

CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE 2012

ART. 1 DEFINITION

La F.F.M. met en compétition, en 2012 avec ses Clubs organisateurs, le Championnat de France Superbike.
Un titre de Champion de France 2012 sera attribué à l'issue de la saison dans chacune des catégories ci-dessous.

125cc	de 100 à 125cc de 125 à 250cc 4Temps monocylindre (moto 3)
600 Supersport	plus de 401 à 600 cc 4 Temps, 4 cylindres maximum plus de 401 à 675 cc 4 Temps, 3 cylindres maximum plus de 600 à 750 cc 4 Temps, 2 cylindres maximum machines correspondant à la réglementation 600 Supersport France
1000 Superbike	plus de 600 cc jusqu'à 1000 cc, 4 Temps, 4 cylindres plus de 750 cc jusqu'à 1000 cc, 4 Temps, 3 cylindres plus de 850 cc jusqu'à 1200 cc, 4 Temps, 2 cylindres Machines correspondant à la réglementation 1000 Superbike France
Side-Cars :	jusqu'à 1000 cc
F2 :	plus de 401 à 600 cc 4 Temps, 4 cylindres maximum plus de 401 à 675 cc 4 Temps, 3 cylindres maximum plus de 600 à 750 cc 4 Temps, 2 cylindres maximum

Un titre de Vainqueur de Trophée sera attribué en Side-Cars F2.

La catégorie 125 cc est ouverte aux pilotes âgés de 13 ans au minimum le jour de l'épreuve où ils sont engagés, conformément au tableau des âges de pratique définis dans les règles générales pour les épreuves de vitesse. Un titre de Champion de France Minimes/Cadets sera extrait de la catégorie 125 cc. Il sera ouvert aux pilotes âgés de moins de 16 ans au 1^{er} janvier 2012, et participant au challenge de l'avenir **ou utilisant des machines conformes au règlement technique du challenge de l'avenir et y ayant souscrit. Ces pilotes ne bénéficieront pas des avantages liés à la participation au challenge.** (Règlement en annexe)

Une catégorie dénommée Trophée PIRELLI 600(*) est intégrée au Championnat de France SUPERBIKE un titre de vainqueur du trophée sera attribué dans cette catégorie. Les machines utilisées doivent répondre aux caractéristiques des machines définies à l'article 1 des Coupes de France Promosport pour la classe 600cc et correspondre à la réglementation spécifique pour cette catégorie (art. 27 et suivants du présent règlement).

Le Trophée PIRELLI 600 est destiné à faciliter l'accession des jeunes pilotes au Championnat d'Europe Superstock 600. Il est réservé aux pilotes nés à partir du 1^{er} janvier 1990 et ayant 15 ans révolus le jour de la première épreuve ou de l'épreuve où ils sont admis en tant que Wild Card.

A l'issue de la saison, l'attribution des deux Wild-Cards 600 Superstock pour la Manche Française du Championnat du Monde SUPERBIKE sera effectuée en fonction du classement du Trophée.

Un pilote issu du Trophée PIRELLI, choisi par la FFM, se verra attribuer une aide de 4500€ minimum pour participer en 2012 soit au Championnat d'Europe Superstock 600, soit au Championnat de France dans les catégories Supersport ou Superbike pour autant qu'il utilise des pneus PIRELLI. Ce choix sera sans appel.

Afin de permettre à des pilotes souhaitant intégrer le Championnat de France Superbike, mais n'ayant pas accès par manque de palmarès ou de moyens aux catégories Supersport ou Superbike, la participation aux épreuves du Trophée PIRELLI 600 est également ouverte aux pilotes nés entre le 31 décembre 1989 et le 1^{er} janvier 1987, ainsi qu'aux féminines sans critères d'âges, pour autant :

- qu'ils n'aient pas été classés dans les 20 premiers au classement général, et qu'ils ne se soient pas classés mieux que 11^e lors d'une épreuve, en catégorie Supersport ou Superbike au cours des cinq années précédentes.

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

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

L'attribution des wild card et des aides financières reste exclusivement réservée aux pilotes tels que définis à l'article 1 du règlement du Championnat de France Superbike nées à partir du 1^{er} janvier 1990.

(*) si moins de 20 pilotes sont inscrits au **9 Janvier 2012**, la CNV se réserve le droit d'annuler cette catégorie.

ART. 2 CONCURRENTS

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

La participation au Championnat de France Superbike 2012 est réservée :

- aux pilotes de nationalité française titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA, NPA ou NJC (suivant la catégorie choisie) délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours,
- aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA, NPA ou NJC délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours, sous réserve qu'ils puissent justifier, avant la première épreuve du Championnat, d'une résidence en France depuis au moins trois années consécutives ou de la détention d'une licence F.F.M. depuis au moins trois années consécutives.

Le Président de la Commission Nationale de Vitesse sera chargé d'étudier les dossiers déposés en début de saison par les pilotes concernés par la disposition précédente.

Des pilotes de nationalité étrangère ne répondant pas aux critères précités et titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA, NPA ou NJC ou une manifestation délivrée par la F.F.M. pourront participer aux épreuves du Championnat de France, dans la mesure où des places sont disponibles ou s'ils bénéficient d'une Wild Card. Ils bénéficieront des primes correspondantes, mais n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France. Les points marqués par ces pilotes seront ré attribués dans le cadre du classement final du Championnat de France.

Des pilotes de Nationalité Française participant à un Championnat étranger sous licence de ce pays pourront participer aux épreuves du Championnat de France avec une licence une manifestation délivrée par la FFM, dans la mesure où des places sont disponibles ou s'ils bénéficient d'une Wild Card. Ils bénéficieront des primes correspondantes, mais n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France. Les points marqués par ces pilotes seront ré attribués dans le cadre du classement final du Championnat de France. Le Président de la Commission Nationale de Vitesse sera chargé d'étudier les dossiers déposés par ces pilotes ou par ceux dont le cas n'est pas prévu dans les dispositions précédentes.

La participation au Trophée Pirelli, et au Trophée de France Side car F2 est accessible aux pilotes de toutes nationalité titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA, NPA, **INJ** ou NJC (suivant la catégorie choisie) délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours,

ART. 3 EPREUVES

Ce Championnat se disputera sur des courses mises sur pied sous la responsabilité des clubs organisateurs, dans le respect des règles établies par la F.F.M. et sous le contrôle de la CNV.

Sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse, l'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ART. 4 CALENDRIER

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

31 mars et 1 ^{er} avril	LE MANS	(ASM 24 HEURES ACO)
28 et 29 avril	NOGARO	(ASM ARMAGNAC BIGORRE)
26 et 27 mai	LE VIGEANT	(VAL DE VIENNE MOTO)
16 et 17 juin	LEDENON	(MC LEDENON)
30 juin et 1 ^{er} juillet	MAGNY-COURS	(MC NEVERS ET NIEVRE)
14 et 15 juillet	DIJON	(MC PLANET RACING)
25 et 26 août	LEDENON	(MC LEDENON)
15 et 16 septembre	ALBI	(MCC ALBI)

La Commission se réserve la possibilité de modifier ce calendrier.

ART. 5 ENGAGEMENTS

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

Le nombre d'engagés sera limité à 40 pilotes par catégorie sauf en Side-Cars, où il sera celui de la capacité maximum aux essais de chaque circuit.

Toutefois, dans les catégories solos, quatre places seront attribuées aux essais pour des pilotes de réserve selon les modalités définies ci-après (*) :

Dans la catégorie Side-Cars seront prioritaires pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le 4 Janvier 2012 :

Dans l'ordre du classement, les teams dont les pilotes ont marqué des points en 2011, puis ceux ayant participé au championnat 2011, puis les autres teams dans l'ordre d'arrivée des demandes d'inscription.

Les modalités d'inscription seront telles que définies à l'article 5.

Dans la catégorie 125, les priorités seront définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le 09 Janvier 2012.

- 5 places pour les 5 premiers des Coupes de France 125 cc Promosport 2011 (ou pour les teams où ils sont intégrés) (**)
- 3 Wild Cards seront attribuées par épreuve, 2 par le Club organisateur, avec l'accord de la CNV et une par la CNV.
- Les autres places seront attribuées en priorité aux pilotes inscrits au Challenge de l'Avenir
- Puis aux teams dont au moins un des pilotes ait marqué des points en 2011) la sélection se fera, pilote et team confondus, en fonction du classement scratch 2011 du Championnat de France Superbike de Vitesse catégorie 125cc (cf. exemple à la fin de l'article)
- 7 places seront réservées aux teams ne répondant pas forcément aux critères définis ci-dessus, après étude de leur dossier par la CNV. (***)

Dans la catégorie Trophée PIRELLI 600, les priorités seront définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le 09 Janvier 2012 :

- Le critère de sélection retenu sera la date de naissance, priorité sera donnée au plus jeune, en cas de date de naissance identique, la CNV tranchera, sa décision sera sans appel.
- Un pilote inscrit au Trophée PIRELLI 600 ne pourra participer conjointement qu'une seule fois dans l'année en catégorie Supersport.

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

Dans les autres catégories solos les priorités seront définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le 09 Janvier 2012 :

- 20 places seront réservées aux teams dont au moins un des pilotes ait marqué des points en 2011 au Championnat de France). La sélection se fera, pilote et team confondu, en fonction du classement 2011 du Championnat de France dans la catégorie pour laquelle est sollicité l'engagement (cf. exemple à la fin de l'article).
- 5 places pour les 5 premiers (pour les teams où ils sont intégrés) des Coupes de France Promosport 2011 dans la même cylindrée où ils ont obtenu leur classement (**).
- 12 places réservées aux teams ne répondant pas forcément aux critères précités après étude de leur dossier par la CNV. (**).
- 3 Wild Cards seront attribuées par épreuve, 2 par le Club organisateur, avec l'accord de la CNV. et une par la CNV.

Si dans une catégorie les places réservées selon les critères précédemment définis n'étaient pas toutes pourvues à la date du 4 Janvier 2012, elles seront attribuées aux pilotes en liste d'attente, quelque soit les critères auxquels satisfont ces pilotes ou si ceux-ci ne correspondaient pas aux critères d'éligibilité, et dans tous les cas non prévus dans le présent règlement, la CNV. reste souveraine sur le choix des pilotes sélectionnés.

(*) 4 places de pilotes suppléants seront proposées aux pilotes n'ayant pas obtenu de Wild-Card ou aux pilotes proposés par l'organisateur. Ces pilotes participeront aux essais libres et qualificatifs, ils ne pourront prétendre à prendre le départ de l'épreuve quelque soit le temps qu'ils ont réalisé en qualification, et ne pourront participer à la Super pole.

Toutefois à l'issue du Warm Up (auquel ils pourront participer), si la grille définitive n'était pas complète (40 pilotes), ils pourront compléter celle-ci en fond de grille, dans l'ordre des temps réalisés aux qualifications si plusieurs places sont disponibles.

(**) Si un ou plusieurs pilotes dans les 5 premiers (ou team ayant un pilote dans les 5 premiers) dont l'engagement ne serait pas parvenu au plus tard le 4 Janvier 2012, les places disponibles seraient attribuées au 6^e, au 7^e etc.

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

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

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

Toutes les demandes d'engagement pour l'ensemble des épreuves du Championnat de France Superbike devront être adressées aux services sportifs de la Fédération Française de Motocyclisme libellés à l'ordre de celle-ci auprès de :

Fédération Française de Motocyclisme
Services Sportifs
Madame Dominique SAVART
74 Av Parmentier 75011 Paris
Tél. 01.49.23.77.07

Les demandes d'engagements devront être accompagnées de 8 chèques de 399 € pour les catégories SUPERBIKE et SUPERSPORT et 347 € pour les autres catégories (dont 10€ de droit de transpondeur) correspondant aux huit épreuves du championnat. Les Chèques de chaque épreuve seront encaissés 30 jours avant celle-ci. Chaque demande devra être accompagnée d'un chèque de caution de 200 € afin de garantir le retour du transpondeur.

Les teams engageant plusieurs machines devront effectuer un paiement groupé, par exemple :

- Un team 125 cc engageant deux machines expédiera 8 chèques de 694 € et deux chèques de caution transpondeur de 200€.

Les pilotes et les teams correspondant aux critères définis à l'article 2 du présent règlement dont les demandes d'engagement seront parvenues avant le 9 janvier 2012 se verront informés de la suite donnée à leur demande le 15 janvier 2012 au plus tard.

Les pilotes ou les teams ne répondant pas aux critères définis à l'article 2 du présent règlement se verront informés de la suite donnée à leur demande la première semaine de février 2012 au plus tard.

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

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

Exemples :

- 1) Un team dont le pilote classé 20^{ème} en Supersport en 2011 sollicite un engagement pour cette catégorie pour l'année 2012, sa demande dûment remplie, accompagnée de 8 chèques de 399 € et d'un chèque de 200€ (caution transpondeur) parvient à la F.F.M le 20 décembre 2011. Le Team sera informé le 15 janvier de l'acceptation de son engagement. Il sera propriétaire de la place correspondant à son engagement.
- 2) Un team dont le pilote X ayant participé, mais non classé en SUPERBIKE en 2011 sollicite un engagement pour la catégorie Superbike pour l'année 2012, sa demande dûment remplie, accompagnée de 8 chèques de 399 € et d'un chèque de 200€ (caution transpondeur) parvient à la F.F.M le 20 décembre 11, deux cas peuvent se produire :
 - a) Seuls 17 pilotes classés en 1 et deux pilotes non classés ont à la date du 9 janvier 2012 fait parvenir une demande d'engagement. Le pilote X sera informé le 15 janvier de la suite donnée à sa demande.
 - b) 22 pilotes classés dans les 30 premiers en 2011 sollicitent un engagement pour cette catégorie pour l'année 2012, les 20 pilotes les mieux classés seront informés le 15 janvier de l'acceptation de leur engagement. Les 2 non admis et le pilote X seront informés au plus tard la 1^{ère} semaine de février de la suite donnée à leur demande.
- 3) Un team souhaite engager en 2012 trois machines, 2 en Supersport, 1 en Superbike, sa demande remplie, accompagnée de 8 chèques de 1197 € et de trois chèques de 200€ (caution transpondeur) parvient à la F.F.M le 20 décembre 2011. 2 pilotes (un en Supersport et un en Superbike) ont terminé respectivement dans les 20 premiers de ces catégories en 2011, le deuxième pilote Supersport n'entre pas dans les critères. Le team sera informé le 15 janvier de l'acceptation de sa demande concernant ses deux pilotes correspondant aux critères et la première semaine de février au plus tard il sera informé de la décision concernant le troisième pilote. Le team sera propriétaire des places correspondant à ses engagements.

Les demandes de Wild-Card ou de pilote suppléant devront être parvenues auprès de la CNV. au moins 30 jours avant la date de l'épreuve.. Pour être prises en compte, les demandes de Wild-Card devront être accompagnées du chèque d'engagement de 399 € (347€ pour les 125, PIRELLI 600, Side-Cars).

Pour être prises en compte, les demandes de places de pilote suppléant devront être accompagnées du chèque d'engagement de 190 €.

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

Il ne sera pas attribué de place de suppléant dans une catégorie si le nombre de 40 pilotes y compris les Wild-Cards n'est pas atteint.

Les droits d'engagement ne sont pas remboursables. Si un pilote ne peut participer à une épreuve, il pourra se faire remplacer par un autre concurrent. Le pilote (ou le team) devra transmettre le nom de celui-ci à la CNV. pour accord dans les meilleurs délais. Les éventuels cas de force majeure seront tranchés par celle-ci.

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

ART. 6 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

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

ART. 6.1

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

Chaque concurrent devra soumettre sa ou ses machines, ainsi que son équipement, aux opérations de vérifications techniques.

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

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

ART. 7 ESSAIS

Les coureurs pourront être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour les essais de leur classe.

Pour la catégorie Side-Cars, il sera prévu deux séances d'essais qualificatifs, une de 25 minutes et une de 30 minutes.

Pour chaque classe solo, sauf Superbike, il sera prévu deux séances d'essais qualificatifs de 40 minutes.

Pour les classes Side-Cars, 125 cc et, PIRELLI 600 et SUPERSPORT le meilleur temps de chaque pilote sera retenu pour le placement sur la grille.

Pour la catégorie SUPERBIKE, il sera prévu une séance qualificative de 40 minutes et une séance qualificative de 35 minutes suivie de la superpole de 15'.

Il sera admis 40 pilotes pour les courses solos et le nombre défini par l'arrêté d'homologation du circuit pour les side-cars, sous réserve que les pilotes aient effectué dans au moins une série d'une séance qualificative un temps inférieur ou égal à **115 % pour Pirelli 600 et 125cc et 110% pour Supersport et Superbike** de la moyenne des trois premiers, et à **120 %** de la moyenne des trois premiers pour la catégorie Side-Cars.

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

Les NJC ne pourront rouler plus de 30 minutes consécutives conformément aux-règles techniques et de sécurité (RTS).

ART. 7.1 ESSAIS PRIVE

Les essais privés sont interdits la semaine de la course en dehors des essais libres du vendredi et des essais Officiels de la manifestation. Tout pilote ayant enfreint cette restriction se verra interdire l'épreuve.

Lors des essais libres du vendredi les machines devront porter leur numéro de course.

ART. 7.2 SUPERPOLE POUR SUPERBIKE *

A l'issue des séances qualificatives, les 9 premiers coureurs classés doivent participer à la "Superpole", sauf cas de force majeure approuvé par le Jury.

Des l'ouvertures de la sortie des stand les 9 pilotes qualifiés pour la superpôle pourront prendre la piste à leur convenance.

Celle-ci durera 15', les pneus utilisés pour la superpôle devront être identifiés par une étiquette qui sera mise à disposition à l'issue de la 2^e séance qualificative.

Après la séance d'essais qualificatifs, si un pilote qualifié ne peut participer à SP pour une raison de force majeure il sera placé en dernière position de SP.

Après la séance qualificative, si un pilote qualifié ne participe pas à SP il sera placé en dernière position de la grille.

A l'issue de la Superpole, les 9 pilotes ayant participé doivent présenter les machines directement au contrôle technique pour vérification.

(* la SUPERPOLE pourra être supprimée en l'absence de partenaire, dans ce cas la deuxième séance d'essais qualificatifs serait de 40'.

ART 7.3 Grille de départ

Lors de la réunion du Jury suivant la "Superpole", une grille de départ provisoire sera établie selon les priorités suivantes :

1) les coureurs mentionnés dans les résultats de la "Superpole SP1". Ils seront classés en fonction de ces résultats, les pilotes qualifié pour SP qui n'auraient pu prendre le départ pour raison de force majeure seront placés en 9^e position si plusieurs pilotes sont dans ce cas, ils seront placés dans l'ordre des temps réalisés lors des essais qualificatifs.

2) les coureurs ne figurant pas dans les 9 premiers des participants à la "Superpole". Ils seront classés en fonction du résultat des essais qualificatifs.

4) les coureurs figurant dans les 9 sélectionnés pour la "Superpole" n'ayant pas participé sans raison de force majeure. Ils seront placés en fond de grille en fonction de leur résultat aux essais qualificatifs.

Si la superpole ne pouvait se dérouler, le classement des séances d'essais qualificatifs servirait pour l'établissement de la grille de départ.

Pour les catégories Superbike et Supersport les grilles de départ des deux courses seront identiques. Toutefois, si à l'issue de la première course un ou plusieurs pilotes ne pouvaient prendre le départ de la seconde course, la grille de départ serait recomposée en comblant les places laissées vacantes, si des pilotes suppléants étaient présents, ils pourraient prendre le départ de la deuxième course dans le respect des dispositions de l'article 5 – Engagements.

ART. 8 CHANGEMENT DE MOTOCYCLE OU DE PASSAGER

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

ART. 9 COURSES

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

Deux courses sur chaque épreuve sont prévues pour les SUPERBIKES et les SUPERSPORTS. La course pour les Side-Cars se déroulera en deux manches. La durée des courses ou des manches sera d'environ :

125cc	25 mn
PIRELLI	25 mn
Supersport	30 mn
Superbike	30 mn
Side-Cars	25 mn

Dans le cas où la course est déclarée WET, elles seront réduites 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.

ART. 10 CLASSEMENTS

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

Pour les Superbike les Supersport et les Side Cars les points seront attribués à chacune des courses.

1er	25 pts	9ème	7 pts
2ème	20 pts	10ème	6 pts
3ème	16 pts	11ème	5 pts
4ème	13 pts	12ème	4 pts
5ème	11 pts	13ème	3 pts
6ème	10 pts	14ème	2 pts
7ème	9 pts	15ème	1 pt
8ème	8 pts		

1 point sera attribué au pilote ayant réalisé la Superpole*.

Pour la catégorie 125, il sera établi un classement Scratch et un classement Minimes/cadets.

Pour autant que 6 concurrents aient satisfaits aux vérifications administratives et techniques il sera établi un classement Moto3.

Pour le Trophée PIRELLI 600, il sera établi un classement Scratch et un classement Junior réservé aux pilotes nés à partir du 1^{er} janvier 1990.

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

Des podiums devront être prévus pour toutes les catégories du Championnat de France, y compris pour le Championnat de France Minimes/Cadets, et le Trophée Side-Cars F2, pour autant que ces catégories comportent au moins six concurrents ayant satisfait aux vérifications administratives et techniques.

CLASSEMENT FINAL

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

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

ART. 11 PROCEDURE DE DEPART

Telle que définie à l'article 3.1 (3.2 pour les Side-Cars et pour la première course Top Twin) des règles générales pour les épreuves de vitesse.

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

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

Art 12.1 Neutralisation

Si le directeur de course décide de neutraliser la course la procédure sera celle prévue à l'article 6.4 des règles générales CNV.

En cas d'arrêt de course sous neutralisation. La procédure sera telle que définie à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Sauf dans le cas ou les 2/3 de la course seraient effectués, un nouveau départ sera donné pour 5 tours en appliquant la procédure simplifiée telle que définie à l'article 3.2 des règles générales de vitesse et au minimum 10mn après la présentation des drapeaux rouges. La grille de départ sera celle du classement au moment de la neutralisation. Le classement de l'épreuve sera celui enregistré à l'issue de ces 5 tours.

Si moins de trois tours ont été effectués, la course repartira pour le reste des tours à couvrir moins 2

Art 12.2 Arrêt de course

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

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

Sauf dans le cas **ou les 2/3 de la course seraient effectués**, un nouveau départ sera donné au minimum 10mn après présentation des drapeaux et sera déclaré course mouillée (WET), et procédure simplifiée, Article 3.2 des règles générale CNV.

La nouvelle procédure de départ sera la procédure simplifiée, telle que définie à l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Le nouveau départ sera donné pour 5 tours, le classement de l'épreuve sera celui enregistré à l'issue de ces 5 tours.

Si moins de trois tours ont été effectués, la course repartira pour le reste des tours à couvrir moins 2

ART. 13 PRIX :

Par course et par épreuve

	SCRATCH 125 cc	S.SPORT	SUPERBIKE	SCRATCH SIDE-CARS	PIRELLI 600	
					ORGANISATEUR	PIRELLI
1 ^{er}	800 €	800 €	800 €	500 €	400 €	400 €
2 ^{ème}	450 €	450 €	450 €	300 €	225 €	225 €
3 ^{ème}	300 €	300 €	300 €	200 €	150 €	150 €
4 ^{ème}	250 €	250 €	250 €	150 €	125 €	125 €
5 ^{ème}	140 €	140 €	140 €	100 €	70 €	70 €

Hormis celles qui pourraient être obtenues au classement scratch, il n'est pas prévu de primes spécifiques pour le Championnat de France Minimes/Cadets.

Concernant le Trophée PIRELLI 600, les primes organisateurs seront attribuées aux 5 premiers du classement scratch, les primes PIRELLI seront attribuées aux 5 premiers du classement Junior, ces derniers pourront les cumuler avec les primes du scratch.

ART. 14 VERIFICATIONS FINALES

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

En cas de non-conformité de sa machine à l'arrivée de la deuxième course, le pilote sera sanctionné pour les deux courses.

ART. 15 RECLAMATIONS

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

ART. 16 OFFICIELS

Pour chaque épreuve du cycle Championnat de France Superbike 2012, La F.F.M. désignera un Directeur de Course, deux Directeurs de Course Adjoints, des Chronomètres et des Commissaires Techniques.

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

Les Commissaires Sportifs (deux au minimum plus le Président du Jury) seront désignés par le Club organisateur.

La Commission se réserve le droit de désigner pour chaque épreuve un Délégué de son choix, si celui-ci est présent, il est de droit le Président du Jury, si celui-ci est absent le Club doit nommer un troisième Commissaire Sportif.

Le club devra désigner deux aides pour les vérifications techniques, si possible titulaires de la licence de commissaire technique, qui devront être à la disposition des Commissaires Techniques dès le début des vérifications.

ART. 17 TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation.

Une caution de 200 € sera réclamée pour garantir le retour de celui-ci. Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la dernière course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage. Le pilote récidiviste pourra être sanctionné d'une amende de 50 €.

En cas de non restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent.

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

Les pilotes ayant deux machines pourront louer un second transpondeur.

Sauf demande expresse des pilotes ou des teams, les chèques de caution ne seront pas retournés, mais détruits en fin de saison.

ART. 18 PRESCRIPTIONS GENERALES

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

18.1 – Dépassement sous drapeau jaune

Si un pilote ayant dépassé sous drapeau jaune lève la main et reprend sa place, aucune pénalité ne lui est appliquée. Dans le cas contraire, un panneau jaune sera présenté au coureur sur la ligne d'arrivée, indiquant à celui-ci qu'il doit reculer du nombre de place(s) décidée(s) par la Direction de Course. Si le coureur ne s'est pas repositionné après que le panneau lui ait été présenté cinq fois, il sera pénalisé par un drapeau noir.

ART. 19 REMISE DES PRIX

Le premier de chaque catégorie devra obligatoirement participer à la remise des prix organisée chaque année.

Lors de cette remise des prix, il sera offert aux Champions de France Cadets, 125cc, Supersport, Superbike et Side-Cars une prime de 1500 €.

Une prime de 750 € sera offerte au vainqueur du classement junior du Trophée PIRELLI.

ART. 20 - RESPONSABILITES

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

ART.21 LAISSEZ-PASSER

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

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

1 Team Manager

Pour chaque machine engagée :

1 pilote (2 pour les side cars)
4 assistants

Ces laissez passer comportant une photo ne peuvent être utilisés que par leur titulaire.

Au cas où un ou plusieurs assistants viendraient à changer dans un team, il leur serait attribué un laissez-passez occasionnel en échange des laissez passer des personnes qu'ils remplacent.

Tout possesseur d'un badge qui sera oublié ou égaré lui sera remplacé au prix de 10 €.

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

Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, et l'exclusion de son porteur, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le titulaire, le pilote ou le responsable du team à qui ils ont été délivrés.

ART.22 REGLEMENT TECHNIQUE DES CHAMPIONNATS DE FRANCE SUPERBIKE

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

Dans le règlement il est entendu qu'une pièce d'origine est la pièce montée d'origine sur la machine homologuée (ex une roue modèle 2008 doit être sur une machine année modèle 2008).

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

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant entrer en contact avec la piste lors d'une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériau composite de type carbone ou kevlar. Celui-ci en plus d'être collé devra être assuré par deux fils de fer de sécurité.

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

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

ART.22.1 Contrôle du bruit

Le niveau sonore sera de 102 db maximum aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

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

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

ART.22.2 Numéros de course

Les numéros des participants au Championnat de France Superbike sont attribués par la F.F.M., en collaboration avec les Clubs organisateurs.

En classe 125 cc, les pilotes minimes/Cadets auront des numéros de course compris en 100 et 200.

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

ART.22.3 Plaques de numéros

Les machines devront être équipées de plaques blanches mates avec des numéros noirs mats. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm
Largeur minimale : 80 mm
Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Hauteur minimale : 120 mm
Largeur minimale : 60 mm
Largeur min. des traits : 25 mm

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



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

Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italy

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italie

0123456789

Franklin Gothie

0123456789

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

ART.22.4 Lest

L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus de la limite de poids minimum. Cet emploi de lest doit être déclaré au Commissaire Technique lors des vérifications préliminaires.

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

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

ART.23 SPECIFICATIONS POUR LES MACHINES 125 et SIDE CARS

Les catégories 125cc devront être conformes aux règlements édictés par la F.I.M. et aux règles générales des contrôles techniques pour l'année 2012 à l'exception des règles spécifiques au Championnat de France définies dans le présent règlement.

ART.23.1 Poids minimum des machines 125cc

Les contrôles de poids s'effectueront avec le coureur assis sur le motorcycle et portant tous ses vêtements de protection. Le poids minimum pilote/motocycle ne devra à aucun moment être inférieur à 136 kg.

Les machines seront pesées dans les conditions dans lesquelles le motorcycle a terminé la course ou la séance d'essais (avec le réservoir), rien ne peut être ajouté à la machine, ni eau, ni huile, ni essence ni changement de roue.

ART.23.2 SIDE CARS

Les catégories side-cars devront être conformes règles générales pour les contrôles techniques, « spécification complémentaires pour les side-cars » pour l'année 2012 à l'exception des règles spécifiques au Championnat de France définies dans le présent règlement.

ART.23.3 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 telle manière à empêcher l'huile déversée dans la boîte à air de couler sur la piste. Ce récipient d'huile doit pouvoir contenir un minimum de 1000 cc d'huile. La boîte à air doit être scellée pour empêcher toute fuite d'huile ou de carburant.

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

ART.23.4 Moteur

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

ART.24 SPECIFICATIONS POUR LES MACHINES 600 SUPERSPORT France et 1000 SUPERBIKE France

ART 24.1 DEFINITION

Le motorcycle doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu normalement dans le commerce en France.

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

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

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

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

ART 24.2 MINIMUM DE FABRICATION - HOMOLOGATION

Les machines devront avoir obtenu une homologation F.F.M. avant la première épreuve à laquelle elles participent. Cette homologation est valable cinq ans. Elles devront avoir été commercialisées à 100 exemplaires minimums en France.

(50 exemplaires pour les importateurs commercialisant moins de 5000 machines annuellement)

Un dossier d'homologation devra être constitué par le constructeur ou l'importateur.

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

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

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

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

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

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

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

ART 24.3 CARACTERISTIQUES GENERALES

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

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

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

ART 24.4 PRIX DES MACHINES

- Classe SUPERSPORT maximum de 15000 € T.T.C., prix catalogue.

- Classe SUPERBIKE maximum de **25000 €** T.T.C., prix catalogue.

ART.25.1 Poids minimum

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

- 158kg pour les SUPERSPORT
- 170kg pour les SUPERBIKE

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

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

ART.25.2 Carburant

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

ART.25.3 Cadre et partie arrière

Le cadre doit être d'origine, produit par le constructeur pour la machine homologuée. Les cotés 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 motorcycles doivent porter un numéro d'identification du constructeur sur le cadre (numéro de châssis).

Les supports et plaques support moteur doivent rester d'origine de la machine homologuée.

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

ART.25.4 Fourches avant

La structure des fourches (axes, fourreaux, pontets, bras, etc.) doit rester celle produite d'origine par le constructeur pour la machine homologuée.

Les pièces internes standard d'origine des fourches peuvent être modifiées : Rondelles, pistons hydrauliques, canalisation d'huile, ressorts, colliers.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou changés pour ajouter des ajusteurs de compression.

Les joints anti poussière peuvent être modifiés, changés ou retirés si la fourche est entièrement protégée de la poussière.

Tout type et quantité d'huile peuvent être utilisés dans la fourche.

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

Les TES de fourches, platines supérieure et inférieure ainsi que tout pontet de liaison doivent rester d'origine de la machine homologuée.

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

L'amortisseur de direction ne peut agir comme dispositif limitant l'angle de braquage.

ART.25.5 Bras de suspension arrière (bras oscillant)

Chaque partie du bras de suspension arrière doit rester d'origine de la machine homologuée (y compris l'articulation du bras de suspension arrière et le système de tension de chaîne arrière).

Des emplacements de supports de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés au bras de suspension par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir le bord arrondi visible de tous les côtés. Les vis de fixation doivent être renforcées. Les supports de béquilles arrière de type endurance sont interdits.

Le support d'étrier arrière peut être fixé sur le bras oscillant, mais il doit être maintenu par les mêmes points de fixation que la machine homologuée. La modification de ces pièces et l'ajout d'un filetage pour fixer l'emplacement du support d'étrier au bras sont autorisés.

Pour des raisons de sécurité, il est obligatoire d'utiliser un garde chaîne réalisé en matière plastique rigide de 5 mm d'épaisseur minimum fixé solidement de manière à empêcher que la jambe, le pied du coureur ne se coince entre la course de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

ART.25.6 Amortisseurs arrière

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

Le ou les ressorts de suspension arrière peu(ven)t être changé(s).

ART.25.7 Roues

- SUPERSPORT

Les roues doivent rester d'origine de la machine homologuée.

La commande du compteur de vitesse peut être enlevée et remplacée par une entretoise.

Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de frein avant n'est autorisée. Les entretoises peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

- SUPERBIKE

Les roues adaptables sont autorisées mais doivent répondre aux spécifications suivantes :

Le matériau est libre sauf carbone Le diamètre de la roue et la largeur de la jante doivent rester tels que d'origine pour la machine homologuée.

La commande du compteur de vitesse peut être enlevée et remplacée par une entretoise.

Si la roue arrière d'origine pour la machine homologuée comporte un système d'amortissement de transmission, la roue adaptable devra en comporter un.

Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de frein avant n'est autorisée. Les entretoises peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

ART.25.8 Freins

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

Les étriers des freins avant ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester d'origine pour la machine homologuée. Les étriers de frein arrière doivent rester tel qu'à l'origine, mais un aménagement est autorisé afin qu'ils puissent rester en place afin de faciliter le changement de roue, le responsable technique restera seul juge de cet aménagement.

Le maître-cylindre avant peut être changé (sauf supersport). Le maître-cylindre arrière doit rester celui d'origine pour la machine homologuée.

Les conduites des freins hydrauliques avant et arrière peuvent être changées. Le réservoir de liquide de freins peut être remplacé ou repositionné. Des connecteurs rapides peuvent être utilisés. La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du té de la fourche inférieure (triple bride inférieure). Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées pour un type de changement rapide.

Des conduits d'air supplémentaires ne sont pas autorisés.

ART.25.9 Pneus

Le nombre de pneus "secs" est limité pour l'ensemble des essais libres du vendredi **après midi**, pour les essais qualificatifs, la **Superpole***, le warm up et la ou les courses, des étiquettes seront fournies et devront être apposées sur le côté droit du pneu. Après remise des autocollants, les équipes seront responsables de ne pas les égarer et de leur utilisation.

Les étiquettes seront disponibles dès le jeudi au lieu qui sera indiqué sur le panneau d'affichage du circuit.

Les étiquettes devront être retirées uniquement par le team manager sur présentation de son badge.

Lors des essais libre **du vendredi après midi** un contrôle sera effectué à la sortie de la voie des stands, tout pilote sortant sans que ses pneus soient marqués se verra convoquer au jury et devra restituer un nombre d'étiquettes égal au nombre de fois multiplié par le nombre de pneus non marqués.

Lors des séances d'essais libres du vendredi sur piste déclarée "wet" au moment où sera décidé le passage à une piste sèche, la séance sera interrompue par un drapeau rouge pour que tous les pilotes rentrent dans la voie des stands et les étiquettes seront contrôlées dès la reprise de séance.

Lors des essais qualificatifs, de la Superpole du Warm Up ou de la course si les pneus ne sont pas marqués la machine se verra refuser l'accès à la piste.

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

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

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

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

Montage

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

ART.25.10 Caractéristiques et quota de Pneus

SUPERSPORT

Pneus pluie autorisés.

Pneus sculptés dot ou ETRTO. L'indice de vitesse correspondant à l'homologation de la machine.

Le re taillage des pneus est interdit.

La règle concernant la limitation du nombre de pneumatiques est celle de l'article 25.9, le nombre de pneus est limité à **9**.

SUPERBIKE

Le type de pneumatique est libre.

La règle concernant la limitation du nombre de pneumatiques est similaire à celle de l'article 25.9, le nombre de pneus est limité à **11**.

ART.25.11 Repose-pieds, commandes au pied

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de fixation d'origine.

Les repose-pieds peuvent être montés fixes ou de façon rabattable et dans ce cas un dispositif les ramenant automatiquement à la position normale doit être prévu.

L'extrémité de chaque repose-pied doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8 mm.

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

ART.25.12 Guidons et commandes manuelles

Les guidons peuvent être remplacés.

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

Les leviers de frein et d'embrayage peuvent être remplacés par un accessoire.

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

La commande d'accélérateur est libre mais si le système d'origine comporte deux câbles, le système de remplacement devra également être commandé par deux câbles.

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

ART.25.13 Carénage

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires de formes et d'aspect identiques à l'origine. Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériau en fibres de carbone ou composite de carbone est interdite.

La bulle peut être remplacée par un contertype transparent. Une modification de la hauteur de la bulle de +/- 15 mm est autorisée.

Il est interdit d'équiper des motos de carénage si elles n'en sont pas équipées d'origine. Dans ce cas, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motorcycle.

Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peut être remplacé. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et le cadre ou la boîte à air peuvent être changés mais ils doivent conserver le profil et la section d'origine de la machine homologuée.

Les grilles de protection originellement installées dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres).

Le carénage inférieur doit comporter un maximum de deux trous de 25 mm, ces trous doivent rester obstrués en conditions de course piste sèche et doivent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée, selon les déclarations (wet ou dry) du directeur de course.

Le garde boue avant peut être remplacé par un garde boue accessoire de forme et de dimension identiques à celui d'origine et peut être espacé vers le haut afin de laisser de la place pour le pneu.

La garde boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être remplacé par des contretypes accessoires aux pièces originales.

La protection de chaîne peut être retirée.

Tous les bords exposés doivent être arrondis.

ART.25.14 Faisceaux électriques

Le(s) faisceau(x) de câbles peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s). Des faisceaux supplémentaires peuvent être ajoutés.

La coupure des faisceaux de câbles est autorisée.

ART.25.15 Batterie

Les dimensions et le type de batterie doivent être tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée et être situé au même emplacement que l'origine.

ART.25.16 Radiateurs

Le radiateur d'eau peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée, uniquement s'il peut être fixé à l'endroit standard et qu'il n'exige aucune modification du cadre principal.

Cependant l'apparence de l'avant et de l'arrière ainsi que le profil de la machine doivent être conformes à la forme du modèle homologué.

Le radiateur d'huile si la machine en est équipée doit rester tel que l'origine. Des radiateurs d'huile supplémentaires ne sont pas autorisés.

Les tuyaux de radiateurs reliés au moteur peuvent être changés.

Le ventilateur peut être retiré.

ART.25.17 Boîte à air

Aucune modification n'est autorisée, mais les tuyaux de drainage ou de reniflard doivent être obstrués.

Le filtre à air peut être remplacé ou modifié.

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté tel qu'à l'origine et se décharger dans la boîte à air.

ART.25.18 Système d'injection de carburant

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

Les injecteurs, les pavillons venturi, la pompe à essence et le régulateur de pression (ainsi que celle-ci) doivent être d'origine de la machine homologuée.

L'électronique de gestion du système d'injection est libre.

ART.25.19 Carburateurs

Aucune modification n'est autorisée.

Seuls les gicleurs boisseau ressort de boisseau aiguilles sont libres.

ART.25.20 Alimentation en carburant

Les conduites d'essence peuvent être remplacées, mais le robinet d'essence doit rester d'origine de la machine homologuée.

Des connecteurs rapides peuvent être utilisés.

Les conduites de mise à l'air peuvent être remplacées.

Des filtres à carburant peuvent être rajoutés.

ART.25.21 Culasse

Aucune modification n'est autorisée.

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

Le joint de culasse peut être changé.

Les sièges, les soupapes, les guides, les ressorts et coupelles doivent être d'origine de la machine homologuée.

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

La rectification des sièges de soupapes ainsi que le rodage sont autorisés pour autant que l'angle des sièges de soupapes soit le même que l'origine.

ART.25.22 Arbre à cames

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

ART.25.23 Pignon d'arbre à cames

Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés afin de permettre un décalage de la distribution.

ART.25.24 Vilebrequin

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

ART.25.25 Pompes à huile et à eau et durites d'huile et d'eau

Aucune modification des pompes n'est autorisée.

Les durites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées doivent être construites en métal renforcé et avoir des embouts matrices ou filetés.

ART.25.26 Bielles

Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.27 Pistons

Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.28 Segments

Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.29 Axes de pistons et clips

Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.30 Cylindres

Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.31 Carters moteurs et tous carters annexes

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

ART.25.32 Boîte de vitesse

Aucune modification n'est autorisée.

Des adjonctions au mécanisme sélecteur, tels que des systèmes de changement de vitesse rapide sont autorisés.

ART.25.33 Transmission

Libre, mais du même type que le modèle homologué.

ART.25.34 Embrayage

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

Le nombre de disque garni et lisse doit rester conforme à l'origine du modèle homologué.

Le maître cylindre d'embrayage peut être changé.

ART.25.35 Allumage boîtier de contrôle-(ECU)

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

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

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

L'unité centrale ECU peut être déplacée.

ART.25.36 Capteurs

Les capteurs de gestion des paramètres moteur doivent rester en nombre tels que sur le modèle homologué.

Des capteurs permettant l'acquisition de données peuvent être ajoutés.

ART.25.37 Générateur alternateur démarreur

Aucune modification n'est autorisée.

Le démarreur doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

Le moteur doit démarrer et fonctionner dès que le démarreur n'est plus sollicité.

L'utilisation de batterie autre que celle sur la machine est interdite.

Le générateur/ alternateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectuera en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces.

La tension sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions du constructeur.

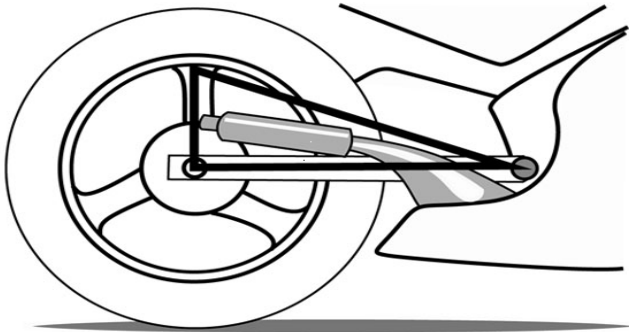
ART.26 Système d'échappement

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué.

Les lignes dites hautes ne sont pas autorisées si la machine n'est pas homologuée avec par le constructeur et inversement.

Les machines dotées d'un échappement "bas" (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe du repose pieds, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière (voir croquis ci-dessous). Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants. La limite de bruit est de 102 db, à tout moment de la manifestation, aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.



ART.26.1 Les éléments suivants peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée

Tout lubrifiant liquide de frein et de suspension,
 Tout type de bougies,
 Tout type de valves,
 Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées changées ou ajoutées,
 Tous les joints à l'exception du joint d'embase des cylindres,
 Finitions de peinture et stickers des surfaces peintes.

ART.26.2 Les éléments suivants peuvent être enlevés

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

ART.26.3 Les éléments suivants doivent être retirés

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

ART.26.4 Les éléments suivants doivent être modifiés

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de marche se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou du demi-guidon et pouvant arrêter le moteur en marche.
 Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz.
 Lorsqu'une coupure de circuit n'est pas installée d'origine par le fabricant, les pompes à essence électriques doivent être connectées à un coupe circuit qui sera actionné automatiquement dès que la moto s'arrête et se couche. Ce coupe circuit doit désactiver la pompe à essence et le système d'allumage en l'espace de deux secondes. La mise hors circuit de la pompe à essence et du système d'allumage peut être contrôlée sur instruction des officiels.
 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.

ART.26.5 Acquisition de données

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

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

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

ART.27.1 Caractéristiques et quota de Pneus

Seront seuls autorisés les pneus de marque PIRELLI tels que définis ci-dessous :

Pneus pour piste sèche

Définition en cours

Pneus pluie

Définition en cours

Ces pneumatiques seront disponibles sur les circuits à la structure Pirelli.

Les pneumatiques utilisés lors des essais qualificatifs et de la course devront être obligatoirement perçus auprès de la structure Pirelli qui apposera les étiquettes FFM que devront fournir les pilotes.

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

Pour les pilotes bénéficiant du soutien d'un magasin, le responsable de ce magasin devra contacter Mr Pascal SERRA (06.77.04.98.83 ou 01.49.89.78.45).

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

ART.27.2 Roues

Les roues doivent rester d'origine de la machine homologuée.

La commande du compteur de vitesse peut être enlevée et remplacée par une entretoise.

Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de frein avant n'est autorisée. Les entretoises peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

ART.27.3 Système d'échappement / niveau sonore

Conformément à l'article 26 du présent règlement.

ART.27.4 Réglage d'injection

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

ART.27.5 Acquisition de données

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