



**PROJET
REGLEMENT
CHAMPIONNAT
DE FRANCE
D'ENDURANCE**

2021

Sous réserve de validation de la FFM



TABLE DES MATIERES

REGLEMENT SPORTIF

Article 1 : DEFINITION	5
Article 2 : ORGANISATEUR	5
Article 2.1 : PROMOTEUR	5
Article 3 : JURIDICTION	5
Article 4 : OFFICIELS	5
Article 5 : MACHINES ADMISES – CATEGORIES	5
Article 6 : PILOTES ADMIS	6
Article 7 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET CAUTION	6
Article 7.1 : EQUIPAGES	7
Article 7.2 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS	7
Article 7.3 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT	8
Article 8 : ANNULATION D'UNE EPREUVE	8
Article 9 : ASSURANCE	8
Article 10 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	8
Article 11 : BRIEFING	9
Article 12 : PASS, BRACELETS & BRASSARDS	9
Article 13 : MODIFICATION DES EQUIPAGES	10
Article 14 : TRANSPONDEUR	10
Article 15 : CARBURANT	10
Article 16 : EMBLACEMENT PADDOCKS	10
Article 17 : SECURITE - PARC COUREUR -STAND -MUR DE CHRONOMETRAGE	11
Article 18 : MISE EN PLACE DANS LES STANDS	12
Article 19 : ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS	12
Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION	12
Article 21 : GRILLE DE DEPART	13
Article 22 : PROCEDURE DE DEPART	13
Article 23 : PROCEDURE «STOP & GO »	14
Article 24 : ARRETS AUX STANDS	15
Article 25 : RAVITAILLEMENT	15

Article 25.1 : RELAIS A L' AMERICAINE :	16
Article 26 : CONDUITE EN COURSE	16
Article 27 : ABANDON	17
Article 28 : ARRET SUR LA PISTE	17
Article 29 : NEUTRALISATION OU INTERRUPTION DE LA COURSE	18
Article 30 : ARRIVEE	19
Article 31 : CLASSEMENT - DOTATION	19
Article 32 : ATTRIBUTION DES POINTS – CLASSEMENT FINAL	20
Article 33 : RECLAMATIONS	20
Article 34 : CONTROLE MEDICAL	21
Article 35 : RESPONSABILITES	21
Article 36 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE	21
Article 37 : APPLICATION DU REGLEMENT	21
Article 38 : RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES	21

REGLEMENT TECHNIQUE

Article 1 : CARTER MOTEUR	22
Article 2 : COUPE CONTACT	22
Article 3 : PAPILLON DES GAZ	22
Article 4 : RECUPERATEURS	23
Article 5 : PROTECTIONS DE CHAINE	23
Article 6 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT	23
Article 7 : GUIDONS	24
Article 8 : LEVIERS	24
Article 9 : REPOSE PIEDS	24
Article 10 : FREINS	24
Article 11 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN	24
Article 12 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE	25
Article 13 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT	25
Article 14 – CARENAGE	25
Article 15 : RESERVOIR DE CARBURANT	25

Article 16 : ROUES ET PNEUS	26
Article 17 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE	26
Article 18 : EQUIPEMENTS	27
Article 19 : ELEMENTS A RETIRER	27
Article 20 : PLAQUES NUMERO	27
Article 21 : CONTROLE DU BRUIT	28
Article 22 : FEU ARRIERE	28
Article 23 : ACQUISITION DES DONNEES	30
Article 24 : TELEMETRIE	30

REGLEMENT SPECIFIQUE LE MANS

Article 1 : RAVITAILLEMENT	30
Article 1.1 : CARBURANT	30
Article 2 : RESERVOIR	31
Article 3 : FORMAT DE COURSE	31

Article 1 : DEFINITION

Le championnat **Ultimate Cup** met en compétition, en 2021, le Championnat de France d'Endurance. Des courses d'endurance qui se dérouleront sur une durée de 4 heures (sauf cas particuliers liés à l'autorisation préfectoral ou au règlement intérieur du circuit).

Ces courses sont placées sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme.

Les courses du Championnat de France d'Endurance 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.

Pour chaque épreuve, il sera accepté aux essais un nombre d'équipages égal à la capacité de la piste pour une course d'endurance.

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.

Calendrier 2021 :

DATE	PAYS	COEFFICIENT
DIJON : 15/16 Mai	France	Coef 1
LE VIGEANT : 03/04 Juillet	France	Coef 1
DIJON : 31 Juillet / 01 Août	France	Coef 1
LE MANS : 04/05 Septembre	France	Coef 1
MAGNY-COURS : 09/10 Octobre	France	Coef 1

Article 2 : ORGANISATEUR

Endurance Events

1 Avenue du Puy de Dôme

63360 GERZAT

contact@enduranceevents.eu

Article 2.1 : PROMOTEUR

UCM

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 – CATEGORIES

Le nombre de motos admises sera stipulé sur le règlement particulier de l'épreuve. Les motos autorisées : 4 temps d'une cylindrée supérieure ou égale à 600cc ayant minimum 2 cylindres. Les commissaires techniques se réservent le droit de refuser aux contrôles techniques les motos ne

5



correspondant pas aux critères de sécurité ou d'image de l'épreuve. Les machines devront être produites à partir de l'année 2000.

Les catégories : Chaque épreuve donnera lieu aux classements distincts suivant :

- Classement scratch
- Classement SUPERBIKE (1000cc) :
Plus de 600 cc à 1104 cc 4 cylindres / Plus de 750 cc à 1000 cc 3 cylindres / Plus de 850 cc à 1299 cc 2 cylindres.
- Classement SUPERSPORT (600cc) :
600 cc 4 cylindres / Plus de 600 cc à 675 cc 3 cylindres / Plus de 600 cc à 750 cc 2 cylindres.
- Classement à la française : 1 seule moto par équipage
- Classement Féminin : Minimum 3 équipages et 100% féminins
- Classement Vétéran (40 ans et +) : Minimum 3 équipages et 100% vétérans
- Classement Roadster : Minimum 3 équipages et motos 100 % roadsters

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.

Ne seront pas éligible à participer à l'épreuve d'endurance sauf sous réserve d'envoi d'un dossier d'engagement auprès du promoteur, tous équipages ayant terminé dans les 5 premiers lors d'une épreuve du championnat du monde d'endurance.

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

- une lettre exposant les motifs de la demande
- une liste exhaustive des résultats des pilotes avec une analyse des performances établie sur le meilleur tour réalisés par le pilote sur piste sèche, sur toutes les Epreuves auxquelles les pilotes ont pris part au cours des 3 dernières années.

L'équipage devra satisfaire à toute demande complémentaire d'information de l'organisation.

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 CAUTION

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/

Du fait de contraintes techniques liées au site internet Engage Sports, le tarif pour les pilotes d'Endurance inscrits avant le 31 janvier 2021 à minimum 4 épreuves sera de :

- **798 € TTC** par épreuve sur les circuits de Dijon, Le Vigeant.
- **898 € TTC** pour l'épreuve sur le circuit de Magny-Cours et du Mans.

A compter du 1 février, l'inscription à une ou plusieurs courses sera au tarif plein :

- **834 € TTC** par épreuve sur les circuits de Dijon, Le Vigeant.
- **934 € TTC** pour l'épreuve sur le circuit de Magny-Cours et du Mans.

La location d'un emplacement dans un box est obligatoire sur chaque course (et pour chaque équipage). Les teams pourront toutefois choisir de louer cet emplacement obligatoire sur 2 jours. L'accès à l'emplacement se fera la veille de la location aux alentours de 18h (ces horaires seront revalidés dans le règlement particulier de chaque épreuve).

Les tarifs de ces emplacements varieront selon les circuits (tarif TTC par équipage) :

	DIJON	LE VIGEANT	DIJON	LE MANS	MAGNY-COURS
2 JOURS	210 €	150 €	210 €	210 €	210 €

Le jour de votre 1^{ère} épreuve, un chèque de caution de 600€ non-encaissé couvrant les cautions des brassards, transpondeurs, box et infrastructure, vous sera demandé. Il sera intégralement 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 7.1 : EQUIPAGES

Chaque manche du Championnat de France d'Endurance est une épreuve ouverte à tout pilote d'au moins 16 ans, titulaire d'une licence Nationale NCO, LUE ou licence une manifestation LJA2. Chaque équipage sera composé de DEUX pilotes et d'UNE ou DEUX motos par équipage.

Les noms de tous les pilotes devront être OBLIGATOIREMENT mentionnés sur les demandes d'engagement et confirmés lors du contrôle administratif.

Il ne peut y avoir plus de motos que de pilotes dans chaque équipage inscrit.

Les équipages inscrits avec DEUX motos se verront attribuer une pénalité en fonction de chaque circuit :

Dijon : 1 tour de pénalité

Le Vigeant : 1 tour de pénalité

Le Mans : 1 passage par la voie des stands à réaliser 30 min maximum après le départ d'endurance

Magny-Cours : 1 tour de pénalité

Article 7.2 : 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 passer ce délai et sous réserve de disponibilité au moment de la réservation, se verront majorées de 60€ TTC.

Article 7.3 : 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 inscription 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 8 : 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 9 : 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 10 : 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.

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

Tous les équipages devront obligatoirement présenter leur(s) machine(s), leur équipement, leur casque homologué avec leur confirmation d'engagement validée par l'administratif aux vérifications techniques dans le respect des horaires définis.

Les opérations de contrôle technique auront lieu le vendredi de 09 heures à 13 heures et de 14 heures à 18 heures 30. Le samedi, les vérifications reprendront à 8 heures jusqu'à 12 heures.

En cas de présentation des machines en dehors du planning horaire mentionné dans le règlement particulier de chaque épreuve, l'organisateur se réserve le droit de refuser au concurrent l'accès au contrôle technique.

Tous les motocycles présentés devront répondre au règlement technique du Championnat de France d'Endurance.

Le team présentant une machine au contrôle technique en non-conformité avec le Règlement Technique ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

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 11 : BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chacune des épreuves. **Tous les pilotes sont tenus d'y participer. Toute absence à celui-ci sera passible d'une pénalité stop & go de 30 secondes.**

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

Article 12 : PASS, BRACELETS & BRASSARDS

Chaque équipage se verra remettre 1 Pass par pilote, 6 Pass accompagnants et 3 Pass véhicules (2 paddock + 1 parking) lors des contrôles administratifs. Le véhicule n'ayant pas son Pass collé sur le pare-brise ne pourra accéder au paddock ou au parking.

Chaque pilote devra se munir de sa licence, de son permis de conduire ou CASM et se verra remettre, lors des vérifications administratives, un bracelet et un brassard de même couleur. Il devra porter ceux-ci pendant toute la durée des essais libres et qualificatifs ainsi que durant toute la course.

Il devra participer aux séances d'essais correspondantes à la couleur qui lui aura été attribuée sur la machine sur laquelle il est engagé. Il ne pourra en aucun cas changer de couleur sauf accord express du jury et du Directeur de Course. **Le non-respect de ces dispositions entraînera la disqualification du team.**

Article 13 : MODIFICATION DES EQUIPAGES

L'ordre ou le nom des pilotes participant à l'épreuve pourra être modifié lors des vérifications administratives.

Après la fermeture du Contrôle administratif et pendant les séances d'essais qualificatifs, toute modification sera interdite.

En cas de force majeure, à la suite des essais chronométrés, après avis du Jury et dans un délai de 30 minutes après affichage des résultats, un équipage pourra être modifié à condition que le pilote remplaçant ait participé aux essais qualificatifs, soit qualifié et corresponde à l'article 6 du présent règlement. Le remplacement ne changera en rien la grille de départ entérinée par le Jury.

Un pilote ne pourra être inscrit au même instant sur plus d'une moto.

Article 14 : TRANSPONDEUR

Lors des contrôles administratifs, il sera remis à chaque pilote un transpondeur, 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.

Chaque machine engagée devra obligatoirement avoir un support de transpondeur fixé de façon permanente. Veuillez noter qu'il ne sera pas possible d'enregistrer des temps si le transpondeur n'est pas monté de façon correcte et au bon emplacement.

Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas.

Article 15 : CARBURANT

L'essence utilisée devra être du carburant vendu aux pompes du commerce routier du type sans plomb.

Le carburant Bio Ethanol est également autorisé.

Pendant les épreuves, à l'exception du derrick de remplissage, le carburant sera obligatoirement stocké dans les véhicules des équipages situés à l'arrière des stands (sauf en cas de modification spéciale du règlement due à l'infrastructure du circuit, cette règle sera alors émise lors du Briefing par la Direction de course).

Article 16 : EMBLACEMENT PADDOCKS

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

Les voies de passage et de sécurité doivent être libres (aucun véhicule ne doit y stationner). **Les zones réservées et rubalisées par l'organisateur devront être respectées**

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

Toute détérioration ou trou pourra engendrer l'encaissement de sa caution.

Article 17 : 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 toutes 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 interdites.
- 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 panneautage :

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 Team Manager, qui doit assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées.

L'accès au mur de panneautage est exclusivement réservé au Team Manager, aux chronométreurs, aux panneauteurs et au 2ème pilote (accès autorisé pendant les 3 premiers tours et les 3 derniers tours de la course à toute personne faisant partie de l'équipage d'un concurrent). Pour des raisons de sécurité et afin d'assurer un contrôle plus efficient, chaque team se verra attribuer 6 brassards rouges. Toute personne non munie de brassard, ne pourra accéder au mur de panneautage. Le mur de panneautage est strictement interdit aux enfants de moins de 15 ans (même si muni d'un brassard).

Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de panneautage.

En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection.

Le Team Manager est le seul responsable de son équipe 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** dans, derrière et devant les stands
- Interdiction aux enfants de moins de 15 ans.
- Interdiction d'amener un animal même attaché dans les stands.
- Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé).

- Interdiction d'utiliser barbecue, gazinière, matériel électrique produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder...). Tous ces matériels peuvent être utilisés derrière les stands, loin des stocks d'essence (minimum 5 mètres).
- Interdiction de manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et à moins de 50 cm du sol.
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 5 litres et en cas de salissure, le stand devra être nettoyé le plus vite possible).
- Interdiction de remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course.
- L'usage de tout appareil électrique filaire est formellement interdit.

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'un "Stop & Go" de 30 secondes sans préjuger des sanctions complémentaires que pourrait infliger le jury, allant jusqu'à la disqualification de l'équipage.

Article 18 : MISE EN PLACE DANS LES STANDS.

L'attribution des emplacements dans les stands se fera faite en accord avec l'organisation.

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

Chaque équipe doit posséder dans son stand un extincteur à portée de main (6 kg pour les modèles à poudre de type A.B.C et 2 kg pour les modèles de type CO²). Pas d'extincteur à eau.

Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le stand par le circuit.

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 équipe bénéficiera de 2 séances qualificatives de 20 min pour chacun de ses pilotes.

Chaque pilote doit obligatoirement participer au minimum à l'une de ces séances qualificatives et y effectuer au moins 3 (TROIS) tours (un tour de lancement, un tour chronométré et un tour pour rentrer au stand). Chaque pilote ne pourra participer aux essais qualificatifs que dans la série qui lui sera réservée, en fonction de la couleur de son bracelet et du n° de l'équipage.

Pour les essais qualificatifs, chaque pilote partira directement depuis son box.

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. Pour atteindre cette limite de qualification, chaque pilote devra remplir une des deux conditions suivantes :

- Un pilote doit obligatoirement réaliser au minimum 3 tours et avoir réalisé dans une de ses séances un temps inférieur ou égal à 120 % de la moyenne des 3 premiers équipages de son groupe.

Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps maximum ou supérieur à 120% ne pourra pas participer à la course sauf accord particulier du Jury et de la direction de 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 : GRILLE DE DEPART

N'importe quel pilote qualifié pourra prendre le départ, ceci restant au choix de l'équipage.

Une grille de départ sera établie en tenant compte de la moyenne du temps du meilleur temps réalisé par chaque pilote lors des qualifications.

Les grilles de départ seront affichées à l'issue de la réunion du jury sur le panneau d'affichage officiel.

Art. 22 : PROCEDURE DE DEPART

La grille de départ sera du type « Le Mans » sauf sur les circuits ne le permettant pas type « Carole »

Le ravitaillement est interdit sur la grille de départ.

- H -20' : panneau 5' – klaxon – feu vert en sortie des stands pour le tour de formation – drapeau rouge sur la grille de départ.
- H-19' : panneau 4' – klaxon
- H -18' : panneau 3' – klaxon
- H -17' : panneau 2' – klaxon
- H -16' : panneau 1' – klaxon
- H -15' : fermeture de la sortie des stands – klaxon – feux rouge en sortie des stands

Les équipages qui ne seraient pas sortis de la voie des stands avant la fermeture de celle-ci prendront le départ des tours de chauffe depuis la sortie des stands sous les ordres des commissaires ; le feu de sortie des stands sera mis au vert pendant 30 secondes permettant aux pilotes de rejoindre les tours de chauffe. Il sera appliqué un Stop & Go de 30 secondes pour non-participation au tour de formation.

Les pilotes rencontrant un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands afin de remédier au problème. Dans ce cas les coureurs ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands, pourront prendre le départ des tours de chauffe lorsque le feu de la sortie des stands sera au vert (après le passage du peloton et avant le V.I.R.).

Une fois le tour de formation réalisé, retour sur la grille de départ et mise en épi. Chaque pilote attend sur sa moto, le départ des tours de chauffe au drapeau vert.

Avant le départ des deux tours de chauffe :

- Panneau 3' :
Evacuation de la piste pour toutes les personnes. Si un problème survient, le pilote devra pousser sa machine dans la voie des stands pour intervenir sur celle-ci. Ce coureur pourra prendre le départ des tours de chauffe depuis la pit lane.

- Panneau 1'
- Panneau 30''
- Départ des tours de chauffe (2 tours) au drapeau vert situé sur la ligne de départ.

Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé, ceci uniquement après que le panneau jaune avec l'inscription « PUSH » en noir ait été présenté sur la plateforme de départ.

Après un temps raisonnable, tout pilote qui ne pourra pas démarrer devra regagner les stands et prendre le départ depuis la sortie des stands après le peloton et devant le V.I.R.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands et avant le V.I.R, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre les tours de chauffe. 30 secondes plus tard, le feu sera remis au rouge. Cette procédure sera reconduite après le premier passage des concurrents puis restera au rouge jusqu'au départ de la course.

Tout pilote qui rencontre un problème lors des tours de chauffe peut retourner dans la voie des stands pour réparer et prendre le départ en bout de pit lane.

Il sera appliqué un Stop & Go de 30 secondes par tour de chauffe non effectué.

A l'issue des 2 tours de chauffe, il sera présenté le drapeau rouge et tous les participants devront se remettre en grille.

- H -3' : Panneau 3 minutes - klaxon
- H -1' : Panneau 1 minute – klaxon
- H -30'' : Panneau 30 secondes – klaxon
- H -00 : Départ de la course au drapeau national situé au milieu de la grille face aux pilotes.

Chaque coureur court vers sa moto, met seul le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course. La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

Article 23 : PROCEDURE «STOP & GO »

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop & Go de 30 sec. La zone de pénalité est définie lors du briefing de chaque course. Le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands et ne peut s'arrêter à son stand lors d'une procédure de Stop & Go.

Les pilotes en seront informés par la Direction de Course, qui présentera un panneau «stop» accompagné du numéro de la machine, simultanément le box sera prévenu. Le pilote dispose alors de **5 tours** pour s'arrêter. ***S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera alors présenté, et le pilote ne pourra pas repartir.***

Si un coureur encourt une pénalité Stop & Go, l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour assister leur coureur, sous le contrôle de la direction de course, afin de démarrer sa machine si elle cale. Le mécanicien ne doit pas interférer la procédure Stop & Go, laquelle est sous le contrôle de la direction de course.

Lors de la fin de la pénalité, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son box et devra obligatoirement effectuer un tour complet avant de stopper à celui-ci.

Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de Stop & Go avant la fin de la course, une pénalité d'une minute sera ajoutée à son temps de course.

Si plus d'un coureur est pénalisé, le signal sera donné aux coureurs de s'arrêter lors des tours suivants. L'ordre des arrêts sera basé sur les temps des qualifications, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier.

Article 24 : ARRETS AUX STANDS

IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE FUMER DANS ET DEVANT LES STANDS.

Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit emprunter dès son origine la piste de décélération.

Dans la zone des stands, les mécaniciens peuvent aider le pilote à pousser sa moto si nécessaire.

Si lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand et ce, jusqu'à la hauteur de la fin de la piste d'accélération, il pourra y revenir à contre sens, moteur stoppé.

Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite, (vitesse stipulée dans le règlement particulier). Les excès de vitesse dans les stands seront pénalisés d'un Stop & Go de 30 secondes durant la course, et/ou une amende de 75€.

Le changement de pilote ainsi que les interventions mécaniques suivantes doivent obligatoirement s'effectuer devant son stand :

- changements de roues,
- changements des plaquettes de frein et étriers,
- complément d'huile et d'eau,
- graissage et tension de chaîne,
- réglage rapide de l'amortisseur arrière et de la fourche,
- nettoyage de la bulle
- ravitaillement essence, (dernière opération à effectuer).

Tout ceci sera accepté si cela intervient avant le ravitaillement essence : après le ravitaillement (en carburant) toute intervention mécanique sur la machine n'est possible qu'à l'intérieur du stand assigné à l'équipe. De plus, si un problème survient sur la machine après le ravitaillement, la moto doit être rentrée dans le box obligatoirement.

Le nettoyage de la bulle est autorisé après le ravitaillement d'essence.

Article 25 : RAVITAILLEMENT

Le ravitaillement en carburant sera exclusivement fait par derrick (Zénith, Acerbis ou Tuff Yug)

Sont interdits l'usage de récipients à fermeture non automatique et entonnoirs.

L'utilisation d'un entonnoir est également interdite pour le remplissage du derrick.

La capacité des derricks ne devra pas excéder 24 litres. Le derrick devra être couvert et le trou d'évent dirigé vers le bas, seule la gravité étant autorisée pour le remplissage du réservoir.

Pour remplir les derricks, seules les pompes manuelles sont autorisées, à l'exclusion de toutes pompes électriques ou systèmes pneumatiques.

Toute installation de derrick qui ne répondrait pas aux règles de sécurité devra être démontée.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes opérations de maintenance, le pilote ne pourra rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en essence.

Lors des ravitaillements au stand, le moteur doit être obligatoirement coupé et la machine béquillée. Le personnel affecté au ravitaillement en carburant et à la sécurité incendie (extincteur de 6 kg minimum poudre ABC ou dioxyde de carbone) devront être entièrement équipé de vêtements ayant un minimum de résistance à l'incendie (coton par exemple), des gants (type manutention), un casque intégral avec visière fermée ou une cagoule coton et des lunettes (type meulage), ainsi que des chaussures ou bottes en cuir.

Le ravitaillement en carburant est interdit dans le stand.

Pendant le ravitaillement aucune intervention ne peut avoir lieu sur la moto. Seules 2 personnes sont autorisées à être autour de la machine pendant le ravitaillement : Le ravitailleur & le pompier. Au-delà de ce nombre de se nombre de personne, une sanction sera appliquée.

En cas de changement de réservoir, celui-ci devra être monté vide de tout carburant et le remplissage se fera à l'extérieur et devant le stand.

Après un ravitaillement ou une réparation, le stand et l'aire de ravitaillement devront impérativement rester propres, balayés et non encombrés.

Dans le cas d'une course à deux motos, la moto restante sera rangée à l'intérieur du stand.

TOUTE MANIPULATION D'ESSENCE SE FAIT DEVANT LE STAND, Y COMPRIS LE REMPLISSAGE DU DERRICK.

Article 25.1 : RELAIS A L'AMERICAINE :

Le relais à l'américaine (deux motos par team, composé de 2 pilotes, sachant qu'il ne peut y avoir plus de moto que de pilote) :

La moto prête à partir et béquillée 5 min maximum avant le relais, peut être mise en chauffe devant le stand. Le moteur de celle-ci doit être éteint avant le relais.

La moto rentrante doit rentrer complètement dans le stand, être béquillée moteur éteint, puis procéder au changement de transpondeur.

Une fois le transpondeur en place sur la seconde moto et seulement à ce moment, la moto pourra être mise en route, débéquillée et prête à partir en piste.

Tout équipage à l'américaine qui souhaite basculer à la française pour des raisons mécaniques/techniques au cours de l'épreuve fera l'objet d'une pénalité de la part du jury.

Après publication de la grille de départ aucune moto ne pourra être ajouté ou remplacé. De ce fait un team roulant à l'américaine et ayant une impossibilité de faire rouler une des deux motos passera à la française.

Article 26 : 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 Fixe accompagné du numéro de la machine), Le pilote doit rentrer au stand et ne pourra plus repartir.

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

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entraînera le retrait du meilleur temps du pilote concerné. Tout dépassement sous drapeau jaune pendant la course sera sanctionné par un Stop & Go de 30 secondes.

Article 27 : ABANDON

Un concurrent ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement faire annoncer son abandon, par le Team Manager, auprès de la Direction de course dans un délai rapide.

Si un pilote s'éloigne volontairement à plus de 10 mètres de sa machine, il sera considéré comme l'ayant abandonnée et comme mis hors course (exception : voir article 28).

Toute équipe qui ferme son stand côté piste en course ou qui laisse son box vide pendant plus de 10 minutes, sera considérée comme ayant abandonné.

Article 28 : ARRET SUR LA PISTE

Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner volontairement de plus de 10 mètres de sa machine à l'arrêt sur le circuit, sous peine de mise hors course. En particulier il ne peut revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces ou des outils.

Il est interdit à un pilote arrêté pour une cause quelconque, de conduire ou de pousser sa moto dans la direction opposée à la course.

Tout pilote en panne sur le circuit ne pourra se dépanner qu'avec ses propres moyens.

Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit (y compris les commissaires de piste) sera mis hors course, sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité.

En cas de chute, si un coureur doit être évacué vers le centre médical, il pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine, il devra à tout moment être accompagné d'un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée.

Si le coureur ne peut pas reprendre la course pour des raisons médicales, le directeur de course pourra autoriser le second pilote de l'équipage à aller chercher la moto et continuer la course. Le jury restera seul juge de la légitimité de cette action.

En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents pourront utiliser, pour revenir à leur stand, les itinéraires définis par le directeur de course lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit au moment de la panne.

Les concurrents devront cependant respecter les conditions suivantes :

- Obéir aux consignes des commissaires
- Ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour
- Garder leur équipement jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.

- Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies, sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe.

Le retour aux stands sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou plusieurs commissaires.

Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course. En aucun cas il ne peut aller en sens contraire sous peine de mise hors course.

Arrivé au poste de commissaire, le pilote a la possibilité de demander au chef de poste de contacter la direction de course pour demander l'assistance du camion de ramassage. Aucune pénalité ne sera appliquée dans ce cas.

Les équipages à l'américaine devront suivre la même procédure que les équipages à la française. **Le pilote a l'obligation de ramener sa moto afin de pouvoir effectuer le changement de transpondeur.**

Si la machine est détruite et sous l'accord de la direction de course, le pilote est autorisé à prendre le transpondeur et à revenir jusqu'à son stand pour effectuer le changement de transpondeur. Il devra suivre les itinéraires définis par le directeur de course lors du briefing, obéir aux consignes des commissaires, ne recevoir aucune aide de l'extérieure durant toute la durée de leur retour et garder son équipement jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.

Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra sous la protection d'un commissaire, rentrer par la sortie de la voie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son stand.

Article 29 : NEUTRALISATION OU INTERRUPTION DE LA COURSE

Neutralisation :

Au cas où pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant entrer sur la Piste le ou les Safety-Cars dont les gyrophares **orange** seront allumés. Tous les postes de commissaires présenteront un panneau SC complété d'un drapeau jaune agité. Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans dépassement. Tout dépassement du Safety-Car ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité Stop & Go de 30 secondes.

Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront obligatoirement attendre le passage du Safety-Car suivant pour reprendre la piste. La sortie des stands sera **ouverte 15 secondes** après le passage du Safety-Car au niveau du feu rouge de sortie des stands et restera ouverte pendant 10 secondes.

Chaque tour derrière le Safety-Car sera comptabilisé.

Lorsque la Direction de Course décidera de relancer la course, les safety-cars éteindront leurs gyrophares orange dès qu'ils passeront devant leurs emplacements respectifs, ils conserveront ces feux éteints durant 1 tour puis rentreront à leurs emplacements respectifs. La course sera alors relancée. La sortie des stands sera à nouveau ouverte 10 secondes après le passage du premier concurrent du groupe qui suivait le safety-car venant de s'effacer.

Interruption :

Si la course devait être interrompue (drapeau rouge) par le directeur de course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (défini au briefing) y compris les machines arrêtées aux stands, toute intervention étant immédiatement interdite.

S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné.

La Direction de Course pourra avec l'accord du Jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety Car. Le nouveau départ se fera dans l'ordre du classement du dernier tour complet avant l'interruption de la compétition derrière le Safety-car.

Le Safety Car effectuera un tour complet puis s'effacera avant la ligne de départ

Les pilotes sont autorisés à faire le complément de carburant et un changement de roues devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture du couloir des stands pour le tour de reconnaissance. Seuls les pilotes encore en course seront autorisés à prendre le nouveau départ.

Au cas où l'épreuve se déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par addition des tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur serait l'équipage ayant parcouru le plus grand nombre de tours. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.

Si plus de 75% de la durée de l'épreuve était parcouru avant l'arrêt de la course entraînant une entrée en Parc Fermé, l'épreuve sera considérée comme course complète. Le classement se fera selon les positions à la fin du tour précédent l'arrêt de la course.

Pour les équipages à l'américaine, la moto prenant part au nouveau départ doit être celle ayant été neutralisée lors de l'interruption de la course.

Article 30 : ARRIVEE

Au terme du temps prévu pour la course, ou à l'heure prévue en cas de neutralisation, on présentera au coureur en tête, le drapeau à damier à la ligne d'arrivée, le drapeau continuera à être présenté aux coureurs suivants.

A l'issue de la finale toutes les motos sont mises en parc fermé et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation du jury.

Article 31 : CLASSEMENT - DOTATION

Pour être classé, un équipage doit :

- Avoir franchi la ligne d'arrivée, sur la piste, dans les 5 minutes suivant le passage du vainqueur.
- Avoir couvert au moins 75% de la distance parcourue par l'équipe vainqueur de la classe correspondante.

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'article 29.

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage, l'équipage ayant parcouru le plus de tours étant classé premier et ainsi de suite.

Si plusieurs équipages ont accompli le même nombre de tours, c'est celui qui franchi la ligne d'arrivée en tête qui est classé premier de ce groupe.

Toutes les machines classées devront être mises en parc fermé aussitôt après l'arrivée.

L'organisation offrira des trophées aux trois premiers teams de chaque catégorie.

Article 32 : ATTRIBUTION DES POINTS – CLASSEMENT FINAL

Seuls les équipages composés de pilotes possédant une licence NCO sont en compétition pour le Championnat de France d'Endurance.

Pour qu'un équipage se voit attribuer des points :

- Les pilotes inscrits à la première course seront considérés comme pilotes titulaires.
- Chaque pilote titulaire aura le droit à un seul remplaçant sur la saison. En cas d'indisponibilité d'un des deux titulaires, l'organisation se réserve le droit de valider ou non la deuxième participation du remplaçant pour le championnat.
- Obligation d'un pilote titulaire par épreuve dans la composition de l'équipage.
- Si le nombre de remplaçant est dépassé, l'équipage ne se verra pas attribuer de point pour le championnat.

Les points suivants leur seront attribués, pour chaque course :

1er : 30 points	2ème : 24 points	3ème : 21 points	4ème : 19 points
5ème : 17 points	6ème : 15 points	7ème : 14 points	8ème : 13 points
9ème : 12 points	10ème : 11 points	11ème : 10 points	12ème : 9 points
13ème : 8 points	14ème : 7 points	15ème : 6 points	16ème : 5 points
17ème : 4 points	18ème : 3 points	19ème : 2 points	20ème : 1 point

Attribution des points catégorie 1000, 600, Française, Féminine, Vétéran, Roadster.

En 2021 seuls deux Titres du Championnat de France d'Endurance seront attribués pour les catégories 600cc et 1000cc.

SEULS SERONT COMPTABILISES POUR LE CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE 2020 LES POINTS OBTENUS SUR LE CLASSEMENT SCRATCH PAR CATEGORIE DE LA COURSE.

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

Les ex-æquo 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 33 : RECLAMATIONS

Toute réclamation devra être faite par écrit et remise à la Direction de Course. Cette réclamation devra obligatoirement être accompagnée d'une caution 300€, 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 a trait aux machines.
- Maximum 30 minutes 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 34 : 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. Pour rappel, le taux d'alcool doit être égal à zéro.

Article 35 : 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.

Les accompagnants sont sous la responsabilité des concurrents. Si ceux-ci causent des détériorations ou des gênes, des sanctions seront appliquées sur le concurrent pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation pour ce dernier.

Article 36 : 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.

Toutes publicités liées à l'alcool ou au tabac sont formellement interdites sur n'importe quel support.

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 **la SARL Ultimate Cup**. Cette dernière se réserve le droit de poursuivre en justice les contrevenants.

Article 37 : APPLICATION DU REGLEMENT

En s'engageant, les équipes déclarent connaître parfaitement le présent règlement particulier 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 38 : RENONCIATION A TOUS 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 droits 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.

REGLEMENT TECHNIQUE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE

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 antérieures.

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.

Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

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.

Article 1 : CARTER MOTEUR

Tous les carters moteurs 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 ou composite tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane.

Des plaques et/ou des barres de protection appliquées contre, 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 l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

Article 3 : PAILLON DES GAZ

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

Article 4 : RECUPERATEURS

Les motos équipées 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.

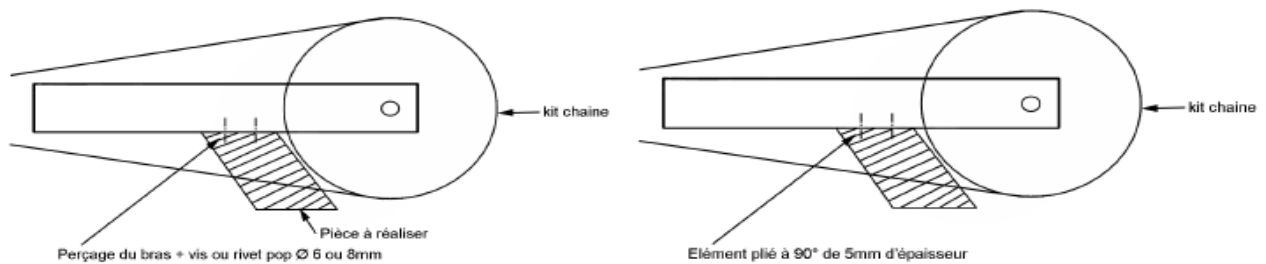
Article 5 : PROTECTIONS DE CHAÎNE

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 6 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT

Les tubes, les catalyseurs et les silencieux peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester tel qu'homologué.

Le(s) silencieux doivent être du (des) même(s) côté(s) que celui (ceux) monté(s) sur le modèle homologué.

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-pied, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière.

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 aux régimes définis dans les règles générales pour les contrôles techniques.

Article 7 : 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.

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 8 : 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 repliables sont autorisés.

Les leviers à boules ajourées sont autorisés

Article 9 : REPOSE PIEDS

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés mais les points de fixation originaux doivent être utilisés.

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 16 mm.

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

Article 10 : 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 11 : 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 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. Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables 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 doivent être freinés par un fil métallique de sécurité. Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système

Article 13 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

Article 14 – CARENAGE

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.

Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Les bouchons sont interdits.

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

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 : RESERVOIR DE CARBURANT

Les matériaux de construction des réservoirs d'essence doivent être identiques à ceux montés d'origine sur la machine homologuée.

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

Il est autorisé la modification du réservoir d'essence afin d'augmenter sa capacité à 24 litres maximum pour autant que le profil original soit tel qu'homologué.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent être munis de clapets anti-retour qui aboutissent dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cl, fabriqué dans un matériau approprié.

Le ravitaillement en carburant sera exclusivement fait par derrick (Zénith, Acerbis ou Tuff Yug).
Il faut donc s'assurer de la compatibilité entre le derrick et l'ouverture du réservoir.
Aucun manque d'étanchéité ne sera toléré. Les entonnoirs sont interdits.

Le(s) bouchon(s) de réservoir d'essence, lorsqu'ils sont fermés, doivent rester étanches.

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

Le réservoir d'essence doit être fixé sur le cadre, par l'avant et l'arrière, par un système résistant en cas de chute. L'assemblage par des raccords, style 'baïonnette', ne peut pas être utilisé et le réservoir ne peut être fixé à aucun élément du carénage ou à une pièce en plastique.

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

Article 16 : ROUES ET PNEUS

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

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 2021 vous donneront accès à la piste. 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 17 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE

Un démarreur électrique embarqué est obligatoire. 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 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, Japon : JIS T 8133 : 2015, USA : SNELL M 2015, FIM : FRHPhe – 01 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. Une paire de gants en cuir est obligatoire

A tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques 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 et arrière, indicateurs de directions,
- 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 : PLAQUES NUMERO

Les machines devront être équipées de plaques blanc mat 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 21 : CONTROLE DU BRUIT

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

	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 22 : 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 23 : ACQUISITION DES DONNES

L'acquisition de données est autorisée.

Article 24 : TELEMETRIE

Tout système de transmission d'informations ou de communication de la moto vers les stands ou des stands vers la moto ou le pilote (hormis pour le chronométrage) est strictement interdit lorsque la moto est en mouvement.

PROJET

REGLEMENT SPECIFIQUE ENDURANCE – LE MANS

Article 1 : RAVITAILLEMENT

Il sera obligatoire pour tout team participant à l'épreuve d'endurance d'utiliser les pompes à essence du circuit du Mans (pistolet identique aux stations-service). Toute fraude à cette consigne entraînera une exclusion du team de l'épreuve.

Le circuit fournira le personnel pour la mise en route de la pompe mais un mécanicien du team devra effectuer le ravitaillement de la ou des motos avec l'équipement mentionné dans le paragraphe suivant.

Lors des ravitaillements, le moteur doit être coupé et la machine béquillée. La personne concernée par le ravitaillement, ainsi que la personne responsable de l'extincteur, doivent porter une combinaison de protection contre le feu, doit se protéger les mains et les pieds avec des gants et des chaussures fermées ignifugées, se protéger les yeux et la tête avec une cagoule ignifugée, un masque ou un casque. Ces consignes sont applicables durant les essais et la course. La présence d'une personne avec un extincteur (extincteur de 6 kg minimum poudre ABC ou extincteur 2 kg minimum de CO₂, dioxyde de carbone) est obligatoire. Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.

Pour tous les équipages (à la Française et à l'Américaine), l'arrêt au refueling est obligatoire dès l'entrée sur la Pit Lane et avant toute intervention sur la moto (mécanique, changement de pneus ...).

Tout refueling au sein du box entraînera la disqualification de l'équipage.

Toute personne remontant la Pit Lane en poussant la moto pour aller effectuer son ravitaillement fera l'objet d'une sanction de 1 (Un) tour de pénalité.

Tout équipage devra s'assurer d'avoir en sa possession une béquille nécessaire au moment du ravitaillement (zone de refueling).

Tout manquement à cette procédure sera signalé par les Pit Marshall présent sur la Pit Lane et fera l'objet de sanctions immédiates appliquées par le Jury.

Lors des changements de transpondeurs, une béquille n'est pas obligatoire, un mécanicien pourra alors tenir la moto rentrante dans le box. La moto sortante doit être béquillée sur la Pit Lane en attendant son transpondeur.

Article 1.1 : CARBURANT

Une fiche sera remplie pour chaque ravitaillement et devra être signée IMPERATIVEMENT par le concurrent afin de connaître la consommation de chaque team et donc le montant à régler à l'organisation dans les 8 jours suivant l'épreuve. Tout défaut de paiement fera l'objet de l'encaissement de la caution.

Article 2 : RESERVOIR

Pour pouvoir participer à cette épreuve, les teams feront un refueling avec un pistolet type station essence. (un bouchon de réservoir de série et un système d'ouverture et de fermeture de série sont recommandés).

Les motos équipées de vannes avion (type 24h du Mans) doivent s'assurer de la possibilité de procéder au refueling avec le pistolet cité à l'article 1 (pistolet identique aux stations- service). Prévoir par exemple un système qui permet de bloquer une vanne en position ouverture pour procéder au remplissage du réservoir.

Article 3 : FORMAT DE COURSE

8 pompes seront mises à disposition pour le ravitaillement réparties dans 8 boxs du box 1 au 8.

Les ravitaillements se feront UNIQUEMENT dans les boxs prévus à cet effet et nulle part ailleurs dès les essais qualifs de l'épreuve.

Les essais qualifs se verront prolongés de 10 min afin de permettre à tous les équipages d'effectuer des tests de ravitaillement.

Le refueling se fera donc obligatoirement aux pompes du circuit dès les essais qualifs. Tout refueling au sein du box entrainera la disqualification de l'équipage.

Tout manquement à cette procédure sera signalé par les Pit Marshall présents sur la Pit Lane fera l'objet de sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

La course d'endurance sera donc sur un format classique de 4h.

Les équipages à l'américaine auront une pénalité de 1 (Un) passage par la voie des stands à réaliser 30 min maximum après le départ d'endurance. En cas de non-réalisation, un Stop and Go de 30 secondes sera effectué.