que par les corps de papillons.
g. Les pavillons venturi contrôlés par électronique, également appelés système de contrôle électronique de contrôle d'ouverture des gaz ou 'ride-by-wire', ne peuvent être utilisés que si le modèle homologué est équipé de ce même système.
h.

24.5.7.2 – Culasse
a. Aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.
b. Le joint de culasse peut être changé.
c. Les soupapes, sièges de soupape, guides de soupape, ressorts de soupape, poussoirs, anneaux de retenue d'huile, cales de poussoir, clavettes de soupape, sièges de ressort de soupapes, culbuteurs et coupelles doivent rester d'origine et se trouver dans la position d'origine comme prévu par le constructeur du motocycle homologué.
d. Les seules interventions autorisées sont celles de maintenance normale prévues par le constructeur qui figurent dans le manuel d'utilisation du motocycle.
e. Les rondelles de compensation pour les ressorts de soupape ne sont pas autorisées.
f.

24.5.7.3 – Arbre à cames
a. Aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.

b. Aux vérifications techniques: pour les systèmes de commandes de soupapes direct la poussée de la came est mesurée ; pour les autres systèmes (par ex. avec culbuteur la levée de la soupape est mesurée.

24.5.7.4 – Pignons des arbres à cames

a. Les pignons des arbres à cames peuvent être rainurés afin de permettre le réglage de la commande par came
b. Les pignons d'arbres à cames peuvent être remplacés par un autre pignon permettant un décalage.
c. La chaine doit rester telle qu'homologuée.

24.5.7.5 – Cylindres

a. Aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.

24.5.7.6 – Pistons

a. Aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.

24.5.7.7 – Segments

a. Aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.

24.5.7.8 – Axes de piston et clips

a. Aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.

24.5.7.9 – Bielles

a. Aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.

24.5.7.10 – Vilebrequin

a. Aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.

24.5.7.11 – Carter moteur / carter de boite de vitesses

a. Les carters moteurs doivent être installés d'origine : aucune modification autorisée sur la pièce homologuée.
b. L'ajout d'une pompe visant à créer une dépression dans le carter n'est pas autorisé. Si une pompe à dépression est installée sur le motocycle homologué, elle ne peut être utilisée que telle qu'homologuée.

24.5.7.11.1 – Protections et carters latéraux

a. Les carters latéraux peuvent être modifiés ou remplacés. Dans le cas de modification, la protection doit être d'un matériau au minimum de même résistance aux chocs que la pièce d'origine. En cas de remplacement, le couvercle doit être fabriqué dans un matériau d'un poids spécifique égal ou supérieur et le poids total de la protection ne peut être inférieur à celui de l'original.
b. Tous les carters et protections latérales contenant de l'huile et pouvant être en contact avec le sol en cas d'accident doivent être protégés par un second carter de matière métallique, tel qu'alliage aluminium, inox, acier ou titane. Les carters en composite ne sont pas autorisés, les protections en composites sont autorisées.
c. Le carter secondaire doit couvrir au minimum un tiers du carter d'origine. Il ne peut présenter de bords tranchants afin de ne pas abimer la piste.
d. Des plaques ou barres de protection protégeant des chutes en aluminium ou en acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus de manière à résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts provoqués par une chute.
e. Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction de matériau ou de dimensions.
f. Ces couvercles doivent être correctement fixés par un minimum de trois (3) vis de couvercle qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.
g. Les carters moteurs contenant de l'huile doivent être fixés correctement par des boulons d'acier.
h. Le Responsable Technique se réserve le droit de refuser tout couvercle/carter ne répondant pas aux objectifs de sécurité.

24.5.7.12 – Transmission / Boite de vitesse

Un système de changement rapide de vitesse est autorisé (câblage et potentiomètre inclus)

24.5.7.13 – Embrayage

a. Aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.
b. Seuls les disques de friction et les disques de transmission peuvent être changés mais leur nombre ne peut différer du nombre d'origine.
c. Les ressorts d'embrayage peuvent être changés

24.5.7.14 – Pompes à huile et durites d'huile

a. Aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.
b. Les durites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées, doivent être en métal renforcé et avoir des embouts matricés ou filetés.

24.7.8.15 – Radiateur, circuit de refroidissement et refroidisseur d'huile

a. Le seul liquide de refroidissement autorisé pour le moteur est l'eau.
b. Une grille de protection peut être ajoutée devant le(s) radiateur(s) d'eau et/ou d'huile.
c. Les durites du circuit de refroidissement et les collecteurs peuvent être changés.
d. Le ventilateur et le câblage du radiateur peuvent être retirés. Les interrupteurs thermiques, les sondes de température d'eau et le thermostat à l'intérieur du circuit de refroidissement peuvent être retirés.
e. Le capuchon de radiateur est libre.
f. La pose d'un radiateur d'eau supplémentaire est autorisée mais la silhouette de l'avant, de l'arrière et de profil du motocycle doit être préservée. Les supports supplémentaires pour insérer ce radiateur sont autorisés.

24.7.8.16 – Boite à air

a. La boite à air doit être installée telle que d'origine. Aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.
b. Le filtre à air peut être modifié ou remplacé mais doit être remonté dans la position d'origine.
c. Les tuyaux de drainage ou de reniflards doivent être fermés (obstrués).
d. Tous les motocycles doivent être munis d'un circuit fermé de recyclage. Tous les reniflards doivent être connectés, ils peuvent passer à travers un collecteur d'huile et doivent exclusivement se déverser dans la boite à air.
e. Aucune protection contre la chaleur ne peut être attachée à la boite à air.

24.7.8.17 – Alimentation en carburant

a. La pompe à essence et le régulateur de pression doivent être installés d'origine ; aucune modification autorisée sur la pièce homologuée.
b. La pression de carburant doit rester telle qu'homologuée.
c. Les conduites d'essence du réservoir jusqu'au tuyau de refoulement (à l'exclusion de celui-ci) peuvent être remplacées.
d. Des connecteurs rapides ou de type dry break quick peuvent être utilisés.
e. Le circuit de mise à l'air libre carburant peut être remplacé.
f. Des filtres à carburant peuvent être ajoutés.

24.7.8.18 – Échappement

a. Les tuyaux et silencieux peuvent être modifiés ou remplacés. Les catalyseurs doivent être retirés.
b. Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester tel qu'homologué. Le(s) silencieux doit/doivent rester du/des même(s) côté(s) que sur le modèle homologué.
c. Pour des raisons de sécurité évidentes, les bords de la / les sortie(s) de l'échappement doit/doivent être arrondis afin d'éviter les bords tranchants ;
d. Il n'est pas autorisé de protéger le système d'échappement sauf dans la zone du pied du coureur et des parties de carénage qui doivent être protégées de la chaleur.
e. La limite de bruit est de102 dB/A maximun.

24.8.9 – - Circuits électriques et électroniques

24.8.9.1 – Allumage / Boitier électronique (ECU)

Origine avec possibilité de modification du software ou kit (ECU et faisceau) constructeur.

a. Le boitier de contrôle d'allumage (ECU) doit être soit :
   i. Le boitier d'origine (avec ECU de production et aucun changement au logiciel) (option i) peut fonctionner avec un boitier additionel approuvé par la CNV.
   ii. Le boitier Kit du modèle homologué.
b. Le boitier central (ECU) peut être déplacé.
c. Les options commercialisées par le constructeur pour le modèle homologué sont considérées comme non homologuées avec la machine et doivent respecter les prescriptions pour l'électronique et enregistreurs de données approuvés.
d. Il est interdit d'ajouter des capteurs supplémentaires pour des stratégies de contrôle, sauf un capteur de tige, un capteur de vitesse de roue et des capteurs lambda. Les capteurs de vitesse de roue doivent être inclus dans le kit ECU et le faisceau si nécessaire.
e. Il est interdit d'ajouter d'autres éléments d'équipement électronique qui ne se trouvent pas sur le motocycle homologue d'origine sauf exceptions ci-après.
f. Les systèmes d'enregistrement de données doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

   i. On peut ajouter un maximum de 7 capteurs fonctionnant simultanément (connectés à l'enregistreur de données supplémentaire) aux capteurs d'origine du motocycle. Les capteurs doivent figurer sur la liste suivante:
      1. Lambda (doit être fourni dans le kit s'il est utilisé par stratégie).
      2. Position de la fourche
      3. Position de l'amortisseur
      4. Pression du frein avant
      5. Pression du frein arrière
      6. Pression de carburant (pas la température)
      7. Pression d'huile
      8. Température d'huile
      9. Transpondeur / signal de temps au tour
      10. GPS (temps au tour et position sur la piste)
   ii. Les capteurs doivent être à fonction unique. Il n'est pas autorisé d'ajouter de plateforme inerte si elle n'existe pas d'origine sur la machine homologuée.
   iii. La communication CAN (ou tout autre protocole de données, k-line, lin) entre l'ECU et un enregistreur de données approuvé est autorisée sans limitation du nombre d'enregistrements de canal CAN.
g. La télémétrie n'est pas autorisée.
h. Aucun contact à distance ou radio avec la moto pour des échanges de données ou des réglages n'est autorisé lorsque le moteur tourne ou que la moto est en mouvement.
i. Faisceau:
   i. Le faisceau principal de câblage peut être remplacé par le kit de faisceau de câblage tel qu'il est fourni pour le kit ECU, produit et/ou approuvé par le constructeur du motocycle
   ii. Le kit de faisceau de câbles peut incorporer le faisceau d'enregistrement des données.
   iii. Un kit de faisceau incorporant le faisceau d'enregistrement des données ne peut contenir que 7 capteurs supplémentaires.
   iv. Le barillet de clé /la clé de contact peut être déplacé, remplacé ou retiré.
   v. Il est autorisé de recouper le faisceau de câbles d'origine.

j. Faisceau d'enregistrement des données:
   i. Le faisceau d'enregistrement des données ne peut comprendre d'autres capteurs que les 7 capteurs autorisés. La seule fonction du faisceau d'enregistrement des données approuvé est de connecter les sept capteurs à l'enregistreur de données afin de transmettre les données et de fournir l'électricité.

k. Les modules externes ne peuvent en aucun cas modifier un signal de capteur lié à la course par un système de « ride by wire » ni contrôler/activer une pièce de la machine à l'exception des bobines d'allumage et des injecteurs de carburant – et à l'exception des modules de rétrogradage sans embrayage approuvés par la FIM.

l. Les modules externes ne peuvent en aucun cas ajouter des stratégies de maîtrise de la traction sauf s'ils sont présents d'origine sur la machine homologuée.

m. Le compteur de vitesse et le tachymètre d'origine peuvent être modifiés ou remplacés (voir aussi 2.6.11).

n. Les bougies peuvent être remplacées.

o. La batterie est libre.

24.8.9.2 – Générateur, alternateur, démarreur électrique

a. Aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.
b. Le stator doit être fixé dans sa position originale et sans décalage.
c. Le démarreur électrique doit fonctionner normalement et être toujours à même de faire démarrer le moteur au cours de l'évènement.
d. Au parc-fermé le starter doit faire démarrer le moteur à une vitesse correcte permettant de démarrer en minimum de 2 secondes sans recours à une batterie auxiliaire. Il est interdit de connecter une batterie auxiliaire à la machine après la fin de la séance.

24.8.10 – Cadre principal

Chaque concurrent devra soumettre sa ou ses machines, ainsi que son équipement, aux opérations de vérifications techniques. Deux machines maximum peuvent être passées aux contrôles techniques. Aucune autre machine ne sera admise après le samedi après-midi.

Les vérifications techniques préliminaires auront lieu le vendredi de 13 heures à 18 heures 30 (horaires minimum d'ouverture). Le samedi, les vérifications reprendront à partir de 8 heures jusqu'à 12 heures. Toutefois une machine accidentée ou victime d'une avarie pourra être soumise au contrôle technique à tout moment de la manifestation.

24.8.10.1 – Cadre et partie arrière du cadre

a. Le cadre doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motocycle homologué.
b. Des trous ne peuvent être percés dans le cadre que pour fixer des pièces approuvées (ex. supports de carénage, points de fixation d'amortisseur, capteurs).
c. Les côtés du cadre peuvent être recouverts d'une pièce de protection en composite. Ces protections doivent épouser la forme du cadre.
d. Aucun autre élément ne peut être ajouté ni enlevé du cadre.
e. Tous les motocycles doivent porter un numéro d'identification du constructeur frappé sur le cadre (numéro de châssis).
f. Les supports et les plaques de support moteur doivent rester tels que prévus d'origine par le constructeur du modèle homologué.
g. La partie avant du cadre / les supports de carénage peuvent être changés ou modifiés.
h. La partie arrière du cadre peut être modifiée ou changée, mais le type de matériau utilisé doit rester tel qu'homologué d'origine ou être d'un poids spécifique supérieur.
i. Des supports de selle supplémentaires peuvent être ajoutés. Les goussets / supports qui ne font pas partie de la structure active peuvent être enlevés s'ils n'affectent pas la sécurité de la construction ou de l'ensemble. Les accessoires boulonnés sur la partie arrière du cadre peuvent être enlevés
j. Les procédés de peinture ne sont pas restreints mais le polissage du cadre ou de la partie arrière du cadre n'est pas autorisé.

2.8.10.2 – Suspension - Généralités

   i. Aucun système de suspension de rechange du commerce ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé sauf s'il se trouvait déjà sur le modèle de production du motocycle homologué.
   ii. Les électrovannes doivent rester telles qu'homologuées. Les cales, les entretoises et les ressorts de fourche/d'amortisseurs non connectés à ces électrovannes peuvent être changés.
   iii. Le boitier électronique de suspension doit rester tel qu'homologué et ne peut pas recevoir d'informations relatives à la position ou au secteur de la machine sur la piste; la suspension ne peut pas être réglée relativement à la position sur la piste.
   iv. L'interface électronique entre le coureur et la suspension doit rester telle que sur la machine homologuée. Il est permis de retirer ou désactiver cette interface coureur.
   v. Le système original de suspension doit fonctionner fiablement en cas de problème électronique.
   vi. Les circuits de liquides électromagnétiques qui modifient la viscosité du ou des liquide(s) de suspension en cours de fonctionnement ne sont pas autorisés.

a. Les amortisseurs de direction électroniques ne peuvent être utilisés que s'ils étaient préalablement installés sur le modèle homologué pour usage routier. Toutefois, ils doivent être strictement de série (tous les éléments mécaniques ou électroniques doivent rester tels qu'homologués).

24.8.10.3 – Fourches avant

a. Les fourches (axes, fourreaux, bras, couronne supérieur et inférieur, etc.) doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur pour le motocycle homologué.

b. Les platines de fourche inférieures et supérieures (triple platine, tés de fourche) doivent rester tels que produits d'origine par le constructeur sur la machine homologuée.
c. La position du pivot de la colonne de direction doit rester dans la position homologuée (telles que sur la moto de production). Si la moto de série comporte des entretoises, alors l'orientation/la position de l'entretoise d'origine peut être modifiée mais l'entretoise ne peut être ni remplacée ni modifiée.
d. Un amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur du commerce.
e. L'amortisseur de direction ne peut servir de dispositif limitant l'angle de braquage.
f. Les bouchons de fourche sur les fourches mécaniques ne peuvent être remplacés ou modifiés que pour permettre des réglages extérieurs. (Ceci ne vaut pas pour la jambe de fourche qui fait partie du bloc de fourche électronique homologué).
g. Les cache-poussières peuvent être modifiés, replacés ou retirés si la fourche reste entièrement protégée.
h. Fourches mécaniques Les éléments internes d'origine des fourches homologuées peuvent être modifiés ou changés. On peut installer des kits d'amortissement ou des clapets du commerce. Le finish d'origine de la surface des tubes de fourche (fourreaux, tubes de fourche) peut être changé. Les traitements de surface complémentaires sont autorisés.
i. Fourches électroniques: Il est interdit d'utiliser des pièces de suspension électroniques prototype ou commercialisées. La suspension électronique ne peut être utilisée que si elle est déjà présente sur le modèle de production de la machine homologuée et elle doit rester complètement de série (tous les éléments mécaniques et électroniques doivent rester tels qu'homologués) à l'exception des cales et des ressorts. La suspension d'origine doit fonctionner convenablement en cas de problème électronique. La suspension électronique avant peut être remplacée par un système mécanique issu d'un modèle similaire homologué du même constructeur.
j. Toutes les pièces intérieures d'une fourche électronique (y compris toutes les commandes électroniques) peuvent être remplacées par un système conventionnel de suspension qui sera considéré comme une fourche mécanique.

24.8.10.4 – Bras de suspension (bras oscillant)

a. Le bras de suspension arrière doit être installé tel que d'origine; aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.
b. L'écrou de pivot du bras de suspension arrière doit être installé tel que d'origine; aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.-La position du pivot du bras de suspension arrière doit rester telle qu'homologuée (telle que fournie sur la moto de production). Si la moto de série dispose d'entretoises, on peut modifier la position/l'orientation de l'entretoise d'origine mais il est interdit de la remplacer ou de la modifier.
c. Un garde-chaine doit être placé de manière à éviter qu'une partie du corps du pilote ne puisse se coincer entre la partie inférieure de la chaine et la couronne arrière.
d. Des supports de béquille arrière peuvent être ajoutés à la fourche arrière par soudure ou boulonnage. Les supports doivent avoir des bords arrondis (d'un large rayon). Les vis de fixation doivent être renfoncées. Un système d'ancrage ou des points de maintien en place de l'étrier de frein arrière d'origine peuvent être ajoutés au bras oscillant arrière.
e. Les côtés du bras oscillant ne peuvent être protégés que par un fin vinyle et non par un recouvrement composite ou structurel.

24.8.10.5 – Suspension arrière

a. La suspension arrière (amortisseur) peut être modifiée ou remplacée, mais les fixations d'origine au cadre et au bras de suspension arrière (bras oscillant) (ou timonerie) doivent être telles qu'homologuées.
b. Tous les éléments de timonerie de suspension arrière doivent être installés d'origine ; aucune modification autorisée sur la pièce homologuée.
c. Les supports antivibratoires supérieurs amovibles doivent être installés tels que d'origine ; aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée. Un écrou peut être encastré sur le support supérieur de l'amortisseur et des entretoises peuvent être insérées derrière pour régler la hauteur de conduite.
d. Suspension mécanique: La suspension et les ressorts arrière peuvent être changés.
e. Suspension électronique: Les éléments de suspension du commerce ou prototypes électroniques ne peuvent pas être utilisés. Une suspension électrique peut être utilisée si elle était déjà présente sur le modèle de production du motocycle homologué et doit rester complètement de série (tous les éléments mécaniques et électroniques doivent rester tels qu'homologués), à l'exception des cales et des ressorts. Si le système de série ne comporte pas de dispositif pour régler la hauteur de pilotage, l'amortisseur de série peut être modifié pour permettre de modifier la longueur de l'amortisseur pour autant qu'aucun élément hydraulique ne soit modifié. Le système de suspension d'origine doit fonctionner correctement en cas de problème électronique. L'amortisseur électronique peut être remplacé par un amortisseur mécanique.

24.8.10.6 – Roues

a. Les roues doivent être telles que d'origine ; aucune modification autorisée sur la pièce d'origine homologuée.
b. La zone du talon de la jante peut être traitée avec un revêtement antidérapant.
c. Si la roue arrière comporte un système d'amortissement de transmission, celui-ci doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motocycle homologué.
d. Les axes de roue doivent rester tels qu'homologués; les entretoises de roue peuvent être modifiées ou remplacées.
e. Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être retirées, changées ou ajoutées.
f. On peut utiliser quelle tout type de chambre à air (si utilisée) ou tout type de valves.

24.8.10.7 – Freins

a. Les disques de frein peuvent être remplacés mais doivent être remplacés par des pièces commercialisés respectant les conditions suivantes:
    i. Les disques de freins et les supports doivent être faits du même matériau que le disque et le support homologué.
    ii. Les diamètres intérieurs et extérieurs du disque de frein ne peuvent être plus grands que ceux du disque homologué
    iii. L'épaisseur du disque de frein peut être augmentée mais le disque doit pouvoir loger dans l'étrier de frein homologué sans modification. Le nombre d'entretoises est libre.

iv. La fixation du support sur la roue doit rester telle que pour le disque homologué.

b. L'étrier de frein avant et arrière ainsi que tous ses points de fixation et toutes les pièces d'ancrage doivent être installés d'origine ; aucune modification autorisée sur la pièce homologuée
c. Afin de réduire le transfert de chaleur vers le liquide hydraulique, il est permis d'ajouter des rondelles métalliques aux étriers entre les plaquettes et les étriers et/ou de remplacer les pistons en alliage léger par des pistons en acier produit par le même fabricant d'étriers.
d. Le support d'étrier de frein arrière peut être monté sur le bras oscillant, mais le support doit être maintenu par les mêmes points de fixation de l'étrier que sur la machine homologuée.
e. En conséquence, le bras oscillant peut être modifié pour faciliter le positionnement du support d'étrier de frein arrière en soudant, en fraisant ou en utilisant un ressort hélicoïdal.
f. L'installation d'un maitre-cylindre avant et arrière autre que l'origine est autorisée. Les réservoirs de liquide de frein avant et arrière peuvent être remplacés.
g. Les durites de frein avant et arrière peuvent être changées.
h. La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur (triples brides inférieures).
i. Les connecteurs rapides "Quick" (ou "dry-break") sont autorisés dans les circuits de frein.
j. Les plaquettes de frein avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles servant à fixer les plaquettes de frein peuvent être remplacées par un système rapide.
k. Il n'est pas permis d'ajouter d'écopes et de conduits d'air supplémentaires.
l. Le système ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué à usage routier. Toutefois, il doit être complètement de série (toutes les pièces mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées, à l'exclusion des disques de frein et des leviers de maître-cylindres) ; seul le logiciel de l'ABS peut être modifié.
m. L'ABS peut être débranché et son boitier électronique peut être démonté. La roue du rotor de l'ABS peut être supprimée, modifiée ou remplacée.
n. Les motocycles doivent être équipés de protection des leviers de frein afin d'éviter que le levier de frein du guidon ne soit accidentellement activé en cas de collision avec un autre motocycle. Les protections en composite ne sont pas autorisées
o. Le Directeur Technique se réserve le droit de refuser des protections qui ne répondent pas aux critères de sécurité.

24.8.10.8 – Guidons et poignées

a. Les guidons peuvent être remplacés.
b. Les guidons et les poignées peuvent être déplacés.
c. La poignée des gaz doit se fermer automatiquement quand elle n'est pas tenue en main.
d. L'ensemble poignée des gaz et câbles peut être modifié ou remplacé mais le raccordement au corps d'admission et aux commandes des gaz doit rester tel que sur le motocycle homologué. Les gaz activés par des câbles (grip assembly) doivent être équipés d'un câble d'ouverture ainsi que d'un câble de fermeture quand ils activent une commande à distance par un pince-fil ou un capteur de commande « ride by wire » à distance.
e. Les leviers d'embrayage et de frein peuvent être remplacés par un modèle du commerce. On peut ajouter un système de réglage du levier de frein.
f. Les interrupteurs peuvent être changés mais le contacteur du démarreur électrique et celui du coupe-circuit doivent se trouver sur le guidon.
g. Les motocycles doivent être munis d'un interrupteur ou bouton de coupe-circuit en état de marche placé sur la partie droite du guidon (à portée de la main posée sur les poignées) à même d'arrêter un moteur qui tourne. Cet interrupteur ou ce bouton doit être ROUGE.

24.8.10.9 – Repose-pieds et commandes au pied

a. Les repose-pieds, les supports et tout l'équipement peuvent être remplacés et déplacés mais les supports doivent être montés aux points de montage originels sur le cadre.
b. Commandes au pied: le changement de vitesse et le frein arrière doivent rester activés par le pied.
c. Les repose-pieds peuvent être montés fixes ou rabattables. Dans ce cas, il faut prévoir un dispositif les ramenant automatiquement en position normale.
d. L'extrémité du repose-pied doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8 mm (Voir dessins A & C).
e. Les repose-pieds non rabattables doivent se terminer par un embout (bouchon) fixé en permanence, soit en aluminium, plastique, Teflon® ou tout matériau équivalent (rayon minimum 8 mm). La surface de cet embout doit couvrir toute la largeur du repose-pied. Le Directeur Technique Superbike FIM se réserve le droit de refuser tout embout ne répondant pas aux critères de sécurité.

24.8.10.10 – Réservoir de carburant

a. Le réservoir de carburant doit être installé d'origine ; aucune modification autorisée sur la pièce homologuée..
b. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifuge (structure à cellules ouvertes, ex. Explosafe®).
c. Les réservoirs munis de reniflards doivent être pourvus de clapets antiretour se déversant dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc fabriqué dans un matériau approprié.
d. Le bouchon de réservoir peut être changé. Le bouchon doit être étanche en position fermée. En outre, ils doivent avoir un système de sécurité pour éviter toute ouverture intempestive.
e. Un rembourrage/protection pour le coureur peut être fixé à l'arrière du réservoir par un adhésif non permanent. Il peut être en mousse ou en matériau composite. Il ne peut en aucun cas servir à augmenter la capacité du réservoir.
f. Le réservoir ne peut être recouvert sauf si la machine homologuée présent également une couverture complète.
g. Les côtés du réservoir peuvent être recouverts d'une pièce de protection en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du réservoir.

24.8.10.11 – Carénage/silhouette

a. Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires exacts aux pièces d'origine, mais doit apparaitre tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée, avec des différences mineures dues à l'utilisation en course (mélanges de pièces, points de fixation, bas du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. L'utilisation de fibre de carbone ou de composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en Kevlar® ou en carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles
b. La taille et les dimensions générales doivent être les mêmes que celles du carénage d'origine, avec une tolérance de +-10mm. Il y a lieu de respecter le plus possible la silhouette et les caractéristiques du carénage homologué. La largeur hors tout de la zone avant ne peut dépasser +10mm maximum. La décision du Directeur Technique est irrévocable.
c. La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. La hauteur de la bulle peut être augmentée avec une tolérance de +/- 15 mm par rapport à la distance verticale au té de fourche supérieur. La bulle doit respecter le profil de l'original depuis l'avant – pas de double bulle ni de bulle très large. Vue d'en haut, la longueur de la bulle peut être raccourcie de 25 mm pour améliorer le champ de vision du coureur. Les bords de la bulle ne peuvent être tranchants.
d. Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils n'en sont pas pourvus à l'origine, à l'exception d'un dispositif de bas de carénage tel que décrit au point (g). ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre et doit être conforme aux spécifications figurant au point (g).
e. L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peut être remplacé, mais l'utilisation de titane et de carbone (ou autres matériaux, composites similaires) est interdite. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.
f. L'entrée d'air dynamique doit préserver la forme et les dimensions homologuées.
g. Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boite à air peuvent être modifiés ou remplacés. Les composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Les grilles de protection ou "treillis métalliques" installés d'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevés.
h. Le bas de carénage doit être conçu de façon à contenir, en cas d'incident moteur, un minimum de 6 litres. La partie inférieure de toutes les ouvertures du carénage doit se trouver au moins à 70 mm au-dessus de la partie inférieure du carénage.
i. Aucune sortie de bouche d'air ne peut se trouver dans la moitié avant du bas de carénage. Le Responsable Technique peut autoriser des bouches d'air supplémentaires dans la partie inférieure du carénage si les bouches ont été obturées pour respecter les exigences relatives au confinement de l'huile.
Ces bouches d'air supplémentaires ne peuvent en aucun cas entraver la sortie d'air dans la moitié avant du carénage si elles se situent derrière un radiateur à eau ou à huile.
j. Des exceptions peuvent être faites au point 2.6.10.11.i sur accord préalable du Responsable Technique si un bas de carénage enveloppant le moteur et étanche à l'huile produit par le constructeur et approuvé par la FIM est installé en plus de la protection inférieure. Dans ce cas, les bouches d'air profilées OEM seront autorisées dans la partie inférieure du carénage.
k. Toutes les bouches à air de la partie inférieure du carénage doivent présenter une finition de la surface intérieure dans le même plan que la surface externe ou se superposer afin de réduire les risques d'éclaboussures de liquides provenant de la machine.
l. La partie supérieure de la paroi transversale arrière de la partie inférieure du carénage doit se trouver au moins à 70 mm au-dessus du bas du carénage. Il doit y avoir un angle de ≤ 90° entre cette paroi et le sol.
m. Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage ne peuvent être que partiellement fermées afin de permettre la fixation de lettrage / logos des sponsors. Ce type de modification sera réalisé en maille ou tôle perforée. Le matériau est libre mais la distance entre tous les centres des ouvertures, les centres des cercles et leur diamètre doit être constante. Les trous et performations doivent présenter un rapport de section d'ouverture > 60%.
n. Les machines peuvent être équipées d'une enveloppe de radiateur (gaines intérieures) afin d'améliorer la circulation de l'air vers le radiateur. Toutefois, l'aspect de l'avant, de l'arrière et le profil de la machine ne peuvent être modifiés.
o. Une ouverture unique de Ø 25 mm doit être prévue dans la partie inférieure du carénage avant. Cette ouverture doit rester obturée si la piste est sèche et ne peut être ouverte que si le Directeur d'Épreuve déclare qu'il s'agit d'une course sur le mouillé (wet).
p. Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue esthétiquement similaire aux pièces d'origine. Il peut être relevé pour accroitre le débattement du pneu.
q. Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, changé ou retiré.

24.8.10.12 – Selle

a. La selle, son armature et sa garniture peuvent être remplacés. La silhouette de l'avant, de l'arrière et du profil doit respecter la forme homologuée
b. La partie supérieure arrière de la selle peut être transformée en selle monoplace.
c. Le système homologué de verrouillage de la selle (plaques, goupilles, joints de caoutchouc, etc.) peut être enlevé.
d. Tous les bords tranchants doivent être arrondis.

24.8.10.13 – Fixations

a. Les attaches de série peuvent être remplacées par des attaches en n'importe quelle matière (à l'exception du titane) et de n'importe quelle forme. La solidité et le design doivent refléter ou dépasser la solidité de l'attache de série.
b. On peut forer dans les attaches pour y passer des fils à freiner mais il est interdit d'apporter des modifications visant à une réduction intentionnelle du poids.
c. Réparation des filetages au moyen de divers élements tels que les ressorts hélicoïdaux ou du time-sert.
d. Les attaches de carénage peuvent être remplacées par des attaches rapides.
e. Les attaches en aluminium ne peuvent être utilisées qu'aux endroits non structurels. Pièces pour raccorder des pièces qui ne sont pas d'origine (carénage, échappement)

24.8.11 – Les éléments ci-dessous PEUVENT être modifiés ou remplacer ceux qui se trouvent sur le motocycle homologué

a. On peut utiliser n'importe quel type de lubrifiant, de liquide de frein ou de liquide de suspension.
b. Joints d'étanchéité et leurs matériaux.
c. Instruments, supports d'instruments et les câbles nécessaires
d. Finition peinture et décalcomanies des surfaces peintes.

e. instruments, etc.) du cadre (ou moteur) ne peuvent être en titane ou en composite à fibres renforcées à l'exception des supports du silencieux d'échappement qui peuvent être en carbone.
f. Les protections du cadre la chaine et les repose-pieds, etc.-peuvent être dans des matériaux différents tels que de la fibre composite si ces pièces ne remplacement pas des pièces d'origine montées sur le modèle homologué.

24.8.12 – Les éléments suivants PEUVENT être retirés

a. Éléments de contrôle des émissions (anti-pollution) dans et autour de la boite à air et du moteur (capteurs d'oxygène, dispositifs d'injection à air).
b. Tachymètre.
c. Compteur de vitesse.
d. Le garde-chaine pour autant qu'il ne soit pas incorporé dans le garde-boue arrière.
e. Les accessoires boulonnés sur la partie inférieure du cadre arrière.

24.8.13 – Les éléments suivants DOIVENT être retirés

a. Le phare avant, le phare arrière et les feux clignotants (s'il n'est pas incorporé dans le carénage). Les ouvertures doivent être couvertes par des matériaux adéquats.
b. Les rétroviseurs
c. Le klaxon.
d. Le support de la plaque d'immatriculation.
e. La trousse à outils.
f. Les crochets pour casque et ceux du porte-bagage
g. Les repose-pieds passager.
h. Les poignées passager.
i. Les barres de sécurité, les béquilles latérales et centrales doivent être retirées (les supports fixes doivent rester en place).

24.8.14 – Les éléments suivants DOIVENT être modifiés

a. Tous les boutons de vidange doivent être freinés avec du fil à freiner. Les vis et les boulons du ou des filtre(s) à huile faisant partie du circuit de lubrification doivent être munis d'un fil de sécurité (par ex. sur les carters).
b. Lorsqu'une machine est munie de tubes reniflards et ou de trop-pleins, ceux-ci doivent fonctionner par des sorties existantes. Le circuit de recyclage fermé d'origine doit être maintenu : aucun échappement atmosphérique direct n'est autorisé.
c. Le tableau de bord des motocycles doit être équipé d'un voyant rouge signalant une baisse de la pression d'huile.

ART. 25 SPECIFICATION POUR LA CATEGORIE SUPERSPORT

ART.25.1 Poids minimum

Lors de l'inspection finale et à tout moment de la manifestation, le poids total de la machine conformément à la règle F.I.M ne doit pas être inférieur à 161Kg.

Les machines seront pesées dans les conditions dans lesquelles le motocycle a terminé la course ou la séance d'essais, rien ne peut être ajouté à la machine, ni eau, ni huile, ni essence ou pneus. Aucune tolérance n'est admise.

Une machine pourra être pesée à tout moment de la manifestation, le pilote ne pourra s'y opposer sous peine de disqualification.

ART.25.2 Carburant

Tous les moteurs doivent être alimentés par du carburant sans plomb conformément aux prescriptions de l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

ART.25.3 Cadre et partie arrière

Le cadre doit être d'origine, produit par le constructeur pour la machine homologuée. Les côtés du cadre peuvent être recouverts par une pièce de protection fabriquée en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du cadre.
Rien ne peut être ajouté par soudage ou enlevé par usinage du cadre.
Tous les motocycles doivent porter un numéro d'identification du constructeur sur le cadre (numéro de châssis). Les supports et plaques support moteur doivent rester d'origine de la machine homologuée.
La partie arrière du cadre peut être modifiée ou changée, mais le type de matériau doit rester telle qu'originellement homologué ou avoir un poids spécifique et supérieur et ne pas être fabriqué dans un matériau plus noble. Exemple : de l'aluminium ne peut pas être remplacé par du titane, magnésium, carbone, kevlar, etc.
Celle-ci devra présenter toutes les sécurités nécessaires. En cas de doute l'avis du responsable technique sera prépondérant.

ART.25.4 Fourches avant

La structure des fourches (axes, fourreaux, pontets, bras, etc.) doit rester celle produite d'origine par le constructeur pour la machine homologuée.
Les pièces internes standard d'origine des fourches peuvent être modifiées : Rondelles, pistons hydrauliques, canalisation d'huile, ressorts, colliers.
Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou changés pour ajouter des ajusteurs de compression.
Les joints anti poussière peuvent être modifiés, changés ou retirés si la fourche est entièrement protégée de la poussière.
Tout type et quantité d'huile peuvent être utilisés dans la fourche.
La hauteur et la position de la fourche par rapport au TE est libre.
Les TES de fourches, platines supérieure et inférieure ainsi que tout pontet de liaison doivent rester d'origine de la machine homologuée.

L'amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur accessoire.
L'amortisseur de direction ne peut agir comme dispositif limitant l'angle de braquage.

ART.25.5 Bras de suspension arrière (bras oscillant)
Chaque partie du bras de suspension arrière doit rester d'origine de la machine homologuée (y compris l'articulation du bras de suspension arrière et le système de tension de chaîne arrière).
Des emplacements de supports de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés au bras de suspension par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir le bord arrondi visible de tous les côtés. Les vis de fixation doivent être renforcées. Les supports de béquilles arrière de type endurance sont interdits.
Le support d'étrier arrière peut être fixé sur le bras oscillant, mais il doit être maintenu par les mêmes points de fixation que la machine homologuée. La modification de ces pièces et l'ajout d'un filetage pour fixer l'emplacement du support d'étrier au bras sont autorisés.
Pour des raisons de sécurité, il est obligatoire d'utiliser un garde chaîne réalisé en matière plastique rigide de 5 mm d'épaisseur minimum fixé solidement de manière à empêcher que la jambe, le pied du coureur ne se coince entre la course de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

ART.25.6 Amortisseurs arrière
Le ou les amortisseur(s) arrière peu(ven)t être modifié(s) ou remplacé(s), mais les fixations originelles au cadre et au bras oscillant doivent être utilisées et la timonerie de la suspension arrière doit rester d'origine de la machine homologuée.
Le ou les ressorts de suspension arrière peu(ven)t être changé(s).

ART.25.7 Roues
Les roues doivent rester d'origine de la machine homologuée.
La commande du compteur de vitesse peut être enlevée et remplacée par une entretoise.
Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de frein avant n'est autorisée. Les entretoises peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

ART.25.8 Freins
Les disques de freins avant et arrière peuvent être changés mais doivent incorporer les étriers et les montages originaux. Cependant, le diamètre extérieur, le système de ventilation doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée. Les disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés. Les supports des disques de freins peuvent être changés, mais doivent garder le même décalage. Les disques de freins de remplacement doivent être en matériaux ferreux.

Les étriers des freins avant ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester d'origine pour la machine homologuée. Les étriers de frein arrière doivent rester tel qu'à l'origine, mais un aménagement est autorisé afin qu'ils puissent rester en place afin de faciliter le changement de roue, le responsable technique restera seul juge de cet aménagement.
Le maître-cylindre avant ne peut pas être changé. Le maître-cylindre arrière doit rester celui d'origine pour la machine homologuée.
Les conduites des freins hydrauliques avant et arrière peuvent être changées. Le réservoir de liquide de freins peut être remplacé ou repositionné. Des connecteurs rapides peuvent être utilisés. La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du té de la fourche inférieure (triple bride inférieure). Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées pour un type de changement rapide.
Des conduits d'air supplémentaires ne sont pas autorisés.
Les fils agrafes sont autorisés (identiques aux exemples ci-dessous).

ART.25.9 Pneus
Le nombre de pneus ''secs'' est limité pour l'ensemble des essais qualificatifs, le warm up et les courses, des étiquettes seront fournies et devront être apposées sur le côté droit du pneu. Après remise des autocollants, les équipes seront responsables de ne pas les égarer et de leur utilisation.

Les étiquettes seront disponibles uniquement le vendredi de 8 heures à 12 heures 30 et de 14 heures à 20 heures au lieu qui sera indiqué sur le panneau d'affichage du circuit.
Les étiquettes devront être retirées uniquement par le team manager sur présentation de son badge.

Lors des essais qualificatifs, du warm up si les pneus ne sont pas marqués **AVEC DES ETIQUETTES ENTIERES, LA MACHINE SE VERRA REFUSER L'ACCES A LA PISTE.**

Pour la course, les étiquettes seront contrôlées sur la grille de départ.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre ''anomalie'' ne pourra être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit. Dans ce cas le pneumatique incriminé sera déposé au contrôle technique, une étiquette de substitution sera apposée par un commissaire technique. Un passage par la voie des stands sera infligé au pilote qui recevra une étiquette supplémentaire. Tous les cas non prévus seront tranchés par le Jury.

Les pneus PLUIE, non marqués par une étiquette, ne peuvent être utilisés qu'après que la course ou la séance d'essais ou la Superpole ait été déclarée ''WET'' par la Direction de Course. Si la piste sèche durant une séance d'essais celle-ci sera alors déclarée dry et les pneus étiquetés devront être utilisés.

Toutes fraudes concernant les étiquettes et/ou le marquage des pneus, que ce soit par falsification ou par échange, ou tout autre moyen verra ses auteurs sanctionnés pour la course de référence, la sanction sera de 450€ par infraction relevée et pourra aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve du pilote ou du team concerné. Le pilote ou le Team pourra être exclu du Championnat de France Superbike par les instances disciplinaires compétentes.

En cas d'exclusion, sur une épreuve ou sur la totalité du Championnat, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

Montage

- Le pneu doit être monté sur la jante appropriée.
- La jante ne doit pas être déformée ou endommagée.

ART. 25.10 Caractéristiques et quota de Pneus
Pneus pluie autorisés.
Pneus sculptés dot ou ETRTO. Le re taillage des pneus est interdit.
La règle concernant la limitation du nombre de pneumatiques est celle de l'article 25.9, le nombre de pneus est limité à 7.

ART.25.11 Repose-pieds, commandes au pied
Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de fixation d'origine.
Les repose-pieds peuvent être montés fixes ou de façon rabattable et dans ce cas un dispositif les ramenant automatiquement à la position normale doit être prévu.
L'extrémité de chaque repose-pied doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8 mm.

Les repose-pieds en acier non rabattables doivent se terminer par un embout en plastique, téflon ou autre matériau équivalent fixe en permanence et d'un rayon minimal de 8 mm

ART.25.12 Guidons et commandes manuelles
Les guidons peuvent être remplacés.
Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.
Les leviers de frein et d'embrayage peuvent être remplacés par un accessoire.
Le levier de frein pourra être remplacé par un modèle comportant un système de rattrapage de jeu extérieur.
La commande d'accélérateur est libre mais si le système d'origine comporte deux câbles, le système de remplacement devra également être commandé par deux câbles.
L'interrupteur du démarreur et le coupe contact doivent être placés sur le guidon, un seul bouton de couleur rouge (coupe contact) est autorisé.

ART.25.13 Carénage
Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires de formes et d'aspect identiques à l'origine. Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériau en fibres de carbone ou composite de carbone est interdite.
La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une modification de la hauteur de la bulle de +/- 15 mm est autorisée.
Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage si elles n'en sont pas équipées d'origine. Dans ce cas, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.
Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.
L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peut être remplacé. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.
Les conduits d'air originaux entre le carénage et le cadre ou la boite à air peuvent être changés mais ils doivent conserver le profil et la section d'origine de la machine homologuée.
Les grilles de protection originellement installées dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.
Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres).
Le carénage inférieur doit comporter un maximum de deux trous de 25 mm, ces trous doivent rester obstrués en conditions de course piste sèche et doivent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée, selon les déclarations (wet ou dry**)** du directeur de course.
Le garde boue avant peut être remplacé par un garde boue accessoire de forme et de dimension identiques à celui d'origine et peut être espacé vers le haut afin de laisser de la place pour le pneu.
La garde boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être remplacé par des contretypes accessoires aux pièces originales.

La protection de chaîne peut être retirée.
Tous les bords exposés doivent être arrondis.

ART.25.14 Faisceaux électriques
Le(s) faisceau(x) de câbles peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s). Des faisceaux supplémentaires peuvent être ajoutés.
La coupure des faisceaux de câbles est autorisée.

ART.25.15 Batterie
La batterie doit conserver les dimensions et les caractéristiques d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation. Les batteries lithium sont interdites sauf si elles sont d'origine.

ART.25.16 Radiateurs
Le radiateur d'eau peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée, uniquement s'il peut être fixé à l'endroit standard et qu'il n'exige aucune modification du cadre principal.
Cependant l'apparence de l'avant et de l'arrière ainsi que le profil de la machine doivent être conformes à la forme du modèle homologué.
Le radiateur d'huile si la machine en est équipée doit rester tel que l'origine. Des radiateurs d'huile supplémentaires ne sont pas autorisés.
Les tuyaux de radiateurs reliés au moteur peuvent être changés.
Le ventilateur peut être retiré.

ART.25.17 Boîte à air
Aucune modification n'est autorisée, mais les tuyaux de drainage ou de reniflard doivent être obstrués.
Le filtre à air peut être remplacé ou modifié.
Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté tel qu'à l'origine et se décharger dans la boîte à air.

ART.25.18 Système d'injection de carburant
Aucune modification n'est autorisée pour le système d'injection.
Les injecteurs, les pavillons venturi, la pompe à essence et le régulateur de pression (ainsi que celle-ci) doivent être d'origine de la machine homologuée.
L'électronique de gestion du système d'injection est libre.

ART.25.19 Carburateurs
Aucune modification n'est autorisée.
Seuls les gicleurs boisseau ressort de boisseau aiguilles sont libres.

ART.25.20 Alimentation en carburant
Les conduites d'essence peuvent être remplacées, mais le robinet d'essence doit rester d'origine de la machine homologuée.
Des connecteurs rapides peuvent être utilisés.
Les conduites de mise à l'air peuvent être remplacées.
Des filtres à carburant peuvent être rajoutés.

ART.25.21 Culasse
Aucune modification n'est autorisée.
Aucun matériau ne peut être ajouté ou enlevé à la culasse.
Le joint de culasse peut être changé.
Les sièges, les soupapes, les guides doivent être d'origine de la machine homologuée. Des rondelles de compensation pour les ressorts de soupape ne sont pas autorisées.
La rectification des sièges de soupapes ainsi que le rodage sont autorisés pour autant que l'angle des sièges de soupapes soit le même que l'origine.

ART.25.22 Arbre à cames
Les arbres à cames, les ressorts et les coupelles peuvent être remplacés. La levée des soupapes doit rester celle d'origine de la moto.

ART.25.23 Pignon d'arbre à cames
Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés afin de permettre un décalage de la distribution.

ART.25.24 Vilebrequin
Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allégement l'équilibrage etc….).

ART.25.25 Pompes à huile et à eau et durites d'huile et d'eau
Aucune modification des pompes n'est autorisée.
Les durites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées doivent être construites en métal renforcé et avoir des embouts matrices ou filetés.

ART.25.26 Bielles
Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.27 Pistons
Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.28 Segments
Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.29 Axes de pistons et clips
Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.30 Cylindres
Aucune modification n 'est autorisée.

ART.25.31 Carters moteurs et tous carters annexes
Seuls les carters annexes peuvent être modifiés sans aucun changement à la position et aux dimensions des éléments internes. Des protections latérales, épousant la forme et renforçant les carters latéraux qui peuvent entrer en contact direct avec la piste en cas de chute, doivent obligatoirement être installées. Hormis ces dispositions l'ensemble des carters doit rester strictement d'origine.

ART.25.32 Boite de vitesse
Aucune modification n'est autorisée.
Des adjonctions au mécanisme sélecteur, tels que des systèmes de changement de vitesse rapide sont autorisés.

ART.25.33 Transmission
Libre, mais du même type que le modèle homologué.

ART.25.34 Embrayage
Le remplacement de l'embrayage d'origine par un embrayage avec système anti-dribble mécanique est autorisé. Celui-ci devra être vendu normalement dans le commerce et figurer à un catalogue d'un distributeur. La commande d'embrayage, à câble ou hydraulique, doit rester telle que le modèle d'origine homologué.
Le nombre de disque garni et lisse doit rester conforme à l'origine du modèle
homologué. Le maitre-cylindre d'embrayage peut être changé.

ART.25.35 Allumage boîtier de contrôle *(ECU)*

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) doit être :

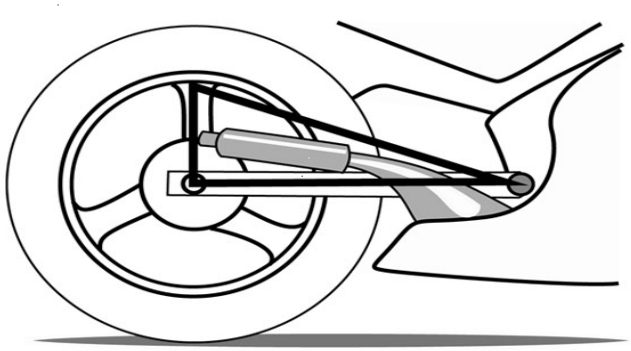
a) Soit tel qu'homologué, et le logiciel interne peut être changé.
b) Soit un modèle de kit ECU peut être utilisé.

En plus des options a) ou b) mentionnées ci-dessus, les modules externes d'allumage et/ou d'injection peuvent être ajoutés à la production standard ECU.
L'unité centrale ECU peut être déplacée.

ART.25.36 Capteurs
Les capteurs de gestion des paramètres moteurs doivent rester en nombre tels que sur le modèle homologué. Des capteurs permettant l'acquisition de données peuvent être ajoutés.

ART.25.37 Générateur alternateur démarreur
Aucune modification n'est autorisée.
Le démarreur doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.
Le moteur doit démarrer et fonctionner dès que le démarreur n'est plus sollicité. L'utilisation de batterie autre que celle sur la machine est interdite.
Le générateur/ alternateur devra assurer la charge de la batterie.
Le contrôle s'effectuera en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces.
La tension sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions du constructeur.

ART.26 Système d'échappement
Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.
L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué.
Les lignes dites hautes ne sont pas autorisées si la machine n'est pas homologuée avec par le constructeur et inversement.
Les machines dotées d'un échappement ''bas'' (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe du repose pieds, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière (voir croquis ci-dessous).
Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.
La limite de bruit est de 102 dB**,** à tout moment de la manifestation, aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.



ART.26.1 Les éléments suivants peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée
Tout lubrifiant liquide de frein et de suspension,
Tout type de bougies,
Tout type de valves,
Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées changées ou ajoutées,
Tous les joints à l'exception du joint d'embase des cylindres,
Finitions de peinture et stickers des surfaces peintes.

ART.26.2 Les éléments suivants peuvent être enlevés
Tableau de bord,
Ventilateur du radiateur et ses fils d'alimentation,
Le garde chaîne pour autant qu'il ne soit pas incorporé dans le garde boue,
Boulons des accessoires de la partie arrière du cadre,
Systèmes de dépollution.

ART.26.3 Les éléments suivants doivent être retirés
Phares avant et arrière, indicateurs de directions, Rétroviseurs, Avertisseur, Plaque d'immatriculation, Boîte à outils,
Crochet pour le casque et les bagages, Repose pieds passagers,
Poignées de maintien du passager, Les barres de protection les béquilles centrales et latérales.

ART.26.5 Acquisition de données
L'acquisition de données est autorisée, la télémétrie est interdite (cf. article 11 des règles générales pour les épreuves de vitesse).

ART.27 SPECIFICATIONS POUR LES MACHINES de la catégorie PIRELLI 600

Les machines de la catégorie PIRELLI 600 doivent correspondre strictement à la réglementation Promosport y compris la procédure d'homologation, sauf en ce qui concerne les articles ci-dessous.

ART.27.1 Caractéristiques et quota de Pneus
Seront seuls autorisés les pneus de marque PIRELLI, achetés auprès du camion d'assistance PIRELLI présents sur toutes les courses, tels que définis ci-dessous :

Pneus pour piste sèche

IP CODE	DIMENSION		DESIGNATION	TARIF TTC CAMION
2303500	120/70 ZR 17	AVANT	DIABLO SUPERCORSA V2 SC1	170,00 €
2304100	180/60 ZR 17	ARRIERE	DIABLO SUPERCORSA V2 SC1	235,00 €

Pneus pluie

IP CODE	DIMENSION		DESIGNATION	TARIF TTC CAMION
2243800	120/70 R 17	AVANT	DIABLO RAIN SCR 1	160,00 €
2243900	190/60 R 17	ARRIERE	DIABLO RAIN SCR 1	230,00 €

Ces pneumatiques seront disponibles sur les circuits à la structure Pirelli. **Seuls les paiements en espèces ou cartes bancaires sont acceptés par la structure PIRELLI sur le circuit.**
Les pneumatiques utilisés lors des essais qualificatifs et de la course devront être obligatoirement perçus auprès de la structure Pirelli qui apposera les étiquettes FFM que devront fournir les pilotes.
Les étiquettes seront disponibles uniquement vendredi de 8 heures à 12 heures 30 et de 14 heures à 20 heures au lieu qui sera indiqué sur le panneau d'affichage du circuit.
Les étiquettes devront être retirées uniquement par le team manager sur présentation de son badge.

Les pneumatiques achetés au camion permettent de profiter d'une gratuité totale du service de montage-démontage équilibrage, ainsi qu'une meilleure gestion de votre stock, la certitude de disposer de produits similaires et d'éviter l'immobilisation financière.

Le retaillage des pneus est interdit. La règle concernant la limitation du nombre de pneumatiques est celle de l'article 25.9, le nombre de pneus est limité à 6.

Pour tout renseignement technique, les pilotes peuvent contacter Monsieur Pascal SERRA, responsable compétition moto chez PIRELLI (06.77.04.98.83 ou 01.49.89.78.45).

ART.27.2 Roues
Les roues doivent rester d'origine de la machine homologuée.
La commande du compteur de vitesse peut être enlevée et remplacée par une entretoise.
Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de frein avant n'est autorisée. Les entretoises peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

ART.27.3 Système d'échappement / niveau sonore
Conformément à l'article 26 du présent règlement.

ART.27.4 Réglage d'injection
Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour régler le mélange de carburant peut être installée. Ce dispositif doit uniquement être intercalé entre la commande d'injecteurs et les injecteurs, il ne peut avoir d'autres fonctions que l'optimisation de la carburation. Il devra être approuvé par la CNV (cf. règles générales pour les contrôles techniques art 18).

ART.27.5 Acquisition de données
L'acquisition de données est autorisée, la télémétrie est interdite (cf. article 11 des règles générales pour les épreuves de vitesse).

ART 28 PRE MOTO 3
Le règlement technique des machines Pré Moto 3 est disponible sur le site : www.objectifgrandprix.com

HORAIRES DU CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE 2018

Horaires prévisionnels

Samedi matin

Heures de départ des essais

8 :30	**9 :00**	**Séance essais chronométrés Coupe HONDA**
9 :05	**9 :35**	**Séance essais chronométrés EUROPEAN BIKE**
9 :45	**10 :25**	**Séance essais chronométrés SUPERSPORT et PIRELLI**
10 :30	**11 :00**	**Séance essais chronométrés PRE MOTO 3**
11 :10	**11 :50**	**Séance essais chronométrés SUPERBIKE**
11 :55	**12 :25**	**Séance essais chronométrés SIDE-CAR**

Samedi après-midi

Heure de départ des courses
(Ouverture de la sortie de la voie des stands 15 mn avant)

8 :30	**Course Coupe HONDA**
9 :05	**Course EUROPEAN BIKE**

Heures de départ des essais

15 :30	**16 :10**	**Séance essais chronométrés SUPERSPORT et PIRELLI**
16:15	**16 :45**	**Séance essais chronométrés PRE MOTO 3**
16 :55	**17 :35**	**Séance essais chronométrés SUPERBIKE**

Heure de départ des courses
(Ouverture de la sortie de la voie des stands 15 mn avant)

17 :45	**Course SIDE-CAR**

Dimanche matin

Heures de départ des essais

8 :30	**9 :00**	**Séance essais chronométrés SIDE-CAR**
9 :10	**9 :40**	**Séance essais chronométrés Coupe HONDA**
9 :45	**10 :15**	**Séance essais chronométrés EUROPEAN BIKE**

Heure de départ des courses
(Ouverture de la sortie de la voie des stands 15 mn avant)

10 :25	**Course SUPERSPORT et PIRELLI**
11 :05	**Course PRE MOTO 3**
11 :45	**Course SUPERBIKE**
12 :25	**Course SIDE-CAR**

Dimanche après-midi

Heure de départ des courses
(Ouverture de la sortie de la voie des stands 15 mn avant)

14 :15	**Course Coupe HONDA**
15 :00	**Course PRE MOTO 3**
15 :45	**Course SUPERSPORT et PIRELLI**
16 :30	**Course EUROPEAN BIKE**
17 :15	**Course SUPERBIKE**