



HONDA CBR500R CUP 2014

RÈGLEMENT TECHNIQUE

ARTICLE 1 – DEFINITION

Le règlement technique de la Honda CBR500R CUP est issu des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de côte.

Seules les modifications ou transformations précisées dans le règlement technique de la Honda CBR500R CUP sont autorisées.

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.

La machine homologuée et utilisée devra être une Honda CBR500R de type PC44 achetée neuve dans le réseau HONDA Moto en France métropolitaine selon le bon de commande spécifique Honda CBR500R CUP.

Le motorcycle doit être accompagné de sa carte grise, ou du certificat de conformité U.E.

Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter le certificat de conformité correspondant au véhicule.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure VGA, VGE ou RSV ne sont pas autorisés à participer à la **Honda CBR500R CUP**.

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



ARTICLE 2 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Seules les modifications ou transformations précisées dans ce règlement sont autorisées.

Aucune modification du moteur n'est autorisée.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement.

Ces éléments pourront être contrôlés à tout moment.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement.

Tous les bouchons de remplissage, de vidange, filtres à huile extérieur devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité.

Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

2

Pièces de remplacement :

Les pièces de remplacement doivent être obligatoirement des pièces d'origine Honda, à l'exception des pièces spécifiques énoncées dans l'Article 4.

Article 2-1 : Moteur :

Le moteur doit rester strictement d'origine. Toutes les motos de la Honda CBR500R CUP feront l'objet d'un plombage moteur. Le déplombage du moteur ne peut être effectué sans l'accord de l'organisation.

Tout pilote se présentant avec une moto non munie de son plombage moteur se verra disqualifié pour l'épreuve concernée.

Article 2-2 : Électronique :

Le système électronique de la moto doit rester strictement d'origine. Le boîtier de gestion moteur pourra être remplacé par l'organisation à tout moment.



Article 2-3 : Batterie

La batterie doit conserver la dimension 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.

Son emplacement doit être celui d'origine de la moto. Le générateur 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 les valeurs de charge du constructeur. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions du constructeur.

Article 2-4 : Poids du motocycle

Lors de l'inspection finale et à tout moment de la manifestation, le poids total de la machine doit être au-dessus ou égal au poids à vide (ou à sec):

- 163 kg pour les CBR500R

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.

3

Article 2-5 : Numéros de course / Taille

Les machines devront être équipées de plaques blanches mates avec des numéros noirs mats. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage et en bas du carénage.

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



Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Bold

0123456789



Article 2-6 : Contrôle du bruit

Le niveau sonore sera de 102 db maximum aux régimes définis par 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.

Article 2-7 : Suspension arrière

Le système de suspension arrière devra rester conforme au modèle d'origine. Aucune modification n'est autorisée.

Article 2-8 : Guidons

Les guidons devront être conformes au modèle d'origine.

Seule une protection de levier de frein avant est obligatoire (voir article 4 modification obligatoire).



Article 2-9: Réservoir de carburant

Le réservoir de carburant doit être conforme au modèle d'origine, aucune modification n'est autorisée.

Article 2-10: Carburants

Le moteur doit fonctionner avec du carburant de type sans plomb conforme à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques. Des prélèvements pourront avoir lieu tout au long de la saison.

Article 2-11 : Circuit de refroidissement

Le seul liquide de refroidissement autorisé, est l'eau pure ou l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. **Tout autre additif est interdit.**

ARTICLE 3 - ÉQUIPEMENT À RETIRER OBLIGATOIREMENT

Devront être retirés obligatoirement :

- Rétroviseurs
- Système d'éclairage complet (phare et feu arrière)
- Béquille et support béquille
- Clignotants avant et arrière
- Repose-pieds passager et supports
- Support de plaque d'immatriculation

5

ARTICLE 4 - MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

Article 4-1 : Pneumatiques

Le nombre de pneus « secs » est limité à 2 pour l'ensemble des essais qualificatifs et les courses. 2 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 pilote sur présentation de son badge.



Lors des essais qualificatifs ou de la course si les pneus ne sont pas marqués **AVEC DES ETIQUETTES ENTIERES** la machine se verra refuser l'accès à la piste.

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 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.

Seront seuls autorisés sur piste déclarée sèche les pneus de marque **DUNLOP** tels que définis ci-dessous :

120/70 ZR 17	SPORTMAX GP Racer D211 M
160/60 ZR 17	SPORTMAX GP Racer D211 E

Sont également autorisés uniquement sur piste déclaré WET (mouillée) les pneus de marque **DUNLOP** tels que définis ci-dessous :

125/80 R 17	KR191 gomme 414
165/55 R 17	KR389 gomme 414

Ces pneus ne feront l'objet d'aucun marquage. Leur nombre n'est pas limité.



Article 4-2 : Echappement

Remplacement du système d'échappement par la marque et le modèle référencé par l'organisateur.

(Voir annexe listes des équipements à remplacés)

Article 4-3 : Carénage

Le carénage devra être remplacé par le modèle référencé par l'organisateur.

(Voir annexe listes des équipements à remplacés)

Le carénage après une chute pourra être réparé, à condition que cela respecte les normes de sécurité. Si le remplacement doit être effectué, il devra être fait par la même marque et modèle.

Il devra être posé l'ensemble des marquages des partenaires conformément au schéma fourni.

Article 4-4 : Protections de carters moteur

Devra être posé sur les carters moteurs droite et gauche des protections du modèle référencé par l'organisateur.

(Voir annexe listes des équipements à remplacés)

7

Article 4-5 : Protection de levier de frein avant

Une protection de levier de frein avant, du modèle référencé par l'organisateur doit être posée sur le guidon.

(Voir annexe listes des équipements à remplacés)

Article 4-6 : Protection couronne de transmission

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière, est obligatoire. Elle devra être en matériau de type Nylon, Téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur d'au minimum 5 mm.

(Voir annexe listes des équipements à remplacés)



ARTICLE 5 - MODIFICATIONS AUTORISÉES

Article 5-1 : Fourche

- Ressort d'origine de la marque et du modèle
- Cale de ressorts de fourche autorisée
- Qualité et viscosité d'huile libre

Article 5-2 : Système de freinage

L'étrier de freins avant aura ses vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

Le système de freinage doit rester strictement d'origine. Seul le fusible du système ABS pourra être retiré.

Les conduites des freins hydrauliques avant et arrière peuvent être changées. Le montage doit être identique à celui d'origine. Les plaquettes de freins avant et arrière doivent être identiques au modèle d'origine.

Des conduits d'air supplémentaires ne sont pas autorisés.

Article 5-3 : Repose-pieds, commandes au pied

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être changés et/ou 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.

Article 5-4 : Démultiplication

Le pignon et la couronne pourront être changés par des modèles adaptables.

La chaîne pourra être changée pour un modèle avec un pas minimum de 520.

ARTICLE 6 - SÉCURITÉ



Article 6-1: L'équipement

L'équipement du pilote doit être conforme aux normes Françaises ou FIM. Les pilotes doivent porter une combinaison de cuir une pièce.

Si la doublure est synthétique, le pilote doit porter un sous-vêtement complet (manches et jambes longues) en coton, Nomex ou soie. Les combinaisons en matériaux synthétique sont autorisées si elles ont reçu l'approbation de la FIM (Fédération International de Motocyclisme).

Article 6-2: Plaque dorsale

L'utilisation d'une protection dorsale homologuée par la norme EN1621-2 pour les pilotes est obligatoire (voir tableau annuaire FFM 2014).

Article 6-3 : Casque

Les casques de plus de 5 ans d'âge ou en mauvais état pourront être refusés. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques. Le casque intégral est obligatoire (cf article 15 des règles générales pour les contrôles techniques)

Article 6-4 : Extincteur

Chaque pilote devra posséder un extincteur.

Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 5kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. **(PAS D'EXTINCTEUR A EAU)**

A été utilisé comme base de travail pour la réalisation de ce document :

- ***Règles générales CNV 2014***
- ***Règles générales pour les contrôles techniques CNV 2014.***
- ***Règlements championnat de France Superbike 2014.***

ANNEXE 1- Equipement obligatoire pour LA HONDA CBR 500 CUP



Désignation	Partenaires
Carénage (complet avec mousse de selle, fixations)	Flam Racing
Bulle de Carénage	Flam Racing
Protection carter gauche	Flam Racing
Protection carter droite	Flam Racing
Protection levier de frein avant	Flam Racing
Protection couronne de transmission	Flam Racing
Echappement Akrapovic	Concession Honda
Pneus DUNLOP / SEC Avant : Arrière :	Dunlop SPORTMAX GP RACER D211 M SPORTMAX GP RACER D211 E
Pneus DUNLOP / PLUIE Avant : Arrière :	Dunlop KR 191 gomme 414 KR 389 gomme 414

Coordonnées Partenaires

Flam Racing :

Mail : flamracing@laposte.net

Tél : 04 50 02 16 09 - 06 07 01 16 93 Mr Gérard JOSEK

Adresse courrier : FLAM RACING - 201 ROUTE D'ARGONAY - Z.I PRINGY - 74370 PRINGY FRANCE