



**REGLEMENT**  
**VITESSE**  
**2023**



# TABLE DES MATIERES

## REGLEMENT SPORTIF

Article 1 : DEFINITION .....	4
Article 2 : ORGANISATEUR .....	4
Article 3 : JURIDICTION .....	4
Article 4 : OFFICIELS .....	4
Article 5 : MACHINES ADMISES .....	4
Article 6 : PILOTES ADMIS .....	5
Article 7 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET DEPOT DE GARANTIE .....	7
Article 8 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS .....	7
Article 9 : SELECTION DES PILOTES .....	8
Article 10 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT .....	8
Article 11 : ANNULATION D'UNE EPREUVE .....	8
Article 12 : ASSURANCE .....	9
Article 13 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES .....	9
Article 14 : BRIEFING .....	10
Article 15 : TRANSPONDEUR .....	10
Article 16 : CARBURANT .....	10
Article 17 : EMBLACEMENT 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 24 : VITESSE DANS LA VOIE DES STANDS – DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE .....	14
Article 25 : ARRIVEE – CLASSEMENT .....	15
Article 26 : DOTATION .....	16
Article 27 : ATTRIBUTION DES POINTS .....	16
Article 28 : RECLAMATIONS .....	17
Article 29 : CONTROLE MEDICAL .....	17
Article 30 : RESPONSABILITES .....	17
Article 31 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE .....	17
Article 32 : APPLICATION DU REGLEMENT .....	18
Article 33 : PRESCRIPTIONS GENERALES .....	18



# TABLE DES MATIERES

## REGLEMENT TECHNIQUE

Article 1 : GENERALITES .....	18
Article 2: COUPE CONTACT .....	18
Article 3 : PAPILLON DES GAZ.....	19
Article 5: RECUPERATEURS.....	19
Article 6 : FREINS.....	19
Article 7: PROTECTION DE CHAINE.....	19
Article 8 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT .....	20
Article 9 : GUIDONS .....	20
Article 10 : LEVIERS .....	21
Article 11 : REPOSE-PIEDS.....	21
Article 12 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE .....	21
Article 13 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT .....	21
Article 14 : CARENAGE .....	21
Article 15 : FEU ARRIERE.....	22
Article 16 : RESERVOIR DE CARBURANT .....	22
Article 17 : ROUES et PNEUS.....	23
Article 18 : EQUIPEMENTS .....	24
Article 19 : ELEMENTS A RETIRER.....	24
Article 20 : ELEMENTS POUVANT ETRE ENLEVES.....	24
Article 21 : PLAQUES NUMEROS .....	24
Article 22 : CONTROLE DU BRUIT .....	25
Article 23 : ACQUISITION DES DONNEES.....	25
Article 24 : TELEMETRIE .....	25



## **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
- 2 séances qualificatives
- 2 courses

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 2023 :**

DATE	PAYS
LE CASTELLET : 31 mars – 02 avril	FRANCE
NAVARRA : 5 - 7 mai	ESPAGNE
LE VIGEANT : 30 juin – 2 juillet	FRANCE
MIRECOURT : 8 – 10 septembre (TBA)	FRANCE
MAGNY-COURS : 13 – 15 octobre	FRANCE

## **Article 2 : ORGANISATEUR**

**Endurance Events**

1 Avenue du Puy de Dôme

63360 GERZAT

[contact@enduranceevents.eu](mailto:contact@enduranceevents.eu)

## **Article 2.1 : PROMOTEUR**

**UCM**

6 Rue du PAVIN

63360 GERZAT

[contact@ultimatecup.eu](mailto: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 chaque épreuve.

## **Article 5 : MACHINES ADMISES**

Sur invitation et après acceptation du dossier par le promoteur.



Version V3 14/12/2022



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.

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
<b>Hypersport</b>	Ne seront pas éligibles à participer à la catégorie Hypersport sauf sous réserve d'envoi d'un dossier d'engagement auprès du promoteur : <ul style="list-style-type: none"><li>- Tous pilotes ayant terminé dans les 10 premiers d'un championnat international</li></ul> Ce dossier devra être validé par le comité Ultimate Cup (descriptif du dossier dans le paragraphe dossier d'engagement). <i>Palmarès étudié sur une période de 5 ans</i>	<b>Scratch</b> : général <i>Sous réserve d'au moins 5 participants :</i> <b>Gentleman</b> : 40 ans révolu avant le début du championnat <b>Féminine</b> : Uniquement Femme <b>Roadster</b> : Moto type roadster
<b>Challenger 1000</b>	Seront admis en catégorie Challenger 1000, les pilotes : <ul style="list-style-type: none"><li>- Ayant participé minimum à une séance de Track Day (Inclus Ultimate Cup ou hors Ultimate Cup).</li><li>- N'ayant jamais été classés dans les 3 premiers d'un classement général de course moto vitesse ou endurance *</li><li>- N'ayant jamais terminé 3 fois premier (1<sup>er</sup>) lors d'une épreuve de</li></ul>	<b>Scratch</b> : général <i>Sous réserve d'au moins 5 participants :</i> <b>Gentleman</b> : 40 ans révolu avant le début du

	<p>course moto vitesse ou endurance au cours de la même saison*</p> <p>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).</p> <p>*Courses moto ne comptant pas pour le palmarès ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- First Race Cup du Championnat WERC</li> <li>- Woman's Cup</li> <li>- Promosport Découverte du Championnat promosport</li> <li>- Les championnats de Ligue</li> </ul> <p>Lors de son engagement, le pilote reconnaît la comptabilité de son palmarès avec les règles citées ci-dessus. Toute fausse déclaration pourra entraîner à n'importe quelle course, une exclusion définitive de sa catégorie ou du championnat.</p> <p><i>Palmarès étudié sur une période de 5 ans</i></p>	<p><i>championnat</i></p> <p><b>Féminine</b> : Uniquement Femme</p> <p><b>Roadster</b> : Moto type roadster</p>
<p><b>Ultimate 600</b></p>	<p>Seront admis en catégorie Ultimate 600 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les pilotes ayant participé au minimum à une séance de Track Day (inclus Ultimate Cup ou hors Ultimate Cup).</li> </ul> <p>Ne seront pas éligibles à participer à la catégorie Ultimate 600 sauf sous réserve d'envoi d'un dossier d'engagement auprès du promoteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tous pilotes ayant terminé dans les 10 premiers d'un championnat international</li> </ul> <p>Ce dossier devra être validé par le comité Ultimate Cup (descriptif du dossier dans le paragraphe dossier d'engagement).</p> <p>*Courses moto ne comptant pas pour le palmarès ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- First Race Cup du Championnat WERC</li> <li>- Woman's Cup</li> <li>- Promosport Découverte du Championnat promosport</li> <li>- Les championnats de Ligue</li> </ul> <p><i>Palmarès étudié sur une période de 5 ans</i></p>	<p><b>Scratch Challenger</b> : Pilote n'ayant jamais été classé dans les 3 premiers d'un classement général de course moto vitesse ou endurance *</p> <p>Et/ou n'ayant jamais terminé 3 fois premier lors d'épreuves de course moto vitesse ou endurance au cours de la même saison*</p> <p><b>Scratch Supersport</b> : Tous les pilotes n'étant pas concernés par la sous-catégorie Challenger.</p> <p><i>Sous réserve d'au moins 5 participants :</i></p> <p><b>Gentleman</b> : 40 ans révolu avant le début du championnat</p> <p><b>Féminine</b> : Uniquement Femme</p> <p><b>Roadster</b> : Moto type roadster</p>

**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.

#### **Article 6.1**

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

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.

#### **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/](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 2023 (TTC)

Inscription Course Vitesse	Le Castellet	Navarra	Le Vigeant	Mirecourt	Magny-Cours
Si inscription à 4 courses avant	400€	350€	350€	350€	400€
Inscription course par course après	436€	386€	386€	386€	436€

L'adhésion à l'association « Endurance Events » de 50 € 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 1<sup>ère</sup> 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 1<sup>er</sup> mars 2023 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 2023 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 :

	<b>Frais d'annulation à plus de 30 jours de la course (quel que soit le motif)</b>	<b>Frais d'annulation à moins de 30 jours de la course</b>
<b>Inscriptions à plusieurs courses groupées de la saison</b>	120€ de frais par inscriptions annulée	Aucun remboursement sauf pour raison médicale* : remboursement de 40% de l'inscription
<b>Inscription à une course</b>	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](mailto:contact@ultimatecup.eu)**

## **Article 11 : ANNULATION D'UNE EPREUVE**

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

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

## **Article 12 : ASSURANCE**

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, l'organisateur 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 :

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

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

## **Article 13.1 : PASS ET COULEUR DU BRACELET**

Chaque pilote se verra remettre 1 Pass par pilote, 3 Pass accompagnants et 2 Pass véhicules (1 paddock + 1 parking) lors des contrôles d'accréditation. 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. 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 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.

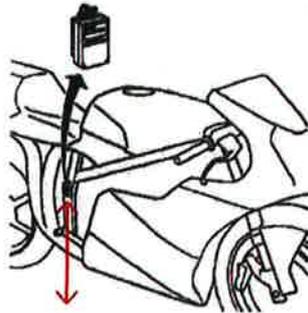
#### **Article 15 : TRANSPONDEUR**

Lors des contrôles administratifs, il sera remis à chaque pilote un transpondeur (par la société de chronométrage ITS EVENTS), 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 (10 € TTC).



#### **Article 16 : CARBURANT**

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

#### **Article 17 : EMBLACEMENT PADDOCKS**

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

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

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

Pour les pilotes en boxes des catégories vitesses :

Règle de respect à l'arrière des boxes (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 ne doit y stationner).
- Les barbecues, table et chaises, pouvant encombrer le passage sont interdits.

- Les lieux de couchage (type caravane etc..) sont interdits.

Un espace alloué au « lieu du vie & couchage » de la catégorie vous sera alloué à chaque meeting (parking annexe dans le paddock).

Tout non-respect de ces règles entraînera une sanction pouvant aller de l'avertissement jusqu'à l'exclusion de l'épreuve. Les boxs 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 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<sup>2</sup>). 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 motorisés.
- Tous les 2 roues motorisés doivent être homologués et assurés.
- Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et récupérateur de fluide mis à disposition par le circuit. Chacun doit impérativement suivre les consignes des placeurs.
- Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte, et l'usage des mini motos interdit.
- Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

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

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

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

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

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

#### **INTERDICTION ABSOLUE**

- **STAND :**
- **Interdiction formelle de fumer.**
- **Interdiction d'emmener un animal, même attaché.**



- **Interdiction aux enfants de moins de 15 ans.**

- Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage, soit 30 litres maximum est autorisé).
- Interdiction d'utiliser tout matériel électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder.) dans le box à moins de 5 mètres de l'essence.
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 5 litres minimum, en cas de salissure le stand devra être nettoyé le plus vite possible).

- **VOIE DE DECELERATION ET MUR DE CHRONOMETRAGE :**

- De remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course.
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de chronométrage.
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection.
- Pour des raisons de sécurité, toute personne présente sur la pit lane 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 pit lane.

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

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

#### **Article 19 : ESSAIS QUALIFICATIFS**

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

Chaque pilote bénéficiera 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 Course lors du briefing.

#### **Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION**

Selon le règlement FFM en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote devra accomplir un temps 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%.



Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps MINIMUM de qualification, ne pourra pas participer à la course sauf 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.

#### **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 météorologiques ou autres, qui rendraient impossible le déroulement normal de la course, le Directeur de course peut décider de l'interrompre en faisant présenter le drapeau rouge par les commissaires de piste.

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.

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 motorcycle 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.

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.

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

## **Article 25 : ARRIVEE – CLASSEMENT**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Classement par catégorie :**



### Coupe Ultimate 600 :

Challenger Scratch  
Supersport Scratch  
Gentleman (minimum 5 participants)  
Féminine (minimum 5 participants)  
Roadster (minimum 5 participants)

### Coupe Challenger 1000 :

Scratch  
Gentleman (minimum 5 participants)  
Féminine (minimum 5 participants)  
Roadster (minimum 5 participants)

### Coupe Hypersport :

Scratch  
Gentleman (minimum 5 participants)  
Féminine (minimum 5 participants)  
Roadster (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 :

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

### **CLASSEMENT GENERAL**

Pour figurer sur le classement annuel, le coureur doit participer au minimum à 4 courses sur la saison 2023.

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

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

Délai des réclamations :

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

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

### **Article 29 : CONTROLE MEDICAL**

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'Ultimate Cup, reconnaissent céder à la SARL Ultimate cup leur droit à l'image.

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



### **Article 32 : APPLICATION DU REGLEMENT**

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

### **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.

## **Règlement technique**

### **Article 1 : GENERALITES**

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

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

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

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

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

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

Tous les carters 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 aluminium, acier inoxydable, acier ou titane.

Des plaques et/ou des barres de protection contre les carters en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

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

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

### **Article 2 : COUPE CONTACT**

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

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

Lorsqu'une coupure de circuit n'est pas installée d'origine par le fabricant, les pompes à essence électriques doivent être connectées à un coupe circuit qui sera actionné automatiquement dès que la moto s'arrête et se couche. Ce coupe circuit doit désactiver la pompe à essence et le système d'allumage en l'espace de deux secondes. La mise hors circuit de la pompe à essence et du système d'allumage peut être contrôlée sur instruction des Officiels.

### **Article 3 : PAPILLON DES GAZ**

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

### **Article 4 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE - GENERATEUR ALTERNATEUR**

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 5 : RECUPERATEURS**

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

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 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 6 : FREINS**

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

#### **Article 6.1 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN**

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

### **Article 7 : PROTECTION DE CHAINE**

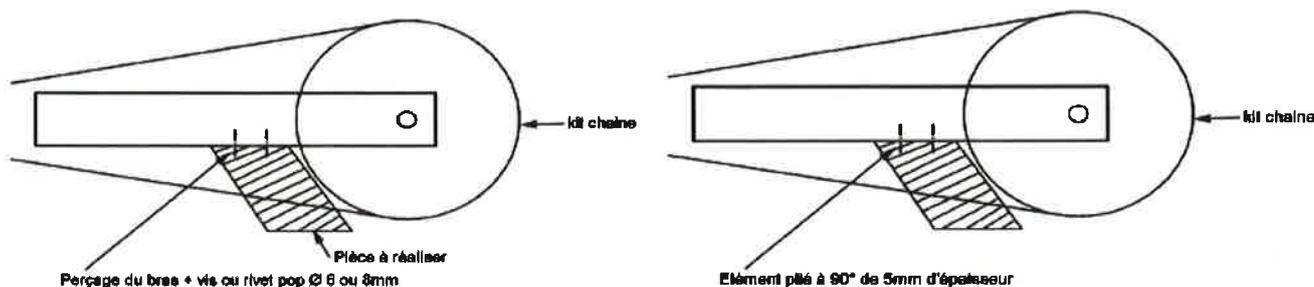
Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

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

#### Réalisation de la protection de chaîne



### **Article 8 : SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT**

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

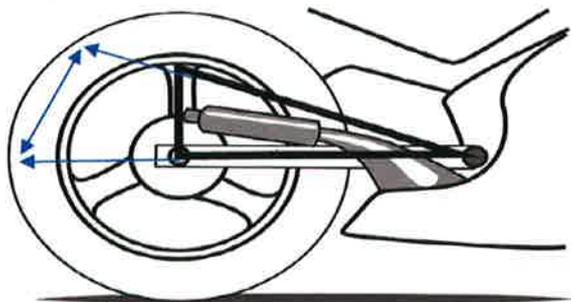
Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

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

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

Les lignes dites hautes ne sont pas autorisées si la machine n'est pas homologuée par le constructeur et inversement. Les machines dotées d'un échappement "bas" (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe du repose pieds, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière (voir croquis règlement fédéral).

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



La limite de bruit est de 102 db maximum à tout moment de la manifestation, aux régimes définis à l'article 22.

### **Article 9 : GUIDONS**

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

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

La réparation des guidons est interdite.

Les demi-guidons et guidons adaptables sont autorisés.

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

#### **Article 10 : LEVIERS**

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère d'un diamètre de 16 mm 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. Le levier de frein pourra être remplacé par un modèle comportant un système de rattrapage de jeu extérieur.

#### **Article 11 : REPOSE-PIEDS**

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied. Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16mm. La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm.

#### **Article 12 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE**

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Le filtre à huile externe doit être "freiné" par un fil métallique de sécurité. Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission 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 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 boîte à air, l'ensemble support-conduit pourra être remplacé à condition de respecter les dimensions et formes d'origine du conduit d'air. Des roulettes de protection peuvent être installées afin de protéger la partie cycle en cas de chute. Toutefois, elles ne sont pas admises dans un rayon inférieur à 30 cm par rapport à l'axe des repose-pieds et ne doivent pas dépasser de plus de 10 mm du carénage.

## **Article 15 : FEU ARRIERE**

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

- La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.
- Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle).
- En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.
- 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 Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

## **Article 16 : RESERVOIR DE CARBURANT**

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

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

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



## Article 17 : ROUES et PNEUS

Pneumatique Michelin obligatoire - les roues adaptables sont autorisées.

ULTIMATE CUP 2023		
		
Dimension / Size	Type	Reference
<b>HYPERSPORT / ENDURANCE</b>		
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
200/55 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 SOFT 24 MI	732252
200/60 R 17	POWER SLICK PERFO HARD 24 MI	630410
<b>CHALLENGER 600</b>		
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
<b>CHALLENGER 1000</b>		
120/70 ZR 17 (58W)	POWER SLICK 2 NHS F	319748
200/55 ZR 17 (75W)	POWER SLICK 2 NHS R	219685
<b>YAMAHA R7 CUP</b>		
120/70 ZR 17 (58W)	POWER CUP 2 F TL	451092
180/55 ZR 17 (75W)	POWER CUP 2 R TL	528570
<b>PLUS TOUTE CATEGORIE</b>		
12/60 R 17	POWER RAIN F	824200
180/55 R 17	POWER RAIN NHS R	407970

\* jusqu'à épuisement du stock



## **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 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.

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

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

## **Article 19 : ELEMENTS A RETIRER**

Les éléments suivants doivent être retirés

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

## **Article 20 : ELEMENTS POUVANT ETRE ENLEVES**

- Tableau de bord,
- Ventilateur du radiateur et ses fils d'alimentation,
- Le garde chaîne pour autant qu'il ne soit pas incorporé dans le garde boue.

## **Article 21 : PLAQUES NUMEROS**

Les machines devront être équipées de plaques 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 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

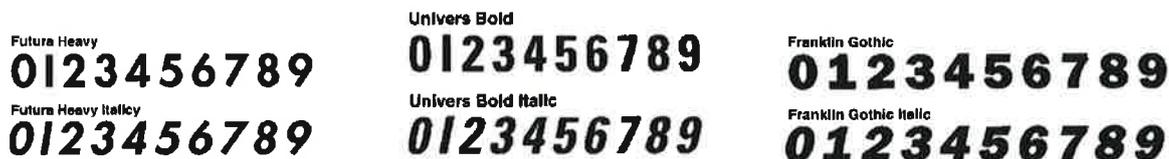
Largeur minimale des traits : 25 mm

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 :



ATTENTION : Le numero 1 doit :  
 Etre composé d'une barre simple verticale : |  
 Ou être écrit sous la forme suivante : 1  
 En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

**Article 22 : CONTROLE DU BRUIT**

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

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
Jusqu'à 600 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
De 601 à 750 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM
Au-dessus de 750 cc	4.500 RPM	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

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

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

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

**Article 23 : ACQUISITION DES DONNEES**

L'acquisition de données est autorisée.

**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.







ENDURANCE EVENTS  
1, avenue du Puy de Dome  
63360 GERZAT

Paris, le 21 décembre 2022

Monsieur,

Après étude de votre règlement, nous avons le plaisir de vous délivrer l'agrément ci-dessous.

## **ULTIMATE CUP VITESSE**

### **AGREMENT N° 2023 / 4**

Vous souhaitant bonne réception de ces documents et une complète réussite de votre saison sportive,

Nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Anne BOULLY  
Direction des Sports

74 Avenue Parmentier  
75011 PARIS  
01 49 23 77 00  
ffm@ffmoto.com

ffmoto.org



**AGREMENT REGLEMENT**

