



AGRÉEMENT RÈGLEMENT

ENDURANCE EVENTS
1, avenue du Puy de Dome
63360 GERZAT

Paris, le 23 janvier 2026

Monsieur,

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

ULTIMATE CUP VITESSE

AGRÉMENT N° 2026 / 6

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.



Jules SOBASZEK
Direction des Sports





VITESSE



RÈGLEMENT

SPORTIF & TECHNIQUE 2026

www.ultimatecupmoto.fr

[@ultimatecupmoto](https://www.facebook.com/ultimatecupmoto) [@ultimatecupmoto](https://www.instagram.com/ultimatecupmoto) [@ultimatecupmoto](https://www.youtube.com/ultimatecupmoto) [@ultimatecupmoto](https://www.tiktok.com/@ultimatecupmoto)

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
PARTIE I : RÈGLEMENT SPORTIF	4
ARTICLE 1 : DÉFINITION.....	4
ARTICLE 2 : ORGANISATEUR	4
ARTICLE 3 : PROMOTEUR.....	4
ARTICLE 4 : JURIDICTION.....	5
ARTICLE 5 : OFFICIELS.....	5
ARTICLE 6 : PILOTES ADMIS	5
ARTICLE 7 : LICENCES ACCEPTÉES	5
ARTICLE 8 : CATÉGORIES & CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ	5
ARTICLE 9 : MACHINES ADMISES	8
ARTICLE 10 : DÉCLASSEMENT & CHANGEMENT DE CATÉGORIE	8
ARTICLE 11 : ENGAGEMENTS.....	8
ARTICLE 12 : DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION	8
ARTICLE 13 : CLÔTURE DES ENGAGEMENTS.....	9
ARTICLE 14 : EN CAS DE PAIEMENT REVENU IMPAYÉ	9
ARTICLE 15 : SÉLECTION DES PILOTES	10
ARTICLE 16 : ANNULATION & FORFAIT	10
ARTICLE 17 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT.....	10
ARTICLE 18 : ANNULATION D'UNE ÉPREUVE	10
ARTICLE 19 : ASSURANCE.....	10
ARTICLE 20 : ACCRÉDITATIONS & LAISSEZ-PASSER.....	10
ARTICLE 21 : ACCÈS AU PADDOCK.....	11
ARTICLE 22 : RÉPARTITION DES PADDOCKS POUR LES PILOTES VITESSE	11
ARTICLE 23 : DEMANDE D'EMPLACEMENT EN BOX (SOUS RESERVE DE DISPOBILITÉS).....	12
ARTICLE 24 : SÉCURITÉ DANS LE PADDOCK, STANDS & MUR DE CHRONOMÉTRAGE	14
ARTICLE 25 : VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES.....	15
ARTICLE 26 : TRANSPONDEURS.....	16
ARTICLE 27 : BRIEFING	16
ARTICLE 28 : ACCÈS EN PISTE	16
ARTICLE 29 : ESSAIS LIBRES & ESSAIS QUALIFICATIFS	17
ARTICLE 30 : PROCÉDURE DE PRÉGRILLE.....	17
ARTICLE 31 : LIMITÉ DE QUALIFICATION	18
ARTICLE 32 : PROCÉDURE DE DÉPART	18
ARTICLE 33 : CONDUITE EN COURSE	18
ARTICLE 34 : ARRÊT DE LA COURSE – NOUVEAU DÉPART.....	18
ARTICLE 35 : VITESSE DANS LA VOIE DES STANDS.....	19
ARTICLE 36 : DÉPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE	19
ARTICLE 37 : ARRIVÉE	20
ARTICLE 38 : CLASSEMENTS & DOTATIONS.....	20
ARTICLE 39 : ATTRIBUTION DES POINTS	20
ARTICLE 40 : CLASSEMENT FINAL	21
ARTICLE 41 : RÉCOMPENSES DE CHAMPIONNAT.....	21
ARTICLE 42 : RÉCLAMATIONS	21
ARTICLE 43 : CONTRÔLE MÉDICAL.....	21
ARTICLE 44 : RESPONSABILITÉS.....	22

ARTICLE 45 : PUBLICITÉ - DROIT À L'IMAGE	22
ARTICLE 46 : PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE	22
ARTICLE 47 : APPLICATION DU RÈGLEMENT	22
ARTICLE 48 : PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES	22
ARTICLE 49 : RENONCIATION À TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITÉS SPORTIVES	22
PARTIE II : RÈGLEMENT TECHNIQUE	23
ARTICLE 1 : GÉNÉRALITÉS	23
ARTICLE 2 : SPÉCIFICITÉS ULTIMATE 700 CUP	23
ARTICLE 3 : ÉLÉMENTS À RETIRER	24
ARTICLE 4 : COUPE CONTACT	24
ARTICLE 5 : PAPILLON DES GAZ	24
ARTICLE 6 : CARTER MOTEUR	24
ARTICLE 7 : DISPOSITIF DE DÉMARRAGE - GÉNÉRATEUR ALTERNATEUR	25
ARTICLE 8 : RÉCUPÉRATEURS	25
ARTICLE 9 : CARBURANT	25
ARTICLE 10 : PROTECTION DE CHAÎNE	25
ARTICLE 11 : SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT	25
ARTICLE 12 : CONTRÔLE DU BRUIT	26
ARTICLE 13 : GUIDONS	26
ARTICLE 14 : LEVIERS	26
ARTICLE 15 : REPOSE-PIEDS	26
ARTICLE 16 : FREINS	27
ARTICLE 17 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN	27
ARTICLE 18 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE	27
ARTICLE 19 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT	27
ARTICLE 20 : CARÉNAGE	27
ARTICLE 21 : PLAQUES NUMÉROS	27
ARTICLE 22 : FEU ARRIÈRE	28
ARTICLE 23 : RÉSERVOIR DE CARBURANT	29
ARTICLE 24 : ROUES ET PNEUS	29
ARTICLE 25 : ÉQUIPEMENTS	29
ARTICLE 26 : ACQUISITION DES DONNÉES	30
ARTICLE 27 : TÉLÉMÉTRIE	30
ARTICLE 28 : CAMÉRA	30

PARTIE I : RÈGLEMENT SPORTIF

ARTICLE 1 : DÉFINITION

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

- *Catégorie 1 = HYPERSPORT ;*
- *Catégorie 2 = CHALLENGER 1000 ;*
- *Catégorie 3 = ULTIMATE 600 ;*
- *Catégorie 4 = ULTIMATE 700 CUP ;*
- *Catégorie 5 = MASTER CUP (nouveauté 2026) ;*

Les catégories HYPERSPORT, CHALLENGER 1000, ULTIMATE 600 & MASTER CUP disposeront de :

- 1 essai libre ;
- 2 qualifications ;
- 2 courses.

La catégorie ULTIMATE 700 CUP disposera de :

- 2 essais libres ;
- 1 qualification ;
- 2 courses.

Calendrier 2026 :

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

Les courses de l'Ultimate Cup se disputent sur des circuits faisant l'objet d'une homologation administrative et respectant pleinement le cahier des charges émis par la F.F.M., à savoir :

- | | |
|--|---------------|
| 1. MAGNY-COURS : 03 - 05 avril 2026 | France |
| 2. LÉDENON : 15 – 17 mai 2026 | France |
| 3. LE VIGEANT : 24 – 26 juillet 2026 | France |
| 4. NOGARO : 28 – 30 août 2026 | France |
| 5. PAUL RICARD : 02 – 04 octobre 2026 | France |

Pour chaque épreuve, il est accepté aux essais un nombre de pilotes égal à la capacité de la piste pour une course de vitesse, selon l'Arrêté Préfectoral portant homologation de chaque circuit.

ARTICLE 2 : ORGANISATEUR

Agissant en qualité d'Organisateur de l'épreuve :

ENDURANCE EVENTS

1 Avenue du Puy de Dôme

63360 GERZAT

Mail : contact@enduranceevents.eu

ARTICLE 3 : PROMOTEUR

Agissant en qualité de Promoteur de l'épreuve :

UCM

6 Rue du PAVIN

63360 GERZAT

Mail : contact@ultimatecup.eu
Site web : www.ultimatecupmoto.fr

ARTICLE 4 : JURIDICTION

Les manifestations se déroulent conformément au Code Sportif de la F.F.M. et aux prescriptions de la C.N.V.

ARTICLE 5 : OFFICIELS

Le Directeur de Course et ses Adjoints, le Président et les membres du Jury, le responsable et les commissaires techniques sont désignés par la F.F.M. qui doit s'assurer au préalable que ces officiels ont satisfait à un séminaire fédéral en cours de validité. Ils sont nommés sur le Règlement Particulier de l'épreuve.

ARTICLE 6 : PILOTES ADMIS

Pour concourir dans le championnat Ultimate Cup, les pilotes doivent obligatoirement respecter les critères d'éligibilité de chaque catégorie, listés dans l'ARTICLE 8 : « CATÉGORIES & CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ ».

En cas de doute, le pilote doit soumettre un dossier d'engagement au Promoteur au maximum 15 jours avant l'épreuve (*Descriptif du dossier dans le paragraphe « Dossier d'engagement » de l'ARTICLE 8 : CATÉGORIES & CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ*).

Le comité Ultimate Cup se réunira régulièrement afin d'étudier l'ensemble des dossiers d'engagement. Il dispose de toute la latitude pour accepter ou refuser une demande d'engagement.

Lors de son engagement, chaque pilote reconnaît la comptabilité de son palmarès avec les critères demandés par catégorie. Toute fausse déclaration peut entraîner à n'importe quelle course, une exclusion définitive de sa catégorie ou du championnat.

ARTICLE 7 : LICENCES ACCEPTÉES

La participation au championnat Ultimate Cup est réservée aux pilotes de toutes nationalités et titulaire d'une licence compétition à l'année (NCO, LUE, INT, NPH ou FIM) délivrée exclusivement par la F.F.M. (et non par une fédération étrangère) pour l'année en cours. La licence « LJA – Une manifestation » est également admise. La licence « NJ3C » est autorisée uniquement pour la catégorie ULTIMATE 700 CUP.

REMARQUE : Les pilotes disposant d'une licence « INT » doivent obligatoirement déposer un dossier d'engagement auprès du Promoteur.

ARTICLE 8 : CATÉGORIES & CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

Le championnat Ultimate Cup Vitesse se compose de 5 catégories distinctes :

1) CATÉGORIE « HYPERSPORT » :

Peut être admis en catégorie HYPERSPORT, tout pilote n'ayant jamais terminé dans le Top 10 Scratch d'un championnat international.

Seront récompensés à l'issue de chaque course les trois premiers pilotes des catégories suivantes :

- « **Scratch** » : Général ;
- « **Féminine** » : Pilotes féminines uniquement (sous réserve de 5 participantes mini).

Palmarès étudié sur une période de 5 ans

2) CATÉGORIE « CHALLENGER 1000 » :

Peut être admis en catégorie CHALLENGER 1000, tout pilote ayant participé à minimum une séance de Track Day (avec ou hors Ultimate Cup) et :

- N'ayant jamais été classé dans le Top 3 Scratch à l'issu d'un championnat de course moto vitesse ou endurance* ;

Où

- N'ayant jamais terminé 3 fois premier (1^{er}) au Scratch lors d'une épreuve de course moto vitesse ou endurance au cours de la même saison*.

Seront récompensés à l'issue de chaque course les trois premiers pilotes des catégories suivantes :

- « **Scratch** » : Général ;
- « **Féminine** » : Pilotes féminines uniquement (*sous réserve de 5 participantes mini*).

Palmarès étudié sur une période de 5 ans

REMARQUE : Si un pilote de la sous-catégorie « Féminine » uniquement se trouvait dans un cas contraire aux critères d'éligibilité cités plus haut, il peut être autorisé, après envoi au Promoteur d'une demande expresse et uniquement sous réserve de l'approbation de celle-ci, à s'inscrire de nouveau en CHALLENGER 1000. Le pilote ne pourra cependant pas prétendre au classement général « Scratch », ni même marquer de point pour ce classement et ce sans contestations possibles. Cette demande exceptionnelle ne s'applique pas aux pilotes inscrits uniquement dans la catégorie « Scratch ».

3) CATÉGORIE « ULTIMATE 600 » :

Peut être admis en catégorie ULTIMATE 600, **tout pilote ayant participé à minimum une séance de Track Day** (avec ou hors Ultimate Cup)

Seront récompensés à l'issue de chaque course les trois premiers pilotes des catégories suivantes :

- « **Scratch Challenger** » : Pilote n'ayant jamais été classé dans le Top 3 Scratch d'un classement général de course moto vitesse ou endurance* et/ou n'ayant jamais terminé 3 fois premier (1^{er}) 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 « Scratch Challenger » ;

Pour chaque catégorie, les pilotes peuvent également, en fonction des critères d'éligibilité, concourir dans une des sous-catégories suivantes, sous réserve d'au moins 5 participants :

- « **Féminine** » : Pilotes féminines uniquement (*sous réserve de 5 participantes mini*) ;

Palmarès étudié sur une période de 5 ans

4) CATÉGORIE « MASTER CUP » (nouveauté 2026) :

Peut être admis en catégorie MASTER CUP, **tout pilote âgé de 40 ans au jour de sa première épreuve**.

Seront récompensés à l'issue de chaque course les trois premiers pilotes des catégories suivantes :

- « **Master 1000** » : Général - Tout pilote engagé sur une machine bicylindre de 891 cm³ à 1200 cm³, 3 cylindres de 891 cm³ à 1000 cm³ ou 4 cylindres de 751 cm³ à 1104 cm³ ;
- « **Master 600** » : Général - Tout pilote engagé sur une machine bicylindre de 699 cm³ à 890 cm³, 3 cylindres de 600 cm³ à 890 cm³ ou 4 cylindres de 600 cm³ à 750 cm³.

Pour la catégorie MASTER 1000, les pilotes doivent, en fonction des critères d'éligibilité, concourir dans une des sous-catégories suivantes :

- o « **Master 1000 Hypersport** » : Tout pilote **n'ayant jamais terminé dans le Top 10 Scratch d'un championnat international** (*sous réserve de 5 participants mini*) ;
- o « **Master 1000 Challenger** » : Tout pilote **n'ayant jamais été classé dans le Top 3 Scratch à l'issue d'un championnat de course moto vitesse ou endurance*** ou **n'ayant jamais terminé 3 fois premier (1^{er}) au Scratch lors d'une épreuve de course moto vitesse ou endurance au cours de la même saison*** (*sous réserve de 5 participants mini*) ;
- o « **Master 1000 Féminine** » : Pilotes féminines uniquement (*sous réserve de 5 participantes mini*).

Pour la catégorie MASTER 600, les pilotes doivent, en fonction des critères d'éligibilité, concourir dans une des sous-catégories suivantes :

- « **Master 600 Challenger** » : Tout pilote n'ayant jamais été classé dans le Top 3 Scratch d'un classement général de course moto vitesse ou endurance* et/ou n'ayant jamais terminé 3 fois premier (1^{er}) lors d'épreuves de course moto vitesse ou endurance au cours de la même saison* (sous réserve de 5 participants mini) ;
- « **Master 600 Supersport** » : Tous les pilotes n'étant pas concernés par la sous-catégorie « Master 600 Challenger » (sous réserve de 5 participants mini) ;
- « **Master 600 Féminine** » : Pilotes féminines uniquement (sous réserve de 5 participantes mini).

Palmarès étudié sur une période de 5 ans

REMARQUE 1 : Tout pilote engagé en début de saison dans les catégories HYPERSPORT, CHALLENGER 1000 ou ULTIMATE 600 atteignant l'âge de 40 ans en cours de saison pourra, à sa demande, basculer dans la catégorie MASTER CUP. Toutefois, les points marqués avant le basculement resteront définitivement attachés à la catégorie de départ et ne seront pas pris en compte dans le classement MASTER CUP.

REMARQUE 2 : Tout pilote âgé de 40 ans avant la première épreuve de la saison garde la possibilité de s'inscrire dans les catégories HYPERSPORT, CHALLENGER 1000 et ULTIMATE 600. Cependant, il ne pourra prétendre qu'au classement Scratch et/ou Féminin.

** Courses moto ne comptant pas pour le palmarès cité ci-dessus : First Race Cup du Championnat WERC / Championnat de France Vitesse Féminin / Promosport Découverte / Autres championnats de Ligue.*

5) CATÉGORIE « ULTIMATE 700 CUP » :

Peut être admis en catégorie ULTIMATE 700 CUP, tout pilote ayant participé à minimum une séance de Track Day (avec ou hors Ultimate Cup).

Seront récompensés à l'issue de chaque course les trois premiers pilotes des catégories suivantes :

- « **Scratch** » : Général ;
- « **Gentleman** » : Pilotes âgés d'au moins 40 ans au jour de l'épreuve (sous réserve de 5 participants mini) ;
- « **Féminine** » : Pilotes féminines uniquement (sous réserve de 5 participants mini).

Palmarès étudié sur une période de 5 ans

- « **Challenger** » : Pilotes ayant au maximum 2 saisons en compétition moto, toutes cylindrées et tous championnats confondus (sous réserve de 5 participants mini) ;

Pour cette catégorie « Challenger », une vérification du palmarès du pilote sera systématiquement effectuée par l'Organisateur afin de déterminer s'il est éligible à la catégorie. Le pilote devra satisfaire à toute demande complémentaire d'information de l'Organisateur.

Sur accord de l'Organisateur, des pilotes pourront être inscrits en tant qu'invités dans une catégorie « Guest ». Ces pilotes ne pourront prétendre à aucune attribution de points au classement du Championnat ULTIMATE 700 CUP.

Des motos d'autres constructeurs présentant des caractéristiques similaires pourront être introduites, à titre exceptionnel et uniquement dans le cadre de tests, par l'Organisateur. Les pilotes de ces motos seront inscrits obligatoirement en catégorie « Guest » et ne pourront prétendre à aucune attribution de points au classement du Championnat ULTIMATE 700 CUP.

Les pilotes des catégories Challenger, Gentleman et Féminine marquent également des points au championnat Scratch.

DOSSIER D'ENGAGEMENT :

Le dossier d'engagement doit 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 5 dernières années.

Le pilote doit obligatoirement satisfaire à toute demande complémentaire d'information émanant de l'Organisateur, qui se réserve le droit de refuser les dossiers d'engagement du ou des pilotes ne correspondant pas aux critères d'image de l'épreuve. Toute inscription peut nécessiter un entretien avec l'Organisateur en amont.

ARTICLE 9 : MACHINES ADMISES

Après acceptation du dossier d'engagement par le Promoteur (cf. ARTICLE 8 : CATÉGORIES & CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ).

Pour chaque épreuve, le nombre maximal de motos admises sur la grille de départ est stipulé sur le Règlement Particulier de l'épreuve. Les machines autorisées doivent être fabriquées à partir de l'année 2005. Les commissaires techniques se réservent le droit de refuser lors des vérifications techniques les motos ne correspondant pas aux critères de sécurité ou d'image de l'épreuve.

Les machines autorisées sont :

- **HYPERSPORT** : Bicylindre de plus de 890 cm³ à 1200 cm³ / 3 cylindres de plus de 890 cm³ à 1000 cm³ / 4 cylindres de plus de 750 cm³ à 1104 cm³ ;
- **CHALLENGER 1000** : Bicylindre de plus de 890 cm³ à 1200 cm³ / 3 cylindres de plus de 890 cm³ à 1000 cm³ / 4 cylindres de plus de 750 cm³ à 1104 cm³ ;
- **ULTIMATE 600** : Bicylindre de plus de 600 cm³ à 890 cm³ / 3 cylindres de plus de 401 cm³ à 890 cm³ / 4 cylindres de plus de 401 cm³ à 750 cm³ ;
- **MASTER CUP** : Bicylindre de 699 cm³ à 1200 cm³ / 3 cylindres de 600 cm³ à 1000 cm³ / 4 cylindres de 600 cm³ à 1104 cm³ ;
- **ULTIMATE 700 CUP** : Yamaha modèle « YZF-R7 » (bicylindre de 689 cm³). De plus, et comme précisé dans l'ARTICLE 8 : « CATÉGORIES & CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ », l'Organisateur se réserve la possibilité d'intégrer, à titre exceptionnel et uniquement dans le cadre de tests, des machines d'autres constructeurs présentant des caractéristiques similaires ;

REMARQUE : Les machines de type PROTO 600 cm³ & 765 cm³ sont admises à participer aux courses. Elles sont 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.

ARTICLE 10 : DÉCLASSEMENT & CHANGEMENT DE CATÉGORIE

Pour des questions de sécurité et si cela est jugé nécessaire, l'Organisation et la Direction de Course se réservent le droit de déclasser, de 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.

ARTICLE 11 : ENGAGEMENTS

Toutes demandes d'engagement doivent être faites uniquement par Internet, via le site <https://ffm.engage-sports.com/> avec les paiements correspondants.

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

Les priorités d'engagement sont déterminées en fonction de la date d'inscription (sous condition d'une demande d'engagement valide et le règlement effectué).

Une fois le paiement réalisé, l'inscription du pilote passera en statut « inscrit ». Le pilote sera officiellement engagé à l'épreuve lorsque le statut de l'inscription basculera en « engagé ». Le pilote sera automatiquement prévenu par mail de ce changement de statut.

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

ARTICLE 12 : DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION

DROITS D'ENGAGEMENTS 2026 (prix TTC, hors adhésion au moto-club)

	MAGNY-COURS	LÉDENON	LE VIGEANT	NOGARO	PAUL RICARD
Inscription à minimum 4 courses sur la saison*	420 € (TBC)	378 € (TBC)	378 € (TBC)	378 € (TBC)	420 € (TBC)
Inscription course par course	456 € (TBC)	414 € (TBC)	414 € (TBC)	414 € (TBC)	456 € (TBC)

* Tarifs valables jusqu'à la fin de la période d'inscription à 4 courses ou plus. Passé ce délai, le tarif « course par course » s'applique, même dans le cas d'une inscription à la saison.

L'adhésion au Moto-club « Endurance Events » de 60 € est obligatoire pour participer à l'Ultimate Cup.

Pour être prise en compte, la demande d'engagement doit être confirmée par un paiement CB uniquement. Seule la CB est acceptée comme moyen de paiement sur le site d'inscription. Sa date de validité doit impérativement être postérieure à la date de la dernière course de la saison.

Les tarifs ci-dessus comprennent :

- Les laissez-passer ;
- Un emplacement dans le paddock P3 ;
- Pour les catégories HYPERSPORT, CHALLENGER 1000, ULTIMATE 600 & MASTER CUP : 1 séance d'essai libre ;
- Pour la catégorie ULTIMATE 700 CUP : 2 séances d'essais libres ;
- Pour les catégories HYPERSPORT, CHALLENGER 1000, ULTIMATE 600 & MASTER CUP : 2 séances qualificatives ;
- Pour la catégorie ULTIMATE 700 CUP : 1 séance qualificative ;
- 2 courses (toutes catégories) ;
- Tombola et animations proposées par l'Organisateur.

CAUTION :

Le jour de la 1^{ère} épreuve, un chèque de caution de 500 € non-encaissé couvrant la perte ou dégradation des brassards, du transpondeur et des infrastructures (et l'emplacement en box si attribué) sera demandé à chaque pilote. Si le matériel cité avant n'a subi aucun dommage, le chèque pourra être détruit ou restitué soit à la fin de la course soit en fin de saison. Dans le cas contraire, il sera soit encaissé dans sa totalité soit un remboursement partiel pourra être effectué en fonction de la perte ou de la casse éventuelle du matériel confié (et si aucun accord amiable n'a été trouvé au préalable).

ARTICLE 13 : CLÔTURE DES ENGAGEMENTS

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

ARTICLE 14 : EN CAS DE PAIEMENT REVENU IMPAYÉ

En cas de non-réception du paiement, pour quelque raison que ce soit, le pilote sera informé par courriel électronique. À compter de la date de réception de ce courriel, le pilote dispose alors d'un délai de 7 jours pour régulariser sa situation. La régularisation devra s'effectuer uniquement par carte bancaire via le site Engage-Sports.

Passé ce délai, l'inscription sera annulée sans préavis, le pilote sera par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve et sa place attribuée à un autre pilote.

Un pilote ne pourra prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, sa situation.

L'Organisateur ne pourra être tenu pour responsable de cette situation.

ARTICLE 15 : SÉLECTION DES PILOTES

La sélection des pilotes engagés se fait dans le respect de l'ARTICLE 8 : CATÉGORIES & CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ.

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 seront informés de la suite donnée à leur dossier. En cas de non-réponse de la part de l'Organisateur, les listes seront disponibles sur le site internet de l'Ultimate Cup quelques jours avant l'événement : www.ultimatecupmoto.fr

Le numéro de course du pilote doit être choisi directement sur le site d'inscription <https://ffm.engage-sports.com/> lors de l'engagement. Ce numéro est attribué pour l'ensemble de la saison 2026 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 16 : ANNULATION & FORFAIT

Après réception du mail confirmant l'engagement définitif, dans le cas où le pilote ne peut finalement pas participer à une ou plusieurs épreuves, il doit obligatoirement demander l'annulation de son engagement via le site d'inscription Engage-Sports, puis en informer l'Organisateur par mail : contact@ultimatecup.eu.

Aucun remboursement ne pourra avoir lieu si la demande d'annulation n'a pas été faite sur Engage-Sports.

ARTICLE 17 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

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

	FRAIS D'ANNULATION À J+30 DE LA COURSE	FRAIS D'ANNULATION À J-30 DE LA COURSE
Inscription à minimum 4 courses sur la saison	120 € de frais par inscription annulée	Aucun remboursement sauf pour raison médicale* : remboursement de 40 % de l'inscription
Inscription course par 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 ce délai de 8 jours, la totalité de l'engagement est retenue.

ARTICLE 18 : ANNULATION D'UNE ÉPREUVE

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 19 : ASSURANCE

Chaque manifestation a préalablement obtenu le VISA de la F.F.M. et est assurée en Responsabilité Civile, conformément aux prescriptions de l'article R 331- 30 et A 331-32 du Code du Sport.

ARTICLE 20 : ACCRÉDITATIONS & LAISSEZ-PASSER

ACCRÉDITATION :

Lors de leur arrivée, avant toute entrée dans l'enceinte du circuit, tous les pilotes et accompagnants sont tenus de se rendre impérativement à l'Espace Accréditation (lieu défini en fonction de l'épreuve) afin de retirer leurs laissez-passer.

REMARQUE : si l'Espace Accréditation se situe en dehors de l'enceinte du circuit, les véhicules se présentant sans pass ne pourront accéder au paddock.

LAISSEZ-PASSER :

Les laissez-passer (pass personnels) comprennent :

- Le pass véhicule, permettant l'accès des véhicules accrédités au circuit et uniquement au paddock qu'il désigne ;
- Les bracelets d'accès, permettant aux membres du team du pilote et éventuellement accompagnants d'accéder à pied aux différents paddocks.

Ces titres sont personnels et ne sont ni vendables, ni cessibles.

Toute tentative de fraude ou fraude avérée entraîne la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, et l'exclusion de son porteur ou du véhicule, sans préjuger des sanctions encourues par le titulaire ou le responsable du team à qui ils ont été délivrés.

ATTRIBUTION PAR PILOTE :

Il est attribué par pilote vitesse et par épreuve les laissez-passer suivants :

- 3 bracelets (de couleur orange ou rouge) d'accès ;
- 1 pass véhicule « Paddock P3 » (pour les catégories HYPERSPORT, CHALLENGER 1000, ULTIMATE 600 & MASTER CUP) ;

Ou bien

- 1 pass véhicule « VILLAGE ULTIMATE 700 CUP » (pour la catégorie ULTIMATE 700 CUP) ;

Ou bien (pour un pilote vitesse ayant réservé un emplacement box)

- 1 pass véhicule « Paddock P1 » ;
- 1 pass véhicule « Paddock P2 Endurance ».

REmplissage et port de la signalétique d'accréditation :

Sur chaque pass véhicule, le nom du propriétaire du véhicule ainsi que son numéro de téléphone doivent apparaître clairement dans les zones blanches prévues à cet effet.

Le pass véhicule doit ensuite être obligatoirement collé sur le pare-brise (ou sur le pare-soleil, de manière visible), et le bracelet d'accès paddock obligatoirement porté par le membre du team. Cette signalétique doit rester visible en permanence aux yeux de l'Organisateur et du service de sécurité du circuit.

Tout véhicule n'ayant pas de pass collé sur le pare-brise ou sur le pare-soleil ne peut accéder aux paddocks. Les autres véhicules dépourvus de pass doivent stationner sur le Parking Accompagnant défini par l'Organisateur.

Tout véhicule se trouvant sur un paddock et pour lequel le pass véhicule est apposé de manière irrégulière sera évacué par l'Organisateur, avec les moyens dont il dispose sur le circuit.

Tout véhicule muni d'un pass véhicule sans informations ne peut accéder au paddock.

ARTICLE 21 : ACCÈS AU PADDOCK

Une fois accrédité, le pilote doit se rendre à l'entrée du paddock et attendre qu'une personne de l'Organisation lui indique le numéro du box dans lequel se trouve son emplacement.

Le placement est effectué par l'Organisateur et le responsable du paddock, en accord avec les services de sécurité du circuit. Les concurrents sont tenus de suivre leurs indications pour leur emplacement.

ARTICLE 22 : RÉPARTITION DES PADDOCKS POUR LES PILOTES VITESSE

PADDOCK P3 :

Le Paddock P3 (généralement le paddock où sont installés les pilotes des catégories vitesse) est strictement réservé aux véhicules accrédités possédant le sticker « P3 ». Seuls les véhicules nécessaires (uniquement fourgons d'assistance ou campings car) sont autorisés à accéder au Paddock P3, à condition que le pass parking « P3 » soit collé sur le pare-brise et correctement rempli.

Chaque pilote vitesse se voit attribué par l'Organisateur un emplacement dans le Paddock P3, dont la superficie dépend de la superficie disponible dans le dit paddock. Les angles de chaque emplacement sont préalablement tracés au sol et les voies de circulation délimitées par rubalise et barrières par l'Organisateur.

Toute zone délimitée par rubalise et/ou barrières doit être considérée par les pilotes et accompagnants comme une zone réservée par l'Organisateur et doit être obligatoirement respectée.

Tout véhicule stationné sur le Paddock P3 doit rester parfaitement stationné durant toute la durée de l'épreuve en respectant les marquages et indications de l'Organisateur.

Les voies de circulation et de sécurité doivent impérativement être libres (aucun véhicule ne doit y stationner). Le pilote est responsable du respect de son emplacement et de ses limites et s'expose à une sanction s'il ne respecte pas ces limites.

Les véhicules légers sont interdits dans ce paddock, même porteurs d'un pass véhicule « P3 », sauf s'ils tractent une remorque. Il est recommandé que les remorques soient ensuite déplacées sur le parking remorque prévu à cet effet afin de garantir un maximum de place de stationnement pour les véhicules d'assistance.

Tout véhicule léger stationné sur le P3 sera déplacé sans préavis par l'Organisateur avec les moyens qu'il aura à sa disposition. Une sanction pouvant aller de l'avertissement jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut également être infligée.

VILLAGE ULTIMATE 700 CUP :

Lors de chaque week-end de course, un village sous forme de tentes est installé dans le paddock pour les pilotes de la catégorie. Un emplacement de 4 x 4 m sous tente est réservé par pilote. Dans la mesure du possible, l'Organisateur mettra à disposition un emplacement derrière la tente pour le stationnement du véhicule du pilote. Il est obligatoire que chaque pilote soit installé dans ce village avec sa moto. Chaque pilote doit se munir d'un tapis environnemental.

Il est obligatoire que chaque pilote soit installé dans ce village avec sa moto dès le samedi matin et ce jusqu'à la fin du week-end. Tout manquement à cette règle entraîne une sanction de la part de l'Organisateur pouvant aller jusqu'à un déclassement d'une place sur la première manche du week-end.

PARKINGS EXTÉRIEURS AU PADDOCK (VÉHICULES LÉGERS & VÉHICULES ACCOMPAGNANTS) :

Les parkings extérieurs sont réservés à tous les véhicules légers et autres véhicules accompagnant. Tous les véhicules légers, qu'ils soient titulaires d'un Pass « P1 », « P2 », « P3 » ou « VILLAGE ULTIMATE 700 CUP » seront automatiquement redirigés vers ces parkings extérieurs au paddock pour y être stationnés.

Les pilotes sont tenus de prendre leurs dispositions et s'organiser afin de ne pas détenir dans des véhicules légers de matériel à décharger dans la zone des paddocks. À la suite de nombreux abus constatés, les demandes de décharge exceptionnel (maximum 30 minutes) devront être réalisées auprès de l'Accréditation ou du Paddock Manager. Une carte d'identité sera demandée en échange de ce droit.

Aucune dérogation ne sera accordée, sauf indication contraire expresse de l'Organisateur. Cette mesure vise à garantir la fluidité de circulation, la sécurité des zones techniques et le respect des emplacements réservés aux véhicules d'assistance et aux structures sportives à l'intérieur du paddock.

Le non-respect des dispositions du présent article sera sanctionné par le Jury.

ARTICLE 23 : DEMANDE D'EMPLACEMENT EN BOX (sous réserve de disponibilités)

Les emplacements en box sont réservés en priorité aux équipages du Championnat de France d'Endurance Moto.

Toutefois, l'Organisateur peut mettre, en fonction du nombre d'emplacements restants disponibles, des emplacements en location pour les pilotes HYPERSPORT, CHALLENGER 1000, ULTIMATE 600 et MASTER CUP. Un mail sera envoyé quelques jours avant la manifestation aux pilotes pour les informer de la disponibilité d'emplacements. Les tarifs par emplacement et par circuit sont consultables dans l'ARTICLE 12 : « TARIFS D'UN EMPLACEMENT EN BOX » du Règlement Sportif et Technique 2026 du Championnat de France d'Endurance Moto.

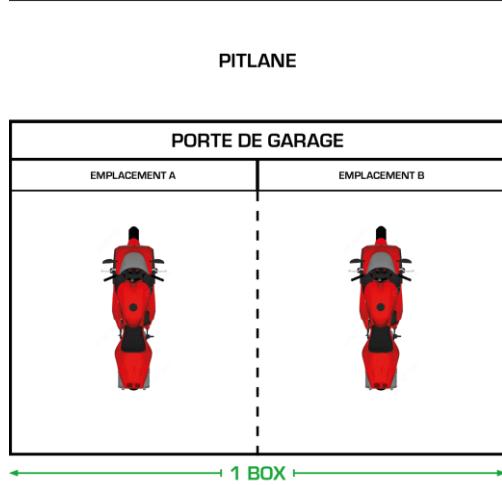
Un emplacement est calculé en fonction de la surface totale d'un box de chaque circuit. L'installation dans un emplacement se fait comme dans le schéma ci-dessous

En fonction de la disponibilité des emplacements en boxes et lorsque l'Organisateur les proposera à la location, le pilote vitesse doit effectuer sa demande à l'Organisateur par mail à l'adresse suivante : contact@ultimatecup.eu. Toute demande faite avant la proposition de l'Organisateur n'est pas prise en compte.

Une demande d'emplacement ne vaut pas attribution automatique et systématique. Si le nombre de demandes d'emplacement était supérieur au nombre d'emplacements disponibles, l'Organisateur choisit dans l'ordre de réception des demandes par mail. Une confirmation par mail sera envoyée au pilote dès lors que sa demande d'emplacement a été validée.

L'Organisateur demeure souverain dans l'attribution des emplacements, sans avoir à motiver son choix. L'affectation des emplacements est transmise aux concurrents (dans la mesure du possible) en amont de l'épreuve. Le placement sera effectué par l'Organisateur et les concurrents sont tenus de suivre ses indications.

ATTENTION : Un emplacement en box correspond à un demi-box (soit ½ porte de garage donnant sur la Pitlane) et non un box complet.



De fait, un pilote ayant réservé un emplacement doit partager le box avec un autre pilote vitesse ou équipage d'endurance qui ont eux-aussi choisi un seul emplacement. Dans ce cas, les occupants de chaque moitié doivent impérativement respecter leur moitié de box (dans le cas d'un box avec deux emplacements).

De même, un pilote ayant réservé un emplacement ne dispose que d'une moitié d'allée de stationnement derrière le box. D'autres boxes ne disposent pas d'allées de stationnement (exemple boxes sous escaliers à Magny-Cours).

La réservation d'un emplacement ou d'un box pour un pilote vitesse ne se fait que course par course et non à la saison. Toutes demandes à la saison ne seront pas traitées.

Dans ce sens, si la demande d'emplacement est validée par l'Organisateur, est délivré à l'espace « Accréditation » :

- 1 pass véhicule « Paddock P1 », au nom du pilote ayant réservé l'emplacement. En cas de sous-location de l'emplacement à d'autres pilotes, l'Organisateur se réserve le droit de refuser l'accès au(x) sous-locataire(s). Le Paddock 1 est strictement réservé aux véhicules accrédités possédant le sticker « P1 ». Seuls les véhicules nécessaires au stand (uniquement fourgons d'assistance ou semi-remorque) sont autorisés à accéder au Paddock P1, à condition que le pass parking « P1 » soit collé sur le pare-brise et correctement rempli ;
- 1 pass véhicule « P2 ENDURANCE » : Paddock mis à disposition par l'Organisateur servant de zone de couchage et d'espace de vie, exclusivement réservé aux véhicules accrédités possédant le sticker « P2 ». Seuls les camping-cars ou 2^{ème} fourgon d'assistance sont autorisés à accéder au Paddock P2, à condition que le pass parking « P2 » soit collé sur le pare-brise et correctement rempli. Les véhicules légers sont interdits dans ce paddock, même porteurs d'un pass véhicule « P2 ». Il est recommandé que les camping-car soient placés dans cette zone afin de garantir un maximum de place de stationnement derrière le box pour les véhicules d'assistance.
- 3 bracelets (de couleur orange ou rouge) d'accès.

Les pilotes et équipages sont tenus de prendre leurs dispositions et s'organiser afin de ne pas détenir dans des véhicules légers de matériel à décharger dans la zone des boxes. À la suite de nombreux abus constatés, les demandes de déchargement exceptionnel (maximum 30 minutes) sur le P1 devront être réalisées auprès de l'Accréditation ou du Paddock Manager. Une carte d'identité sera demandée en échange de ce droit.

Aucune dérogation ne sera accordée, sauf indication contraire expresse de l'Organisateur. Cette mesure vise à garantir la fluidité de circulation, la sécurité des zones techniques et le respect des emplacements réservés aux véhicules d'assistance et aux structures sportives à l'intérieur du paddock.

Le non-respect des dispositions du présent article sera sanctionné par le Jury.

ARTICLE 24 : SÉCURITÉ DANS LE PADDOCK, STANDS & MUR DE CHRONOMÉTRAGE

Toute infraction envers une règle citée dans cet article est passible d'une sanction pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion totale de l'épreuve.

Ces endroits sont dangereux, les règles y sont donc des plus strictes pour assurer la sécurité de tous. Ces règles élémentaires, qui s'appliquent dès l'ouverture du paddock aux concurrents, doivent être impérativement respectées :

RÈGLES DANS L'ENSEMBLE DES PADDOCKS :

- Tous les déplacements dans le paddock doivent se faire à très faible allure (moins de 30 km/h) ;
- Le port du casque est obligatoire pour les conducteurs de 2 roues ;
- Tous les véhicules motorisés à 2 ou 4 roues doivent être homologués et assurés ;
- Les enfants âgés de moins de 12 ans doivent impérativement être accompagnés d'un adulte ;
- Les enfants de moins de 12 ans n'ont pas le droit d'utiliser une trottinette électrique ;
- Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et récupérateur de fluide mis à disposition par le circuit.
- Les zones délimitées par rubalise et/ou barrières sont des zones réservées et doivent être obligatoirement respectées ;
- Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse et attachés ;
- Les barbecues sont strictement interdits.

RÈGLES À L'ARRIÈRE DES BOXS (entre la porte d'un box et le premier véhicule de la travée) :

- Les voies d'accès pompiers doivent être libres et dégagées de tout véhicule, remorque et matériel ;
- Le mobilier pouvant encombrer le passage est interdit ;
- Seuls les véhicules d'assistance sont admis dans la zone arrière des boxs.

RÈGLES DANS LES STANDS, PITLANE ET MUR DE CHRONOMÉTRAGE :

Ces endroits sont accessibles uniquement pour les membres d'un team porteurs d'un brassard de couleur rouge ou orange, sous l'entièvre responsabilité du Team Manager, 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 pilote ou team sera considéré comme responsable et sa caution pourra être retenue.

- Chaque pilote ou équipage doit posséder son extincteur dans son stand à portée de main. Celui-ci doit être d'une capacité minimum de 6kg pour les appareils à poudre de type A.B.C ou polyvalente et de 2kg minimum pour les extincteurs de type CO² (Neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Pas d'extincteur à eau. ;
- Interdiction formelle de fumer ou vapoter dans, derrière et devant les stands, sur la Pitlane et le mur de chronométrage ;
- Les mécaniciens effectuant toute intervention sur la machine doivent obligatoirement porter une tenue adaptée (chaussures fermées, pantalons longs et un haut à manches longues) ;
- Les techniciens et autres médias autour de la machine doivent également porter cette tenue adaptée ;
- Les chaussures ouvertes (tongs, sandales ou claquettes) sont interdites en Pitlane et sur le mur de chronométrage. Seules les chaussures fermées sont autorisées pour y circuler ;
- Interdiction d'avoir un animal, même attaché, à proximité des stands, de la Pitlane, du mur de chronométrage et dans le stand ;
- Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé) ;

- Interdiction d'utiliser tout matériel produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder, etc.). *NB : Tous ces matériels peuvent néanmoins être utilisés derrière les stands mais loin des stocks d'essence (à minimum 5 mètres) ;*
- Interdiction de manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas, se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et à moins de 50 cm du sol ;
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 litres et en cas de salissures, le stand devra être nettoyé le plus vite possible) ;
- Interdiction de remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course ;
- Interdiction d'utiliser une plancha ou un barbecue dans le box ou à l'arrière du box ;
- Accès au mur de panneautage exclusivement réservé au Team Manager, aux chronométreurs, aux panneauteurs porteurs d'un brassard (accès autorisé uniquement pendant les 3 premiers tours et les 3 derniers tours de la course à toute personne faisant partie de l'équipage d'un concurrent) ;
- Accès interdit aux enfants de moins de 12 ans (même si muni d'un brassard et accompagné d'un adulte) ;
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de panneautage ;
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection ;
- La cabine de chronométrage ne devra pas obstruer ou gêner l'accès à une meurtrièrre. Elle devra avoir une taille raisonnable et pourra être retiré par l'Organisateur en cas de non-conformité.

Le Team Manager est le seul responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'Organisateur, de la Direction de Course et du Jury. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe.

Le non-respect de ces interdictions absolues contenues dans cet article fera l'objet au minimum d'un "Stop & Go" et pouvant aller jusqu'à l'exclusion du meeting.

ARTICLE 25 : VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les horaires des vérifications techniques et administratives sont mentionnés dans le Règlement Particulier de l'épreuve et le planning du week-end accessible sur le site www.ultimatecupmoto.fr ainsi que dans la note d'information envoyée par mail aux pilotes quelques jours avant l'épreuve.

VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES :

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter dans les créneaux horaires définis au bureau administratif (lieu précisé dans le Règlement Particulier ainsi que le book pilotes de chaque épreuve) en vue d'effectuer ses opérations de vérifications administratives. Le pilote doit être muni d'une des licences F.F.M. autorisées en cours de validité. Chacun se verra remettre ensuite une enveloppe contenant un bracelet piste et un sticker d'accès piste. Le sticker doit être collé sur la bulle de la machine, tandis que le bracelet doit être porté par le pilote sur le bras gauche pendant toute la durée des essais libres, des qualifications ainsi que durant toutes les courses. **Le non-respect de ces dispositions entraînera la disqualification du pilote.**

Les vérifications administratives doivent être effectuées AVANT les vérifications techniques.

Aucun renouvellement ou enregistrement de licence ne sera effectué sur place lors de l'épreuve.

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES :

À la suite des vérifications administratives, et uniquement après validation de celles-ci, chaque pilote doit obligatoirement soumettre sa machine ainsi que son équipement aux vérifications techniques, ceci dans le respect des horaires définis.

Les opérations de contrôle technique ont lieu le vendredi de 08H00 à 12H00 (ou 13H00) et de 14H00 à 18H30. Le samedi, les vérifications reprennent à 8H00 jusqu'à 12H00.

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.

Toutes les machines présentées doivent répondre au Règlement Technique de l'Ultimate Cup.

Dans le cas où l'Ultimate Cup a un ou plusieurs partenaires, leurs logos doivent être obligatoirement apposés conformément au plan d'identification obligatoire. Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction peut être sanctionné par le Jury.

Un pilote présentant une machine au contrôle technique :

- **Non accompagnée de sa carte grise, de son dossier RSV, de la déclaration en préfecture ou encore de la facture d'achat**, ne peut ni concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement. Dans le cas d'une procédure RSV, le pilote doit 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 peut ni concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

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

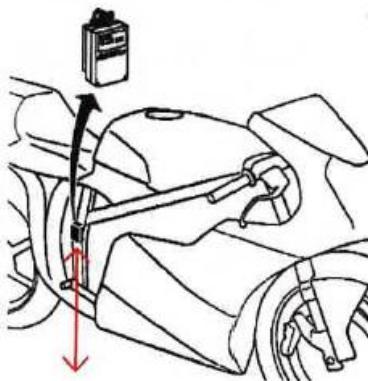
ARTICLE 26 : TRANSPONDEURS

Après les vérifications administratives, il est demandé au pilote de récupérer son transpondeur (auprès de la société référencée par le Promoteur). Le transpondeur peut être récupéré avant si le ou les pilotes sont inscrits aux journées de roulage Ultimate Cup. Celui-ci doit 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 dernière course. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Chaque machine engagée doit 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). À 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 10 € TTC).



ARTICLE 27 : BRIEFING

Un briefing obligatoire est organisé sur chacune des épreuves. Celui-ci est obligatoire pour tous les pilotes. Toute absence à celui-ci est possible d'une pénalité et/ou d'une amende de 75 € (voir Règles Générales de la C.N.V. Article 1.2 – Briefing). Tous les briefings commencent 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 sont précisés sur les horaires du meeting dans le Règlement Particulier de chaque épreuve, sur le planning de l'épreuve, sur le panneau d'affichage officiel et sur les autres canaux de communication mis en place par l'Organisateur. Seuls les pilotes et leur team manager sont autorisés à participer au briefing.

ARTICLE 28 : ACCÈS EN PISTE

CF. ARTICLE 25 : VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

RAPPEL : Lors des vérifications administratives, chaque pilote se voit remettre un bracelet d'accès ainsi qu'un sticker de couleur, qui est à coller sur la bulle de la machine. Chaque pilote doit porter ces signalétiques lors de tout accès en piste, à partir des essais libres, et ce lors de chaque séance et courses jusqu'à la fin de celles-ci.

Le pilote doit participer aux séances d'essais et courses correspondant à la couleur qui lui a été attribuée sur la machine sur laquelle il est engagé. Il ne peut en aucun cas changer de couleur sauf accord express du Jury et du Directeur de Course.

ARTICLE 29 : ESSAIS LIBRES & ESSAIS QUALIFICATIFS

Les catégories HYPERSPORT, CHALLENGER 1000, ULTIMATE 600 et MASTER CUP bénéficient, par week-end, d'un essai libre et de deux séances qualificatives.

Le contrôle technique n'est pas obligatoire pour participer à l'essai libre. Cependant, seuls les équipements vérifiés et motos admises aux vérifications techniques peuvent participer aux essais qualificatifs et aux courses (sauf accord particulier du Jury).

Une qualification par course a lieu. La qualification 1 sert pour le placement sur la grille en course 1 et la qualification 2, pour le placement de la course 2. La participation aux qualifications est obligatoire.

Chaque pilote doit obligatoirement participer aux essais qualificatifs et effectuer au moins 3 tours (un tour de lancement, un tour chronométré et un tour pour rentrer au stand).

1 point est attribué pour la pole position de chaque qualification et 1 point par manche pour le meilleur tour en course.

Des séances d'essais privés sont proposées au préalable, en amont de la manifestation. 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.

Les essais de départ sont autorisés à l'issue des essais seulement et uniquement à l'endroit désigné par la Direction de Course lors du briefing.

Catégorie ULTIMATE 700 CUP :

Chaque pilote bénéficie de deux séances d'essais libres et d'une séance qualificative.

La grille de départ de la course 1 est établie en fonction du meilleur temps de chaque pilote lors de la séance qualificative.

Pour la course 2, la grille de départ est établie en fonction du meilleur tour de chaque pilote réalisé en course 1.

ARTICLE 30 : PROCÉDURE DE PRÉGRILLE

Le passage par la prégrille est obligatoire avant tout accès en piste.

La localisation de la prégrille est différente en fonction de la séance :

PRÉGRILLE ESSAI LIBRE ET ESSAIS QUALIFICATIFS :

Pour l'essai libre et les essais qualificatifs, la prégrille sera située au bout de la pitlane, au niveau de l'entrée piste, dans une zone balisée et aménagée sous forme d'entonnoir, comportant deux files distinctes. Les pilotes y accèderont dans l'ordre de leur arrivée.

Chaque pilote sera contrôlé individuellement par un officiel et un membre de l'Organisation avant d'être autorisé à s'élancer en piste. Aucun départ groupé ne sera effectué durant ces séances.

PRÉGRILLE COURSE :

Pour les courses, la prégrille s'effectuera obligatoirement sur la prégrille du circuit. Tous les pilotes devront obligatoirement être présents au moins 20 minutes avant le début de chaque course. Dans le cas contraire, il sera sanctionné par le Jury.

ARTICLE 31 : LIMITÉ DE QUALIFICATION

Selon le Règlement F.F.M. en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote doit accomplir un temps MINIMUM de qualification pour participer à la course. Il est calculé pour chaque série sur la moyenne du temps réalisé par les 3 meilleurs pilotes de la série, augmentée de 20%.

Si un pilote dépasse cette limite à l'issue de la séance qualificative, il est tout de même autorisé à participer aux courses mais devra obligatoirement porter une chasuble fluo, lui permettant d'être identifiable par les autres pilotes plus rapides.

Toutefois, le Jury restera la seule autorité à décider définitivement si le pilote peut tout de même prendre part aux courses.

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

ARTICLE 32 : PROCÉDURE DE DÉPART

La procédure de départ utilisée est simplifiée, conformément aux Règles Générales de la C.N.V. avec un 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 prégrille.

ARTICLE 33 : 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 34 : ARRÊT DE LA COURSE – NOUVEAU DÉPART

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 :

- 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 ;
- 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 ;
- Le classement complet est établi en combinant les 2 classements partiels obtenus selon le principe tours/temps ;
- 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 différeraient le Directeur de course pourra faire présenter les drapeaux rouges pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné, la course est déclarée course mouillée (« Wet »). La course peut être également arrêtée pour toutes autres raisons de sécurité.

Le nouveau départ est donné au minimum 10 min après présentation des drapeaux et est déclaré course « wet ».

La distance de la nouvelle course est 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 peut être inférieur à 5. Le classement de l'épreuve est celui enregistré à l'issue du nombre de tours calculé pour le nouveau départ.

1) MOINS DE TROIS TOURS EFFECTUÉS

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.

2) PLUS DE TROIS TOURS ET MOINS DES DEUX TIERS DE LA DISTANCE EFFECTUÉE

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 35 : 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 est 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 est sanctionné par le retrait du meilleur temps du pilote et/ou une amende de 75 €.

Durant la course, tout dépassement de cette vitesse est sanctionné par une amende de 75€, doublée en cas de récidive.

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

ARTICLE 36 : DÉPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entraîne le retrait du meilleur temps du pilote concerné et une amende de 75€.

En course, tout dépassement sous drapeau jaune entraîne 30 secondes de pénalité, le team du pilote sanctionné sera averti le plus rapidement possible. Toutefois le jury a la possibilité d'alourdir cette sanction.

ARTICLE 37 : ARRIVÉE

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

Dès que le drapeau à damier est présenté au coureur de tête, le feu rouge à la sortie de la voie des stands est allumé et un commissaire présentera un drapeau rouge. Aucun autre coureur n'est autorisé à rejoindre la piste depuis la sortie de la voie des stands.

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 présente 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 sont 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.

A l'issue de chaque course, les cinq premières machines sont mises en parc fermé durant 30 minutes et ne peuvent être retirées sans l'autorisation du Jury et de la Direction de Course.

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

La machine reste à tout moment sous la seule responsabilité de son pilote.

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

ARTICLE 38 : CLASSEMENTS & DOTATIONS

Pour être classé, un pilote doit :

- Avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course ;
- Avoir passé la ligne d'arrivée après le passage du vainqueur dans un délai de 5 minutes.

CLASSEMENTS PAR CATÉGORIE (CF. ARTICLE 8 : CATÉGORIES & CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ) :

HYPERSPORT	CHALLENGER 1000	ULTIMATE 600	ULTIMATE 700 CUP	MASTER CUP
Scratch	Scratch	Scratch Challenger	Scratch	Master 1000 Scratch
Féminine *	Féminine *	Scratch Supersport	Challenger	Master 1000 Hypersport*
		Supersport Féminine *	Féminine *	Master 1000 Challenger*
		Challenger Féminine *		Master 1000 Féminine*
				Master 600 Scratch
				Master 600 Supersport*
				Master 600 Challenger*
				Master 600 Féminine*

* Podium effectué sous réserve de 5 participants mini

Une cérémonie de podium sera organisée (lieu à définir en fonction des circuits) à l'issue des courses 1, puis des courses 2. Les 3 premiers pilotes de chaque catégorie (sous réserve d'au moins 5 pilotes s'y étant inscrits) recevront une coupe. De plus, des dotations seront offertes aux 3 premiers pilotes du classement scratch.

ARTICLE 39 : ATTRIBUTION DES POINTS

Pour être classé, 75% de la distance parcourue par le premier doit avoir été effectuée et la ligne d'arrivée franchie 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.

Les points seront attribués selon le barème suivant pour le classement général, après chaque course et pour chacune des catégories :

1^{er} :	25 pts
2^{ème} :	20 pts
3^{ème} :	16 pts
4^{ème} :	13 pts
5^{ème} :	11 pts

6^{ème} :	10 pts
7^{ème} :	9 pts
8^{ème} :	8 pts
9^{ème} :	7 pts
10^{ème} :	6 pts

11^{ème} :	5 pts
12^{ème} :	4 pts
13^{ème} :	3 pts
14^{ème} :	2 pts
15^{ème} :	1 pts

Auxquels s'ajoute (CF. ARTICLE 29 : ESSAIS LIBRES & ESSAIS QUALIFICATIFS) :

- 1 point pour la pole position de chaque qualification (*HYPERSPORT, CHALLENGER 1000, ULTIMATE 600 & MASTER CUP uniquement*) ;
- 1 point pour la pole position à l'issu de la séance qualificative (*en ULTIMATE 700 CUP uniquement*) ;
- 1 point pour le meilleur tour en course (*toutes catégories**).

* Sont concernés : Scratch HYPERSPORT ; Scratch CHALLENGER 1000 ; Scratch Challenger et Scratch Supersport ULTIMATE 600 ; Scratch et Challenger ULTIMATE 700 CUP ; Scratch Master 1000 & Scratch Master 600 MASTER CUP.

ARTICLE 40 : CLASSEMENT FINAL

Le classement général de chaque catégorie est obtenu en additionnant les résultats acquis sur les 5 épreuves.

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

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-æquo seront départagés par leur plus grand nombre de places de 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème}, etc. En cas de parfaite égalité, le dernier meilleur résultat est prépondérant.

ARTICLE 41 : RÉCOMPENSES DE CHAMPIONNAT

Des dotations et primes seront offertes aux champions à l'issue de la saison (si inscrit à 4 courses ou plus).

ARTICLE 42 : RÉCLAMATIONS

Toute réclamation doit être faite par écrit et remise à la Direction de Course. Cette réclamation doit 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 ;
- 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 doit 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, ceci entraîne une saisie de tout ou une partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle. Si la machine incriminée s'avère conforme, les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

ARTICLE 43 : CONTRÔLE MÉDICAL

Avant toute entrée sur la piste, la Direction de Course peut demander à un ou des pilotes de se faire examiner par le Médical. Le Directeur de Course peut 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 prenant ou reprenant la piste sans validation du Médical et du Jury, sera exclu du meeting et inscrit au Cahier des Sanctions.

ARTICLE 44 : RESPONSABILITÉS

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 peut recevoir une sanction allant d'une pénalité à l'exclusion de l'épreuve.

ARTICLE 45 : PUBLICITÉ - DROIT À 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 de l'Organisateur et du circuit.

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

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

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

ARTICLE 46 : PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE

Le plan d'identification obligatoire Vitesse 2026 est disponible dans la rubrique « ESPACE CONCURRENT » du site internet Ultimate Cup Moto (www.ultimatecupmoto.fr).

Chaque pilote devra OBLIGATOIREMENT apposer sur sa machine les publicités conformément au plan d'identification obligatoire.

Les stickers seront donnés par l'Organisation lors de la 1^{ère} épreuve du concurrent à la saison.

Les concurrents auront la liberté d'apposer d'autres annonceurs sur les parties non concernées par ce plan d'identification obligatoire sur leurs machines, à condition que ceux-ci ne soient pas concurrentiels aux partenaires du championnat Ultimate Cup, ou contraire à la réglementation française sur les alcools, les tabacs, les bonnes mœurs ou les sectes.

En cas de non-respect, le pilote s'expose à un refus d'accès à la piste jusqu'à être sanctionné voire exclu de la manifestation directement par le Jury. Cette règle ne s'applique pas si l'Organisateur n'est pas en mesure de fournir ces stickers.

ARTICLE 47 : APPLICATION DU RÈGLEMENT

En s'engageant, chaque pilote déclare connaître parfaitement le présent Règlement 2026 et prend l'engagement de s'y conformer ainsi qu'à toutes les décisions des Officiels.

ARTICLE 48 : PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Tous les cas non prévus au présent Règlement 2026 ou toutes les interprétations s'y rapportant, seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M., de ses annexes et des Règles Générales pour les épreuves de Vitesse.

ARTICLE 49 : RENONCIATION À TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITÉS SPORTIVES

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la F.F.M., les pilotes, par le fait de leur participation, renoncent à tous droits de recours contre l'Organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif de la F.F.M.

PARTIE II : RÈGLEMENT TECHNIQUE

ARTICLE 1 : GÉNÉRALITÉS

Tout ce qui n'est pas précisé dans ce règlement est interdit.

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

Un carnet de suivi technique par moto est remis au pilote lors des vérifications administratives. Il doit être préalablement tamponné par le bureau administratif et apporté aux vérifications techniques.

Selon le Règlement Technique :

- 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.

Les machines doivent être obligatoirement accompagnées de la carte grise, de son dossier RSV, de la déclaration en préfecture ou encore de la facture d'achat. Dans le cas d'une procédure RSV, le pilote doit fournir une attestation d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.

Une machine en situation de non-conformité avec le Règlement Technique ne pourra concourir. Le pilote ne pourra prétendre au remboursement du droit d'engagement.

À l'occasion des vérifications techniques, la partie basse du carénage doit être présentée déposée.

Les contrôles préliminaires sont les vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entièvre 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 : SPÉCIFICITÉS ULTIMATE 700 CUP

L'aspect de la moto doit être fidèle à l'aspect d'origine.

PARTIE CYCLE :

La partie cycle doit être similaire à l'origine. Les pièces adaptables sont autorisées, à l'exception des pièces suivantes qui doivent être obligatoirement des pièces d'origine :

- Le cadre ;
- Le bras oscillant ;
- Les tés de fourche ;
- Les tubes et fourreaux de fourche ;
- Le maitre-cylindre avant et maitre-cylindre arrière ;
- Les étriers de frein ;
- Jantes d'origine Yamaha ;

L'amortisseur arrière est lui libre et les cartouches de fourches autorisées.

La démultiplication doit être strictement identique à celle d'origine. La chaîne peut être remplacée par une chaîne avec des caractéristiques équivalentes (525 à joints toriques).

La dépose des caches poussières est tolérée.

PARTIE MOTEUR :

Le moteur doit être complètement d'origine.

Il est interdit de modifier et/ou préparer des pièces moteur, électroniques (notamment intrusion dans l'ECU) ou autres éléments de châssis, visant à améliorer les performances/poids de la moto.

Tous les éléments d'admission d'air doivent être d'origine, avec des pièces d'origine.

Les machines peuvent être passées au banc de puissance aléatoirement et à tout moment, et des échanges d'ECU peuvent être effectués sur demande de l'Organisateur.

REMARQUE : Le contenu de cet article relatif à la catégorie « ULTIMATE 700 CUP » prévaut sur les articles suivants.

ARTICLE 3 : ÉLÉMENTS À RETIRER

Les éléments suivants doivent obligatoirement être retirés :

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

Les éléments suivants peuvent être retirés :

- 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 4 : 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 5 : PAPILLON DES GAZ

La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

ARTICLE 6 : CARTER MOTEUR

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste à la suite d'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 7 : DISPOSITIF DE DÉMARRAGE - GÉNÉRATEUR 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 8 : RÉCUPÉRATEURS

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 9 : CARBURANT

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

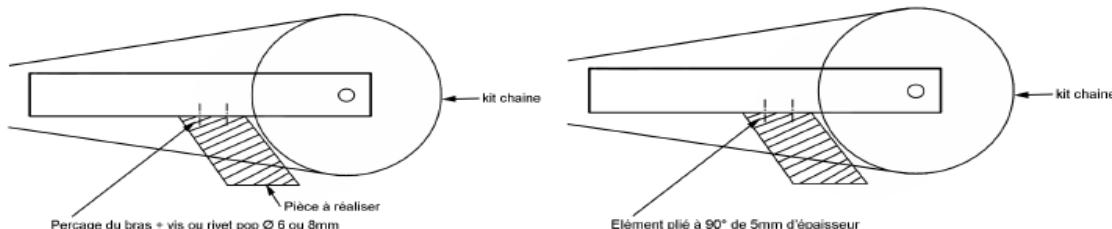
ARTICLE 10 : PROTECTION DE CHAÎNE

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

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

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

Réalisation de la protection de chaîne



ARTICLE 11 : SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Le système sera de marque libre, existant dans le commerce. Toute modification devra être validée par les contrôleurs techniques.

Les systèmes d'échappement doivent être conformes à l'article correspondant des Règles Générales pour les contrôles techniques.

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

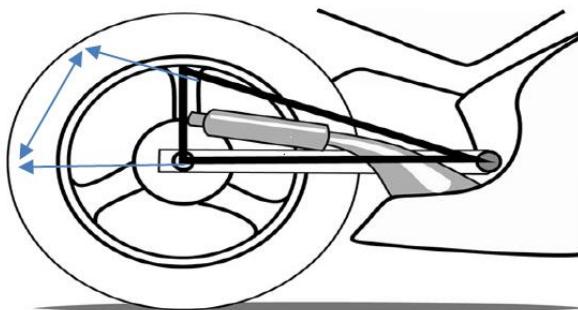
Pour des raisons de sécurité, les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

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

Les machines dotées d'un échappement "bas" (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) peuvent 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 12 : CONTRÔLE DU BRUIT

Le contrôle sonométrique est effectué selon la méthode dynamique.

Le niveau sonore sera de 109 dB maximum en contrôle dynamique conformément aux spécifications F.F.M. 2026.

Le contrôle en dynamique est effectué avec un moteur en pleine charge. Elle s'applique sur tout autre circuit que des circuits de karting.

En compétition, une machine est réputée non conforme si 3 passages au-dessus de 109 dB/A après application du correctif sont mesurés durant la même session ou course.

En cas de non-conformité, l'opérateur consigne les valeurs relevées corrigées dans un rapport écrit qu'il présente au Jury, qui peut appliquer une sanction à l'issue de chaque session.

ARTICLE 13 : 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 14 : 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 15 : 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 16 mm.

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

ARTICLE 16 : FREINS

La séparation des conduits 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 17 : 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 18 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité.

Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité. Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

ARTICLE 19 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

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

ARTICLE 20 : CARÉNAGE

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.

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.

ARTICLE 21 : PLAQUES NUMÉROS

Les numéros des concurrents sont à choisir directement sur le site d'inscription <https://ffm.engage-sports.com/> lors de l'engagement.

Les machines doivent être obligatoirement équipées de la signalisation suivante :

- Fonds de plaque blanc mat avec des numéros noir mat (apposés devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage sur le sabot) ;
- Pour les machines type « roadster », les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle ;
- Pour les carénages de couleur claire, la plaque de numéros devra être complétée tout autour par une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm.

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 doivent être réalisés dans l'une des polices ci-dessous :

Franklin Gothic
0123456789
Franklin Gothic Italic
0123456789

Futura Heavy
0123456789
Futura Heavy Italic
0123456789

Univers Bold
0123456789
Univers Bold Italic
0123456789

REMARQUE :

Le numéro « 1 » doit :

- Être composé d'une barre simple verticale : 

Ou

- Être écrit sous la forme suivante : 

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

ARTICLE 22 : FEU ARRIÈRE

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine :

- Le 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 (dossier de selle) ;
- Le feu rouge doit être composé de 6 leds d'une puissance de 0,8 à 1,8 watt par led ;
- 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 en cas d'oubli) ;
- Les feux types bicyclette à pile sont interdits ;
- En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du Responsable Technique est prépondérante ;

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

ARTICLE 23 : RÉSERVOIR 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®).

ARTICLE 24 : ROUES ET PNEUS

Les pneumatiques Michelin sont obligatoires à partir des essais libres du samedi matin. Cette liste sera disponible courant janvier 2026 dans la rubrique « ESPACE CONCURRENT » du site internet Ultimate Cup Moto (www.ultimatecupmoto.fr).

Catégories HYPERSPORT, CHALLENGER 1000, ULTIMATE 600 & MASTER CUP :

Le nombre de pneumatiques n'est pas limité sur le week-end. Les roues adaptables sont autorisées.

Catégorie ULTIMATE 700 CUP :

Ne sont autorisées que des jantes d'origine Yamaha.

Chaque pilote doit utiliser **un maximum de 1 train de pneus à partir de la séance qualificative** jusqu'à la fin du week-end de course. En cas d'utilisation de pneus pluie, il n'y a aucune limitation.

À partir de cette même séance qualificative, chaque pilote devra obligatoirement apposer une étiquette fournie par l'Organisateur sur le flanc droit du pneu avant et du pneu arrière (côté transpondeur). Chaque pilote doit se présenter et marquer un arrêt à la sortie du village dédié, pour vérification de ces étiquettes.

Tout pilote se doit de vérifier la conformité de son pneu et sera tenu pour seul responsable. Une non-conformité pneumatique pourra faire l'objet de sanction par le Jury pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

ARTICLE 25 : ÉQUIPEMENTS

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

Les normes de caques suivantes sont autorisées :

- Europe : ECE 22-06, ECE 22-05 (**ATTENTION : la norme ECE 22-05 ne sera plus autorisée en 2027**) ;
- Japon : JIS T 8133 : 2015 ;
- USA : SNELL M 2015 ;
- FIM : FRHPhe – 01, FRHPhe – 02.

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 ou à l'intérieur du casque (ex : caméra ou écouteurs). 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, etc.). Si ces marques sont illisibles, les équipements sont refusés par les commissaires techniques.

Le port d'un airbag est obligatoire. Pour être accepté sur les épreuves, tout airbag doit :

- Figurer sur la liste des airbags auto-certifiés de catégorie 2, publiée par la F.I.M. ;

- Ou figurer sur la liste F.F.M. des airbags auto-certifiés, disponible à cette adresse : <https://pratiquer.ffmpeg.org/media/document/liste-des-airbags-approuves>

Le port d'une pectorale norme EN 1621-3 est obligatoire.

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

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

Une paire de gants en cuir est obligatoire.

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

ARTICLE 26 : ACQUISITION DES DONNÉES

L'acquisition de données est autorisée.

ARTICLE 27 : TÉLÉMÉTRIE

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.

ARTICLE 28 : CAMÉRA

Les caméras et/ou supports doivent être assurés par un fil métallique et son installation doit être vérifiée et validée par les commissaires techniques. En fonction des circuits, l'utilisation d'une caméra peut être interdite. Pour toute information complémentaire, se référer à l'article 2.1.24 du Code Sportif National.