

# *Règlement* 2026

## REGLEMENT TECHNIQUE CATEGORIE PRODUCTION



## SOMMAIRE

ARTICLE 1 - DEFINITION .....	3
ARTICLE 2 – MACHINES CONCERNEES .....	3
ARTICLE 4 – CADRE & CHASSIS.....	3
ARTICLE 5 – FREINS .....	5
ARTICLE 6 – PNEUMATIQUES.....	6
ARTICLE 7 – COMMANDES.....	8
ARTICLE 8 – CARROSSERIE .....	8
ARTICLE 9 – MOTEUR .....	9
ARTICLE 10 – ELECTRONIQUES.....	12
ARTICLE 11 – DIVERS .....	12

## **ARTICLE 1 - DEFINITION**

Ce règlement technique vient compléter les règles générales techniques pour les épreuves de vitesse ainsi que les règlements sportifs et techniques des différents cycles d'épreuves concernés. Les catégories concernées par le présent document sont les suivantes :

- **Coupes de France Promosport**
  - o Production 600
  - o Production 1000
- **Championnat de France Superbike**
  - o Supersport Production 600
  - o Superbike Production 1000
- **Championnat de France d'Endurance**
  - o Production 1000

Dans le cas où certains cycles d'épreuves feraient l'objet de dispositions particulières, celles-ci seront expressément indiquées dans le présent règlement. Tout ce qui n'est pas prescrit ou spécifiquement autorisé dans ce règlement est strictement interdit.

## **ARTICLE 2 – MACHINES CONCERNEES**

Les modèles éligibles à concourir dans les classes Production doivent respecter un plafonnement des prix publics de vente fixé à :

- Production 600 : 15 000 € TTC.
- Production 1000 : 25 000 € TTC.

Les motos Production 600 & 1000 font obligatoirement l'objet d'une homologation FFM.

Toutes les pièces et tous les systèmes non mentionnés dans les articles suivants doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

## **ARTICLE 3 – CADRE & CHASSIS**

### **3.1. - CADRE**

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

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

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

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

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

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

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

Les accessoires boulonnés à la boucle arrière peuvent être retirés.

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

### **3.2. – FOURCHE AVANT**

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

Les pièces internes d'origine des fourches homologuées peuvent être modifiées ou changées, mais strictement limitées au(x) ressort(s) et aux soupapes/clapets. Seuls les kits constructeurs sont autorisés. Un

document listant les pièces homologuées dans les différentes catégories est disponible sur :  
<https://www.cdfpromosport.fr/reglements/>.

**En catégories Superbike et Supersport Production, les éléments intérieurs de la fourche peuvent être changés de manière libre.**

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

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

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

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

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

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

### **3.3. – BRAS OSCILLANT**

Chaque pièce du bras oscillant arrière doit rester telle qu'elle a été produite à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée (y compris la fourche arrière, le boulon de pivot et le dispositif de réglage de l'essieu arrière). Les protections en matériaux composites pour protéger une section d'un bras oscillant sont autorisées et doivent être fixées solidement. Il est interdit de percer des trous pour fixer ces couvercles. Pour les contrôles techniques, les motos doivent être présentées sans ces protections. Le responsable technique de l'épreuve peut demander au pilote, à tout moment de l'épreuve, d'enlever ces protections pour des vérifications complémentaires.

L'axe de pivot du bras oscillant arrière doit rester tel qu'il a été produit à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

### **3.4. – SUSPENSION ARRIERE**

L'amortisseur arrière peut être modifiée ou remplacée, mais les fixations au cadre, au bras oscillant et aux biellettes doivent être d'origines homologuées.

Le plafonnement du prix de vente maximum de l'amortisseur est fixé à 2000 € TTC. Ce prix est vérifié selon le prix catalogue.

Aucune unité de suspension à commande électronique de rechange ou de prototype ne peut être utilisée, à moins qu'une telle suspension ne soit déjà présente sur le modèle de production de la moto homologuée, et qu'elle reste complètement standard (toutes les pièces mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). Le système de suspension d'origine doit fonctionner correctement et en toute sécurité en cas de défaillance électronique.

La biellette doit rester telle qu'elle a été produite à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

### **3.5. – ROUES**

Les roues doivent rester telles qu'elles ont été produites à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée, aucune modification n'est autorisée. Aucune modification des axes de roue ou des points de fixation et de montage des étriers de frein avant n'est autorisée.

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

### 3.6. – POIDS (Superbike Production, Supersport Production)

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	
Supersport Production	Toutes machines	161 kg	170 kg	239 kg
Superbike Production	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 haute 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 4 – FREINS

### 4.1. – DISQUES

Les disques de frein peuvent être remplacés par des disques de rechange conformes aux exigences suivantes :

- Les disques de frein de rechange doivent être en matériaux ferreux. Les disques ventilés de l'intérieur ne sont pas autorisés.
- Les diamètres extérieur et intérieur du disque de frein ne doivent pas être plus grands que ceux du disque homologué.
- L'épaisseur du disque de frein peut être augmentée, mais le disque doit s'insérer dans l'étrier de frein homologué sans aucune modification de l'étrier.
- Les disques de frein avant peuvent être fabriqués flottants, à l'aide de rotors d'origine. Le nombre de corps flottants est libre.
- Les supports de disques de frein peuvent être changés mais doivent conserver le même décalage et le même type de montage sur les roues

### 4.2. – MAÎTRE CYLINDRE FREIN

Le maître-cylindre de **frein avant et arrière** doit rester du modèle présent sur la moto homologuée. Les réservoirs de liquide de frein avant et arrière peuvent être remplacés et/ou repositionnés.

**En catégories Superbike et Supersport Production, le maître-cylindre de frein avant et arrière peuvent être remplacés. Le plafonnement du prix de vente maximum de la pièce est fixé à 500 € TTC prix catalogue.**

### 4.3. – ETRIER DE FREIN

Les étriers de frein avant et arrière (support et patte) doivent rester ceux produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

### 4.4. – DURITES

Les durites de frein avant et arrière peuvent être changées.

Les raccords « rapides » sur les durites de frein sont autorisés.

La séparation des durites de frein avant pour les deux étriers de frein avant doit être faite au-dessus du tés de fourche inférieur. Les raccords de tuyau de conduite de frein (y compris les banjo) ne peuvent être qu'en acier ou en titane. Les raccords rapides peuvent rester en aluminium.

#### 4.5. – PLAQUETTES DE FREIN

Les plaquettes de frein avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de verrouillage des plaquettes de frein peuvent être modifiées pour un changement rapide.

L'ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué pour une utilisation sur route. Le type de système (mécanique ou électronique) et la pompe/régulateur de pression ABS doivent rester tels qu'homologués sur la moto homologuée. Les disques, le capteur de vitesse (rotor), le maître-cylindre et le logiciel de l'ABS peuvent être modifiés ou remplacés. Seuls les matériaux ferreux sont autorisés pour les disques de frein.

Le système de freinage antiblocage (ABS) peut être déconnecté et l'ABS pompe/régulateur de pression peut être supprimé.

### ARTICLE 5 – PNEUMATIQUES

#### 5.1 – Championnat de France Superbike

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

CATEGORIE	PNEU	MODELE	DIMENSIONS	GOMME	TARIF
Superbike Production 600	AV	DIABLO SUPERBIKE DIABLO RAIN	120/70 R 17 NHS TL 120/70 R 17 NHS TL	SC1/SC2 SCR1	204€ 189€
	AR	DIABLO SUPERBIKE DIABLO RAIN	190/60 R 17 NHS TL 200/60 R 17 NHS TL	SCX/SCO/SC1/SC3 SCR2	204€ 286€
Superbike Production 1000	AV	DIABLO SUPERBIKE DIABLO RAIN	125/70 R 17 NHS TL 120/70 R 17 NHS TL	SC1/SC2 SCR1	204€ 189€
	AR	DIABLO SUPERBIKE DIABLO RAIN	200/65 R 17 NHS TL 200/60 R 17 NHS TL	SCX/SCO/SC1/SC2 SCR2	295€ 286€

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

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

La restriction débute à compter des essais du vendredi (du jeudi dans le cadre de l'épreuve de Magny-Cours). 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 réglementairement 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 fabricant 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).

## 5.2 – Championnat de France d'Endurance

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

## 5.3 – Coupes de France Promosport

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

**Piste sèche (DRY) :**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Piste mouillée (WET) :**

CATEGORIE	DIMENSION	MODELE	GOMME	TARIF TTC
Production 600	AV 120/70 R17 AR 200/60 R17	Diablo Rain Diablo Rain	SCR1 SCR1	<b>185€</b> <b>280€</b>
Production 1000	AV 120/70 R17 AR 200/60 R17	Diablo Rain Diablo Rain	SCR1 SCR1	<b>185€</b> <b>280€</b>

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

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

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 6 – COMMANDES**

### **6.1. – GUIDONS ET COMMANDES MANUELLES**

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

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

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

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

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

### **6.2. – REPOSES PIEDS**

Le repose-pieds/les commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de montage d'origine. Leurs deux points de fixation d'origine (pour le repose-pieds, les commandes au pied et sur le sélecteur) doivent rester comme d'origine. La tringlerie des commandes au pied peut être modifiée. Les points de montage d'origine doivent rester.

## **ARTICLE 7 – CARROSSERIE**

### **7.1. – RESERVOIR CARBURANT**

Le réservoir de carburant doit rester tel qu'il a été produit à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

### **7.2. – CARENAGE**

- Le carénage et la carrosserie peuvent être remplacés par des copies esthétiques exactes des pièces d'origine, mais doivent sembler être tels qu'ils ont été produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée, avec de légères différences dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points d'attache, fond de carénage, etc.). Le matériau peut être modifié. Des renforts spécifiques en Kevlar ou Carbone sont autorisés localement autour des trous et des zones sollicitées.
- La taille et les dimensions globales doivent être les mêmes que celles de la pièce d'origine.



- c) La bulle peut être remplacé par un produit de rechange. En cas de conception ou de dimensions inhabituelles observées par le responsable technique de l'épreuve, il demeure souverain quant à l'acceptation ou non de cette pièce.
- d) Les supports d'instruments et de carénage d'origine peuvent être remplacés, mais l'utilisation de titane et de carbone (ou de matériaux composites similaires) est interdite. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.
- e) Les conduits d'air d'origine entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés par des répliques cosmétiques exactes des pièces d'origine. Si la pièce remplit une autre fonction (c'est-à-dire le montage sur le tableau de bord), le passage du flux d'air doit conserver la forme interne homologuée. Le matériau peut être modifié. Les grilles à particules ou « treillis métalliques » installés à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être retirés. Les systèmes de vannes à clapet peuvent être retirés. Les conduits d'air ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne sont pas présents sur la machine d'origine.
- f) Tout point de fixation de la béquille de roue avant/arrière doit être boulonné au cadre, au bloc moteur ou au bras oscillant. Aucun élément de ce support ne peut dépasser une partie du carénage. Seules les modifications apportées au carénage afin d'accepter cet élément sont autorisées. Le dégagement maximal entre cet appareil et le carénage est de 5 mm.
- g) le carénage inférieur (sabot moteur) doit être construit pour contenir, en cas de panne du moteur, au moins la moitié de la capacité totale d'huile et de liquide de refroidissement du moteur utilisée dans le moteur (minimum 5 litres). Le bord inférieur des ouvertures du carénage doit être positionné à au moins 50 mm au-dessus du bas du carénage.
- h) Les ouvertures d'origine pour le refroidissement dans les sections latérales du carénage/carrosserie ne peuvent être partiellement fermées que pour accueillir les logos/lettrages des sponsors. Cette modification doit être effectuée à l'aide d'un treillis métallique ou d'une tôle perforée (le matériau est libre, mais la distance entre tous les centres d'ouverture, les centres de cercle et leurs diamètres doit être constante). Les trous ou les perforations doivent avoir un rapport de surface ouverte > 60 %.
- i) La partie inférieure du carénage (sabot moteur) doit rester étanche à tout moment. L'arrière du carénage inférieur doit être fixé par un minimum de deux supports (ou deux points de fixation) au moteur ou au cadre pour porter le carénage inférieur lorsqu'il est rempli de liquide.
- j) Le garde boue avant peut être remplacé. Toutes les dimensions, y compris les points de montage, doivent rester exactement comme d'origine.
- k) Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, remplacé ou supprimé mais la forme d'origine doit être respectée.
- l) Une protection thermique supplémentaire en composites peut être installée sur la section du tuyau d'échappement arrière et passer vers le haut et à l'intérieur du repose-pieds du pilote. Ce bouclier thermique ne peut pas avoir de but aérodynamique et être utilisé comme tel.

### **7.3. – APPARENCE**

La selle, la base de selle et la carrosserie associée peuvent être remplacées par des pièces d'apparence similaire à celles produites à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée. L'apparence de l'avant, de l'arrière et du profil doit être conforme à la forme homologuée.

Le remplacement de la selle et du capot arrière doit permettre un affichage correct du numéro.

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 :

- Plaque : Rouge
- Numéro : Blanc

## **ARTICLE 8 – MOTEUR**

**En catégorie Superbike et Supersport Production, les numéros moteurs seront répertoriés au premier contrôle technique. Si un changement est nécessaire durant la saison, il sera fait sous l'aval d'un commissaire technique.**

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

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

### **8.2. – Boîte à air**

La boîte à air doit rester telle qu'elle a été produite à l'origine par le fabricant sur la moto homologuée, mais les vidanges de la boîte à air doivent être scellées.

Le filtre à air peut être modifié ou remplacé.

Toutes les motos doivent être équipées d'un système de recyclage. Les conduits de reniflard d'huile doivent être connectée et déchargée dans la boîte à air.

Une protection thermique peut être installée à la boîte à air.

### **8.3. – Système d'injection**

Les systèmes d'injection de carburant font référence aux corps de papillon, aux injecteurs de carburant, aux dispositifs d'admission de longueur variable, à la pompe à carburant et au régulateur de pression de carburant. Le système d'injection de carburant homologué d'origine doit être utilisé sans aucune modification.

Injecteurs, aucune modification n'est autorisée et doivent être ceux du modèle d'origine homologués.

Les papillons des gaz (vannes papillon) ne peuvent être ni changés ni modifiés.

Des dispositifs d'admission variables ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne sont pas présents sur la moto homologuée et ils doivent rester identiques et fonctionner de la même manière que le système homologué. Toutes les pièces du dispositif d'admission variable doivent rester exactement telles qu'elles ont été homologuées.

L'air et le mélange air/carburant peuvent aller à la chambre de combustion exclusivement par les papillons du corps de papillon.

Les papillons des gaz à commande électronique, connus sous le nom de « ride-by-wire », ne peuvent être utilisés que si le modèle homologué est équipé du même système. Le logiciel peut être modifié, mais tous les systèmes et procédures de sécurité conçus par le fabricant d'origine doivent être maintenus.

### **8.4. - Instruments de carburation**

Les instruments de carburation (système d'injection de carburant, etc.) doivent rester tel qu'homologué. Aucune modification n'est autorisée.

### **8.5. – Carburant**

Seul le carburant de la station-service désignée, tel que déclaré sur le document « Informations du pilote » de l'événement, est autorisé. Ce carburant sera conforme à la spécification de cet appendice. L'utilisation de ce carburant sans ajout ni modification est obligatoire.

### **8.6. – Alimentation en carburant**

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

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

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

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

### **8.7. – Culasse**

Aucune modification n'est autorisée.

Aucun matériau ne peut être ajouté ou retiré de la culasse. Les joints de culasse peuvent être changés.

Les soupapes, les sièges de soupape, les guides, les ressorts, les poussoirs, les joints d'huile, les cales, la soupape fendue, la base de ressort et les dispositifs de retenue doivent être tels qu'ils ont été produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée. Seules les interventions d'entretien normales prescrites par le fabricant dans le manuel d'entretien du modèle sont autorisées.

Les cales de ressort de soupape ne sont pas autorisées.

### **8.8. – Arbre à cames**

Aucune modification n'est autorisée.

Les arbres à cames doivent rester tels qu'homologués (pas de kit d'arbres à cames ; la levée des soupapes, la levée du lobe de came et le profil de cames doivent être telles qu'homologués).

#### **8.9. – Poulie/pignon d'arbre à came**

Aucune modification n'est autorisée.

#### **8.10. – Cylindres**

Aucune modification n'est autorisée.

#### **8.11. – Pistons**

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

#### **8.12. – Axes, circlip et segmentation de piston**

Aucune modification n'est autorisée.

#### **8.13. – Bielles**

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

#### **8.14. – Vilebrequin**

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

#### **8.15. – Carters et couvercles de moteur (carter d'allumage, carter d'embrayage, etc.)**

Tous les carters moteurs doivent rester tels qu'homologués.

Aucune modification n'est autorisée (y compris la peinture, le polissage).

#### **8.16. – Transmission & boîte de vitesse**

Aucune modification n'est autorisée.

Le pignon de l'arbre intermédiaire, le pignon de la roue arrière, le pas et la taille de la chaîne peuvent être modifiés.

Le carter de chaîne (monté sur le bras oscillant) peut être retiré ou remplacé.

Un shifter Up/Down est autorisé.

#### **8.17. – Embrayage**

Aucune modification n'est autorisée.

Seuls les disques de friction et d'entraînement peuvent être changés, mais leur numéro doit rester le même que celui d'origine.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

#### **8.18. – Pompes à huile et conduites d'huile**

Aucune modification de la pompe n'est autorisée.

#### **8.19. – Système d'échappement**

Le système d'échappement peut être modifié pour une utilisation en course. Le catalyseur doit être retiré. Les capteurs O2 et équivalents peuvent être retirés.

Le nombre de silencieux d'échappement doit rester tel qu'homologué. Le(s) silencieux(s) de sortie(s) doit(s) rester du même côté que celui homologué sur le modèle d'origine. La position du ou des silencieux (vers le haut ou vers le bas) est libre. L'extrémité du silencieux ne doit pas dépasser une ligne verticale tracée sur le bord du pneu arrière. L'embout du silencieux peut être en matériaux composites.

Pour des raisons de sécurité, le(s) bord(s) exposé(s) de la/les/des sortie(s) du (des) tuyau(x) d'échappement doit(s) être arrondi(s) (diamètre : min. 1 mm), éviter les arêtes vives et être maintenu à moins de 5 mm de l'embout du silencieux.

La bride de montage/support de l'échappement du silencieux peut être en matériaux composites ; L'ensemble doit être fixé à l'aide de vis et de boulons. Les colliers de serrage plastique ne sont pas autorisés.

Couvrir l'échappement n'est pas autorisé, sauf dans la zone du pied du pilote ou dans une zone en contact avec le carénage pour la protection contre la chaleur.

## **ARTICLE 9 – ELECTRONIQUES**

### **9.1. – Batterie**

Type et emplacement d'origine.

L'utilisation de batteries au lithium polymère (LIPO) est strictement interdite. Les participants ne sont pas autorisés à utiliser les batteries LIPO sous quelque forme que ce soit, y compris, mais sans s'y limiter, la source d'alimentation principale, la source d'alimentation de secours ou à tout autre titre en raison des risques de sécurité associés aux batteries LIPO, y compris la surchauffe, le gonflement et l'explosion.

### **9.2. – Faisceau et tachymètre (jauge de régime)**

Le faisceau de fils d'origine peut être modifié, remplacé ou déplacé. Le tachymètre d'origine doit être utilisé. La clé de contact/serrure peut être déplacée.

### **9.3. – Contrôle électronique**

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

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

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

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

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

**En Catégories Superbike Production, les ECU et les faisceaux « kits » de chaque constructeur sont autorisés.** Un document listant les pièces homologuées dans les différentes catégories est disponible sur : <https://www.fsbk.fr/>. Le tableau de bord doit rester d'origine ou fourni avec l'ECU et faisceaux « kits ».

### **9.4. – Alternateur, démarreur électrique**

Aucune modification n'est autorisée.

Le démarreur électrique doit fonctionner normalement et toujours être en mesure de démarrer le moteur pendant les séances ou la course.

## **ARTICLE 10 – DIVERS**

Les éléments suivants peuvent être modifiés ou remplacés par ceux montés sur la moto homologuée :

- Tout type de liquide de lubrification, de frein ou de suspension peut être utilisé.
- Tout type de bougie d'allumage.
- Toute type de valve de gonflage peut être utilisée.
- Instruments, support(s) d'instruments et câbles associés.
- Finitions de surface extérieures peintes et auto-collant.
- Le matériau des supports reliant les pièces non originales (carénage, échappement, etc.) au cadre (ou au moteur) ne peut pas être en titane.

Les éléments suivants peuvent être supprimés :

- Éléments de contrôle des émissions (anti-pollution) dans ou autour de la boîte à air et du moteur (capteurs d'O<sub>2</sub>, dispositifs d'injection d'air).
- Le système de contrôle de l'injection d'air (vanne, solénoïde, tubes) peut être retiré. Les tubes reliés au couvre-culasse peuvent être bouchés.
- Compteur.
- Garde-chaîne.