



# CB500 Trophy règlement

## Revision 2 – 05/12/2021

Revision 2 : Rectifié que le pneus ne doivent pas être acheter chez l'organisation

### 1.0. Introduction

1.1. Malgré que le CB500 Trophy soit une classe budgétaire, les motos qui ne peuvent pas assurer leurs sécurité, seront refusé. Des réparations temporaires pendant les courses seront toutefois admis, tant que la sécurité de ces réparations sont garantis en fassent preuve de bonne ouvrage. Ces dégâts devront être réparé d'une manière propre et définitive pour le prochain événement.

Toutes ces mesures sont de toute évidence pour garantir au maximum la sécurité des pilotes.

1.2. Le CB500 Trophy est roulé dans le Belgian Twin Trophy et tombe dans le règlement technique 'vitesse' de la FMB-BMB. Consultez le site du FMB-BMB pour prévenir des problèmes.

Merci d'avance pour votre coopération.

### 2.0. Les motos

Seuls les modèles suivants seront permis à participer au CB500 Trophy :

- Honda CB500 PC26
- Honda CB500 PC 32

### 3.0. Les Courses

3.1. Le CB500 Trophy participera dans la classe Belgian Twin Stock, au championnat de Belgique.

3.2. Pour ce qualifier pour les courses, les pilotes doivent avoir un temps de qualification qui est dans les 115% de la moyenne des temps des 3 premiers pilotes du Belgian Twin Stock (pas seulement du CB500 Trophy)

3.3. Pour la saison 2022 il n'y auront pas de résultats.

#### **4.0. La cotisation**

4.1. Pour participer au CB500 Trophy il y a une cotisation à payer. Pour la saison 2022, la cotisation a été mise à €135 pour la saison complète.

- 1 Test pré-saison (grâce à notre sponsor Circuitfun)
- Un profil de pilote et reportages sur le site et la page Facebook
- Pull CB500 Trophy
- Des trophées unique CB500 Trophy
- CB500 Trophy numéro de départ ( auto-collant)
- Photos de l'ambiance sur le paddock

4.2. La cotisation est non-remboursable

#### **5.0. Les Pilotes**

5.1. Les pilotes qui souhaitent participer dans le CB500 Trophy doivent être en possession d'une licence 'StockTwin FMB-BMB' ou une licence internationale.

5.2. Pour certains événements il est possible qu'une licence adhésive est nécessaire.

5.3. Les pilotes doivent avoir un équipement en bon état et qui est conforme au règlement BMB-FMB.

#### **6.0. Carburants et réservoir d'essence**

6.1. Seul le carburant sans plomb courant qui s'achète à toutes les stations d'essences, peut être utilisé.

6.2. Des additifs en toutes formes, sont interdits.

6.3. Le réservoir d'essence doit être rempli d'une mousse Explosafe.

#### **7.0. Carénages**

7.1. Des carénages de course sont autorisés.

7.2. La selle peut être ajustée ou repositionnée.

7.3. Un carénage 'coupe vents' ou style « vitesse » n'est pas autorisé.

7.4. Des protections anti-chute sur le moteur sont obligatoires.

7.5. Des protections additionnelles sont autorisées.

7.6. Des 'crash bars' en métal ne sont pas autorisés.

7.7. Une tête de fourche qui indique le numéro, est obligatoire. La limite maximale pour la tête de fourche est 30mm au-dessus du T de fourche.

7.8. Un sabot qui peut contenir la moitié de la quantité d'huile moteur est obligatoire.

7.9. Le sabot doit avoir 2 trous rebouchables pour laisser couler l'eau en cas de pluie.

#### **8.0. Amortisseurs de direction**

8.1. Un amortisseur de direction n'est pas autorisé.

#### **9.0. Cadre / bras oscillant**

9.1. Des modifications au cadre sont interdites, sauf si spécifié dans le règlement technique.

9.2. Des renforcements au cadre sont interdits.

9.3. Le bras oscillant ne peut pas être modifié,

- 9.3.1. Les seules modifications autorisée sont pour ajouter des bobbin de paddock.
- 9.4. L'extrémités des tendeurs de chaine doivent être couvert avec un matériel doux (morceau de tuyaux,...)
- 9.5. Des supports ou attaches qui ne sont pas utilisées peuvent être supprimés.
- 9.6. Le support de selle ne peut pas être modifié
  - 9.6.1. Le support de selle peut être raccourci jusque après les support d'amortisseurs en cas au le support est endommagé en non-réparable. Contactez l'organisation si vous avez des doutes.

## **10.0. Suspensions**

- 10.1. La fourche doit rester d'origine.
- 10.2. Des renforcements de la fourche en chaque forme sont interdits.
- 10.3. Les ressorts peuvent être modifié.
- 10.4. La quantité et le type d'huile de fourche est libre.
- 10.5. Les suspensions arrière peuvent être remplacé par des modèles réglables.

## **11.0. Pneus**

- 11.1. Dans le cas d'une course sèche (Dry race), toutes les motos doivent être équipés de pneus Dunlop Sportsmart TT.  
Les dimensions sont :  
Avant : 110/70 R17  
Arrière : 140/70 R17.  
Les pneus seront marqués.
- 11.2. Couper des profils additionnelles dans les pneus est interdit.
- 11.3. Les pneus seront contrôlés de façon arbitraire.
- 11.4. Des pneus pluie sont autorisé et le choix de marque est libre.  
Les dimensions sont :  
Avant : 110/70 R17 ou 120/70 R17  
Arrière : 140/70 R17

## **12.0. Echappements**

- 12.1. Les pots d'échappements peuvent être modifié.
- 12.2. Le pot d'échappement peut sortir à gauche, à droite ou en dessous du carénage arrière.
- 12.3. Tous les pots d'échappements doivent être réglementaire pour les normes sonores des évènements.

## **13.0. Bougies**

- 13.1. Toutes types de bougies sont autorisée.

## **14.0. Huile et fluides**

- 14.1. Tous types d'huile moteur et de fourche sont autorisés. De même en ce qui concerne le liquide de freins.
- 14.2. Le liquide de refroidissement habituel n'est pas autorisée. Seul de l'eau est autorisée.

## **15.0. Sécurisations**

15.1. Tous les boulons ou les écrous à défauts de se défaire, doivent être sécurisés : tous boulons de drainages de liquides, les filtres à huile et les boulons d'étriers de freins.

#### **16.0. Démarreurs et alternateurs**

16.1. Toute modification est interdite.

#### **17.0. Filtre à air**

17.1. La boîte à air ne peut pas être modifiée.

17.2. Le choix du filtre à air en soi, est libre.

#### **18.0. Carburateurs**

18.1. Seuls les carburateurs d'origine sont autorisés.

#### **19.0. Freinage**

19.1. Toutes types de plaquettes de freins sont autorisées.

19.2. Les étriers doivent être d'origine.

19.3. Toute combinaison de maître-cylindre et d'étrier est autorisée et interchangeable, à condition que ce sont des pièces d'origine et propres aux modèles PC26, PC32 (Nissin – Brembo).

19.4. Des durites en acier sont obligatoires à l'avant et l'arrière.

19.5. Le maniement du frein arrière peut seulement se passer par le maître cylindre d'origine. Les freins scooter ou des freins par poussoir sont pas autorisés.

19.6. Les disques de freins peuvent être remplacés par des autres disques, à condition que le diamètre reste le même que les modèles d'origine.

19.7. Une manette de protection au levier de frein avant est obligatoire.

#### **20.0. Poignée de gaz**

20.1. Les poignées de gaz doivent respecter le concept de sécurité d'origine. Deux câbles donc (1 ouvrant et 1 refermant) et en relâchant les gaz, la poignée se refermera automatiquement, sans ajout d'aucune force manuelle.

#### **21.0. Tête de fourche & numéros**

21.1. La position de la tête de fourche peut être un maximum de 30mm au-dessus du T de fourche.

21.2. Pour distinguer les participants du CB500 Trophy dans les résultats de courses. Tous les participants doivent choisir un numéro entre 500 et 599.

21.3. L'organisation du Trophy CB500 livrera 1 set d'autocollants des numéros de départ. L'utilisation de ceux-ci est obligatoire. Des sets supplémentaires peuvent être achetés en plus, si nécessaire.

21.4. Le placement des numéros de départ :

21.4.1. Sur la tête de fourche et sur le sabot à l'avant.

#### **22.0. Coupe contact**

22.1. Tous les motos doivent avoir un coupe contact, montée sur le guidon.

### **23.0. Repose-pieds**

- 23.1. Au cas d'utilisation des repose-pieds d'origine, les repose-pieds du passager doivent être supprimés.
- 23.2. Des repose-pieds réglables sont autorisée.
- 23.3. Les extrémités des repose pieds ne peuvent pas être pointu ni coupant. L'usage d'embouts en plastic est conseillé.

### **24.0. Faisceaux**

- 24.1. Le faisceaux d'origine peut être modifié pour supprimer les câbles surabondant.
- 24.2. Des câbles qui ne seraient pas utilisée doivent être attacher d'une façon sécuritaire.
- 24.3. Des systèmes de data-logging ou des systèmes qui ne sont pas présent sur le faisceaux d'origine sont interdits.
- 24.4. Des chronomètres ou laptimers sont autorisée.
- 24.5. Les boitiers ou ECU peuvent être échangés par l'organisation.
- 24.6. L'usage de quick-shifters est interdit.
- 24.7. Un phare rouge est obligé en cas de courses PLUIE. La commande de ce phare est libre (au guidon ou autre part).

### **25.0. Système de refroidissement**

- 25.1. Le thermostat peut être supprimé.
- 25.2. Seul l'utilisation d'eau est autorisée. L'utilisation de liquide de refroidissement est interdit.
- 25.3. Le ventilateur peut être supprimé.

### **26.0. Moteur**

- 26.1. Le moteur ne peut pas être modifié.
- 26.2. Les protections anti-chute au moteur sont obligatoire.
- 26.3. Chaque participant doit faire passer sa moto au banc de test chez le partenaire technique du Trophy CB500 (MGB Moto), qui scellera le bloc moteur après le run. Ce service est inclus dans le prix de participation. Le puissance maximum est 54ch a la roue arrière.
- 26.4. Si le scellage est brisé pour n'importe quelle raison, le moto devra repasser au même banc de test, au frais du pilote avant de resceller le bloc.
- 26.5. Les motos qui ne sont pas conforme recevront pas de points.

### **27.0. Pignon et chaine**

- 27.1. La modification de couronnes et pignons est autorisée.
- 27.2. Toutes types de chaines sont autorisées.
- 27.3. Des fermetures de chaine à clips ré-ouvrables, ne sont pas autorisées.

### **28.0. Tachymètre**

- 28.1. Le tachymètre d'origine peut être supprimé ou modifie.
- 28.2. L'usage de tachymètres after market ou des shift lights sont autorisée.

28.2.1. Un tachymètre est conseillé pour les tests sonore. L'absence d'un tachymètre et les conséquences sont entièrement à la responsabilité des pilotes.

### **29.0. Guidon**

- 29.1. Le guidon d'origine et des variant after-market sont autorisée.
- 29.2. L'utilisation de demi guidons est autorisée.
- 29.3. Les extrémités du guidon doivent avoir des embouts en plastique.
- 29.4. Une protection de levier de frein est obligatoire.

### **30.0. Protection chaine**

- 30.1. L'utilisation d'une protection de chaine 'shark fin' est obligatoire.

### **31.0. Roues**

- 31.1. Seulement les roues d'origine sont autorisée.
- 31.2. Les entretoises fixe sont autorisées.

### **32.0. Modifications obligatoire**

- Les durites de freins doivent être remplacés par des exemplaires en acier.
- Les repose-pieds doivent être modifié comme spécifié dans le règlement ou remplacé par des exemplaires 'racing'.
- Montage d'un tête de fourche et d'un sabot fermé. Ce sabot doit pouvoir contenir au minimum la moitié de l'huile du moteur. Le sabot doit avoir 2 trous rebouchables pour laisser couler l'eau en cas de pluie.
- Le montage de protection moteur.
- Le montage de protection de chaine.
- Le montage d'un phare arrière en cas de courses pluie (WET race)

### **33.0. Pièces a supprimer (obligatoire)**

- Toutes béquilles
- Rétroviseurs
- Clignotants
- Phare avant
- Phare arrière
- Support de plaque
- Klaxon
- Repose-pieds passager
- Poignées passager

### **34.0. Sponsors**

- 34.1. Les sponsors de l'organisation doivent être présent à une place proéminente sur la moto.
- 34.2. Des sponsors personnelles sont autorisées à condition qu'ils forment pas de concurrence avec les sponsors de l'organisation.

**35.0. Pièces after-market**

35.1. Toutes pièces qui n'améliorent pas la performance de la moto ou donnent un avantage technique sont autorisées.

**36.0. General**

36.1. Chaque pilote doit signer une déclaration dans laquelle il/elle déclare avoir lu et approuvé le règlement technique.

36.2. Si un pilote ne suit pas les règles il/elle peut être exclu du classement.

**37.0. Revisions**

37.1. L'organisation a le droit d'ajuster le règlement à tout moment.

**38.0. Contact**

38.1. Pour plus d'informations ou questions : [info@cb500trophy.com](mailto:info@cb500trophy.com)