REGLEMENT VITESSE 2024

PROJET

TABLE DES MATIERES
REGLEMENT SPORTIF

TABLE DES MATIERES REGLEMENT SPORTIF 2
Article 1 : DEFINITION 4
Article 2 : ORGANISATEUR 4
Article 2.1 : PROMOTEUR 4
Article 3 : JURIDICTION 4
Article 4 : OFFICIELS 4
Article 5 : MACHINES ADMISES 4
Article 6 : PILOTES ADMIS 5
Article 6.1 6
Article 7 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET DEPOT DE GARANTIE 7
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 PARKING ET COULEUR DU BRACELET 9
Article 14 : BRIEFING 9
Article 15 : TRANSPONDEUR 9
Article 16 : CARBURANT 10
Article 17 : EMPLACEMENT PADDOCKS 10
Article 18 : SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR DE CHRONOMETRAGE 11
Article 19 : ESSAIS QUALIFICATIFS 12
Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION 12
Article 21 : PROCEDURE DE DEPART 13
Article 22 : CONDUITE EN COURSE 13
Article 23 : ARRET DE LA COURSE – NOUVEAU DEPART 13
Article 23.1 : MOINS DE TROIS TOURS EFFECTUES 14
Article 23.2 : PLUS DE TROIS TOURS ET MOINS DES DEUX TIERS DE LA DISTANCE EFFECTUES 14
Article 24 : VITESSE DANS LA VOIE DES STANDS – DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE 14
Article 24.1 : VITESSE DANS LA VOIE DES STANDS 14
Article 25 : ARRIVEE – CLASSEMENT A l'issue de chaque course les cinq premières machines seront mises en parc fermé 15
Article 26 : DOTATION 16
Article 27 : ATTRIBUTION DES POINTS 16
Article 28 : RECLAMATIONS 16
Article 29 : CONTROLE MEDICAL 17

PROJET

Article 30 : RESPONSABILITES 17
Article 31 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE 17
Article 32 : APPLICATION DU REGLEMENT 17
Article 33 : PRESCRIPTIONS GENERALES 17
Article 1 : GENERALITES 18
Article 2 : COUPE CONTACT 18
Article 3 : PAPILLON DES GAZ 18
Article 4 : CARTER MOTEUR 18
Article 5 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE - GENERATEUR ALTERNATEUR 18
Article 6 : RECUPERATEURS 19
Article 7 : FREINS 19
Article 7.1 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN 19
Article 8 : PROTECTION DE CHAINE 19
Article 9 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT 20
Article 10 : GUIDONS 20
Article 11 : LEVIERS 20
Article 12 : REPOSE-PIEDS 21
Article 13 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE 21
Article 14 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 21
Article 15 : CARENAGE 21
Article 16 : FEU ARRIERE 22
Article 17 : RESERVOIR DE CARBURANT 22
Article 18 : ROUES et PNEUS 23
Article 19 : EQUIPEMENTS 24
Article 20 : ELEMENTS A RETIRER 24
Article 21 : ELEMENTS POUVANT ETRE ENLEVES 24
Article 22 : PLAQUES NUMEROS 24
Article 23 : CONTROLE DU BRUIT 25
Article 24 : ACQUISITION DES DONNEES 25
Article 25 : TELEMETRIE 25
Article 26 : CAMERA 25

PROJET

Article 1 : DEFINITION
Courses de vitesse composées de 3 catégories distinctes réparties de façon suivante :

Catégorie 1 = **1000cc Hypersport**

Catégorie 2 = **1000cc Challenger 1000**

Catégorie 3 = 600cc Ultimate 600

Ces 3 catégories disposent de :

- 1 essai libre de 15 minutes ;
- 2 séances qualificatives de 20 minutes chacune ;
- 2 courses de 25 minutes chacune ;

Ces courses sont placées sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme et des 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 2024 :

	DATE	PAYS
1.	**LE CASTELLET : 29 – 31 Mars 2024**	**France**
2.	**LE VIGEANT : 03 – 05 Mai 2024**	**France**
3.	**NAVARRA : 19 – 21 Juillet 2024**	**Espagne**
4.	**LEDENON : 23 – 25 Août 2024**	**France**
5.	**MAGNY-COURS : 04 – 06 Octobre 2024**	**France**

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 devra s'assurer au préalable que les officiels ont satisfaits à un séminaire fédéral en cours de validité. Ils seront nommés sur le règlement particulier de chaque épreuve.

Article 5 : MACHINES ADMISES
Sur invitation et après acceptation du dossier par le promoteur.

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

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

PROJET

Les motocycles autorisés sont :

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

HYPERSPORT & 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 600cc & 765cc seront admises à participer aux courses. 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.

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.

Le comité Ultimate Cup vitesse peut refuser l'inscription à un concurrent dans la mesure où l'Ultimate Cup est ouverte sur invitation

Article 6 : PILOTES ADMIS

La participation à l'Ultimate Cup est réservée aux pilotes titulaires d'une licence compétition à l'année, **NCO**, **LUE** ou **INT** délivrée par la FFM pour l'année en cours. Les licences « une manifestation » **LJA2** sont également admises.

Les pilotes disposant d'une licence INT, devront, pour pouvoir participer, réaliser un dossier d'engagement qui devra être validé par le comité Ultimate Cup (descriptif du dossier dans le paragraphe dossier d'engagement).

Catégorie	Admission	Sous-catégorie
Hypersport	Ne seront pas éligibles à participer à la catégorie Hypersport sauf sous réserve d'envoi d'un dossier d'engagement auprès du promoteur : - Tous pilotes ayant terminé dans les 10 premiers d'un championnat international Ce dossier devra être validé par le comité Ultimate Cup (descriptif du dossier dans le paragraphe dossier d'engagement). *Palmarès étudié sur une période de 5 ans*	**Scratch** : général *Sous réserve d'au moins 5 participants :* ***Gentleman** : 40 ans révolu* au jour de l'épreuve. **Féminine** : Uniquement Femme
Challenger 1000	Seront admis en catégorie Challenger 1000, les pilotes : - Ayant participé minimum à une séance de Track Day (Inclus Ultimate Cup ou hors Ultimate Cup). - N'ayant jamais été classés dans les 3 premiers d'un classement général de course moto vitesse ou endurance * - N'ayant jamais terminé 3 fois premier (1e) lors d'une épreuve de course moto vitesse ou endurance au cours de la même saison* Le comité Ultimate Cup se réserve le droit de permettre à un ou plusieurs pilotes de participer sous réserve d'envoi d'un dossier d'engagement qui devra être validé par le comité Ultimate Cup (descriptif du dossier dans le paragraphe dossier d'engagement). *Courses moto ne comptant pas pour le palmarès ci-dessous : - First Race Cup du Championnat WERC - Woman's Cup	**Scratch** : général *Sous réserve d'au moins 5 participants :* ***Gentleman :** 40 ans révolu* au jour de l'épreuve. **Féminine** : Uniquement Femme

PROJET

	- Promosport Découverte du Championnat promosport - Les championnats de Ligue Lors de son engagement, le pilote reconnait la comptabilité de son palmarès avec les règles citées ci-dessus. Toute fausse déclaration pourra entrainer à n'importe quelle course, une exclusion définitive de sa catégorie ou du championnat. *Palmarès étudié sur une période de 5 ans*	
Ultimate 600	Seront admis en catégorie Ultimate 600 : - Les pilotes ayant participé au minimum à une séance de Track Day (inclus Ultimate Cup ou hors Ultimate Cup). Ne seront pas éligibles à participer à la catégorie Ultimate 600 sauf sous réserve d'envoi d'un dossier d'engagement auprès du promoteur : - Tous pilotes ayant terminé dans les 10 premiers d'un championnat international Ce dossier devra être validé par le comité Ultimate Cup (descriptif du dossier dans le paragraphe dossier d'engagement). *Courses moto ne comptant pas pour le palmarès ci-dessus : - First Race Cup du Championnat WERC - Woman's Cup - Promosport Découverte du Championnat promosport - Les championnats de Ligue *Palmarès étudié sur une période de 5 ans*	**Scratch Challenger** : Pilote n'ayant jamais été classé dans les 3 premiers d'un classement général de course moto vitesse ou endurance * Et/ou n'ayant jamais terminé 3 fois premier lors d'épreuves de course moto vitesse ou endurance au cours de la même saison* **Scratch Supersport** : Tous les pilotes n'étant pas concernés par la sous-catégorie Challenger. *Sous réserve d'au moins 5 participants :* ***Gentleman** : 40 ans révolu* au jour de l'épreuve. **Féminine** : Uniquement Femme

DOSSIER D'ENGAGEMENT :

Ce dossier devra être validé par le comité Ultimate Cup 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 réalisé par le pilote sur piste sèche, sur toutes les épreuves auxquelles le pilote a pris part au cours des 3 dernières années.

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

<u>Article 6.1</u>

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.

De plus, l'organisation se réserve le droit de refuser les dossiers d'engagement des pilotes ne correspondant pas aux critères d'image de l'épreuve.

PROJET

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

Les demandes d'engagement et les paiements correspondants devront être effectués 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.

Tarifs inscriptions 2024 (TTC)

Inscription Course Vitesse	Le Castellet	Le Vigeant	Navarra	Lédenon	Magny-Cours
Si inscription à 4 courses ~~avant~~	410 €	360 €	360 €	360 €	410 €
Inscription course par course ~~après~~	446 €	396 €	396 €	396 €	446 €

L'adhésion à l'association « Endurance Events » de 55 € sera obligatoire pour participer à l'Ultimate Cup.

N B : Seules les cartes bancaires sont acceptées comme moyen de paiement dans Engage Sport.
Pour cela, la date de validité de votre carte bancaire doit être postérieure à la date de la dernière course.

Le jour de votre 1ere épreuve un chèque de caution de 600 € TTC non encaissé couvrant les cautions du transpondeur, box et infrastructure, vous sera demandé. Il sera détruit en fin d'année si le matériel n'a subi aucun dommage. Sinon il sera encaissé et un remboursement partiel pourra être effectué en fonction des pertes ou casses éventuelles du matériel confié (et 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 passées 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 1er mars 2024 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 2024 sans exception. L'organisation se réserve le droit de refuser ou de retirer le ou les numéros des pilotes ne participant pas 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 de chaque course.

Article 10 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

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

	Frais d'annulation à plus de 30 jours de la course (quel que soit le motif)	Frais d'annulation à moins de 30 jours de la course

PROJET

Inscriptions à plusieurs courses groupées de la saison	120€ de frais par inscriptions annulée	Aucun remboursement sauf pour raison médicale* : remboursement de 40% de l'inscription
Inscription à une 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 trois jours au moins avant la date de la course.

Article 12 : ASSURANCE

Chaque manifestation aura obtenu le VISA de la FFM et sera 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.

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

ATTENTION : Aucun renouvellement ou enregistrement de licence ne sera effectué 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.

Les opérations de contrôle technique auront lieu le vendredi de 08 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 de la machine en dehors du planning horaire mentionné dans le règlement particulier de chaque épreuve, le responsable technique se réserve le droit de refuser au concurrent l'accès au contrôle technique.

Tous les motocycles présentés devront répondre au règlement technique de l'Ultimate Cup.

Un pilote présentant une machine au contrôle technique :

PROJET

- 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 PARKING ET COULEUR DU BRACELET

Chaque pilote se verra remettre 1 pass véhicule Paddock P3 ou R7*, 3 bracelets accompagnants et 2 pass véhicule Parking Accompagnants lors des contrôles d'accréditation. Le Paddock est strictement réservé aux véhicules accrédités. **Tout véhicule n'ayant pas son pass collé sur le pare-brise ne pourra accéder au paddock ou au parking.**

* *Seuls les véhicules supérieurs à 3,5 tonnes (fourgon et camping-car) sont autorisés à accéder au paddock vitesse. Les véhicules privés de moins de 3,5 tonnes (voiture) ne sont pas admis et devront stationner sur le Parking Accompagnants.*

Les demandes de déchargement exceptionnel (maximum 30 minutes) doivent être réalisées auprès de l'Accréditation ou du Paddock Manager. Une caution sera demandée en échange de ce droit.

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. Il devra le porter pendant toute la durée des essais libres et qualificatifs ainsi que durant toutes les courses.

Il devra participer aux séances d'essais correspondantes à la couleur qui lui aura été attribuée. 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 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€. Tous les briefings commenceront à l'heure. Tout pilote en retard ne sera plus admis en salle de briefing et devra s'inscrire dans un autre briefing.**

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

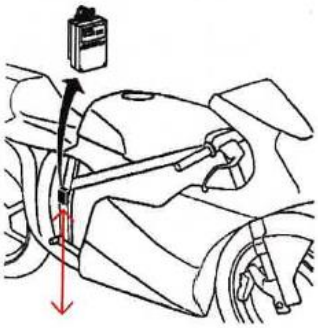
Article 15 : TRANSPONDEUR

Lors des contrôles administratifs, il sera remis à chaque pilote un transpondeur (par la société référencée par le promoteur 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. Au centre de la moto proche du bras oscillant. Il ne doit pas être fixé à une hauteur plus élevée que 60 cm à partir du sol (cf schéma ci-dessous). 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 (selon tarif en vigueur).

PROJET



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 : EMPLACEMENT PADDOCKS

Chaque pilote se verra attribué un emplacement par l'organisateur, dont la superficie dépendra de la superficie disponible dans le paddock. Les angles de chaque emplacement et les voies de circulation auront été préalablement tracés par l'organisateur. ~~Il~~ Le pilote est responsable du respect de cet emplacement et de ses limites.

Les voies de circulation et de sécurité doivent impérativement être libres (aucun véhicule ne doit y stationner). Les zones réservées délimitées par rubalise et/ou barrières devront être impérativement respectées.

Tout stationnement abusif et/ou inapproprié entrainera une sanction.

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

POUR LES PILOTES DES CATEGORIES VITESSES AYANT RÉSERVÉ UN BOX :

Sera délivré 1 pass véhicule Paddock P1* au pilote ayant réservé le box. En cas de sous-location du box, l'organisateur se réserve le droit de refuser l'accès à ce paddock au(x) sous-locataire(s). Le paddock est strictement réservé aux véhicules accrédités « PADDOCK P1 ».

** Seuls les véhicules supérieurs à 3,5 tonnes (uniquement fourgon ou semi-remorque) sont autorisés à accéder au Paddock P1. Les véhicules privés de moins de 3,5 tonnes (voiture) ne sont pas admis et devront stationner sur le Parking Accompagnants. Les camping-cars devront stationner sur le Paddock P2 ou sur le Parking Accompagnants.*

Les demandes de déchargement exceptionnel (maximum 30 minutes) doivent être réalisées auprès de l'Accréditation ou du Paddock Manager. Une caution sera demandée en échange de ce droit.

Règles de respect à l'arrière des boxs (entre la porte d'un box et le premier véhicule de la travée) :

- Les voies de passage et de sécurité doivent être libres (aucun véhicule ou remorque ne doit y être stationné).
- Le mobilier pouvant encombrer le passage sont interdits.
- Les barbecues sont strictement interdits.
- Les lieux de couchage (caravane ou tente etc..) sont <u>interdits sur le Paddock P1 mais obligatoire sur le Paddock P2 ENDURANCE</u>.

NB : Un espace alloué au « lieu de vie & couchage » sera alloué ~~à~~ sur chaque meeting (Paddock P2 Endurance). 1 pass Paddock P2 Endurance sera délivré au pilote ayant réservé le box (pour un camping-car ou un 2ème fourgon d'assistance).

Tout non-respect de ces règles entraînera une sanction pouvant aller de l'avertissement jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

PROJET

Les boxs sont accessibles sous l'entière responsabilité du Team Manager (ou du pilote ayant réservé le box) qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.

Chaque équipe doit posséder dans son box 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 CO^2). Pas d'extincteur à eau. Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le box par le circuit.

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.
- 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.
- Les trottinettes, vélos, scooters et quads sont strictement interdits sur la Pitlane.

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 locataire, qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées. Dans le cas où celle-ci ne le sont pas ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands, le locataire sera considéré comme responsable et sa caution retenue.

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

- **STANDS :**

➢ **Interdiction formelle de fumer** dans, derrière et devant les stands.

➢ **Interdiction aux enfants de moins de 8 ans.**

➢ **Interdiction d'emmener un animal, même attaché.**

➢ Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage, soit 30 litres maximum est autorisé).

PROJET

- Interdiction d'utiliser tout matériel produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder, etc.) **dans le box**. Tous ces matériels peuvent néanmoins être utilisés derrière les stands mais loin des stocks d'essence (à minimum 5 mètres).
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 5 litres minimum, en cas de salissure le stand devra être nettoyé le plus vite possible).
- **Interdiction d'utiliser une plancha ou un barbecue dans le box ou à l'arrière du box.**

- **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 Pitlane est formellement interdit aux enfants de moins de 15 ans, et aux personnes qui ne seront pas munies des ~~pass~~ brassards autorisés.
- Les chaussures ouvertes (tongs, claquettes, sandales) ainsi que les robes/jupes et shorts sont strictement interdits en Pitlane.

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 d'un essai libre et de deux séances qualificatives.

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

Une qualification par course a lieu. La qualification numéro 1 servira pour le placement sur la grille en course 1, la qualification numéro 2, 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 Couse 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 MINIMUM 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%.

PROJET

Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps MINIMUM de qualification, ne pourra pas participer à la course sauf demande de la part du pilote et en accord particulier du Jury et de la direction de course. Les droits d'engagement ne sont pas remboursables, dans ce cas, 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.

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

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 :

- Présentation du drapeau noir accompagné d'un numéro : le pilote finit son tour et rentre au stand immédiatement, il ne pourra plus repartir.

- Présentation du drapeau noir avec un disque orange accompagné d'un numéro : le pilote doit s'arrêter IMPERATIVEMENT dans le premier poste de commissaires pour vérification. A l'appréciation des commissaires et de la direction de course, il pourra ou ne pourra pas repartir.

Article 23 : ARRET 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 rendent dangereux le déroulement de la course, des drapeaux rouges sont présentés à tous les postes de Commissaires, les feux rouges sont allumés le long du circuit, pour indiquer que la course est interrompue.

La décision d'arrêter la course peut être prise uniquement par le Directeur de Course ou par son adjoint.

Lorsque ces signaux sont donnés, les pilotes doivent immédiatement cesser de courir, réduire leur vitesse et retourner lentement vers la voie des stands.

Le classement de la course est effectué sur le dernier tour où le leader de la course a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge de la façon suivante :

a) Pour tous les coureurs ayant franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement est établi pour la fin de ce tour.

b) Pour tous les coureurs qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement partiel du tour précédent est établi.

c) Le classement complet est établi en combinant les 2 classements partiels obtenus selon le principe tours/temps.

d) Les pilotes, qui ne rentrent pas dans la voie des stands au guidon ou en poussant leur machine dans les 5 mn qui suivent la présentation du drapeau rouge, ne peuvent pas reprendre part à la course et ne sont pas classés.

PROJET

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 diffèreraient le Directeur de course pourra faire présenter les drapeaux rouges pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné, la course sera déclarée course mouillée (WET). La course pourra être également arrêtée pour toutes autres raisons de sécurité.

Le nouveau départ sera donné au minimum 10 min après présentation des drapeaux et sera déclaré course mouillée (WET).

La distance de la nouvelle course sera définie par la direction de course en fonction du nombre de tours restant à effectuer au moment du drapeau rouge. Le nombre de tours ne pourra être inférieur à 5. Le classement de l'épreuve sera celui enregistré à l'issue du nombre de tours calculé pour le nouveau départ.

Article 23.1 : MOINS DE TROIS TOURS EFFECTUES

Lorsque le drapeau rouge est présenté avant que le pilote en tête de course ait terminé son troisième tour :

a) Le premier départ est nul et sans valeur. Tous les pilotes admis au premier départ ont la possibilité de prendre à nouveau le départ (sauf dispositions particulières Art 6 alinéa d notamment). Les machines peuvent être réparées ou remplacées (conformément à l'Article 4 du règlement général), si le règlement de l'épreuve l'autorise. Le nouveau départ de la course est donné pour la distance totale de la course (le Directeur de Course peut réduire celle-ci) et les positions originales de départ sont identiques. La place de tout motocycle ne pouvant pas prendre le départ de cette nouvelle course reste vacante.

b) S'il est impossible de redonner le départ de la course, il n'y a 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 a terminé son troisième tour :

a) La course est considérée comme étant en plusieurs parties. Le classement de cette première partie est effectué sur le dernier tour où le leader a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge conformément aux dispositions de l'article 6.

b) La distance de la nouvelle course est celle requise pour achever la distance totale de la course (la Direction de Course peut réduire cette distance). Le nombre de tours ne peut être inférieur à 5.

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

d) Seuls sont admis au nouveau départ, les pilotes ayant pris le départ de la course ou de la partie de la course qui a été arrêtée (sauf disposition particulière de l'article 6, alinéa d notamment). Les machines peuvent être réparées ou remplacées (conformément à l'Article 4 du règlement général).

e) S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points est attribuée pour le Championnat si 50% ou plus de la distance ou du nombre de tours prévus ont été accomplis.

f) Le classement de la course est celui de la dernière partie de la course

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 en fonction des 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.

PROJET

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 une amende de 75€, doublée en cas de récidive.

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 30 secondes de pénalité, le team du pilote sanctionné sera averti le plus rapidement possible. Toutefois le jury aura la possibilité d'alourdir cette sanction.

Article 25 : ARRIVEE – CLASSEMENT

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

Les caméras installées sur la machine doivent être retirées dès l'arrivée.

Le commissaire technique est responsable de la surveillance du parc fermé. Les concurrents doivent retirer leur machine dans les 30 mn après l'ouverture du parc fermé, sauf pour les machines choisies pour être contrôlées. Passé ce délai, les surveillants du parc fermé ne seront plus responsables des machines qui resteront.

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)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.

Classement par catégorie :

Coupe Ultimate 600 :
Challenger Scratch
Supersport Scratch
Gentleman (minimum 5 participants)
Féminine (minimum 5 participants)

Coupe Hypersport :
Scratch
Gentleman (minimum 5 participants)
Féminine (minimum 5 participants)

PROJET

Coupe Challenger 1000 :
Scratch
Gentleman (minimum 5 participants)
Féminine (minimum 5 participants)

Article 26 : DOTATION
L'organisation offrira des coupes et dotations aux trois premiers pilotes de chaque catégorie scratch.

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 celle-ci ne repartira pas.

1 point sera attribué pour la pole position de chaque qualification.

1 point par manche sera également attribué pour le meilleur tour en course.

Les points suivants seront attribués pour le classement général, après 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 GENERAL

Pour figurer sur le classement annuel, le coureur doit participer au minimum à 4 épreuves sur la saison 2024.

LE CLASSEMENT GENERAL SERA OBTENU EN ADDITIONNANT LES RESULTATS ACQUIS SUR LA TOTALITE DES MANCHES.

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 300 €, plus 200 € en cas de démontage moteur, somme qui sera rendue au réclamant dans le cas où la réclamation serait fondée.

Les 200 € 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.

PROJET

- 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

Avant toute entrée sur la piste, la Direction de Course pourra demander à un ou des pilotes de se faire examiner par le Médical. Le Directeur de Course pourra aussi demander au(x) pilote(s) de se soumettre à un test d'alcoolémie. Si le Médical émet des réserves sur un pilote et sur ces capacités à prendre la piste en toute sécurité, celui-ci sera convoqué au Jury et devra se conformer à la décision de celui-ci.

Tout pilote vu par le Médical prenant ou reprenant la piste sans validation du Médical et du Jury, se verra exclu du meeting et inscrit au Cahier des Sanctions.

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 ces derniers, le pilote 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 est formellement interdite sur quel support que ce soit.

Dans le cadre de ces manifestations, les participants de l'Utimate 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.

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.

PROJET

REGLEMENT 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, par rapport à l'extrémité de l'axe d'origine.

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.

Article 3 : PAPILLON DES GAZ

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz.
La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

Article 4 : 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 tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier, titane ou en matériau composite résistant à un fort impact ou à une forte friction tels que les composites de fibre de verre ou de fibre de carbone.

Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes 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. 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.

Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle ainsi que toute plaque ou barre de protection, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

Article 5 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE - GENERATEUR ALTERNATEUR

PROJET

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 6 : 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 ml 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 ml en matériau approprié.

Article 7 : 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. Le freinage des vis de l'étrier avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé. Le freinage des vis des raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire.
Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues agissant sur les deux roues.

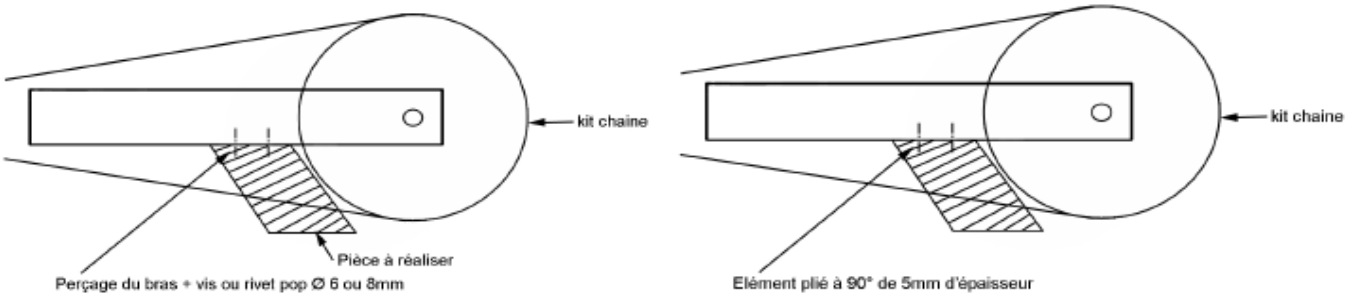
Article 7.1 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN

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 8 : PROTECTION DE CHAINE

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, matériaux métalliques ou composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

Réalisation de la protection de chaîne



PROJET

Article 9 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

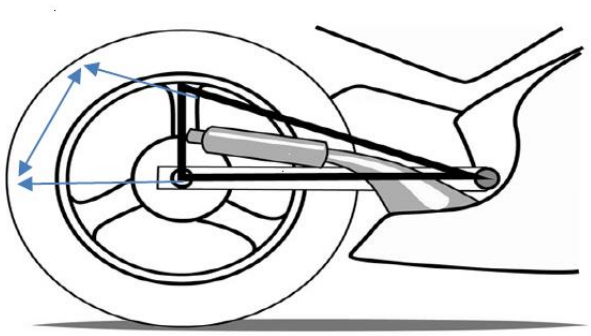
L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motocycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière.

Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

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(les) 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.



Article 10 : 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 11 : LEVIERS

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

PROJET

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

Article 12 : 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-pieds doit être de 65 mm.

Article 13 : 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 externe doivent **être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité.**

Tous les **raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boite 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 14 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

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

Article 15 : 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 d'origine n'est pas équipée d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit être installé sur 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 boite 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.

Les supports de béquilles devront être réalisés en aluminium, nylon, téflon, ou matière équivalente, auront les dimensions maximums suivantes : Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait.

PROJET

Article 16 : 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.
- Les feux types bicyclette à pile sont interdits. L'alimentation du feu arrière doit être la batterie de la machine
- 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 feu arrière doit être alimenté en direct par la batterie de la machine.
- L'interrupteur de commande du feu arrière doit être installé au plus proche du guidon, (pour une mise en fonctionnement en roulant)

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

Article 17 : RESERVOIR DE CARBURANT

Les réservoirs en carbone sont interdits sauf s'ils sont présents d'origine sur la machine.

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

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

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

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®)

PROJET

Article 18 : ROUES et PNEUS

Pneumatique Michelin obligatoire à partir des essais libres du samedi matin - les roues adaptables sont autorisées.

ULTIMATE CUP 2024

Dimension / Size	Type	Reference
HYPERSPORT / ENDURANCE		
120/70 R 17 58V	POWER SLICK PERFO SOFT MI	450713
120/70 R 17 58V	POWER SLICK PERFO MEDIUM MI	890610
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO SOFT MI*	373531
200/60 R 17 78V	POWER SLICK PERFO SOFT MI	661965
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO MED SOFT MI*	426881
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO MED HARD MI*	206560
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO MEDIUM MI*	623973
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO 24 MI*	967394
200/60 R 17	POWER SLICK PERFO 24 MI	311767
200/60 R 17	POWER SLICK PERFO SOFT 24 MI	732252
200/60 R 17	POWER SLICK PERFO HARD 24 MI	630410
CHALLENGER 600 / ENDURANCE 600		
120/70 R 17 58V	POWER CUP PERFO SOFT MI**	776782
190/55 R 17 75V	POWER CUP PERFO SOFT MI**	035792
120/70 R 17 58V	POWER CUP PERFO MEDIUM MI**	112600
190/55 R 17 75V	POWER CUP PERFO MEDIUM MI**	610363
190/60 R 17 75V	POWER SLICK PERFO MED SOFT + MI	600487
190/60 R 17 75V	POWER SLICK PERFO MED HARD + MI	184386
190/60 R 17 75V	POWER SLICK PERFO MED SOFT MI*	619972
120/70 ZR 17 (58W)	POWER SLICK 2 NHS F	319748
190/55 ZR 17 (75W)	POWER SLICK 2 NHS R	215802
CHALLENGER 1000		
120/70 ZR 17 (58W)	POWER SLICK 2 NHS F	319748
200/55 ZR 17 (75W)	POWER SLICK 2 NHS R	219685
YAMAHA R7 CUP		
120/70 ZR 17 (58W)	POWER CUP 2 F TL	451092
180/55 ZR 17 (75W)	POWER CUP 2 R TL	528570
PLUIE TOUTE CATEGORIE		
12/60 R 17	POWER RAIN F	824200
180/55 R 17	POWER RAIN NHS R*	407970
19/69 R17	POWER RAIN+	850703

* jusqu'à épuisement du stock; ** sur commande uniquement

Article 19 : EQUIPEMENTS

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

Un casque intégral non modulable aux normes Norme ECE 22-06, 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.
Le port d'un airbag est obligatoire, (norme EN 1621-4 pour les airbags mécaniques ou airbag figurant sur la liste des équipements certifiés conformes par les fabricants). La liste sera communiquée prochainement.

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques. Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques.

Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales, …), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les Commissaires Techniques.

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

Article 20 : 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 21 : 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 22 : PLAQUES NUMEROS

Les machines devront être équipées de plaques blanc mat avec des numéros noir mat. 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 dosseret 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

PROJET

Largeur minimale : 80 mm
Largeur minimale des traits : 25 mm
<u>Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont</u> :
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 :

ATTENTION : Le numero 1 doit :
- Etre composé d'une barre simple verticle : I
- Ou être écrit sous la forme suivante : 1

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

<u>Article 23 : CONTROLE DU BRUIT</u>

Le contrôle sonométrique est effectué selon la méthode dynamique.

<u>Article 24 : ACQUISITION DES DONNEES</u>

L'acquisition de données est autorisée.

<u>Article 25 : TELEMETRIE</u>

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.

<u>Article 26 : CAMERA</u>

L'utilisation d'une caméra embarquée pour le Championnat de France d'Endurance est soumise à l'autorisation préalable de la Fédération Française de Motocyclisme, de l'organisateur ou du promoteur. Les caméras et/ou supports doivent être assurés par un fil métallique et son installation doit être vérifiée par les commissaires techniques.
Pour toute information complémentaire, se référer à l'article 2.1.24 du Code Sportif National.

PROJET