

RÈGLEMENT 2025

CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE



Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

Article 1 - Définition

La F.F.M. met en compétition, en 2025 avec ses Clubs organisateurs, le Championnat de France Superbike. Un titre de Champion de France 2025 sera attribué à l'issue de la saison dans chacune des catégories ci-dessous.

Moto 4 – à partir de 10 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés à moins de 15 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours.

Moteur unique 150 CRF, pièces d'origine uniquement.

Châssis libre de marque MIR, YCF, TVX, BEON, CORSE, HONDA NSF, ERDOG, FULGUR.

Moto 5 - Châssis libre ayant reçu une homologation FFM : MIR, YCF, FULGUR, ERDOG et TVX, moteur 250 Zongshen d'origine, refroidissement à air, CPS 250, roues de 17 pouces. Boitier CDI d'origine. Maximum 20cv à la roue arrière. Prix maximum de 7.000€ T.T.C.

Accessible de 10 ans révolus à la date de la manifestation à 15 ans au 31 décembre de l'année en cours.

Objectif Grand Prix (OGP) – à partir de 11 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés à moins de 19 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours.

Machines 250cc 4 Temps (moteur d'origine tout terrain).

Maximum 42cv à la roue arrière.

Supersport

***Supersport 600 – à partir de 15 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés.**

Plus de 401 à 640 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

***Supersport Nouvelle Génération – à partir de 16 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés.**

Sont éligibles à cette catégorie les machines éligibles à la catégorie SSP 600 et les machines suivantes (sous réserve d'homologation par l'importateur) :

Ducati Panigale V2, MV Agusta F3 800, Suzuki GSX-R 750, Triumph Street Triple 765 RS.

Un unique classement scratch est réalisé pour ces deux types de machines.

Supersport Challenger* - réservé aux pilotes de moins de 19 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours.

Superbike – à partir de 16 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés.

Superbike Challenger* – à partir de 16 ans révolus le jour le jour de l'épreuve où ils sont engagés à moins de 28 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours.

De 750cc à 1000cc 4 Temps, 3 et 4 cylindres

De 800cc à 1200cc 4 Temps, 2 cylindres

*Tous les pilotes qui ont participé à un championnat du monde dans les catégories 600cc et 1000cc (hors endurance) ne peuvent pas participer à la catégorie challenger. La CNV se réserve le droit d'examiner les conditions d'accès à cette catégorie.

Side-Cars * – à partir de 16 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés pour les pilotes et 15 ans pour les passagers

***Châssis court (F2):**

De 401 à 600cc 4 Temps, 4 cylindres maximum

De 401 à 675cc 4 Temps, 3 cylindres maximum

De 600 à 750cc 4 Temps, 2 cylindres maximum

***Châssis long 600cc (F600) selon le règlement FIM Mondial.**

Un classement scratch est effectué. Un titre de champion de France scratch et un titre de champion de France F2 sont décernés.

Pour chaque équipage, seul le passager qui a participé au plus grand nombre de courses figure sur le classement final des championnats.

Les champions de France Superbike, Superbike Stock et Superbike Challenger ainsi que les pilotes ayant fait un podium sur une épreuve du Championnat d'Europe Superstock 1000cc Vitesse ou du Championnat du Monde d'Endurance ne peuvent pas participer à la catégorie Superbike Challenger. Le vainqueur du 600 Jeune (ex challenger) ne peuvent pas se réinscrire en Supersport Jeune dans la même catégorie ou une catégorie inférieure.

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

Article 2 - Concurrents

La participation à l'ensemble des catégories du championnat de France Superbike 2024 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.

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

Article 3 - Epreuves

Ce championnat se dispute 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 peut changer de date, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

Article 4 - Calendrier

Les courses du Championnat de France Superbike se dispute 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 :

29 et 30 mars	LE MANS	ASM 24 HEURES
26 et 27 avril	LEDENON	MC LEDENON
24 et 25 mai	NOGARO	ASM ARMAGNAC BIGORRE
21 et 22 juin	MAGNY COURS	MC NEVERS ET DE LA NIEVRE
12 et 13 juillet	PAU ARNOS	MC PAU ARNOS
30 et 31 août	ANNEAU DU RHIN	MC ANNEAU DU RHIN
27 et 28 septembre	LE VIGEANT	VVM

La commission se réserve la possibilité de modifier ce calendrier.

Article 5 - Engagements

Les pilotes solo et side-cars ainsi postulant à un engagement dans une des catégories du championnat de France Superbike doivent être en possession du CASM ou d'un guidon d'or ou d'argent pour les pilotes entre 11 et 12 ans, cela ne concerne pas les passagers en possession de licence passager : NCP, LUP, IPS ou VPX.

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

Pour chaque classe, il est prévu une séance d'essais chronométrés dont la durée est définie par le règlement spécifique de l'épreuve ou par son règlement particulier. Les coureurs peuvent être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour les essais de leur classe, le meilleur temps au tour étant seul retenu pour les qualifications et le placement sur la grille de départ. Il est admis en course et en essais, au maximum le nombre de pilotes figurant sur le document d'homologation du circuit.

Dans les catégories Moto 4, Moto 5, OGP, SSP et SBK les priorités sont définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le **17 février 2025**, les candidatures sont validées le **18 février** :

*10 places sont réservées aux teams dont au moins un des pilotes a marqué des points en 2024 au championnat de France. La sélection se fait, pilote et team confondu, en fonction du classement 2024 du championnat de France dans la catégorie pour laquelle est sollicité l'engagement.

*5 places pour les 5 premiers (pour les teams où ils sont intégrés) des Coupes de France Promosport 2024 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 sont attribuées par épreuve avec l'accord de la CNV, il s'agit de pilotes inscrits à la manifestation. Ils bénéficient des mêmes droits que les pilotes engagés à l'année en matière d'attribution de points par épreuve et de classement au championnat.

(***) 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.

Dans la catégorie side-car, le nombre de concurrents admis correspond à la capacité maximum aux essais de chaque circuit et les priorités sont définies comme suit :

- nombre de courses,
- puis date d'inscription,

Pour les demandes d'engagement parvenues avant le 22 janvier 2025 les candidatures sont alors validées.

Après le **17 février 2025**, le premier inscrit est le 1^{er} engagé.

Pour les participants ne faisant qu'une course, l'acceptation des engagements reste à l'appréciation de la CNV.

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 doivent être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm.engage-sports.com/>

Le droit d'engagement est fixé à **350€** par épreuve pour 2025 (dont 10€ de droit de transpondeur) pour les catégories Moto 4, Moto 5 et OGP. Il est de **425€** par épreuve pour les catégories Supersport, Superbike et Side Car.

Engagement Team :

Tout Team souhaitant engager des pilotes dans sa structure dans les différentes catégories du Championnat de France Superbike est tenu de régler au préalable un engagement Team au tarif de 990€ par saison. Cet engagement lui permettra d'apparaître au classement Team du championnat, et lui donnera droit à un emplacement dans le paddock, à un accès au box et à des pass supplémentaires pour les invités en fonction du nombre de pilotes déclarés (dans la limite de 10 pass). Un Team est composé d'un nombre de pilotes compris entre 2 et 5.

Les pilotes ou les teams ne répondant pas aux critères définis à l'Article 2 du présent règlement sont informés de la suite donnée à leur demande la deuxième quinzaine de février 2025 au plus tard.

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

Dans ce dernier cas, la suite donnée à leur demande leur est transmise au plus tard 30 jours avant la première épreuve.

Les demandes d'engagement course par course doivent être faites uniquement par 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 course par course est de **390€** pour les catégories Moto 4, Moto 5 et OGP. Il est de 465€ pour les catégories Supersport, Superbike et Side Car.

Pour être prise en compte, les demandes d'engagement course par course doivent être confirmées par un paiement CB.

Les vainqueurs 2025 des Coupes de France Promosport 600cc, Promo 1000cc et Side Car Promo 2 voient leur droit d'engagement être pris en charge sur la dernière manche du FSBK dans sa catégorie. Les 4 suivants du classement final des catégories 600cc Promosport, 1000cc Promosport et Side Promo 2 bénéficient d'un droit d'engagement préférentiel de **220€** pour participer à l'épreuve finale du Championnat (sous réserve des places disponibles).

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site Internet) avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve mais reste redevable de la totalité de ses frais d'engagement.

Un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

Pilote souhaitant déclarer forfait

Pilote engagé à l'année : dès que les engagements ont été confirmés, les droits ne sont plus remboursables. Si un pilote ne peut participer à une épreuve, il peut se faire remplacer par un autre concurrent. Le pilote (ou le team) doit transmettre le nom de celui-ci à la CNV pour accord dans les meilleurs délais.

Les éventuels cas de force majeure sont tranchés par la CNV. Si celle-ci accepte le remboursement, un droit administratif de 120€ est retenu et ce, quelle que soit la raison.

Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve, la totalité de l'engagement est retenue.

Pilote engagé à la course: dès que les engagements ont été confirmés, les droits ne sont plus remboursables. Les éventuels cas de force majeure sont tranchés par la CNV. Si celle-ci accepte le remboursement un droit administratif de 120€ est retenu et ce, quelle que soit la raison.

Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve, la totalité de l'engagement est retenue.

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

Article 6 – Vérifications administratives et techniques

Les vérifications administratives étant réalisées en amont de l'épreuve par le secrétariat de la CNV, aucune vérification administrative n'est effectuée sur place.

Un briefing obligatoire par catégorie est organisé lors de la première épreuve. Pour les épreuves suivantes seuls les pilotes participant pour la première fois de l'année au championnat (pilote engagé à la course – suppléant – etc.) doivent y participer, il se déroule le vendredi à 18h30. Toute absence au briefing est passible d'une amende de 75€.

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

Les logos des partenaires du championnat de France Superbike doivent être apposés conformément au plan de stickage. Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction peut être sanctionné par le jury.

Chaque concurrent doit soumettre sa machine, ainsi que son équipement, aux opérations de vérifications techniques.

Une seule machine peut être passée aux contrôles techniques.

Le contrôle technique est obligatoire à partir des essais libres officiels du samedi matin.

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

Article 7 - Essais

Il est rappelé que les pilotes titulaires d'une licence NJ3 ne peuvent pas rouler plus de 45 minutes consécutives, conformément aux règles techniques et de sécurité (RTS).

Les coureurs peuvent 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 est retenu pour le placement sur la grille.

Pour les catégories side-car, il est prévu deux séances d'essais chronométrés de 25 minutes le samedi matin et le dimanche matin.

Pour les catégories il est prévu :

***Superbike:**

Une séance d'essais (samedi matin) de 40 mn. Les 12 pilotes ayant les meilleurs temps de cette séance sont retenus pour faire la Q2 (séance qualificative de 12 min). Les autres participent à la Q1 (durée : 12 min). Les 3 pilotes ayant les meilleurs temps de la Q1 sont qualifiés pour la Q2.

***Supersport :**

Une séance d'essais libres de 40 mn

Une séance d'essais chronométrés de 25 mn

***OGP, Moto 4 et Moto 5 :**

Une séance d'essais libres de 30 mn

Une séance d'essais chronométrés de 25 mn

Pour chaque catégorie, il est admis le nombre de pilotes défini par l'arrêté d'homologation du circuit, sous réserve, pour la course, que les pilotes aient effectué dans leur séance qualificative un temps inférieur ou égal à 120 % pour les catégories Moto 4, Moto 5, OGP et Side-Cars, 115 % pour les catégories et ~~et 300cc~~, Supersport et Supersport Nouvelle Génération et 110 % dans une des séances d'essai pour les catégories Superbike Challenger et Superbike de la moyenne des trois pilotes les plus rapides.

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

Pour les catégories Superbike, Superbike Challenger, Supersport, un seul train de pneumatiques, hors pneus pluie (référencés comme tels par le fournisseur), est autorisé pour les essais chronométrés. **Les pilotes de la Q1 qualifiés en Q2 bénéficient d'une étiquette supplémentaire.** Le train de pneus choisi est marqué et les étiquettes de marquage doivent être placées sur le côté droit des pneumatiques avant et arrière. Les étiquettes sont disponibles au local du contrôle technique. Tout pilote n'ayant pas ses pneumatiques marqués se voit refuser la sortie de la voie des stands et ne peut pas prendre part aux essais tant que sa situation n'est pas régularisée. Le fait de ne pas respecter les règles précitées peut être sanctionné.

Pour les catégories Moto 4, Moto 5 et OGP, seuls 4 pneus sont autorisés à partir des essais chronométrés. Les pneus choisis sont marqués, à l'exception des pneus pluie référencés comme tels par le fournisseur.

Article 7.1 - Essais privés

A l'exception des pilotes de la catégorie Moto 4, Moto 5 et OGP les essais privés sont interdits la semaine de la course (du lundi au jeudi) en dehors des essais libres du vendredi et des essais officiels de la manifestation. Tout pilote ayant enfreint cette restriction se voit interdire l'épreuve. **Cette règle ne s'applique pas pour les courses du Mans, de Nogaro et de Magny Cours en 2025.**

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

Article 7.2 - Grille de départ

Pour les catégories Moto 4, Moto 5, OGP et Supersport:

Les séances d'essais chronométrées du samedi après-midi déterminent les grilles de départ pour les courses 1 et 2.

Pour la catégorie Superbike : les grilles de départ sont effectuées sur la base des meilleurs temps de la Q2 pour les 15 premières positions puis des meilleurs temps de la Q1 pour les positions à compter de la 16^{ème} place.

Si un coureur n'enregistre pas de temps pendant la Q2, il part à la 15^{ème} position.

Si plusieurs pilotes n'enregistrent pas de temps en Q2, ils sont classés derrière les pilotes qui ont eu un temps lors de cette qualification et sont départagés sur la base de leur temps lors des essais.

Si une séance qualificative (Q1 ou Q2) était annulée, les temps pris en compte pour déterminer la grille de départ seraient ceux de la séance d'essai pour celle qui les concerne.

Pour la catégorie Side-Car, les essais chronométrés du samedi matin définissent la grille de départ de la course 1 et les essais chronométrés du dimanche matin définissent la grille de départ de la course 2.

Si, pour une raison quelconque, un pilote n'est pas dans les temps de qualification du samedi après-midi ou n'a pas de temps de qualification, ses temps des essais libres peuvent être pris en compte pour les courses 1 et 2. Dans ce cas, ce concurrent s'élance de la dernière position de la grille pour les courses 1 et 2. Cette demande de repêchage est à formuler obligatoirement par le pilote auprès du jury de l'épreuve.

Le jury, en accord avec le directeur de course reste souverain pour traiter cette situation.

Dans le cas où la séance d'essais qualificatifs est annulée, les positions sur la grille de départ sont déterminées par le jury de l'épreuve sur la base des meilleurs temps enregistrés par les pilotes lors de la dernière séance d'essais libres, ou à défaut par les meilleurs temps combinés lors des précédents essais libres.

Article 8 - Changement de motorcycle ou de passager

Au cours d'un meeting, un coureur ne peut utiliser qu'une seule moto.

Si la machine est endommagée lors d'un accident et est déclarée irréparable ou inutilisable (en toute sécurité et dans le temps disponible) par le responsable technique, une machine de rechange peut alors être présentée au contrôle technique.

La moto de remplacement ne peut être utilisée sur la piste qu'après la fin des essais et des qualifications ou de la course au cours duquel le dommage a eu lieu.

Ce changement de machine est alors soumis à l'accord du jury sur avis favorable du responsable technique.

Une même machine ne peut pas être utilisée par plusieurs pilotes dans une même séance d'essais.

Pour les side-cars, le changement de passager durant les essais s'effectue conformément à l'article 2.1.4. des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Article 9 - Courses

Le nombre de tours à parcourir est calculé sur les durées de courses suivantes : deux courses de 30 minutes sont prévues pour chaque épreuve pour l'ensemble des catégories.

Dans le cas où la course est déclarée WET, elle peut être réduite de 3 tours.

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.

Article 9.1- Procédure de départ de course sur piste mouillée

Dans le cas où une catégorie a effectué toutes les séances d'essais sur le sec (comme déclaré **DRY** par le directeur de course) et que le départ de la course est déclaré (**WET**) humide avant l'ouverture de la voie des stands pour le tour de reconnaissance, la procédure suivante de départ de course sur le mouillé s'applique sur décision de la direction de course :

*La déclaration de départ de course humide est faite le plus tôt possible avant l'ouverture de la voie des stands et communiquée aux pilotes.

*La voie des stands ouvre à l'heure et reste ouverte pendant 8 minutes (3 minutes de plus que la normale).

*Les coureurs peuvent effectuer plus d'un tour de reconnaissance en passant par la voie des stands.

***La procédure normale de tour de chauffe et de départ s'applique, le décompte du tour de chauffe est effectué, conformément à l'article 3.1 Bis des règles générales de vitesse.**

*La distance de course peut être réduite de 3 tours.

Article 10 - Classements

En chaque catégorie, les points comptant pour le Championnat sont 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'ajoutent :

*1 point pour le meilleur tour en course 1 et un point pour le meilleur temps en course 2. En cas d'égalité, le deuxième meilleur temps et si besoin les suivants sont pris en compte pour les coureurs concernés.

Les pilotes évoluant sur des machines expérimentales correspondant aux annexes des règlements FIM du championnat et de la coupe du Monde d'Endurance ne marquent pas de points au championnat. Leurs points sont redistribués dans l'ordre du classement. Ils peuvent toutefois apparaître sur les résultats de l'épreuve et sur le podium.

Le classement team est calculé, chaque weekend de course, sur la base du cumul des points correspondant aux 4 meilleurs résultats des pilotes composant le team (hors courses d'accompagnement).

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

Des podiums doivent être prévus pour chaque course pour toutes les catégories du championnat de France :

- 3 premiers Moto 4
- 3 premiers Moto 5
- 3 premiers OGP Pré Moto 3
- 3 premiers OGP Honda NSF 250
- 3 premiers Supersport
- 3 premiers Supersport **Challenger**
- 3 premiers Superbike scratch
- 3 premiers Superbike Challenger
- 3 premiers Side-Cars chassis court F2
- 3 premiers Side-Cars scratch

CLASSEMENT FINAL

Le classement du championnat est obtenu en additionnant les résultats acquis sur la totalité des épreuves organisées.

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

Article 11 – Procédure de départ

Telle que définie à l'article 3.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Tout coureur qui ne respecte pas les articles 3.1 et 3.2 des règles générales de vitesse peut être sanctionné d'une amende de 150€ qui peut être doublée en cas de récidive.

Un pilote qualifié sur la grille de départ de la course ne peut rentrer en piste et participer à la course que jusqu'au retour de l'homme de tête sur la ligne de départ après le premier tour de course.

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

Article 12 – Arrêt d'une course

Si la course doit être arrêtée, la procédure **appliquée est celle** définie à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

En cas d'arrêt de course, les motos sont placées devant les box dans la voie des stands sur la bande de couleur séparant les différentes voies. Interdiction de changer les pneus et de ravitailler. Les couvertures chauffantes sont autorisées, alimentées uniquement par un groupe électrogène.

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (dry) et si les conditions météorologiques diffèrent le Directeur de course peut faire présenter les drapeaux rouges pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné la course est déclarée course mouillée (wet), il est alors possible de mettre des pneus pluie. Un délai maximum de 15 minutes est accordé pour changer les pneus.

La course peut être également arrêtée pour toutes autres raisons de sécurité.

Sauf dans le cas où les 2/3 de la course sont effectués, un nouveau départ est donné au minimum 10 minutes après présentation des drapeaux. Le directeur de course déclare les conditions de piste dry ou wet.

La procédure de départ après un arrêt de course est la procédure de départ rapide telle que définie à l'article 3.3 des règles générales. La grille de départ est celle définie conformément à l'article 6 des règles générales.

Cette procédure de départ peut être utilisée par la direction de course pour un autre motif qu'un arrêt d'une course.

Article 13 – Vérifications finales

A l'issue de la course, toutes les machines peuvent être mises en parc fermé mais les cinq premières machines de chaque catégorie y sont mises obligatoirement, conformément à l'article 17 des règles générales pour les contrôles techniques des 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.

Article 14 - Réclamations

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

Article 15 - Officiels

Pour chaque épreuve du cycle championnat de France Superbike, la F.F.M. désigne un directeur de course, deux directeurs de course adjoints, des chronométreurs et des commissaires techniques.

Les officiels précités doivent avoir satisfait à un séminaire fédéral, en cours de validité.

Le président du jury et un membre sont désignés par la F.F.M. Le dernier membre est désigné par le club organisateur. Cette désignation doit avoir obtenu l'aval de la C.N.V.

Le club doit désigner trois aides pour les vérifications techniques, âgés de 16 ans minimum, titulaires de la licence commissaire techniques 1^{er} ou 2^{ème} degré, qui doivent être à la disposition des commissaires techniques dès le début des vérifications.

Article 16 - Transpondeurs

Les dispositions applicables figurent à l'article 25 des règles générales vitesse.

Article 17 - Prescriptions générales

Tous les cas non prévus au présent règlement sont 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.

Avant ou pendant la manifestation, le jury de l'épreuve, en accord avec la direction de course, peut émettre des instructions ou donner des précisions sur une règle ou son application (par exemple pour prendre en compte les spécificités d'un circuit ou définir les modalités de sanction d'une infraction).

Les informations transmises sur les écrans de chronométrage **ou sur les moyens de communication** par la direction de course valent notification.

Sur demande du directeur de course ou du jury, les pilotes sont tenus de fournir les données d'acquisition présentes sur leur moto ainsi que les logiciels nécessaires à leur lecture et exploitation.

Article 18 - Dépassement sous drapeau jaune pendant la course

Voir article 10 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Article 19 - Prime de championnat

Il est offert aux Champions de France Moto 4, Moto 5, OGP Pré Moto 3, OGP HONDA NSF 250 et Superbike Challenger une prime de 1300€ et aux Champions de France Supersport 600 et Nouvelle Génération, Superbike, Side-Cars F2, Side-Cars scratch une prime de 1000€.

Le premier du classement team reçoit une prime de 1500€ TTC.

Les primes sont accordées uniquement s'il y a un minimum de 5 concurrents classés dans la catégorie.

Article 20 - Responsabilité

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Article 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 est 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. Tout pilote engagé à l'année doit fournir au minimum la photo du pilote **et** du team manager. Si l'identité et les photographies des bénéficiaires ne sont pas fournies, **les badges ne sont pas délivrés.**

Les teams doivent avoir adressé leurs photos pour les laissez-passer au plus tard le **7 mars 2025.**

Les laissez-passer permanents team ne peuvent être utilisés que par une seule personne sur la manifestation. Toute fraude entraîne 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.

Article 22 – Box – Paddock

Afin de garantir un bon fonctionnement lors des épreuves du championnat de France Superbike, le présent règlement a pour but de régir les attributions des box et le fonctionnement du paddock.

Les concurrents doivent à tout moment de la manifestation se conformer au règlement intérieur du circuit.

Article 22.1 – Gestion du paddock

L'horaire d'accès au paddock est transmis par l'organisateur et doit être consulté pour chaque course. L'attribution des box est transmise aux concurrents avant l'épreuve par la C.N.V.

Pour accéder aux installations, le concurrent ou l'équipe doit se rendre à la porte principale du circuit et attendre qu'une personne de l'organisation lui indique sa place dans le paddock ou, en cas d'attribution d'un box, lui indique le numéro correspondant.

Les accès au circuit doivent être laissés libres de tout véhicule afin de ne pas entraver la circulation des autres usagers. Les pilotes ou teams ne respectant pas cette règle peuvent être sanctionnés.

Il est formellement interdit aux concurrents de se présenter avant l'heure d'ouverture devant le portail d'entrée du circuit. L'accès se fait dans un premier temps pour les véhicules des partenaires du championnat, des grosses structures puis des concurrents.

Chaque pilote ne peut bénéficier que de 3 accès véhicule. Tout accès supplémentaire de véhicule est facturé par l'organisateur s'il l'autorise et si la place le lui permet. Ces accès ne sont pas cessibles.

Il est interdit d'allumer les moteurs des motos ou des side-cars dans les box et dans le paddock entre 22h00 et 07h00.

Article 22.2 – Répartition du paddock pour les concurrents

Le placement est effectué par l'organisateur **et le responsable du paddock.** Les concurrents sont tenus de suivre les indications pour leur emplacement.

L'emplacement correspondant à chaque team dans les différentes zones du paddock est inamovible.

L'emplacement réservé à un team dans le paddock ne peut pas dépasser 19m de long par 11m de large pour une semi-remorque avec auvent. Un team ne peut pas se diviser pour augmenter son espace dans le paddock. Si un team souhaite bénéficier d'un espace supplémentaire, un complément financier pourra lui être demandé. Une « hospitality » ayant vocation à accueillir des personnes n'est pas prioritaire pour occuper un espace à proximité des stands. La CNV reste souveraine pour garantir l'équité dans le paddock.

Article 22.3 – Box dans la voie des stands

Un lien pour remplir une demande en ligne de réservation de box sera communiqué aux pilotes engagés courant janvier 2025.

La date limite de prise en compte des demandes de box à l'année est fixée au **lundi 10 mars 2025**.

Les teams souhaitant faire une demande de box pour une épreuve en particulier doivent le faire au minimum 15 jours avant celle-ci.

Les teams ont l'obligation de déclarer les pilotes absents dès connaissance d'un forfait.

L'affectation des box est assurée par la C.N.V et publiée le mardi précédent l'épreuve. Une demande de box ne vaut pas attribution automatique.

Les boxs sont affectés aux pilotes selon l'ordre de priorité suivant :

- Aux teams permanents inscrits à l'année sur le championnat, **à jour de leur cotisation team**, et ayant transmis leurs demandes de réservation avant la première épreuve ;
- Au premier du championnat de chaque catégorie ou au champion de la saison précédente pour la première course ;
- Aux équipes du championnat de France SUPERBIKE, SSP 600, SSP Nouvelle Génération, OGP, Moto 4/Moto 5 puis EUROPEAN BIKE selon, au sein de chaque catégorie, les classements provisoires du championnat.

La Commission Nationale de Vitesse demeure en toute hypothèse souveraine dans l'attribution des box, sans avoir à motiver son choix.

Toute équipe bénéficiant d'un box et se trouvant du côté de la voie des stands doit l'équiper avec des aménagements de stands (panneaux ou toile tendue). Le fait de ne pas disposer d'aménagement de stands rend le team inéligible à l'attribution de box lors des courses suivantes.

Si le nombre de demandes est supérieur au nombre de box disponibles, la CNV peut imposer le partage d'un box. **Dans ce cas, les équipes doivent partager le box conformément au plan d'implantation.** Dans le cas de grands box, les occupants sont libres de convenir d'occuper chacun la moitié avant de la voie des stands.

Les occupants des box sont tenus durant toutes les séances et courses lors desquels ils ne roulent pas de permettre l'accès aux écrans de chronométrage et à au moins une prise électrique pour les équipes ne bénéficiant pas de box.

L'équipe qui ne figure pas sur la liste publiée n'a pas de box. Dans ce cas, il est de sa responsabilité de se doter du nécessaire pour son installation dans le paddock.

Les équipes disposant d'un box doivent formaliser le paiement de la location et de la caution auprès du circuit et respecter son règlement intérieur.

Tout véhicule situé dans la zone arrière des stands doit rester parfaitement stationné durant toute la durée de l'épreuve en respectant les marquages et indications du circuit. Les véhicules légers sont interdits dans la zone arrière des stands. Il est recommandé que les campings car soient placés en dehors des zones arrière des stands.

Article 22.4 – Equipes ne disposant pas de box

L'organisateur met en place une zone dans le paddock pour que les équipes qui n'ont pas de box puissent s'installer. Elles doivent disposer d'une infrastructure suffisante pour travailler dans le paddock.

Les équipes doivent respecter les directives de l'organisateur concernant les emplacements dans le paddock. Il est recommandé que les campings car soient placés en dehors des zones de travail afin de garantir un maximum de place dans le paddock et proche de l'accès à la piste.

Tout non-respect des dispositions du présent article peut être sanctionné par le jury.

REGLEMENT TECHNIQUE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit et peut être sanctionné par le jury de l'épreuve qui demeure souverain quant aux sanctions sportives à appliquer.

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 n'est tolérée, la pièce doit être dans son état d'origine et ne doit avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

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 2018 doit être sur une machine année modèle 2018).

A l'occasion des vérifications techniques, la partie basse du carénage doit être présentée déposée.

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 est remis lors de la première épreuve. Il doit être rempli par le pilote et apporté aux contrôles techniques de chaque épreuve.

Article 1 – Définition des motocycles

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

Article 1.1 – Catégories SBK, SSP 600 et SSP Nouvelle Génération

Le motocycle doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et faire l'objet d'une homologation FFM (« compétition clients »).

Les pilotes de nationalité étrangère, satisfaisant aux conditions d'admission au Championnat de France Superbike (article 2), peuvent 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 au Championnat de France.

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

Les apparences avant, arrière et les profils des motocycles doivent (sauf indication contraire) être conformes à la forme homologuée (originellement produite par le constructeur). L'aspect du système d'échappement n'est pas concerné par cette règle.

Cette L'homologation est valable cinq ans. Un dossier d'homologation doit être constitué par le constructeur ou l'importateur.

L'importateur ou le constructeur sollicitant l'homologation doit s'engager à mettre à tout moment une machine à disposition afin de contrôler, 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 fait l'objet de modification(s) ne remettant pas en cause ses caractéristiques principales, une extension d'homologation est possible.

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

Après cinq années, la F.F.M. peut décider en fonction du potentiel des machines en course de prolonger cette homologation. Seules sont admises, les machines de marque et type figurant sur la liste des machines homologuées par la F.F.M.

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, sauf dérogation de la CNV.

Les cotes moteur (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne peuvent 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.

Les prix catalogue des machines doivent être au maximum les suivants (au 1^{er} décembre 2024) :

CLASSE	PRIX TTC
Supersport 600	22 500€
Supersport Nouvelle Génération	26 400€
Superbike	44 000€

Pour la catégorie SBK, les machines expérimentales du Championnat du Monde d'Endurance sont acceptées. Elles doivent respecter les spécifications techniques des annexes des Règlements FIM du Championnat et de la Coupe du Monde d'Endurance (sauf dispositions concernant les éclairages et plaques de numéros).

Pour la catégorie SSP Nouvelle Génération, les machines en dehors des classifications Supersport 600 sont prises en compte sur demande par la FFM. Elles doivent être équipées d'un système d'accélérateur Ride by Wire (original ou faisant partie d'un kit obligatoire). Si elles sont approuvées, ces machines sont considérées comme Supersport Nouvelle Génération (NG).

Les constructeurs peuvent soumettre les machines actuellement homologuées en Supersport 600 en tant que Supersport Nouvelle Génération. Des pièces obligatoires peuvent être demandées et listées dans la liste des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM. **Ces pièces doivent correspondre à la liste délivrée par la FIM.**

Article 1.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Les machines destinées au Championnat de France de Vitesse Objectif Grand Prix Pré Moto 3, doivent être des machines dont le châssis est produit à plusieurs unités par un fabricant reconnu, équipés ou non d'un moteur.

Peuvent prendre part à la catégorie OGP Pré Moto 3, des machines approuvées par les fabricants auprès de la FFM.

Les caractéristiques techniques des machines utilisées par les concurrents doivent rester strictement conformes à celles approuvées par le fabricant de la machine, dans toutes ses parties et composants. Le prix de vente de la machine doit être au maximum de 15000€ HT.

Cette catégorie est également ouverte à des machines composées d'un châssis provenant de modèles approuvés, machine complète ou châssis roulant seul, animées par un moteur autorisé par la FFM. Dans ce cas, le concurrent doit fournir les caractéristiques détaillées de la machine à la FFM pour approbation.

Dans le cas d'un châssis roulant approuvé sans moteur, le prix de vente ne peut excéder 11000€ HT.

Des modifications aux règlements techniques peuvent être faites à tout moment, afin de garantir l'équité sportive, elles sont publiées au moyen d'avenants portées à la connaissance des concurrents dans un délai permettant la mise en œuvre de ces modifications.

L'utilisation de fibres de carbone ou de titane (ou produits similaires comme aramide, nano composés, etc) dans la construction de la fourche avant, axes de bras oscillant, guidon, axes des roues est interdite. Pour les axes des roues, l'utilisation d'alliages d'aluminium est également interdite.

LISTE DES MACHINES APPROUVEES

MARQUE	REFERENCE	DESIGNATION
Beon (moteur Yamaha ou KTM)		Pré 3
BMS (moteur Honda)	B-Ho-002	Pré Moto 3 CRF
Moriwaki (moteur Honda)		MD 250
MIR (moteur Yamaha ou KTM)		Pré Moto 3 Aluminio
KTM RC4R		Pré Moto 3
ERDOG (moteur Yamaha)		250 Pré 3

LISTE DES PARTIES CYCLES APPROUVEES

MARQUE	REFERENCE	DESIGNATION
Conti	400SAJ6000	
Honda		NSF 250 R
Honda		RS 125
Over		
TVX		250 Factory
Yamaha	5KE	250 TZ
Moto Challenge		Pré Moto 3
KTM	RC4R	Pré Moto 3

Lors des contrôles techniques, les châssis sont identifiés.

Article 1.3 – Catégorie OGP Honda NSF

Pour la catégorie OGP Honda NSF, seules les machines Honda NSF 250 R (Type MR03) 4 Temps monocylindre sont admises et le règlement technique est celui de l'European Talent Cup 2025 à l'exception des précisions mentionnées dans ce règlement.

Article 1.4 – Catégorie Moto 4

Les motocycles de la catégorie Moto 4 sont composés d'un châssis de marque MIR, YCF, TVX, BEON, CORSE et d'un moteur Honda 150 CRF d'origine.

L'apparence avant, latérale et arrière ainsi que le profil des Moto 4 doivent (sauf indication contraire) être conformes à la forme initialement produite par le constructeur.

Les pièces d'origines de la machine autorisée sont les pièces fabriquées en série par le constructeur. Sauf indication contraire, ces parties ne peuvent être traitées, enduites ou modifiées d'aucune manière, sauf indication expresse dans le règlement.

Les pièces entre les différentes machines autorisées peuvent être utilisées à condition que le châssis soit identique et que cela ne nécessite pas de modification structurelle de la moto. Cette pièce doit préalablement avoir été approuvée par la FFM.

Lors des contrôles techniques, les châssis sont identifiés.

Si le châssis doit être remplacé en raison d'une chute ou pour des raisons de sécurité, le pilote doit demander l'utilisation d'un châssis de rechange au responsable technique.

Article 1.5 – Catégorie Moto 5

Les motocycles de la catégorie Moto 5 doivent être équipés d'un moteur ZongShen CPS 250. Aucune modification n'est autorisée. Démultiplication libre.

L'empattement est compris entre 1230mm et 1270mm.

Le bras oscillant et le basculeur doivent être identiques à l'origine.

La hauteur de selle ne doit pas dépasser 780mm.

Lors des contrôles techniques, les châssis sont identifiés.

Article 2 – Configuration du moteur et cylindrées

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

Si la puissance mesurée n'est pas conforme durant les essais, le pilote est déclassé de la séance et ne peut prendre le départ de la prochaine séance qu'après s'être remis en conformité. Durant la course, il est déclassé des deux manches.

Article 2.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Article 2.1.1 – Equilibrage des différents concepts de moto

Afin d'uniformiser les performances des motos utilisées dans le Championnat de France Supersport Nouvelle Génération, un système d'améliorations ou de restriction de ces performances, appelé « facteurs d'équilibrage », peut être appliqué. En font partie, mais sans s'y limiter :

Pièces de concession
Cartographie de limitation de couple avec limiteur de régime
Poids minimum
Réducteur d'air
Modifications

Les spécifications sont publiées dans la liste des pièces éligibles pour la compétition « [Eligible Parts for Competition List](#) » de la FIM et sont prioritaires sur les articles réglementaires suivants.

Article 2.1.2 – Calcul du facteur d'équilibrage

Les facteurs d'équilibre seront définis par la FIM et pourront être appliqués avant ou pendant le championnat.

Article 2.1.3 – Limiteur de régime

Les limites de régime sont indiquées dans le document « Eligible Parts for Competition List » de la FIM.

Article 2.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Moteur mono cylindre 4 temps, d'une cylindrée maximum de 250cm³.

Seuls sont autorisés des moteurs de provenance de machines d'enduro ou de motocross.

Les moteurs approuvés sont les suivants : Yamaha 250 – YZ 250F à partir de 2019 Honda 250 CRF 250 R à partir de 2019, KTM 250 à partir de 2019

Les machines provenant de la conjonction d'un châssis approuvé avec un moteur différent de celui monté dans celui-ci, ou si seul le châssis est approuvé doivent obligatoirement utiliser un moteur approuvé.

La puissance mesurée à la roue arrière à tout moment de la manifestation est de 42cv maximum sans tolérance.

Article 2.3 – Catégorie Moto 4

Moteur Honda CRF 150, monocylindre 4 temps (150cc). Aucune tolérance n'est admise sur la cylindrée.

Puissance maximum 23.5cv à la roue arrière.

Article 2.4 – Catégorie Moto 5

Puissance maximum **20 cv** à la roue arrière.

Article 3 - Contrôle du bruit

Une sanction peut être appliquée à l'issue de chaque session à tout pilote dont la machine a dépassé les normes sonométriques mentionnées à l'article **19.1** des règles générales pour les contrôles techniques.

Article 4 – Système d'échappement

Les tubes, et les silencieux, peuvent être modifiés ou remplacés. Les catalyseurs doivent être retirés.

Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester identique au modèle homologué. Le (les) silencieux doivent être du(des) même(s) côté(s) que celui(ceux) monté(s) sur le modèle homologué.

Protéger le système d'échappement n'est pas autorisé, à l'exception des parties proches du pied du coureur et des parties du carénage qui doivent être protégées de la chaleur.

Article 5 - Numéros de course

Les numéros des participants au Championnat de France Superbike sont attribués par la F.F.M.

Ceux-ci ne peuvent en aucun cas être modifiés, ni par un club organisateur, ni par le pilote.

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

Article 5.1 - Plaques de numéros

Les plaques de numéros doivent être conformes à l'article 16 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves de vitesse, à l'exception des couleurs mentionnées ci-dessous.

CATEGORIE	PLAQUE	NUMERO
Superbike	Noire mat	Blanc
Superbike Challenger	Rouge	Blanc
Supersport 600 et NG	Noire mat	Blanc
Supersport Challenger	Rouge	Blanc
OGP Pré Moto 3	Rouge	Blanc

CATEGORIE	PLAQUE	NUMERO
OGP Honda NSF 250	Blanche	Noir
Moto 4	Verte	Blanc
Moto 5	Jaune mat	Noir

Article 6 - 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.

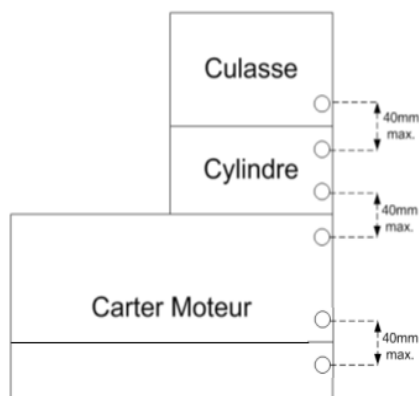
Article 7 - Carburant

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

Article 8 – Plombage /marquage

Les machines **peuvent être** plombées lors de leur passage au contrôle technique.

Le plombage est obligatoire dès la première course de la saison pour les catégories OGP, Moto 4 et Moto 5. A ce titre, trois zones doivent être aménagées par le concurrent afin de permettre le plombage de la culasse au cylindre et du cylindre au carter moteur et des carters moteur entre eux. Pour cela, des trous de Ø2mm mini doivent être réalisés dans les 3 pièces mentionnées ci-dessus, avec une distance de 40mm maximum (voir croquis ci-dessous).



Des aménagements à ce schéma de plombage peuvent être effectués en concertation avec le responsable technique.

Le déplombage des machines n'est autorisé qu'en présence d'un commissaire technique désigné par la CNV, tout manquement à cette disposition entrainera le retrait de l'ensemble des points inscrits au classement depuis le plombage de la machine.

Les machines peuvent être passées au banc aléatoirement et à tout moment.

En cas de non-conformité technique constatée sur une machine plombée/marquée, l'ensemble des points inscrits par le pilote depuis le plombage/marquage de sa machine lui sont retirés.

Article 8.1 – Nombre de moteurs

CATEGORIE	NBRE DEPLOMBAGES MAXIMUM	NBRE MOTEURS MAXIMUM PAR SAISON
Moto 4	3 par saison	4 ou 2 moteurs + 2 révisions
Moto 5	3 par saison	4 ou 2 moteurs + 2 révisions

CATEGORIE	NBRE DEPLOMBAGES MAXIMUM	NBRE MOTEURS MAXIMUM PAR SAISON
OGP Pré Moto 3	3 par saison	4 ou 2 moteurs + 2 révisions
OGP Honda NSF	3 par saison	4 ou 2 moteurs + 2 révisions

Si un déplombage supplémentaire est réalisé, le pilote est sanctionné d'un départ de course depuis la sortie de la voie des stands. Un moteur plombé ne peut correspondre qu'à une seule moto.

Le nombre de moteurs n'est pas limité pour les catégories SSP 600 et SBK.

Article 9 – Poids minimum

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

Catégorie	Machine	Poids de la machine		Poids minimum combiné pilote et machine
		Limite basse	Limite haute	
Moto 4	Toutes machines	83kg	92kg	125kg
Moto 5	Toutes machines	93kg	-	136kg
OGP Pré 3	Toutes machines	85 kg	95 kg	138 kg
OGP Honda	Honda NSF 250	96 kg	-	145 kg
SSP 600	Toutes machines	161 kg	170 kg	239 kg
SSP NOUVELLE GÉNÉRATION	Ducati Panigale V2	166 kg	175 kg	244 kg
	MV Agusta F3 800	161 kg	170 kg	239 kg
	Suzuki GSX-R750	161 kg	170 kg	239 kg
	Triumph ST765RS	161 kg	170 kg	239 kg
	Honda CBR600RR	161 kg	170 kg	239 kg
	Kawasaki ZX-6R	161 kg	170 kg	239 kg
	MV Agusta F3	131 kg	170 kg	239 kg
	Suzuki GSX-R600	161 kg	170 kg	239 kg
	Triump 675R	161 kg	170 kg	239 kg
	Yamaha YZF-R6	161 kg	170 kg	239 kg
SBK	Toutes machines	168kg	-	-

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

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

Le poids combiné de la machine et du pilote n'est mesuré que dans le cas où le poids de la machine se situe entre la limite basse et la limite hausse de celle-ci. Dans le cas où la machine a un poids inférieur à la limite basse, il est permis d'utiliser des lests pour être en conformité avec le présent règlement. Cet emploi de lest doit être déclaré au commissaire technique lors des vérifications préliminaires.

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

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

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

Article 10 - Cadre et boucle 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 VIN). Les supports et plaques support moteur doivent rester d'origine de la machine homologuée.

Si la boucle arrière est démontable d'origine, elle peut être changée ou modifiée, mais le type de matériau utilisé doit rester le même que celui d'origine ou avoir une densité supérieure à celle d'origine. Si elle n'est pas démontable, alors il n'y a aucune modification autorisée sauf les points suivants :

- ajout de supports pour la selle
- retrait de supports non utilisés à condition qu'ils n'affectent pas la structure de la boucle arrière ni la sécurité
- tous les accessoires vissés peuvent être retirés ou déplacés.

Celle-ci devra présenter toutes les sécurités nécessaires. En cas de doute, l'avis du responsable technique est prépondérant.

Pour la catégorie OGP Pré Moto 3 uniquement, les fabricants sont libres de faire preuve d'innovation en matière de conception, matériaux (sauf l'utilisation du titane) du châssis pour autant que **le règlement technique soit respecté**.

La partie arrière du cadre peut être remplacée mais celle-ci doit présenter toutes les sécurités nécessaires. En cas de doute l'avis du responsable technique sera prépondérant. Elle ne peut être en matériau composite, sauf si la moto approuvée en était équipée.

Article 11 – Fourche

La fourche, les axes, fourreaux, bras, les tés inférieur et supérieur, etc. doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Les parties internes d'origine des fourches homologuées peuvent être modifiées ou changées.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension ne soit déjà présente sur le modèle de production du motorcycle homologué. Il doit rester totalement standard (toutes les parties mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). La suspension d'origine doit fonctionner convenablement en cas de faille électrique/électronique.

Des kits suspensions ou clapets adaptables peuvent être installés.

Tout type et quantité d'huile peuvent être utilisés dans les fourches avant.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou remplacés pour permettre un ajustement extérieur.

Les cache-poussières peuvent être modifiés, changés ou retirés à condition que la fourche reste entièrement protégée.

La finition de surface d'origine des tubes de fourches (fourreaux, tubes de fourche) peut être changée. Des traitements de surface additionnels sont autorisés.

La hauteur et la position de la fourche avant par rapport au té de fourche est libre.

Les tés de fourche, platine(s) supérieure(s), ainsi que tout pontet de liaison doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

L'amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur accessoire.

Article 11.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Les modifications suivantes sont autorisées en supplément de celles mentionnées ci-dessus :

*Seuls les kits d'amortisseurs ou les vannes de rechange de la liste des pièces éligibles pour la compétition peuvent être installés

*Les ressorts de fourche peuvent être modifiés ou remplacés.

*Le fabricant du kit de fourche sera entièrement responsable d'assurer le fonctionnement sécuritaire de la fourche.

*Les supports de garde-boue avant intégrés dans le bas de fourche peuvent être modifiés, retirés et remplacés.

*L'alésage de l'axe dans le bas de fourche ne peut pas être modifié. L'écrou/manchon de l'essieu avant peut être ajouté ou modifié et/ou rendu captif.

Article 11.2 - Catégorie OGP Pré Moto 3

L'utilisation de fourches pressurisées, ou contrôlées électroniquement est interdite.

Article 11.3 – Catégorie Moto 4

L'axe de direction doit rester dans la position d'origine. Si le motorcycle a des douilles pour régler cette position/orientation de l'axe de la direction, cette position/orientation peut être changée ou réglée, mais les douilles ne peuvent pas être changées ou modifiées.

Les joints peuvent être modifiés ou retirés si la fourche est complètement protégée.

Article 11.4 – Catégorie Moto 5

Les dimensions à respecter sont les suivantes :

*Tube interne de 35mm.

*Tube externe de 45mm en haut et 48mm en bas.

*Kits interdits. Réglages d'angle de chasse et offset interdit.

Article 12 – Bras de suspension arrière (bras oscillant)

Chaque partie du bras de suspension arrière doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée (y compris l'articulation du bras de suspension arrière et le système de tension de chaîne arrière).

Un garde-chaîne doit être placé de manière à réduire la possibilité qu'une partie du corps du pilote ne puisse pas se coincer entre la partie inférieure de la chaîne et la couronne arrière. Le garde-chaîne (aileron de requin) doit couvrir largement l'ouverture où la chaîne entre en contact avec la couronne arrière.

L'axe, les écrous et les rondelles, les entretoises de pivot du bras de suspension arrière doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Des emplacements de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés à la fourche arrière par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir les bords arrondis (d'un large rayon). Les vis de fixation doivent être noyées. 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.

L'axe et les écrous reliant le bras oscillant au cadre doivent rester accessibles.

Article 12.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Des rails/guides de support de roue peuvent être ajoutés pour permettre un changement rapide de roue.

Les côtés du bras oscillant peuvent être protégés uniquement par une fine couverture en vinyle, aucune couverture composite ou structurelle n'est autorisée.

Le tendeur de chaîne de l'essieu arrière peut être modifié ou changé. L'écrou de l'axe de roue peut être remplacé et/ou rendu imperdable.

La fente du dispositif de réglage de la chaîne de l'essieu arrière peut être agrandie pour permettre au support de l'étrier de frein d'être maintenu.

Article 12.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Le bras de suspension arrière doit être réalisé en alliage d'aluminium ou en acier. Les supports de béquilles arrière de type endurance sont interdits.

Article 13 – Amortisseur(s) arrière(s)

Le ou les amortisseur(s) arrière peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s) mais les fixations originelles au cadre et au bras de suspension arrière (bras oscillant) doivent être telles qu'homologuées.

Le ou les ressort(s) de la suspension arrière peuvent être changés.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension ne soit déjà présente sur le modèle de production du motorcycle homologué. Il doit rester totalement standard (toutes les parties mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). La suspension d'origine doit fonctionner convenablement en cas de faille électrique/électronique.

La timonerie (bielles) de la suspension arrière doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Article 13.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Le ou les amortisseur(s) arrière(s) ne peuvent être remplacé que par une unité de la liste des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM, mais les fixations originelles au cadre et au bras de suspension arrière (bras oscillant) doivent être telles qu'homologuées.

Article 13.2 – Catégorie Moto 5

L'amortisseur d'origine avec ressort remplaçable peut être utilisé.

Article 14 - Roues

Les roues peuvent être d'origine de la machine homologuée ou adaptables.

Les roues adaptables doivent être en aluminium ou alliage d'aluminium (carbone ou magnésium interdit).

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.

Tous types de valves peuvent être utilisés.

Article 14.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Aucune modification n'est autorisée sur les roues.

Aucune modification des points d'attache et de montage des étriers de frein avant n'est autorisée.

Les axes de roues peuvent être modifiés ou remplacés mais doivent être du même matériau que la pièce initialement homologuée. La section de tige de l'essieu doit rester du même diamètre que l'essieu initialement homologué mais la zone filetée peut être réduite en diamètre.

Les entretoises de roulement sont libres.

Les masses d'équilibrage des roues peuvent être supprimées, modifiées ou ajoutées.

Les valves de gonflage coudées en aluminium ou en acier sont obligatoires.

Article 14.2 – Catégories OGP Pré Moto 3, Moto 4 et Moto 5

Les roues sont obligatoirement en aluminium ou en alliage d'aluminium, avec les dimensions suivantes :

Avant : 2.50 – 17"

Arrière : 3.50 – 17"

Article 15 – Pneumatiques

Le retailage des pneus est interdit.

Article 15.1 – Catégories SBK, SSP 600 et SSP Nouvelle Génération

Les types de pneumatiques autorisés sont pneumatiques slick, **intermédiaires** ou rain. **Seuls les pneumatiques RAIN sont dispensés de stickage pendant les qualifications**

Article 15.2 – Catégories OGP Pré Moto 3, OGP Honda NSF, Moto 4 et Moto 5

Sont seuls autorisés les pneumatiques de la marque **Pirelli** référencés ci-dessous :

TYPE	DIMENSIONS	GOMME	TARIF
Diablo Superbike	100/70 R17 NHS TL	SC1	160€
Diablo Superbike	100/70 R17 NHS TL	SC2	160€
Diablo Superbike	120/70 R17 NHS TL	SC1	205€
Diablo Superbike	120/70 R17 NHS TL	SC2	205€
Diablo Rain	100/70 R17 NHS TL	SCR1	160€
Diablo Rain	125/70 R17 NHS TL	SCR1	205€

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation est limité à 4 pour les essais chronométrés et les courses. Tous les pneumatiques doivent être marqués à l'exception des pneus pluie référencés comme tels par le fournisseur.

Les stickers remis au pilote doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote.

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

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

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

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

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

Article 16 – Freins

Les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace. Les épingles ou agrafes de sécurité sont autorisées.

Dans le but de réduire le transfert de chaleur vers le liquide de frein, il est permis d'ajouter une entretoise métallique dans l'étrier, entre les plaquettes et les pistons. Cette entretoise ne doit pas avoir des dimensions supérieures à celle de la plaquette de frein.

Les disques doivent impérativement être en matériau ferreux. Les disques en carbone sont interdits.

Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées.

Seuls les disques de frein en métaux ferreux sont autorisés, la frette centrale peut être réalisée dans un alliage d'aluminium.

Article 16.1 – Catégories SBK, SSP 600 et SSP Nouvelle Génération

Les disques de frein peuvent être remplacés mais doivent être conformes aux règles suivantes : les disques de frein de remplacement doivent être en matériaux ferreux, les disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés **sauf s'ils sont présents d'origine sur la machine homologuée.**

Les diamètres (extérieurs et intérieurs) du disque de frein ne peuvent pas être plus grands que ceux du modèle homologué.

Les étriers de freins arrière ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée. **Un système d'ancrage sur un ou plusieurs points afin de maintenir l'étrier de frein arrière en place peut être ajouté au bras oscillant pour faciliter le changement de roue, le responsable technique reste seul juge de cet aménagement.**

Les maîtres-cylindres avant et arrière peuvent être remplacés. Pour les SSP 600 NG le remplacement doit se faire par une unité de la liste des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM.

Le réservoir arrière de liquide de frein peut être supprimé et remplacé par une durite.

Le frein arrière au guidon est autorisé après validation par les contrôleurs techniques mais le système d'origine doit rester en place.

Les **durites** de freins avant et arrière peuvent être changées.

Des connecteurs « rapides » (ou des coupleurs rapides) sont autorisés.

Afin de réduire le transfert de chaleur au liquide hydraulique, il est permis d'ajouter des rondelles métalliques aux étriers, entre les plaquettes et les étriers. Cette entretoise ne doit pas avoir des dimensions supérieures à celle de la plaquette de frein.

Il est permis de remplacer les pistons en alliage léger par des pistons en acier fabriqués par le même constructeur que l'étrier.

Article 16.1.1 - Catégorie SBK

En complément de ce qui est énoncé précédemment, l'épaisseur du disque de frein peut être supérieure mais le disque doit rentrer dans l'étrier de frein homologué sans modification. Les disques de frein avant peuvent être de type flottant en utilisant les moyeux d'origine. Le nombre d'entretoises est libre.

Les supports des disques de frein (moyeux) peuvent être changés, mais doivent garder le même type de montage et la même distance avec la roue.

La vis de purge sur les étriers de freins d'origine homologués peut être remplacée.

Les étriers de freins avant peuvent être remplacés par des étriers figurant sur la liste des étriers homologués au prix maximum de **800€ HT** en conservant les points d'ancrage tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

Le support d'étrier de frein arrière peut être fixé sur le bras oscillant, mais le support doit être maintenu par les mêmes points de fixation pour l'étrier tel que ceux utilisés sur la machine homologuée. Une modification de la

partie du support d'étrier arrière est autorisée. L'ajout d'un filetage (par soudure, fraisage ou en utilisant un filet rapporté) au bras oscillant pour fixer l'emplacement du support de l'étrier arrière est autorisé.

Les tendeurs de chaîne (ronds ou carrés) de la roue arrière peuvent être percés pour maintenir le support d'étrier du frein arrière en place.

Le système ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué pour usage routier. Le type d'opération (soit mécanique ou électronique) et la pompe ABS/régulateur de pression doivent demeurer tels qu'homologués sur la moto homologuée. Disques, capteur de vitesse (rotor), maître-cylindre et le logiciel du système ABS peuvent être modifiés ou remplacés.

Si le système ABS n'est pas souhaité, il peut être débranché et la pompe ABS/régulateur de pression peut être supprimée.

Des écopos ou conduits d'air sont autorisés.

Article 16.1.2 - Catégories SSP 600 et SSP Nouvelle Génération

En complément de ce qui est énoncé précédemment, les disques de freins avant et arrière peuvent être changés mais doivent incorporer les étriers d'origine, ainsi que le montage d'origine.

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.

Des conduits d'air supplémentaires ne sont pas autorisés.

Les réservoirs de liquide de frein peuvent être remplacés ou repositionnés. Le réservoir arrière de liquide de freins peut être supprimé et remplacé par une durite

Le système ABS **peut être retiré**.

Article 16.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Un seul disque et un seul étrier par roue sont autorisés. Le frein arrière au guidon est autorisé après validation par les contrôleurs techniques mais le système d'origine doit rester en place.

Article 16.3 – Catégorie Moto 4

Le changement des leviers de frein avant et arrière est autorisé.

Les étriers de frein (avant et arrière) sont libres.

Les flexibles de frein sont libres.

Les plaquettes de frein sont libres.

Aucune conduite d'air supplémentaire n'est autorisée.

Un seul disque et un seul étrier de frein sont autorisés sur chaque roue.

Le freinage arrière peut être actionné à la main, mais le frein au pied doit rester opérationnel. Le responsable technique peut refuser toute modification qui lui paraît inappropriée.

Article 16.4 – Catégorie Moto 5

Le diamètre maximum du disque de frein avant est 300mm. Étrier 4 pistons.

Le maître-cylindre du frein avant est libre.

Article 17 – Guidon et commandes manuelles

Les guidons peuvent être remplacés.

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

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

Les leviers d'embrayage et de freins peuvent être remplacés par des modèles adaptables.

Le levier de frein pourra être remplacé par un modèle comportant un système de rattrapage de jeu extérieur.

L'interrupteur du démarreur et le coupe contact doivent être placés sur le guidon, un seul bouton de couleur rouge (coupe-contact) est autorisé.

Article 17.1 – Catégories SBK, SSP 600, SSP Nouvelle Génération et SSP 300

L'ensemble papillon et câbles associés peuvent être modifiés ou remplacés mais la connexion au corps de papillon et aux commandes d'accélérateur doit rester comme sur la moto homologuée. Les papillons contrôlés par électronique, également appelés système de contrôle électronique de l'ouverture des gaz ou 'ride-by-wire', ne peuvent être utilisés que si le modèle homologué est équipé de ce même système.

Article 17.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Le guidon doit avoir une largeur totale d'au minimum 450 mm et ses extrémités doivent se terminer par des bouchons solides.

L'angle de braquage doit être au minimum de 15° de chaque côté de l'axe de la machine. Les butées doivent être prévues pour ménager un espace d'au moins 30mm entre le guidon et le réservoir, lorsque l'angle de braquage est à son maximum.

La longueur des leviers ne doit pas être supérieure à 200mm depuis son axe de rotation.

Article 17.3 – Catégorie Moto 4

Il doit y avoir un minimum de 15 degrés de mouvement de la direction de chaque côté de l'essieu. Des tampons pour assurer un espace d'au moins 30 mm entre le guidon et le réservoir sont autorisés.

Les demi-guidons peuvent être remplacés mais ils doivent conserver la configuration de la machine d'origine. La largeur hors tout est de 600mm.

Les poignées et leurs câblages correspondants sont libres. La longueur des poignées ne peut pas être supérieure à 200mm mesurés à partir de l'axe pivotant et achevés sur une sphère d'un diamètre de 16 mm.

Article 17.4 – Catégorie Moto 5

La largeur du guidon sera au maximum de 700mm.

Article 18 – Repose-pieds et 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 **métalliques**, non rabattables, doivent se terminer par un embout en plastique, Téflon® ou autre matériau équivalent, fixé en permanence et d'un rayon minimal de 16mm².

Pour la catégorie SSP 600 Nouvelle Génération, le sélecteur de vitesse et le frein arrière, doivent rester actionnés manuellement au pied.

Article 19 – Réservoir d'essence

Le réservoir de carburant doit être installé d'origine ; aucune modification autorisée sur la pièce homologuée.

Cela ne s'applique pas aux catégories OGP Pré Moto 3 et Moto 5.

Les réservoirs munis de reniflards doivent être pourvus de clapets antiretours se déversant dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250ml fabriqué dans un matériau approprié.

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.

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.

Le réservoir peut être recouvert d'une protection qui épouse sa forme. Les protections thermiques sous le réservoir sont autorisées.

Article 19.1 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Le réservoir de carburant doit être construit uniquement en alliage d'aluminium ou en acier à l'exception des machines homologuées avec un réservoir en fibre de verre ou fibre de carbone.

Les réservoirs additionnels sont interdits.

Article 19.2 – Catégorie Moto 5

Le diamètre du conduit d'admission d'air du carburateur doit être identique à celui d'origine, soit 28 mm.

Réglage des gicleurs et des aiguilles libres.

Le réservoir doit avoir une contenance maximum de 7 litres.

Article 20 – Carénage / profil

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/-15mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne pourra être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 15 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des supports des instruments sur le carénage peuvent être remplacés, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdite. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforée. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

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 garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contretype de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zus », clips, tie-raps « zip », colliers Rislán, etc. ne sont pas autorisés.

Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté.

La selle (armature et garniture) peut être remplacée par des pièces d'apparence similaires à celles originellement produites par le constructeur pour la machine homologuée. L'apparence de l'avant, l'arrière et du profil doit être conforme à la forme homologuée.

La partie supérieure arrière de la selle peut être modifiée pour en faire une selle monoplace.

La modification de la selle et de sa partie arrière ne doit pas gêner le positionnement et la taille des plaques-numéros.

Le système de serrure de la selle homologuée (avec plaques, goupille, joint de caoutchouc, etc.) peut être enlevé.

Article 20.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

L'apparence exacte, la forme, la taille et l'emplacement des phares avant de la machine homologuée doivent être respectés et doivent être obtenus en appliquant un film plastique ou métallique sur l'avant de la moto.

Article 20.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

L'usage de fibre de carbone ou de matériaux composites de carbone n'est pas permis. Sont autorisés des renforts de Kevlar ou de carbone-Kevlar autour des orifices et des points de fixation dans un rayon de 10 cm autour de celui-ci.

La largeur maximale du carénage ne doit pas dépasser les 600mm. La largeur du siège ou la partie postérieure de la machine n'est pas supérieure à 450mm (inclus le pot d'échappement).

Le bord de la bulle et les bords de toutes les parties exposées doivent être arrondis ou protégés.

Les fixations du carénage sont libres, mais l'utilisation de titane ou carbone (ou matériaux composites similaires) est interdite.

Le garde boue est obligatoire.

Article 20.3 – Catégorie Moto 4

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires des carénages originaux produits par le constructeur de la machine homologuée. Ils doivent garder l'aspect extérieur d'origine avec une tolérance de +/- 10mm.

Seules les modifications indiquées aux points suivants sont autorisées :

a) L'utilisation de fibres de carbone ou de matériaux composites de carbone n'est pas autorisée. Des

- renforts en Kevlar ou en carbone-Kevlar sont autorisés autour des trous et d'autres points de tension.
- b) La largeur hors tout du carénage ne doit pas dépasser 600 mm. La largeur du siège ou de la partie arrière du motocycle ne doit pas dépasser 450 mm (y compris le tuyau d'échappement).
- c) Le carénage ne doit pas s'étendre au-delà du bord avant de la roue avant et d'une ligne tracée verticalement sur le bord arrière du pneu arrière. La suspension doit être complètement étendue lorsque la mesure est prise.
- d) Le bord de la bulle et les bords de toutes les parties exposées doivent être arrondis par raisons de sécurité.
- e) Les ancrages du carénage sont libres, mais l'utilisation du titane et du carbone est interdite.
- f) Lorsque l'on regarde latéralement, il doit être possible de voir le pilote, assis dans une position normale, à l'exception des avant-bras. Aucun matériau transparent ne peut être utilisé pour contourner les précédentes règles.
- g) Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident sur le moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 2 litres). Les ouvertures du fond du carénage doivent être situés au moins à 50 mm au-dessus du fond du carénage.
- h) Les garde-boue avant et arrière peuvent être retirés. En cas de retrait du garde-boue avant doit être fixé le tuyau de frein pour qu'il ne touche pas la roue.
- i) L'installation de conduits d'air supplémentaires entre le carénage et l'airbox n'est pas autorisée si la machine homologuée n'en est pas équipée de série.

Article 21 – Faisceaux électriques

Article 21.1 – Catégories SBK et SSP 600

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.
Le tableau de bord est libre.

Article 21.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Le faisceau doit être conforme au schéma de câblage préconisé par Mectronik.

Article 21.3 – Catégorie Moto 4

Le faisceau électrique est celui fourni par la marque GET, sans aucune modification.
Il n'est pas possible de modifier le schéma d'installation, la section des câbles ou des connecteurs.
Aucun raccordement, connexion ou installation d'un courant supplémentaire n'est autorisé sur les câbles électriques. Les câbles doivent être continus entre leurs extrémités de connexion.
La bougie est libre.

Article 21.4 – Catégorie Moto 5

Le faisceau électrique d'origine doit être conservé.

Article 22 – Batterie

La batterie doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.
Les batteries peut être changée, les batteries lithium sont autorisées.

Article 23 – Radiateur, système de refroidissement et radiateurs d'huile

Une grille de protection peut être placée devant les radiateurs d'huile et/ ou d'eau.
Le ventilateur et le câblage du radiateur peuvent être changés, modifiés ou supprimés.

Article 23.1 – Catégorie SBK

La pompe à eau doit rester telle qu'homologuée.
Les radiateurs d'eau ou d'huile peuvent être modifiés ou remplacés.
Des radiateurs d'eau ou d'huile peuvent être ajoutés mais le devant, l'arrière et le profil de la silhouette du motocycle ne peuvent pas être changés. Des supports additionnels pour recevoir les radiateurs additionnels sont autorisés.
L'échangeur eau/huile d'origine peut être modifié, remplacé ou retiré.
Les tuyaux du circuit de refroidissement peuvent être modifiés ou remplacés ainsi que le vase à expansion.
Les réservoirs peuvent être changés mais ils doivent être fixés d'une manière sûre.

Les ventilateurs des radiateurs et les fils d'alimentation peuvent être changés, modifiés ou retirés. Les interrupteurs thermiques, les capteurs de température pour l'eau et le thermostat peuvent être ôtés à l'intérieur du système de refroidissement.

Le bouchon de radiateur est libre.

Article 23.2 – Catégorie SSP 600 et SSP Nouvelle Génération

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 les profils de la machine doivent être conformes à la forme du modèle homologué.

Les flexibles du système de refroidissement et les réservoirs de récupération peuvent être changés.

Pour la catégorie SSP 600, 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.

Pour la catégorie SSP 600 Nouvelle Génération, les modifications du refroidisseur d'huile homologué ne sont autorisées que si elles ne nécessitent aucune modification du cadre principal ou de l'apparence extérieure des carénages. Un échangeur thermique (huile/eau) peut être remplacé par un refroidisseur d'huile.

Le refroidisseur d'huile ne doit pas être monté sur ou au-dessus du garde-boue arrière.

Article 23.3 – Catégories OGP Pré Moto 3 et Moto 4

Les radiateurs d'huile sont libres, la modification des couvercles de filtre à huile est permise.

Configuration libre.

Article 24 – Boîte à air

La boîte à air doit être la pièce d'origine et homologuée sans modification.

Le filtre à air peut être modifié ou remplacé mais il doit être présent et monté dans son emplacement d'origine.

Les évacuations et les reniflards de la boîte à air doivent être condamnés.

Toutes les machines doivent être équipées de reniflards en circuit fermé. Tous les reniflards doivent être reliés de manière étanche à la boîte à air mais peuvent passer par un récupérateur d'huile.

Aucun pare-chaleur ne peut être fixé à la boîte à air.

Article 24.1 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Une boîte à air est obligatoire. Elle doit correspondre à celle proposée par le constructeur pour le moteur considéré. Les prises d'air dynamiques sont interdites. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

Article 24.2 – Catégorie Moto 4

La boîte à air et le tube d'admission de la boîte peuvent être retirés.

Le filtre peut être supprimé ou remplacé.

La construction de la boîte à air est libre.

Il est interdit d'augmenter la pression dans la boîte à air en utilisant la vitesse de la machine. Pour se conformer à cette norme, la boîte à air doit répondre a minima aux conditions suivantes :

- avoir une sortie d'air d'au moins 50% de la surface totale d'entrée.
- cette sortie d'air doit se faire par 1 ou 2 ouvertures au maximum à l'arrière ou sur le côté le boîtier le plus arrière possible, jamais par la face avant, totalisant 50% du minimum admis.
- ces ouvertures de sortie doivent avoir les mêmes conditions de filtration de l'air que l'ouverture d'entrée.

La décision du responsable technique concernant le respect de la norme fait foi.

Si le motocycle ne dispose pas de boîte à air, l'évent moteur doit être déchargé dans un réservoir d'au moins 250cm³.

Article 25 – Système d'injection de carburant

Aucune modification n'est autorisée pour le système d'injection.

Les systèmes d'injection de carburant désignent les corps d'admission et les cornets d'admission (venturi) de longueurs variables, la pompe à carburant et le régulateur de pression de carburant.

Le système d'injection de carburant d'origine homologué doit être utilisé sans aucune modification.
Les injecteurs de carburant doivent être d'origine de la machine homologuée et sans aucune modification.
Les papillons des gaz ne peuvent être ni changés, ni modifiés.
Les conduits d'admission variables ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne figurent pas sur la machine homologuée. Ils doivent rester identiques et fonctionner de la même manière que le système homologué.
Toutes les pièces du conduit d'admission variable doivent rester exactement comme homologuées.

Article 25.1 – Catégorie Superbike

Les cornets d'admission doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

L'air ou le mélange air/carburant ne peut aller vers la chambre de combustion qu'au travers des papillons du corps d'admission.

Les papillons contrôlés par électronique, connus comme « ride-by- wire », peuvent être utilisés seulement si le modèle homologué est équipé de ce même système. Le logiciel peut être modifié mais tous les systèmes de sécurité et procédures conçus par le constructeur d'origine doivent être maintenus.

Article 25.2 – Catégorie Moto 4

Le système d'alimentation doit se faire par carburateur.

Le carburateur doit être d'origine. Aucune modification n'est autorisée.

La configuration et le montage du carburateur est libre : gicleurs, aiguille et vis inférieure du bac de carburateur.

La conduite d'admission du mélange air-carburant doit être d'origine.

Les cornets d'admission sont libres. L'élimination de la bride extérieure à l'arrière est autorisée pour un meilleur ajustement des cornets d'admission.

Article 26 – Circuit de carburant

Des connecteurs « rapides » (quick connectors) ou « break quick connectors » peuvent être utilisés.

Les conduits d'essence du réservoir jusqu'à l'arrivée aux injecteurs (conduits d'essence, conduits de pression, joints, colliers, brides, canister d'essence), peuvent être remplacés, pourvu que ceux-ci n'augmentent pas le volume de carburant.

La pression d'essence doit être conforme à l'homologation.

Les conduites d'essence reliant le réservoir au système d'injection de carburant doivent être placées de manière à être protégées contre d'éventuels dommages découlant d'une chute.

Les conduites de mise à l'air libre peuvent être remplacées. Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

Les capteurs de niveau de carburant peuvent être retirés ou fixés.

Pour la catégorie Superbike, un tuyau de raccordement entre chaque côté du réservoir est autorisé (diamètre intérieur maximum 10 mm).

Article 27 – Culasse

Aucune modification n'est autorisée.

Aucun matériau ne peut être ajouté ou enlevé de la culasse.

Article 27.1 – Catégories SBK et SSP 600

Les soupapes, sièges de soupapes, guides de soupapes, ressorts de soupapes, poussoirs, joint de queue de soupapes, cales de poussoirs, clavette de soupape, siège de ressort de soupapes et coupelles des ressorts doivent être tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

Des rondelles de compensation pour les ressorts de soupape ne sont pas autorisées.

Le joint de culasse peut être changé.

Pour la catégorie SSP Nouvelle Génération uniquement, 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 celui d'origine.

Article 27.2 – Catégorie Moto 4

Les soupapes, sièges de soupapes, guides de soupapes, ressorts de soupapes et coupelles (dispositifs de retenue) des ressorts doivent être ceux initialement produits par le fabricant pour le moteur.

Le joint de culasse doit être le modèle original.

Article 28 – Arbre à cames

Aucune modification n'est autorisée pour les catégories **Moto 4, Moto 5, OGP NSF** et **SBK**.

Pour la catégorie SBK, le calage de l'arbre à cames peut être modifié.

Article 28.1 – Catégorie SSP 600

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

Article 28.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Seuls les arbres à cames d'origine ou listés dans la liste des pièces éligibles à la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM peuvent être utilisés.

Article 29 – Pignons des arbres à cames

Article 29.1 – Catégorie SBK

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

Article 29.2 – Catégories SSP 600 et SSP Nouvelle Génération

Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés afin de permettre un décalage de la distribution, uniquement pour la catégorie SSP 600.

Pour la catégorie SSP 600 Nouvelle Génération, aucune modification n'est autorisée.

Article 29.3 – Catégories OGP NSF, Moto 4 et Moto 5

Le calage doit rester d'origine.

Article 29.3.1 – Catégorie Moto 4

Pièce d'origine sans aucune modification.

La modification de l'ensemble pignon et arbre à cames est autorisée uniquement pour la fixation de forme ces deux pièces. La décision du responsable technique, sur la modification effectuée, fait foi.

Article 30 – Cylindres

Aucune modification n'est autorisée.

Article 31 – Pistons

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

Article 32 – Segments

Aucune modification n'est autorisée.

Article 33 – Axes de pistons et clips

Aucune modification n'est autorisée.

Article 34 – Bielles

Aucune modification n'est autorisée.

Article 35 – Vilebrequin

Aucune modification n'est autorisée sur le vilebrequin.

Le polissage, l'allègement, l'équilibrage, etc... sont interdits.

Article 36 – 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 matricés ou filetés.

Article 37 – Carters moteurs – carters annexes (allumage, carter d'embrayage, etc)

Les carters doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée (y compris peinture, polissage et allègement).

Les carters latéraux peuvent être modifiés ou remplacés. Dans tous les cas, la résistance du carter doit être identique à celui d'origine. Dans le cas d'un remplacement, celui-ci doit être fait dans la même matière que celui d'origine ou un matériau avec une densité supérieure à l'origine et il ne doit pas être plus léger que la pièce d'origine homologuée.

Les protections de carter contenant de l'huile doivent être tenues par des vis en acier.

Des boulons en titane peuvent être utilisés pour fixer les carters latéraux.

Le carter **de protection** doit couvrir au minimum 1/3 du carter original. Il ne doit présenter aucune arête vive susceptible d'endommager la surface de la piste.

Les carters approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

Article 37.1 - Catégorie SBK

L'ajout d'une pompe destinée à créer une dépression dans le carter n'est pas autorisée. Si une pompe à dépression est installée sur le motorcycle homologué, alors elle peut être utilisée uniquement telle qu'homologuée.

Article 37.2 - Catégorie Moto 4

Aucune modification n'est autorisée mise à part la modification du carter pour accueillir un pignon d'attaque de 18 dents.

Le couvercle d'embrayage peut être remplacé par un adaptable pour faciliter l'accès à l'embrayage.

Article 38 – Transmission / boîte de vitesses

Aucune modification n'est autorisée.

Un système externe de changement de vitesse rapide (câblage et potentiomètre inclus) peut être ajouté.

D'autres modifications à la boîte de vitesses ou au mécanisme du sélecteur ne sont pas autorisées.

Le pignon de sortie de boîte, la couronne de la roue arrière, le pas de la chaîne et ses dimensions peuvent être modifiés.

Le couvercle de pignon de sortie de boîte peut être modifié.

Le garde-chaîne peut être retiré, s'il n'est pas intégré au garde boue arrière.

Article 38.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Le constructeur doit fournir la désignation des rapports de boîte.

Le mécanisme de sélection du neutre peut être supprimé.

L'indexeur de changement de vitesse, le ressort, le rouleau et la détente peuvent être remplacés ou modifiés mais doivent fonctionner comme prévu à l'origine.

Le polissage, le traitement de surface et le traitement thermique de tous les composants de la boîte de vitesses sont autorisés.

Article 38.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Dans le cas où un moteur approuvé différent de celui monté à l'origine dans un châssis approuvé est utilisé, la boîte de vitesse doit rester strictement d'origine pour ce moteur.

L'ajout d'un carter de protection sur le pignon de sortie de boîte est autorisé.

Article 38.3 – Catégorie Moto 4

La couverture du pignon peut être enlevée, à condition qu'elle soit couverte par le carénage. Dans le cas contraire, le couvercle du pignon est obligatoire. L'objectif est d'empêcher le pilote d'insérer accidentellement les doigts en cas de chute. En cas de doute la décision du responsable technique fait foi.

Article 39 – Embrayage

Le système d'embrayage (humide ou sec) et le mode de fonctionnement (par câble ou hydraulique) doivent rester tels qu'homologués sauf pour les catégories SBK et SSP 600.

Article 39.1 – Catégorie SBK

L'embrayage peut être modifié par un modèle vendu dans le commerce au prix maximum de 1500€ HT.

Seuls les disques d'embrayage peuvent être remplacés.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

Article 39.2 – Catégorie SSP 600

Le remplacement de l'embrayage d'origine par un embrayage avec système anti-dribble mécanique est autorisé. Celui-ci doit être vendu normalement dans le commerce et figurer au catalogue d'un distributeur. La commande d'embrayage, à câble ou hydraulique, doit rester telle que le modèle d'origine homologué.

Le nombre de disques garnis et lisses doit rester conforme à celui d'origine du modèle homologué. Le maître-cylindre d'embrayage peut être changé.

Article 39.3 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Les disques de friction et d'entraînement peuvent être changés.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

La cloche d'embrayage (extérieure) doit être la pièce montée et homologuée d'origine mais peut être renforcée.

L'ensemble interne de l'embrayage d'origine peut être modifié ou remplacé. Il est permis d'utiliser un embrayage anti dribble.

Aucune source d'énergie (c'est-à-dire hydraulique ou électrique) ne peut être utilisée pour la sélection des vitesses, si elle n'est pas installée dans le modèle homologué pour une utilisation sur route. La puissance humaine est exclue de l'interdiction.

Article 39.4 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Les pièces adaptables commercialisées sont autorisées (disque lisse et garnis, ressort, cloche, noix et plateau de pression).

L'embrayage original peut être remplacé par un système à glissement limité ou anti dribble.

Article 39.5 – Catégorie Moto 4

Le type d'entraînement doit être identique à celui du motorcycle homologué.

L'embrayage peut être remplacé par des embrayages non originaux avec système de glissement limité dans la transmission (type anti-rebond). En cas de changement, il faut conserver le nombre de disques et de séparateurs de l'embrayage d'origine.

Il est recommandé d'avoir un dispositif de démarrage (pédale de démarrage). L'utilisation de démarreurs externes est autorisée.

Article 40 – Allumage / boîtier de contrôle (ECU)

Article 40.1 – Catégorie SBK et SSP 600

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) peut être changé. Cependant, son emplacement et ses cotes doivent être identiques au modèle d'origine homologué.

Article 40.1.1 – Catégorie SSP 600

Des modules externes d'allumage et/ou d'injection peuvent être ajoutés à la production standard ECU.

Article 40.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

L'ECU doit être l'ECU Supersport Mectronik MKE7 (code WSS600_A).

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

L'ECU doit avoir la section « Paramètres FIM » à jour et il est de la responsabilité du pilote de s'assurer que tel est le cas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Position du papillon (plusieurs autorisées)

- Capteur de cartographique, Map Sync (capteur de pression sur l'orifice d'admission utilisé pour synchroniser le moteur lors du démarrage)

- Pression de la boîte à air

- Pick-ups moteur (Came, vilebrequin)

- Position de la poignée (Origine ou homologuée par le fabricant)

- Vitesse avant (à ajouter seulement si l'originale n'est pas disponible)

- Vitesse arrière (à ajouter seulement si l'originale n'est pas disponible)

- Vitesse de l'arbre de sortie de boîte de vitesses (si d'origine)

- Rapport engagé

- Pression atmosphérique

- Température de l'eau

- Température de l'air

- Switch de chute (pas d'angle d'inclinaison – sauf depuis l'ECU)

Les éléments suivants peuvent être ajoutés :

- Cellule/commutateur de changement de vitesse (peut uniquement fournir un signal à l'ECU)

- Multi-Lambda - Bosch LSU4.9 uniquement

- Position de la fourche

- Position de l'amortisseur

- Pression de freinage avant

- Pression de freinage arrière

- Pression du carburant (pas température)

- Pression d'huile

- Température de l'huile

- Commutateurs (gauche et droite)

- Moniteur TPMS arrière (température et pression, doivent être CAN). Doit provenir de la liste des pièces éligibles pour la compétition.

- Moniteur TPMS avant (température et pression, doivent être CAN). Doit provenir de la liste des pièces éligibles pour la compétition.

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

Le prix de vente maximum de l'unité (matériel + logiciel, hors capteurs et faisceaux de câbles) ne peut pas dépasser 3 000 €HT. L'« unité » peut être composée de plusieurs éléments, d'un module d'entrée, d'un module d'enregistrement, etc.

- L'enregistreur de données doit être disponible à la vente au public.

- L'enregistreur de données peut UNIQUEMENT être connecté au bus CAN et aux capteurs répertoriés dans cette section.

Seuls les éléments suivants peuvent être connectés directement à l'enregistreur de données :

- GPS (chronométrage du tour et position sur la piste).

- Transpondeur / Signal de temps au tour.

- Température du pneu arrière (infrarouge) (externe) (maximum 3).

- Toutes les exceptions notées dans la liste des pièces éligibles pour la compétition.

La télémétrie n'est pas autorisée.

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

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

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

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

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

Article 40.3 – Catégories OGP Pré Moto 3, OGP Honda NSF et Moto 4

Le module central du moteur est obligatoirement un boîtier GET.

Ces boîtiers doivent obligatoirement être associés au tableau de bord référence D30-EVO Dashboard ou au tableau de bord d'origine.

Il est interdit aux pilotes d'accéder au contenu du boîtier. Les boîtiers sont paramétrés directement par le fournisseur en fonction de la référence de la machine. Le prestataire est présent lors des week end de course afin d'offrir une assistance technique aux participants. La fiche permettant au prestataire de se brancher au boîtier doit être accessible sans aucun démontage.

Si le boîtier a été modifié avant les essais, il en est attribué un nouveau au participant. Si le boîtier est modifié après les essais et avant la course, le pilote est déclassé des essais et part de la dernière ligne. Si une modification est constatée après la course, le pilote est déclassé de la course si le contrôle intervient entre les 2 courses. Il est déclassé des deux manches si le contrôle se fait après la 2^{ème} course.

Les boîtiers sont disponibles soit à la location soit à l'achat directement auprès de GET aux tarifs suivants :

CATEGORIE	SKU	DESCRIPTION	PRIX ACHAT (HT)	PRIX LOCATION/COURSE (HT)
OGP Pré Moto 3	-	ECU Honda engine RESTRICTED	420€	52.85€
	-	ECU Yamaha engine RESTRICTED	420€	52.85€
	-	ECU KTM engine RESTRICTED	420€	52.85€
OGP Pré Moto 3, OGP NSF et Moto 4	GK-D30EVO1-0001	D30-EVO Dashboard	350€	33€
OGP Honda NSF	GK-KM3OGP-0000	HONDA NSF 250 R	997.50€	117.14€
Moto 4	-	CDI MOTO 4	315€	52.85€

Pour la catégorie OGP Pré Moto 3, seuls les boîtiers GET ECU Honda, ECU Yamaha, ECU KTM sont autorisés.

Le faisceau électrique doit être celui utilisé sur la machine dont le moteur provient.

Aucune modification n'est autorisée par exemple section des câbles, hormis le rallongement fil à fil, par soudure ou sertissage. Les câbles doivent être continus entre les deux extrémités de la connexion. Il est interdit de faire des insertions ou des dérivations, sauf pour le shifter, l'alimentation électrique du tableau de bord, du feu arrière et de l'acquisition de données. Aucune autre modification de l'installation électrique n'est autorisée. Les commodos et coupe-circuit d'origine de la machine de cross dont est issu le moteur doivent être conservés. Aucun bouton et aucune commande ne peuvent être ajoutés en dehors de celui du feu arrière. Toutes les commandes électriques ou systèmes électriques dissimulés constituera une infraction à cette règle.

Pour la catégorie OGP Honda NSF, seuls les boîtiers GET NSF 2502 R sont autorisés.

La boîte à air doit être d'origine.

Pour la catégorie Moto 4, seuls les boîtiers CDI Moto 4 sont autorisés.

La limite maximale de vitesse du moteur est de 12.800 rpm.

Les données et valeurs utilisées pour les essais doivent pouvoir être mises à la disposition de la FFM à tout moment.

Article 40.4 – Catégorie Moto 5

Seul le boîtier référence ZE05-001 /Z292L08 est admis.

Article 41 – Capteurs

Les capteurs de gestion des paramètres moteurs doivent rester en nombre identique à celui du modèle homologué. Des capteurs permettant l'acquisition de données peuvent être ajoutés.

Article 42 – Générateur, alternateur, démarreur électrique

Aucune modification n'est autorisée. Le démarreur électrique doit toujours pouvoir mettre en marche normalement le moteur pendant toute la durée de la manifestation **jusqu'à l'expiration du délai de réclamation**.

Article 42.1 – Catégories SSP 600 et SSP Nouvelle Génération

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'effectue 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 est mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle doit présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit correspondre aux prescriptions du constructeur.

Article 42.2 – Catégorie OGP Pré 3

Un kick ou un démarreur est recommandé.

Article 43 – Eléments de fixation

Les éléments de fixation d'origine peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau et type mais les éléments de fixation en titane ne peuvent pas être utilisés. La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent.

Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide.

Les éléments de fixation en aluminium ne peuvent être utilisés que pour des emplacements qui ne sont pas sur la structure.

Article 44 - Les éléments suivants peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée

Il est recommandé que les machines soient équipées d'une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'allumer en cas de chute de la pression d'huile.

On peut utiliser tout genre de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension.

On peut utiliser tout type de bougies.

On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) ou tout type de valves.

On peut utiliser tout type joints et matériaux de joints (à l'exception du joint de la base de cylindre).

Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.

On peut utiliser tout type de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.

Le matériau des attaches maintenant les pièces de remplacement (attaches de carénage, d'échappement, etc.) au cadre (ou au moteur) ne peut pas être en titane ou en fibre de carbone.

Des protections pour le moteur, le cadre, la chaîne, les repose-pieds, etc. peuvent être fabriqués dans d'autres matériaux, si ces pièces ne remplacent pas des pièces d'origines montées sur le modèle homologué.

Pour la catégorie SSP Nouvelle Génération, tout type de roulement peut être utilisé (à billes, à rouleaux, coniques,...).

Article 45 – Les éléments suivants peuvent être retirés

Les dispositifs du contrôle d'émission (anti-pollution) à l'intérieur ou autour du moteur et de la boîte à air (capteur O2, dispositifs d'injection d'air).

Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durites) peut être retiré. Les durites branchées au couvercle de la culasse peuvent être bouchées.

Les boulons des accessoires de la boucle arrière.

Article 45.1 – Catégorie SBK et SSP 600

Le garde-chaîne.

Article 45.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Compteur de vitesse et entretoises de roue associées

Article 46 – Les éléments suivants doivent être enlevés

- Indicateurs de phare, feu arrière et clignotants (lorsqu'ils ne sont pas intégrés au carénage). Les ouvertures doivent être recouvertes par des matériaux adaptés.
- Rétroviseurs.
- Klaxon.
- Support de plaque d'immatriculation.
- Boîte à outils.
- Crochets pour le casque et bagage.
- Repose-pieds du passager.
- Poignée(s) pour le passager.
- Les barres de protection, les béquilles centrales et latérales (les supports soudés doivent être maintenus).

Pour la catégorie SSP Nouvelle Génération, s'ajoute à cette liste :

- Convertisseurs catalytiques
- Garde-boue arrière fixés sur le siège

Article 47 – Les éléments suivants doivent être modifiés

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe-contact en état de marche se trouvant au moins d'un côté du guidon ou demi-guidon ou bracelet (à portée de main) et pouvant arrêter le moteur en marche.

Tous les bouchons de vidange doivent être freinés avec du fil à freiner. Les vis et boulons du (des) filtre(s) à huile(s) externe(s) qui font partie du circuit de lubrification d'huile doivent être munis d'un fil de sécurité (sur carters).

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air. Lorsqu'une machine est munie de tubes reniflards ou de trop plein, ces derniers doivent fonctionner par les sorties existantes. Le système de recyclage fermé d'origine doit être maintenu ; aucun échappement atmosphérique direct n'est autorisé.

Article 48 – Equipement(s) supplémentaire(s)

Une unité GPS à des fins de localisation/chronométrage/mesure de temps ou pour messages lisibles sur un écran embarqué peut être ajoutée.

L'acquisition de données est autorisée, la télémétrie est interdite.

Article 48.1 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Les tableaux de bord permettant l'affichage du régime moteur, de la température moteur, de la richesse, de la vitesse, du chronométrage, du rapport engagé à l'exception de toutes autres fonctions sont autorisées les connections permettant exclusivement leur fonctionnement.

Toutes ces fonctions doivent avoir un ou des faisceaux séparés du faisceau moteur, clairement identifiable et observable sur demande des officiels.

Un système d'acquisition de données peut être installé, le système ne peut pas agir sur les paramètres de l'ECU.

Liste des capteurs pouvant être connectés à l'enregistreur de données

1. Position et vitesse par GPS
2. Température du moteur (eau)
3. Signal Lambda
4. Signal TPS
5. RPM du moteur
6. Vitesse de la roue arrière
7. Vitesse de la roue avant

8. Pression du frein avant
9. Pression de freinage arrière
10. Position de la fourche avant
11. Position de l'amortisseur arrière

Article 48.2 – Catégorie Moto 4

Seuls les systèmes d'acquisition de données équipés des capteurs suivants sont autorisés:

- *R.P.M. (Signal par installation Get)
- *Position du gaz (TPS, signal par installation Get).
- *Capteur de vitesse (par GPS).
- *Capteur de température.
- *Sonde Lambda.
- *Capteur de suspension avant et arrière.
- *Capteur de pression de frein.

Article 48.3 – Catégorie Moto 5

Acquisition de données interdite sauf pour le chronométrage.

Article 49 - SPECIFICATIONS POUR LES SIDE CARS (pour les F600 le règlement FIM prévaut)

Les catégories side-cars doivent être conformes aux règles générales pour les contrôles techniques, "spécifications complémentaires pour les side-cars" pour l'année 2025 à l'exception des règles spécifiques au Championnat de France définies dans le présent règlement.

Les châssis longs moteurs 600c peuvent être plus anciens que l'exigence FIM Superside.

Pour les châssis longs une ouverture est proposée avec des moteurs suivants :

Yamaha	3 cylindres	MT09	modèle 2021 à ce jour
Kawasaki	4 cylindres	636cc	modèle 2010 à ce jour – lest de 10kg
Triumph	3 cylindres	675cc	modèle 2016 à ce jour – lest de 10kg

Moteurs "stock", échappement, boîte à air et électronique libres.

La décision de brider le régime ou d'appliquer une autre pénalisation sur le moteur Yamaha peut être prise en cours d'année.

Pour les châssis longs, les pneus doivent être conformes aux directives FIM. Pour les châssis courts les pneus sont libres.

En 2026, moteurs stocks, les adaptations side car laissées libres seront spécifiées.

Article 49.1 - Boîte 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 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.

Article 49.2 - Moteur

Moteurs de motocycles produits en série uniquement basés sur une homologation Stocksport. Les modifications suivantes peuvent être apportées :

*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.

*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.

*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.

*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.

*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.

*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.

*Les carburateurs peuvent être modifiés ou remplacés. Le système d'injection de carburant est libre et peut être remplacé par des carburateurs.

*Les arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.

*La méthode de transmission de l'arbre à cames doit rester telle que produite à l'origine par le constructeur.

*Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.

*Le système d'allumage et le boîtier de contrôle d'allumage sont libres.

*Les rapports de vitesses sont libres. Le nombre maximum de vitesses doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur.

*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.

*L'alternateur peut être ôté.

*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.

*L'utilisation de matériaux "exotiques" tels que céramiques, métal matrix (aluminium, béryllium) n'est pas autorisée.

*Le système de lubrification d'huile est libre.

*Il est recommandé que les machines soient équipées avec une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'allumer en cas de chute de la pression d'huile.