



PROJET REGLEMENT VITESSE

2020

Sous réserve de validation de la FFM

TABLE DES MATIERES
REGLEMENT SPORTIF

Article 1 : DEFINITION	4
Article 2 : ORGANISATEUR	4
Article 2.1 : PROMOTEUR.....	4
Article 3 : JURIDICTION	5
Article 4 : OFFICIELS	5
Article 5 : MACHINES ADMISES.....	5
Article 6 : PILOTES ADMIS	5
Article 7 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET DEPOT DE GARANTIE	6
Article 8 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS	7
Article 9 : SELECTION DES PILOTES	7
Article 9.1 : OBLIGATION DES PILOTES	7
Article 10 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT	7
Article 11 : ANNULATION D'UNE EPREUVE.....	8
Article 12 : ASSURANCE	8
Article 13 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES.....	8
Article 13.1 : PASS ET COULEUR DU BRACELET.....	8
Article 14 : BRIEFING.....	9
Article 15 : TRANSPONDEUR.....	9
Article 16 : CARBURANT.....	9
Article 17 : EMBLACEMENT PADDOCKS.....	9
Article 18 : SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR DE CHRONOMETRAGE	10
Article 19 : ESSAIS QUALIFICATIFS	11
Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION	11
Article 21 : PROCEDURE DE DEPART	11
Article 22 : CONDUITE EN COURSE	11
Article 23 : ARRÊT DE LA COURSE – NOUVEAU DEPART.....	12
Article 24 : VITESSE DANS LA VOIE DES STANDS – DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE.....	13
Article 25 : ARRIVEE – CLASSEMENT.....	13
Article 26 : DOTATION.....	14
Article 27 : ATTRIBUTION DES POINTS.....	14
Article 28 : RECLAMATIONS	15
Article 29 : CONTROLE MEDICAL.....	15
Article 30 : RESPONSABILITES	16
Article 31 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE	16
Article 32 : APPLICATION DU REGLEMENT	16
Article 33 : PRESCRIPTIONS GENERALES.....	16
Article 34 : RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES.....	16

REGLEMENT TECHNIQUE

Article 1 : GENERALITES	17
Article 2 : COUPE CONTACT	17
Article 3 : PAPILLON DES GAZ	17
Article 4 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE – GENERATEUR ALTERNATEUR.....	18
Article 5 : RECUPERATEURS	18
Article 6 : FREINS.....	18
Article 6.1 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN	18
Article 7 : PROTECTION DE CHAINE	18
Article 8 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT	19
Article 9 : GUIDONS.....	19
Article 10 : LEVIERS	19
Article 11 : REPOSE-PIEDS	19
Article 12 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE	20
Article 13 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT	20
Article 14 : CARENAGE	20
Article 15 : FEU ARRIERE	20
Article 16 : RESERVOIR DE CARBURANT	20
Article 17 : ROUES et PNEUS.....	21
Article 18 : EQUIPEMENTS	21
Article 19 : ELEMENTS A RETIRER	21
Article 20 : ELEMENTS POUVANT ETRE ENLEVES.....	22
Article 21 : PLAQUES NUMEROS	22
Article 22 : CONTROLE DU BRUIT.....	22
Article 23 : ACQUISITION DES DONNEES	23

Article 1 : DEFINITION

Courses de vitesse composées de 4 catégories distinctes réparties de façon suivante :

Catégorie 1 = 1000cc HYPERSPORT

Catégorie 2 = 600cc SUPERSPORT

Ces 2 catégories disposent de:

- 1 essai libre
- 2 qualifications
- 2 courses

Catégorie 3 = Challenger 1000

Catégorie 4 = Challenger 600

Ces 2 catégories disposent de:

- 1 essai libre
- 2 séances qualificatives
- 2 courses

Ces courses sont placées sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme et sous les ligues où sont situés les circuits.

Les courses de l'Ultimate Cup 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.

Calendrier 2020 :

DATE	PAYS	COEFFICIENT
DIJON : 25/26 Avril	France	Coef 1
NAVARRA : 20/21 Juin	Espagne	Coef 2
LE VIGEANT : 1/2 Août	France	Coef 1
LE MANS : 5/6 Septembre	France	Coef 1
MAGNY-COURS : 17/18 Octobre	France	Coef 1

Article 2 : ORGANISATEUR

Endurance Events

1 Avenue du Puy de Dôme

63360 GERZAT

contact@enduranceevents.eu

Article 2.1 : PROMOTEUR

SARL Ultimate Cup

6 Rue du PAVIN

63360 GERZAT

contact@ultimatecup.eu

Article 3 : JURIDICTION

Les manifestations se dérouleront conformément au Code Sportif de la FFM et aux prescriptions de la C.N.V.

Article 4 : OFFICIELS

Le directeur de course et ses adjoints, le président et les membres du Jury, le responsable et les commissaires techniques seront désignés par la FFM. Ils seront nommés sur le règlement particulier de l'épreuve.

Article 5 : MACHINES ADMISES

Le nombre de motos admises sera stipulé sur le règlement particulier de l'épreuve.

Les motocycles autorisés sont :

SUPERSPORT : 600 cc 4 cylindres / Plus de 600 cc à 675 cc 3 cylindres / Plus de 600 cc à 750 cc 2 cylindres

CHALLENGER 600 : 600 cc 4 cylindres / Plus de 600 cc à 675 cc 3 cylindres / Plus de 500 cc à 750 cc 2 cylindres

HYPERSPORT et CHALLENGER 1000 : Plus de 600 cc à 1104 cc 4 cylindres / Plus de 750 cc à 1000 cc 3 cylindres / Plus de 750cc à 1299cc 2 cylindres.

Les machines de type PROTO 600 seront admises à participer aux courses de vitesse. Elles seront admises dans la classe qui correspond à leur motorisation.

Les pilotes de ces motos seront classés, prendront place sur le podium, pourront prétendre aux dotations, mais ne marqueront pas de point au championnat.

Ces machines devront être produites à partir de l'année 2000.

Les commissaires techniques se réservent le droit de refuser aux contrôles techniques, les motos ne correspondant pas aux critères de sécurité ou d'image de l'épreuve.

Article 6 : PILOTES ADMIS

La participation à l'Ultimate Cup est réservée aux pilotes titulaires d'une licence compétition à l'année, NCO ou LUE, ou bien d'une licence une manifestation, LJA2 délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.

Catégorie Hypersport & Supersport :

Ne seront pas éligible à participer aux catégories Hypersport et Supersport sauf sous réserve d'envoi d'un dossier d'engagement auprès du promoteur :

- **Hypersport** : Tous pilotes ayant terminé dans les 15 premiers lors d'une épreuve d'un championnat national et international.
- **Supersport** : Tous pilotes ayant terminé dans les 10 premiers lors d'une épreuve d'un championnat national et international.

Ce dossier devra être validé par le promoteur et devra contenir :

- une lettre exposant les motifs de la demande;

- une liste exhaustive des résultats du pilote avec une analyse des performances établie sur le meilleur tour réalisés par le pilote sur piste sèche, sur toutes les Epreuves auxquelles le pilote a pris part au cours des 3 dernières années.

Le Pilote devra satisfaire à toute demande complémentaire d'information de l'organisation.

Catégorie Challenger 1000 & Challenger 600 :

Seront admis en catégorie Challenger, les pilotes ayant participé minimum à une ou plusieurs séances de Track Day (Inclus Ultimate Cup ou hors Ultimate Cup). Seront exclus des catégories challenger, les pilotes ayant terminé dans les 10 premiers du classement général ou ayant réalisé un top 5 lors d'une épreuve, d'une coupe ou d'un championnat de course de vitesse ou d'endurance moto. (Inclus Ultimate Cup Moto).

Article 6.1

Pour des questions de sécurité et si cela est jugé nécessaire, l'organisation et la direction de course se réserve le droit de déclasser, basculer d'une catégorie à une autre ou d'exclure avant, pendant et après une épreuve, tous pilotes dont les chronos ne sont pas en cohérence avec sa catégorie. Ces pilotes ne prendront pas place sur le podium, ne pourront prétendre aux dotations, et ne marqueront pas de point au championnat.

L'organisation se réserve le droit de refuser les dossiers d'engagements des pilotes ne correspondant pas aux critères d'image de l'épreuve.

Article 7 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET DEPOT DE GARANTIE

Les demandes d'engagement devront être effectuées sur le site <https://ffm.engage-sports.com>

En cas de problème veuillez utiliser l'aide en ligne https://ffm.engage-sports.com/doc/qui_contacter/

Les priorités seront déterminées par la date de réception (demande d'engagement valide & règlement effectué).

Si la catégorie est complète, les engagements qui continueraient à arriver seront mis en liste d'attente. En cas de désistement, les places devenues disponibles seront proposées aux pilotes figurant sur cette liste dans l'ordre de réception de leur demande d'engagement.

Le tarif pour les pilotes des catégories Vitesse inscrits avant le 31 janvier 2020 à minimum 4 épreuves dont celle de Navarra sera de :

- 330 € TTC pour l'épreuve sur les circuits de Dijon, Navarra Le Vigeant et Magny-Cours
- 405 € TTC pour l'épreuve sur le circuit du Mans

A compter du 2 février, l'inscription à une ou plusieurs courses sera au tarif plein :

- 356 € TTC sur les circuits de Dijon, Navarra, Le Vigeant et Magny-Cours
- 431 € TTC sur le circuit du Mans

Ces tarifs incluent la location du transpondeur.

L'adhésion à l'association « Endurance Events » sera obligatoire pour participer à l'Ultimate Cup, le montant de la cotisation est fixé à 35€ TTC/an non remboursables (1 cotisation par pilote et sur l'année en cours).

Le jour de votre 1^{ère} épreuve un chèque de caution de 500 € ttc non encaissé couvrant les cautions du transpondeur, box et infrastructure, vous sera demandé. Il sera détruit en fin d'année. Eventuellement, il pourra être remboursé

diminué du montant nécessaire pour couvrir les pertes ou casses éventuelles du matériel confié si aucun accord amiable n'a été trouvé au préalable.

Article 8 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS

Les engagements seront considérés comme clos par le service administratif 30 JOURS avant la date de chaque manifestation. Toutes les inscriptions faites passé ce délai et sous réserve de disponibilité au moment de la réservation, se verront majorées de 60€ TTC.

Article 9 : SELECTION DES PILOTES

La sélection des pilotes engagés dans le respect de l'article 6.

Dans le cas où un pilote correspondrait à plusieurs niveaux de priorité, le plus favorable sera retenu. Les pilotes engagés sur la totalité de l'Ultimate Cup ou sur plusieurs épreuves avant le 1^{er} mars 2020 seront informés de la suite donnée à leur dossier. En cas de non réponse de notre part, les listes seront disponibles sur notre site internet quelques jours avant l'événement.

<http://www.ultimatecup.racing>

Les numéros devront être réservés en ligne sur ; <https://ffm.engage-sports.com> pour les pilotes disputant l'ensemble de l'Ultimate Cup ou plusieurs courses. Ces numéros seront attribués pour l'ensemble de la saison 2020 sans exception. L'organisation se réserve le droit de refuser ou de retirer le ou les numéros des pilotes ne participant à une manche.

Article 9.1 : OBLIGATION DES PILOTES

Dans le cas où l'Ultimate Cup a un ou plusieurs partenaires obligatoires, leurs logos devront être apposés sur les machines conformément au plan de stickage qui sera fourni en amont avant chaque course.

Article 10 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Le remboursement des droits d'engagement sera effectué dans les cas suivants :

	<u>Frais d'annulation à plus de 30 jours de la course</u>	<u>Frais d'annulation à moins de 30 jours de la course</u>
Inscriptions à plusieurs courses groupées	120€ de frais par inscriptions annulée	Aucun remboursement sauf Pour raison médicale* : remboursement de 40% de l'inscription
Inscription à la course	80€ de frais par inscription annulée	Aucun remboursement sauf Pour raison médicale* : remboursement de 50% de l'inscription

sous réserve de présentation d'un certificat médical au plus tard **8 jours avant l'ouverture du Contrôle Administratif de l'épreuve. Passé le délai des 8 jours avant l'ouverture du Contrôle administratif de l'épreuve aucun remboursement ne sera effectué.*

Pour être prise en compte, la demande d'annulation doit être faite obligatoirement sur Engage Sports et par mail à l'organisateur : contact@ultimatecup.eu

Article 11 : ANNULATION D'UNE EPREUVE

Si une épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables et les concurrents de ce fait ne pourraient réclamer aucune indemnité.

Sauf en cas de force majeure, les concurrents seraient informés de sa suppression cinq jours au moins avant la date de la course.

Article 12 : ASSURANCE

La manifestation a obtenu le visa de la FFM et est assurée en responsabilité civile, conformément aux prescriptions de l'article R 331- 30 et A 331-32 du Code du Sport.

Article 13 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les horaires des vérifications techniques et administratives seront mentionnés dans chaque règlement particulier accessible sur le site Ultimate Cup ainsi que dans la note d'information envoyée par mail aux pilotes quelques jours avant l'épreuve. **Les vérifications techniques débuteront la veille de l'épreuve dès 14h.**

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter dans les créneaux horaires définis aux opérations de vérifications administratives muni de sa licence FFM.

ATTENTION : Aucune licence ne sera prise sur place lors de l'épreuve. Chaque pilote doit se munir d'une licence en amont de la manifestation

A la suite du contrôle administratif, et uniquement après validation de celui-ci, tous les pilotes devront obligatoirement présenter leur machine (une seule machine par pilote) et leur équipement aux vérifications techniques dans le respect des horaires définis. Tous les motocycles présentés devront répondre au règlement technique de l'Ultimate Cup.

Un pilote présentant une machine au contrôle technique :

- Non accompagnée de sa carte ou de son dossier RSV ou encore de la déclaration en préfecture ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement. Dans le cas d'une procédure RSV, le pilote devra fournir une attestation d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.
- En non-conformité avec le Règlement Technique ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Seules les motos passées et approuvées par les vérifications techniques pourront prendre part aux essais chronométrés.

Article 13.1 : PASS ET COULEUR DU BRACELET

Chaque pilote se verra remettre 1 pass pilote, 3 pass personnels lors des contrôles administratifs, ainsi que 2 pass véhicule (1 paddock + 1 parking). Les véhicules n'ayant pas leur pass collé sur le pare-brise se verront refuser l'accès à l'enceinte du circuit.

Chaque pilote devra porter son pass pendant toute la durée des essais (libres et qualificatifs) et des courses.

Un pilote ne peut prendre part aux essais s'il n'est pas muni de son bracelet pilote.

Le non-respect de ces dispositions entraînera la disqualification du pilote.

Article 14 : BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chacune des épreuves. **Tous les pilotes sont tenus d'y participer. Toute absence à celui-ci sera sanctionnée d'une amende de 75€.**

L'heure et le lieu du briefing seront précisés dans le règlement particulier de chaque épreuve ; sur le planning de l'épreuve et sur le panneau d'affichage officiel. **Seuls les pilotes et leur team manager sont autorisés au briefing.**

Article 15 : TRANSPONDEUR

Il sera remis à chaque pilote un transpondeur de chronométrage, celui-ci devra constamment être fixé sur la machine en piste, durant les essais et la course. La perte, le vol ou la destruction même involontaire du transpondeur est sous la seule responsabilité du pilote.

Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas (10€ ttc). Chaque machine engagée devra avoir un support de transpondeur fixé de façon permanente de préférence au centre de la moto proche du bras oscillant, à défaut sur le tube de fourche gauche entre les deux T.

Article 16 : CARBURANT

L'essence utilisée devra être du carburant vendu aux pompes du commerce routier du type sans plomb. L'essence de type bio éthanol est autorisée.

Article 17 : EMBLACEMENT PADDOCKS

Chaque pilote se verra attribuer par un placier un emplacement. Il est responsable du respect de cet emplacement.

Les voies de passage et de sécurité doivent être libres (aucun véhicule ne doit y stationner).

Tout non-respect de cette règle entraînera une sanction pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion de l'épreuve.

1 pass véhicule sera donné afin que le véhicule puisse accéder au paddock.

Toute détérioration du goudron pourra engendrer l'encaissement de sa caution.

Article 18 : SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR DE CHRONOMETRAGE

Les pilotes sont entièrement et seuls responsables de leur matériel.

Pour la sécurité de tous, des règles élémentaires devront être impérativement respectées :

1) Parc coureur :

- Tout déplacement dans le parc devra être effectué à très faible allure et le port du casque est obligatoire pour tous les 2 roues motorisées.
- Tous les 2 roues motorisés doivent être homologués et assurés.
- Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et récupérateur de fluide mis à disposition par le circuit. Chacun doit impérativement suivre les consignes des placeurs.
- Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte, et l'usage des mini motos interdit.
- Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

Toute infraction à cet article sera passible d'une sanction pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion de l'épreuve.

2) Stand, voie de décélération et mur de chronométrage :

Ces endroits sont DANGEREUX, les règles y sont donc plus strictes pour la sécurité de tous.

Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du pilote, qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées.

Le Pilote est le seul responsable de ses accompagnants et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation, de la Direction de Course et du Jury. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe:

INTERDICTION ABSOLUE

• STAND :

• Interdiction formelle de fumer.

- Interdiction d'emmener un animal, même attaché.
- Interdiction aux enfants de moins de 15 ans.
- Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage, soit 30 L maxi est autorisé).
- Interdiction d'utiliser tout matériel électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder....) dans le box à moins de 5 mètres de l'essence.
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 5 L mini, en cas de salissure le stand devra être nettoyé le plus vite possible).

• VOIE DE DECELERATION ET MUR DE CHRONOMETRAGE :

- De remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course.
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de chronométrage.
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection.
- Pour des raisons de sécurité, toute personne présente sur la pitlane ainsi qu'au mur de chronométrage devra être munie de brassards. Chaque pilote vitesse se verra donc attribuer 3 brassards maximum autorisant l'accès sur la pitlane.

L'accès à la pit lane est formellement interdit aux enfants de moins de 15 ans, et aux personnes qui ne seront pas munies des pass autorisés.

Toute infraction à cet article sera passible d'une sanction pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion de l'épreuve.

Article 19 : ESSAIS QUALIFICATIFS

Seules les motos admises aux vérifications techniques et utilisées aux essais qualificatifs pourront participer à la course, (sauf accord particulier du Jury).

Chaque pilote bénéficiera de deux séances qualificatives de 20 minutes selon sa catégorie.

Chaque pilote doit obligatoirement y participer et y effectuer au moins 3 (TROIS) tours. Il devra passer par la pré-grille. Dans la négative, il sera sanctionné par le Jury.

Une qualification par course. La qualification numéro une servira pour le placement sur la grille en course 1, la qualification numéro deux, pour le placement de la course 2. La participation aux qualifications est obligatoire. 1 point sera attribué pour la pole position de chaque qualification. 1 point par manche sera également attribué pour le meilleur tour en course.

Des séances d'essais privés seront proposées au préalable. Le Jury, avec l'accord de la Direction de course, se réserve le droit d'utiliser les chronos réalisés par les pilotes à compter des premiers essais privés.

Simulation de départ : les essais de départ sont autorisés après le drapeau à damier, uniquement à l'endroit désigné par la Direction de Course lors du briefing.

Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION

Selon le règlement FFM en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote devra accomplir un temps MAXIMUM de qualification pour prétendre participer à la course. Il sera calculé pour chaque série sur la MOYENNE du temps réalisé par les 3 meilleurs pilotes de la série augmentée de 20%.

Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps maximum de qualification, ne pourra pas participer à la course. Les droits d'engagements ne sont pas remboursables pour ce motif.

La grille de départ sera réalisée conformément aux règles générales de la C.N.V.

Article 21 : PROCEDURE DE DEPART

La procédure de départ utilisée sera simplifiée, conformément aux règles générales de la C.N.V. (Départ type GP à 3 pilotes par ligne)

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

Article 22 : CONDUITE EN COURSE

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands.

Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.

Si la Direction de Course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (drapeau noir agité ou panneau & numéro de la machine), le pilote devra stopper au stand dans les 5 tours suivant sous peine de recevoir une sanction, allant jusqu'à l'exclusion.

Si un commissaire de piste présente le drapeau noir avec le cercle orange, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat au poste de commissaire suivant.

Article 23 : ARRÊT DE LA COURSE – NOUVEAU DEPART

S'il est nécessaire d'interrompre une course à cause d'un accident, de mauvaises conditions atmosphériques ou autres, qui rendraient impossible le déroulement normal de la course, le Directeur de course peut décider de l'interrompre en faisant présenter le drapeau rouge par les commissaires de piste.

Au moment où le drapeau rouge est présenté, les coureurs qui ne participent plus activement à la course ne seront pas classés. Dans les 5 minutes qui suivent la présentation du drapeau rouge, les coureurs qui ne rentrent pas dans la voie des stands au guidon ou en poussant leur machine ne seront pas classés. Dans le cas où un nouveau départ serait donné, ils ne pourront prendre part à celui-ci.

Les conditions pour redonner le départ de la course sont celles précisées à l'article 6 des règles générales de la C.N.V.

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (DRY), et que les conditions météorologiques diffèrent 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. Le nouveau départ sera donné au minimum 10mn après présentation des drapeaux et sera déclaré course mouillée (WET).

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

ARTICLE 23.1 : MOINS DE TROIS TOURS EFFECTUES

Lorsque le drapeau rouge est présenté avant que le pilote en tête de course et tous les autres pilotes dans le même tour aient terminé leur troisième tour :

Le nouveau départ de la course sera donné pour la distance totale de la course (le Directeur de Course peut réduire celle-ci) et les positions originales de départ seront identiques.

S'il est impossible de redonner le départ de la course, il n'y aura pas de points attribués pour le Championnat

Article 23.2 : PLUS DE TROIS TOURS ET MOINS DES DEUX TIERS DE LA DISTANCE EFFECTUES

Lorsque le drapeau rouge est présenté après que le pilote en tête de la course et que tous les autres pilotes dans le même tour que le premier ont terminé leur troisième tour :

Les positions de départs se feront selon l'ordre des machines à la fin de la première partie, information qui sera donnée par le chronométrage.

La distance de la nouvelle course sera définie par la direction de course en fonction du nombre de tours restants à effectuer au moment du drapeau rouge. Le nombre de tours ne pourra être inférieur à 5.

Article 24 : VITESSE DANS LA VOIE DES STANDS – DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE

Article 24.1 : VITESSE DANS LA VOIE DES STANDS

La vitesse de circulation dans la voie des stands est limitée entre 50 et 60 km/h suivant les circuits. Celle-ci sera stipulée sur le règlement particulier de l'épreuve. Cette limitation s'applique tant aux essais que durant la course, un radar sera installé.

Durant les essais, tout dépassement de cette vitesse sera sanctionné par le retrait du meilleur temps du pilote et/ou une amende de 75 €.

Durant la course, tout dépassement de cette vitesse sera sanctionné par un passage par la voie des stands.

Le Jury aura la possibilité d'augmenter ces sanctions jusqu'à la disqualification de l'épreuve pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

Article 24.2 : DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE

Pour tout dépassement sous drapeau jaune durant les essais, le meilleur temps du pilote sera retiré et une amende de 75€ lui sera infligée.

En course, tout dépassement sous drapeau jaune entraînera une pénalité de « un passage par la voie des stands », le team du pilote sanctionné sera averti le plus rapidement possible. Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette sanction.

Si la durée de la course ne permet plus au pilote d'effectuer sa pénalité « passage par la voie des stands », il se verra appliquer une sanction de 1 minute sur la feuille de résultat.

Article 25 : ARRIVEE – CLASSEMENT

A l'issue de chaque course les cinq premières machines seront mises en parc fermé

Lorsque le coureur en tête a accompli le nombre de tours prévus (ou la durée prévue) pour la course, on lui présentera le drapeau à damier à la ligne d'arrivée. Le drapeau à damier continuera à être présenté aux coureurs suivants.

Lorsque le drapeau à damier est présenté au coureur de tête, aucun autre coureur ne sera autorisé à rejoindre la piste depuis la sortie de la voie des stands.

Dès que le drapeau à damier est présenté au coureur de tête, le feu rouge à la sortie de la voie des stands sera allumé et un commissaire présentera un drapeau rouge.

Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, le Commissaire du départ/arrivée présentera simultanément au(x) coureur(s) de tête, le drapeau à damier et le drapeau bleu.

Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que le(s) coureur(s) qui précède(nt) de près le coureur de tête doit (vent) terminer le dernier tour et recevoir le drapeau à damier.

En cas d'ex-æquo, les coureurs concernés seront classés selon l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course.

Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne et le nombre de tours accomplis.

Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci dans un délai de 5 minutes.

Pour figurer sur le classement annuel, le coureur doit participer au minimum à 3 courses sur la saison 2020.

Classement des catégories :

Coupe SUPERSPORT :

Scratch : Général

Féminin (Minimum 5 participants)

Vétéran (Minimum 5 participants +40ans)

Roadster (Minimum 5 participants)

Coupe HYPERSPORT :

Scratch : Général

Féminin (Minimum 5 participants)

Vétéran (Minimum 5 participants + 40ans)

Roadster (Minimum 5 participants)

Challenger 1000 :

Scratch Général

Féminin (Minimum 5 participants)

Vétéran (Minimum 5 participants + 40ans)

Roadster (Minimum 5 participants)

Challenger 600 :

Scratch Général

Féminin (Minimum 5 participants)

Vétéran (Minimum 5 participants + 40ans)

Roadster (Minimum 5 participants)

Article 26 : DOTATION

L'organisation offrira des coupes aux trois premiers pilotes de chaque catégorie scratch.

Le manufacturier Michelin offre un chèque APR valable 3 mois à valoir pour tout achat de pneu référencé pour l'Ultimate Cup :

1^{er} : chèque APR d'une valeur de 300 €

2^{ème} : chèque APR d'une valeur de 200 €

3^{ème} : chèque APR d'une valeur de 100 €

Article 27 : ATTRIBUTION DES POINTS

Pour être classé, il faut faire 75% de la distance parcourue par le premier et passer la ligne d'arrivée au plus tard 5 min après le damier. Si la course est arrêtée avant que 66% du nombre de tours prévus soient effectués (mais plus de 3 tours), la course repart avec une nouvelle grille et un classement au cumul. Si la course est arrêtée après que 66% du nombre de tours prévus soient effectués, dans ce cas cela ne repart pas.

Le pilote ayant obtenu la pole position se verra attribuer 1 point, 1 point sera également attribué pour la pole position de chaque qualification.

Le pilote ayant fait le meilleur tour en course se verra attribuer 1 point et ce, sur chaque manche.

Les points suivants seront attribués, pour chaque manche et pour chaque catégorie :

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

CLASSEMENT FINAL

LE CLASSEMENT FINAL DE LA COUPE SERA OBTENU EN ADDITIONNANT LES RESULTATS ET COEFFICIENT ACQUIS SUR LA TOTALITE DES EPREUVES.

En cas où la course serait arrêtée avant les 66 % effectués et ne pouvant pas repartir, seule la moitié des points sera attribuée. Si la course est arrêtée après ces 66 %, la course ne repartira pas et la totalité des points sera attribuée.

Les ex-aequo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième, etc., en cas de parfaite égalité, le dernier meilleur résultat sera prépondérant.

Article 28 : RECLAMATIONS

Toute réclamation devra être faite par écrit et remise à la Direction de Course. Cette réclamation devra obligatoirement être accompagnée d'une caution de 75,00 €, plus 300€ en cas de démontage moteur, somme qui sera rendue au réclamant dans le cas où la réclamation serait fondée.

Les 300€ liés à un démontage seront reversés au possesseur de la machine si celle-ci est déclarée conforme.

Délai des réclamations :

- Avant le début des essais qualificatifs pour tout ce qui concerne le règlement particulier.
- Avant la fin des vérifications pour tout ce qui à trait aux machines.
- Maximum 1/2 heure après l'affichage des résultats pour tout ce qui concerne les essais et la course.

Dans le cas où une réclamation entraînerait une intervention importante, le réclamant devra rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à la disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ, et que la machine incriminée s'avère conforme les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

Article 29 : CONTROLE MEDICAL

Un médecin pourra examiner les concurrents avant le départ des épreuves, il devra se tenir à la disposition du Directeur de Course. Un concurrent refusant ce contrôle sera exclu de l'épreuve.

Article 30 : RESPONSABILITES

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé 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.

Le pilote est responsable de tous les membres de son Team. En cas de problème créé par ceux-ci, il pourra recevoir une sanction allant d'une pénalité à l'exclusion de l'épreuve.

Article 31 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE

Toute publicité, action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit, ainsi que le long de ses abords, doit OBLIGATOIREMENT faire l'objet d'un accord préalable.

Toute publicité liée à l'alcool ou au tabac sont formellement interdites sur quelconque support.

Dans le cadre de ces manifestations, les participants de l'Ultimate Cup, reconnaissent céder à la SARL Ultimate cup leur droit à l'image.

En application de l'article L333-1 du code du sport, toute commercialisation de photo, de vidéo ou de produit dérivé de ces manifestations est interdite si elle n'a pas fait l'objet d'une convention avec l'organisateur. Ce dernier se réserve le droit de poursuivre en justice les contrevenants.

Article 32 : APPLICATION DU REGLEMENT

En s'engageant, les équipes déclarent connaître parfaitement le présent règlement et prennent l'engagement de s'y conformer ainsi qu'à toutes les décisions des Officiels.

Tous les points non visés par le présent règlement ou toutes les interprétations s'y rapportant, seront tranchés par le Jury selon les prescriptions du Code Sportif National de la FFM et ses annexes.

Article 33 : 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.

Article 34 : RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la FFM, les équipages et les pilotes, par le fait de leur participation, renoncent à tout droit de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif de la FFM. Ils ont d'eux-mêmes vu que ce sport est dit à risque, se sont renseignés et munis d'une assurance suivant leurs besoins en cas d'accident.

Règlement technique

Article 1 : GENERALITES

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine.

La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieurs. Pour les 4 temps, le bas de carénage doit être déposé et présenté **séparément** au contrôle technique.

Les contrôles préliminaires sont les vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes de bras et axes de roues. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé.

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse de plus de 22 mm de chaque côté.

Tous les carters contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique tel qu'alliage aluminium, acier inoxydable, acier, titane, composite ou abs (style GB racing).

Des plaques et/ou des barres de protection contre les carters en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.

Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

Article 2 : COUPE CONTACT

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact **de couleur rouge** en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel de couleur rouge. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

La moto ne doit pas comporter plus d'un bouton rouge.

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.

Article 3 : PAPILLON DES GAZ

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz.

Article 4 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE – GENERATEUR ALTERNATEUR

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.

Article 5 : RECUPERATEURS

Les motocycles équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié. Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des récupérateurs d'une capacité minimale de 250 cc en matériau approprié.

Article 6 : FREINS

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur, une exception peut être autorisée pour les machines équipées d'origine d'un système de freinage ABS si celui-ci ne peut être techniquement modifié. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité, sauf pour les épreuves d'Endurance nécessitant des changements de roues. Les motos doivent être équipées **d'un frein** à commandes indépendantes, **pour chacune des deux roues** agissant sur les deux roues.

Article 6.1 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

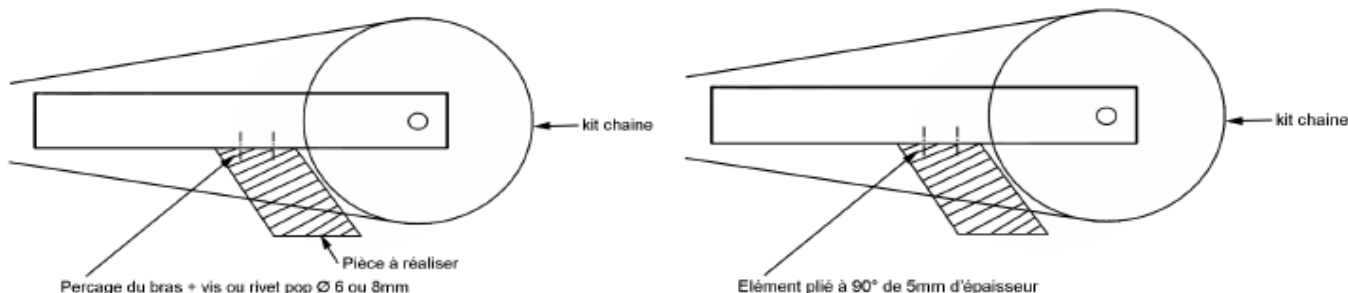
Article 7 : PROTECTION DE CHAÎNE

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne **puisse** se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

Réalisation de la protection de chaîne



Article 8 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT

L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motorcycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production (échappement de série d'origine homologuées et motos anciennes) si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine.

Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

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 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 règlement fédéral).

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 **maximum à tout moment de la manifestation**, aux régimes définis à l'article 22.

Article 9 : GUIDONS

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum.

L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.

La réparation des guidons est interdite.

Les demi-guidons et guidons adaptables sont autorisés.

Quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

Article 10 : LEVIERS

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère d'un diamètre de 16 mm mini.

Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent faire partie intégrante du levier.

Les leviers de frein repliables sont autorisés. Les leviers à boule ajourée sont autorisés.

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

Article 11 : REPOSE-PIEDS

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16mm.

La longueur minimum des repose-pied doit être de 65 mm.

Article 12 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Le filtre à huile externe doit être "freiné" par un fil métallique de sécurité.

Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doit être freiné par un fil métallique de sécurité.

Article 13 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

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

Article 14 : CARENAGE

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Le carénage doit comporter au maximum deux trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions où le directeur de course déclare la piste "WET".

Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper la moto.

Le remplacement du support avant du carénage (araignée) est autorisé, il doit être de construction solide et ne présenter aucun danger. Les Commissaires Techniques pourront refuser toute fabrication jugée dangereuse.

Dans le cas où le support de carénage fait office de conduit d'alimentation en air de la boîte à air, l'ensemble support-conduit pourra être remplacé à condition de respecter les dimensions et formes d'origine du conduit d'air.

Des roulettes de protection peuvent être installées afin de protéger la partie cycle en cas de chute. Toutefois, elles ne sont pas admises dans un rayon inférieur à 30 cm par rapport à l'axe des repose-pieds et ne doivent pas dépasser de plus de 10 mm du carénage.

Article 15 : FEU ARRIERE

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet.

- La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.
- Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle)
- En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.
- Puissance/ luminosité équivalente à 6 LED d'une puissance individuelle de 0.8 – 1.8 W
- L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.
- Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.
- L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.

Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

Article 16 : RESERVOIR DE CARBURANT

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement).

Le réservoir doit être étanche, les réservoirs additionnels sont interdits.

Attention : Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).

Article 17 : ROUES et PNEUS

Pneumatique Michelin obligatoire: provenant uniquement du distributeur validé par l'organisateur.

Pour 2020 : la société APR

APR
3 Rue du Pavin – Parc logistique
63360 Gerzat – France
Tél: 04 73 24 24 24
E-mail : apr-contact@apr-europe.com

APR s'engage à assurer l'équité et à ne fournir aucun pneu spécial à aucune équipe.

Seuls les pneumatiques qui porteront le marquage officiel de l'Ultimate Cup 2020 vous donneront accès à la piste, ou à défaut un sticker APR. Tout pilote se doit de vérifier la conformité de son pneu avec sticker Ultimate Cup Moto et sera tenu pour seul responsable en cas d'absence de sticker



Un contrôle systématique sera effectué à partir des essais libres. Tout pneu n'ayant pas son sticker pourra faire l'objet de sanction par le Jury pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve. Les roues adaptables sont autorisées.

Article 18 : EQUIPEMENTS

Voir le tableau figurant dans l'annuaire F.F.M.

Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques.

Un casque intégral non modulable aux normes ECE 22/05 P, SNELL M2010 et M2015, JIS T8133 : 2007 et 2015 est obligatoire.

Une combinaison intégrale en cuir 1 pièce est obligatoire. Les doublures en nylon sont interdites.

Une protection dorsale indépendante est obligatoire sous la combinaison. Elle doit être homologuée en 1621/2.

A tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, s'ils le jugent nécessaire, retirer toute marque d'approbation sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer.

Le pilote est responsable de la visibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales, ...), si ces marques sont illisibles, les équipements seront refusés par les commissaires techniques.

Article 19 : ELEMENTS A RETIRER

Les éléments suivants doivent être retirés

- Phares avant, indicateurs de directions, feu stop,

- Rétroviseurs,
- Avertisseur,
- Plaque d'immatriculation (et support de plaque),
- 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.

Article 20 : ELEMENTS POUVANT ETRE ENLEVES

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.

Article 21 : PLAQUES NUMEROS

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 roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.

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 minimale des traits : 25 mm

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

Hauteur minimale : 120 mm

Largeur minimale : 60 mm

Largeur minimale des traits : 25 mm

Espace minimum entre les chiffres : 25 mm

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



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

Article 22 : CONTROLE DU BRUIT

Le niveau sonore sera de **102 db maximum**, à un régime correspondant au tableau ci-dessous conforme aux spécifications de la FFM :

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
Jusqu'à 600 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
De 601 à 750 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM

Au dessus de 750 cc	4.500 RPM	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM
---------------------	-----------	-----------	-----------	-----------

Remarque : ces régimes fixes ont pour objet de simplifier les procédures de contrôle sachant que la préconisation FIM est de réaliser les contrôles à des vitesses linéaires du piston de 11 m/s pour les 4 Temps et 13m/s pour les 2 Temps.

Les mesures seront effectuées en statique, sonomètre placé à 50 cm de l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45 degrés.

La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines

Article 23 : ACQUISITION DES DONNEES

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

PROJET