REGLEMENT COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE

2017

TABLE DES MATIERES

Article 1 : DEFINITION 4
Article 2 : ORGANISATEUR 4
Article 2.1 : PROMOTEUR 4
Article 3 : JURIDICTION 4
Article 4 : OFFICIELS 4
Article 5 : MACHINES ADMISES – CATEGORIES 4
Article 6 : PILOTES ADMIS 5
Article 7 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET CAUTION 5
Article 7.1 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS 6
Article 7.2 : SELECTION DES EQUIPAGES 6
Article 7.3 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT..... 6
Article 8 : ANNULATION D'UNE EPREUVE..... 6
Article 9 : ASSURANCE..... 6
Article 10 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES..... 7
Article 11 : BRIEFING..... 7
Article 12 : PASSES ET COULEUR DU BRACELET ET DES BRASSARDS 7
Article 13 : MODIFICATION DES EQUIPAGES 7
Article 14 : TRANSPONDEUR 8
Article 15 : CARBURANT..... 8
Article 16 : EMPLACEMENT PADDOCKS 8
Article 17 : SECURITE - PARC COUREUR -STAND -MUR DE CHRONOMETRAGE 9
Article 18 : MISE EN PLACE DANS LES STANDS 10
Article 19 : ESSAIS QUALIFICATIFS..... 10
Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION..... 11
Article 21 : GRILLE DE DEPART..... 11
Article 22 : PROCEDURE DE DEPART 11
Article 23 : PROCEDURE «STOP & GO »..... 12
Article 24 : ARRETS AUX STANDS 13
Article 25 : RAVITAILLEMENT..... 14
Article 25.1 : RELAIS A L'AMERICAINE 14
Article 26 : CONDUITE EN COURSE 14
Article 27 : ABANDON 15
Article 28 : ARRET SUR LA PISTE 15
Article 29 : NEUTRALISATION OU INTERRUPTION DE LA COURSE 16
Article 30 : ARRIVEE..... 17
Article 31 : CLASSEMENT – DOTATION..... 17
Article 32 : ATTRIBUTION DES POINTS – CLASSEMENT FINAL 17
Article 33 : RECLAMATIONS..... 18
Article 34 : CONTROLE MEDICAL..... 18
Article 35 : RESPONSABILITES..... 19
Article 36 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE 19
Article 37 : APPLICATION DU REGLEMENT..... 19
Article 38 : RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES..... 19
Article 39 : PLANNING HORAIRE TYPE..... 19

Règlement Technique :

Article 40 : CARTER MOTEUR …… 21
Article 41 : COUPE CONTACT …… 21
Article 42 : PAPILLON DES GAZ …… 21
Article 43 : RECUPERATEURS …… 21
Article 44 : PROTECTIONS DE CHAINE …… 22
Article 45 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT …… 22
Article 46 : GUIDONS …… 22
Article 47 : LEVIERS …… 23
Article 48 : REPOSE PIEDS …… 23
Article 49 : FREINS…… 23
Article 49.1 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN …… 23
Article 50 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE …… 23
Article 51 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT …… 23
Article 52 : CARENAGE…… 24
Article 53 : RESERVOIR DE CARBURANT …… 24
Article 54 : ROUES ET PNEUS …… 25
Article 55 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE …… 25
Article 56 : EQUIPEMENTS…… 25
Article 57 : ELEMENTS A RETIRER …… 26
Article 58 : PLAQUES NUMERO …… 26
Article 59 : CONTROLE DU BRUIT…… 27
Article 60 : FEU ARRIERE …… 27

Article 1 : DEFINITION

Le championnat **Ultimate Cup** met en compétition, en 2017, la Coupe de France d'Endurance, des courses d'endurance qui se dérouleront sur une durée de 5 heures (sauf cas particuliers liés à l'autorisation préfectoral ou le règlement intérieur du circuit).

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

Les courses de la Coupe de France d'Endurance se disputeront sur des circuits faisant l'objet d'une homologation administrative et respectant pleinement le cahier des charges émis par la F.F.M.

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

CALENDRIER 2017 :

NOGARO – 28/29/30 Avril
ALBI - 19/20/21 Mai
PAU - 7/8/9 Juillet
VAL DE VIENNE - 4/5/6 Août
MAGNY-COURS - 13/14/15 Octobre

Article 2 : ORGANISATEUR

Endurance Events
1 Avenue du Puy de Dôme
63360 GERZAT
Contact:**ultimate.cup@yahoo.com**

Article 2.1 : PROMOTEUR

SARL Ultimate Cup
6 Rue du PAVIN 63360 GERZAT
Contact:**ultimate.cup@yahoo.com**

Article 3 : JURIDICTION

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

Article 4 : OFFICIELS

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

Article 5 : MACHINES ADMISES – CATEGORIES

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

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

- Classement scratch
- Classement SUPERBIKE (1000cc) :
  Plus de 600 cc à 1000 cc 4 cylindres / Plus de 750 cc à 1000 cc 3 cylindres / Plus de 850 cc à 1299 cc 2 cylindres.
- Classement SUPERSPORT (600cc) :
  600 cc 4 cylindres / Plus de 600 cc à 675 cc 3 cylindres / Plus de 600 cc à 750 cc 2 cylindres.

- Classement Féminin: Minimum 3 équipages et 100% féminins
- Classement Vétéran (40 ans et +): Minimum 3 équipages et 100% vétérans
- Classement Roadster : Minimum 3 équipages et motos 100% Roadster

Article 6 : PILOTES ADMIS

Les pilotes admis devront être titulaires d'une licence NCO ou licence à la journée sans restriction sur le palmarès.

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

Article 7 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET CAUTION

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

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

L'adhésion à l'association "Endurance Events" sera obligatoire pour participer à l'Ultimate Cup. Le montant de la cotisation est fixé à 5€/an. (1 cotisation par team)

Chaque manche de la Coupe de France d'Endurance est une épreuve ouverte à tout pilote d'au moins 16 ans, titulaire d'une licence Nationale NCO ou licence à la journée. Chaque équipage sera composé de DEUX OU TROIS pilotes et de UNE ou DEUX OU TROIS motos par équipage. Le nom de ces pilotes devra être OBLIGATOIREMENT mentionné sur les demandes d'engagements et confirmé lors du contrôle administratif.

Il ne peut y avoir plus de moto que de pilote dans chaque équipage inscrit.

Les équipages inscrit avec DEUX motos et plus se verront attribuer une pénalité :

- 2 (Deux) tours sur les circuits d'une longueur supérieure à 2.5 km
- 3 (Trois) tours sur les circuits mesurant 2.5 km ou moins.

Le droit d'engagement est de 990€ TTC par course. Celui-ci sera encaissé 1 mois avant l'ouverture de la manifestation concernée. **Les inscriptions enregistrées à moins de 30 jours d'une épreuve se verront appliquer une majoration, soit un engagement à 1090€ TTC.**

Un chèque de caution 600€ couvrant les cautions des brassards, transpondeur, box et infrastructure, non encaissé, sera intégralement détruit en fin d'année. Eventuellement, il pourra être remboursé diminué du montant nécessaire pour couvrir les pertes ou casses éventuelles du matériel confié si aucun accord amiable n'a été trouvé au préalable.

Article 7.1 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS

Les engagements devront être enregistrés et validés avant **le 19 Mars pour les teams s'engageant sur la totalité de la Coupe de France d'Endurance ou sur plusieurs épreuves, faute de quoi leur participation aux épreuves choisies ne sera plus garantie. Les engagements parvenant après cette date seront pris en compte sans pénalité pour autant qu'il reste des places disponibles sur les épreuves choisies.**

Les engagements épreuve par épreuve seront pris en compte suivant les places restantes.

Article 7.2 : SELECTION DES EQUIPAGES

La sélection des teams engagés dans le respect de l'article 7.1, pour chaque course, sera effectuée, en respectant l'ordre des priorités suivantes **et dans l'ordre de réception des demandes d'engagement pour chaque niveau de priorité.**

Lors de la première épreuve :

- Les teams engagés sur la totalité de la Coupe.
- Les teams engagés sur plusieurs épreuves en fonction du nombre d'épreuves choisies
- Les autres teams

Dans le cas où un team correspondrait à plusieurs niveaux de priorité, le plus favorable sera retenu. Les teams engagés sur la totalité de la Coupe ou sur plusieurs épreuves avant le 26 Mars 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 : http://wwwultimatecup.racing

Les numéros seront attribués aux équipages disputant l'ensemble de la Coupe ou plusieurs courses, puis au fur et à mesure des inscriptions. Ces numéros seront attribués pour l'ensemble de la saison 2017.

Article 7.3 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Le remboursement des droits d'engagement (**hors frais administratifs d'un montant de 100.00 € non remboursable**) sera effectué dans les cas suivants :

- Désistement du pilote au moins 30 jours avant l'épreuve.
- Désistement passé le délai des 30 jours pour raison médicale sous réserve de présentation d'un certificat médical avant l'ouverture du Contrôle Administratif de l'épreuve.

Aucun remboursement du montant restant ne sera effectué dans les autres cas.
Pour être prise en compte, l'annulation doit être faite obligatoirement par mail ou par courrier.

Article 8 : ANNULATION D'UNE EPREUVE

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

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

Article 9 : ASSURANCE

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

Article 10 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Sauf spécification contraire des règlements particuliers de chaque épreuve :

Les contrôles administratifs auront lieu :

- Le jeudi 15h à 21h.
- Le vendredi 7h30 à 12h30 et de 13h30 à 19h00

Les contrôles techniques auront lieu :

- Le jeudi 16h00 à 20h00
- Le vendredi 7h30 à 12h30 et de 13h30 à 15h00

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter dans les créneaux horaires définis aux opérations de vérifications administratives avec sa confirmation d'engagement.

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

Tous les motocycles présentés devront répondre au règlement technique de la Coupe de France d'Endurance.

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

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

Article 11 : BRIEFING

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

L'heure et le lieu du briefing seront précisés dans le règlement particulier de chaque épreuve et sur le panneau d'affichage officiel.

Article 12 : PASSES ET COULEUR DU BRACELET ET DES BRASSARDS

Chaque équipage se verra remettre 6 passes personnels lors des contrôles administratifs, 1 passe par pilote et 3 passes véhicules. Le véhicule n'ayant pas son passe collé sur le pare-brise ne pourra accéder au paddock.

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

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

Article 13 : MODIFICATION DES EQUIPAGES

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

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

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

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

Article 14 : TRANSPONDEUR

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

Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas (10€).

Chaque machine engagée devra avoir un support de transpondeur. Ce support devra être fixé de façon permanente, de préférence au centre de la moto proche du bras oscillant, a défaut sur le tube de fourche gauche entre les deux T.

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.

Toutes les machines doivent avoir une installation correcte du support de transpondeur. Le transpondeur doit être fourni et approuvé par le chronométreur officiel.

Il ne doit pas être recouvert par un revêtement en carbone.

Une fixation correcte du support de transpondeur nécessite au minimum un collier Rislan, mais un écrou ou un rivet est préférable. La goupille de fixation du transpondeur doit également être assurée par un collier en plastique. Un velcro ou un adhésif seul ne sont pas acceptables. Le transpondeur doit fonctionner en tout temps lors des essais et des courses, même lorsque le moteur est arrêté.

Article 15 : CARBURANT

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

Le carburant Bio Ethanol est également autorisé.

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

Article 16 : EMPLACEMENT PADDOCKS

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

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

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

Trois passes véhicules seront donnés afin que seuls ces véhicules puissent accéder au paddock.

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

Article 17 : SECURITE - PARC COUREUR -STAND -MUR DE CHRONOMETRAGE

Les pilotes sont entièrement et seuls responsables de leur matériel.

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

1) Parc coureur :

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

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

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

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

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

L'accès au mur de panneautage est exclusivement réservé au Team Manager, aux chronométreurs, aux panneauteurs et au 2ème ou 3ème pilote (accès autorisé pendant les 3 premiers tours et les 3 derniers tours de la course à toute personne faisant partie de l'équipage d'un concurrent).

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

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

Le Team Manager est le seul responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation, de la direction de course et du jury. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe.

INTERDICTION ABSOLUE

STAND :

• **Interdiction formelle de fumer** dans, derrière et devant les stands
• Interdiction aux enfants de moins de 15 ans.
• D'amener un animal même attaché dans les stands.
• De stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé).
• D'utiliser barbecue, gazinière, matériel électrique produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder…). Tous ces matériels peuvent être utilisés derrière les stands, loin des stocks d'essence (minimum 5 mètres).

• 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.
• De vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 5 litres et en cas de salissure, le stand devra être nettoyé le plus vite possible).
• De remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course.
• L'usage de tout appareil électrique filaire est formellement interdit.

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

Article 18 : MISE EN PLACE DANS LES STANDS.

L'attribution des stands se fera en accord avec l'organisation à l'issue de la réunion du jury du vendredi soir.

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

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

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

Article 19 : ESSAIS QUALIFICATIFS

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

Un pilote ne pourra participer aux essais et aux qualifications que dans la série qui lui sera réservée, en fonction de la couleur de ses brassards et de son bracelet :

Chaque équipe bénéficiera de 1 séance d'essais de 20 minutes et de 2 séances qualificatives de 20 min pour chacun de ses pilotes.

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

Il devra passer par la pré-grille. Dans la négative, il sera sanctionné d'un Stop & Go de 30 secondes pendant la course. Le Jury aura la possibilité d'augmenter cette sanction qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

Simulation de départ : les essais de départ arrêtés sont autorisés après le drapeau à damiers, uniquement sur la piste et lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire. La partie autorisée du circuit sera signalée lors du briefing.

Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION

Selon le règlement FFM en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote devra accomplir un temps MAXIMUM de qualification pour prétendre participer à la course. Pour atteindre cette limite de qualification, chaque pilote devra remplir une des deux conditions suivantes :

- Un pilote doit obligatoirement réaliser au minimum 3 tours et avoir réalisé dans une de ses séances un temps inférieur ou égal à 120 % de la moyenne des 3 premiers équipages de la grille de départ de la course dans laquelle son équipage s'est qualifié.

Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps maximum ou supérieur à 120% ne pourra pas participer à la course. Les droits d'engagements ne sont pas remboursables pour ce motif.

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

Article 21 : GRILLE DE DEPART

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

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

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

Art. 22 : PROCEDURE DE DEPART

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

Le ravitaillement est interdit sur la grille de départ.

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

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

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

Avant le départ des tours de chauffe :

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

- Panneau 1’
- Panneau 30’’
- Départ des tours de chauffe au drapeau vert situé sur la ligne de départ.
  Chaque participant court vers sa machine, met le moteur en marche et débute les tours de chauffe.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 23 : PROCEDURE «STOP & GO »

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

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

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

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

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

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

Article 24 : ARRETS AUX STANDS

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

Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant son stand.

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

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

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

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

Sont autorisées devant les stands (sur la voie des stands) lors de l'arrêt, les opérations suivantes :

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

Tout ceci sera accepté si cela intervient avant le ravitaillement essence : après le ravitaillement (en carburant) toute intervention mécanique sur la machine n'est possible qu'à l'intérieur du stand assigné à l'équipe.

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

Devant le stand, seules quatre personnes accréditées peuvent travailler, en même temps sur la machine. Si le pilote participe à l'intervention, il sera compris dans ces quatre personnes.

Pour toute réparation et opération autre que celles précités, la moto devra obligatoirement être rentrée dans le stand. A l'intérieur du stand, le nombre d'intervenant est libre.

S'il est nécessaire de mettre en route le moteur pour un essai ou un réglage, le moteur devra être ensuite arrêté avant la sortie de la machine du stand.

Pour repartir, deux mécaniciens sont autorisés à pousser la machine, le coureur étant sur la moto, ceci jusqu'à la hauteur du dernier stand, le pilote s'engage seul sur la piste.

L'utilisation de batterie de démarrage additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur au motocycle.

Article 25 : RAVITAILLEMENT

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

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

La capacité des derricks ne devra pas excéder 30 litres. Le derrick devra être couvert et le trou d'évent dirigé vers le bas, seule la gravité étant autorisée pour le remplissage du réservoir.

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

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

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

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

Le ravitaillement en carburant est interdit dans le stand.

Pendant le ravitaillement aucune intervention ne peut avoir lieu sur la moto.

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

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

Dans le cas d'une course à deux ou trois motos, les motos restantes seront rangées à l'intérieur du stand.

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

Article 25.1 : RELAIS A L' AMERICAINE :

Le relais à l'américaine (deux ou 3 motos par équipage) :

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

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

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

Article 26 : CONDUITE EN COURSE

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

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

Si la direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (drapeau noir Fixe ou panneau & numéro de la machine), le pilote devra stopper au stand dans les 5 tours suivant sous peine de recevoir une pénalité "Stop & Go", voire l'exclusion.

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

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

Article 27 : ABANDON

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

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

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

Article 28 : ARRET SUR LA PISTE

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

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

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

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

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

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

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

Les concurrents devront cependant respecter les conditions suivantes :

- Obéir aux consignes des commissaires
- Ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour
- Garder leur équipement jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.
- Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies, sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe.

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

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

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

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

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

Article 29 : NEUTRALISATION OU INTERRUPTION DE LA COURSE

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

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

Chaque tour derrière le Safety-Car sera comptabilisé.

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

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

S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné. Le nouveau départ se fera dans l'ordre du classement du dernier tour complet avant l'interruption de la compétition derrière le safety-car.

La direction de course donnera l'ordre d'ouvrir la pré-grille relâchant les participants derrière le safety car. Une machine ne pourra s'arrêter à son stand.

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

Article 30 : ARRIVEE

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

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

Article 31 : CLASSEMENT - DOTATION

Pour être classé, un équipage doit :

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

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

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

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

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

Une dotation de pneumatique Michelin sera attribuée aux 5 premiers équipages du classement scratch de chaque épreuve.

- 1er = 1 pneu Avant et 2 pneus Arrières
- 2ème = 1 pneu Avant et 1 pneu Arrière
- 3ème = 1 pneu Arrière
- 4ème = 1 pneu Arrière
- 5ème = 1 pneu Avant

Article 32 : ATTRIBUTION DES POINTS – CLASSEMENT FINAL

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

Pour qu'un équipage se voit attribué des points :

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

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

Les points suivants leur seront attribués, pour chaque course :

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

En 2017 seuls deux Titres de vainqueur de la coupe de France d' Endurance seront attribués pour les catégories 600cc et 1000cc.

SEULS SERONT COMPTABILISES POUR LE CLASSEMENT DE LA COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE 2017 LES POINTS OBTENUS SUR LE CLASSEMENT SCRATCH PAR CATEGORIE DE LA COURSE.

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

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

Article 33 : RECLAMATIONS

Toute réclamation devra être faite par écrit et remise à la Direction de Course. Cette réclamation devra obligatoirement être accompagnée d'une caution 300€, somme qui sera rendue au réclamant dans le cas où la réclamation serait fondée. Les 300€ liés à un démontage seront reversés au possesseur de la machine si celle-ci est déclarée conforme.

Délai des réclamations :

- Avant le début des essais qualificatifs pour tout ce qui concerne le règlement particulier.
- Avant la fin des vérifications pour tout ce qui à trait aux machines.
- Maximum 30 minutes après l'affichage des résultats pour tout ce qui concerne les essais et la course.

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

Article 34 : CONTROLE MEDICAL

Un médecin pourra examiner les concurrents avant le départ des épreuves, il devra se tenir à la disposition du Directeur de Course. Un concurrent refusant ce contrôle sera exclu de l'épreuve. Pour rappel, le taux d'alcool doit être égal à zéro.

Article 35 : RESPONSABILITES

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

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

Article 36 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE

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

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

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

Article 37 : APPLICATION DU REGLEMENT

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

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

Article 38 : RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

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

Article 39 : PLANNING HORAIRE TYPE

Vendredi			
08h30	08H45	Libre 1 Beginner 600	15MIN
08h50	09H10	Libre pilote bleu	20MIN
09h20	09H35	Libre 1 Beginner 1000	15MIN
09h40	10H00	Libre pilote blanc	20MIN
10h05	10H20	Libre 1 SUPERSPORT	15MIN
10h30	10H50	Libre pilote rouge	20MIN
11h00	11h15	Libre 1 HYPERSPORT	15MIN
11h20	11h35	Libre 2 Beginner 600	15MIN
11h45	12H05	Qualif 1 pilote bleu	20MIN
12h05	13H30	COUPURE REPAS	1h25
13h30	13h50	Qualif 1 pilote blanc	20MIN

14h00	14h15	Libre 2 Beginner 1000	15MIN
14h20	14h40	Qualif 1 pilote rouge	20MIN
14h50	15h05	Libre 2 SUPERSPORT	15MIN
15h10	15h25	Libre 2 HYPERSPORT	15MIN
15h35	15h55	Qualif 2 pilote bleu	20MIN
16h00	16H20	Qualif 1 Beginner 600	20MIN
16h30	16h50	Qualif 1 Beginner 1000	20MIN
16h55	17H15	Qualif 2 pilote blanc	20MIN
17h25	17h45	Qualif 1 SUPERSPORT	20MIN
17h50	18H10	Qualif 1 HYPERSPORT	20MIN
18h20	18h40	Qualif 2 pilote rouge	20MIN
19h00	19h30	Briefing vitesse / seront admis les stagiaires	30MIN
19H40	20H10	Briefing Endurance/seront admis les stagiaires	30MIN
Samedi			
8h30	8h55	STAGE MOTO JOURNAL G1	25MIN
9h00	9h25	STAGE MOTO JOURNAL G2	25MIN
9h30	9h55	STAGE MOTO JOURNAL G3	25MIN
10h05	10h25	Qualif 2 Beginner 600	20MIN
10h35	10h55	Qualif 2 Beginner 1000	20MIN
11h00	11h25	Qualif 2 SUPERSPORT	25MIN
11h35	12H00	Qualif 2 HYPERSPORT	25MIN
12H	13H30	COUPURE REPAS	1H30
12H05	13H25	Accés piste à pied stagiaires et moniteur	1h20
13H30		Procédure de départ	30 MIN
14H00	19H00	Course Chpt France Endurance	5H
19H30	20H30	Remise des prix Endurance et vitesse 1	
Dimanche			
8h30	8h55	STAGE MOTO JOURNAL G1	25MIN
9h00	9h25	STAGE MOTO JOURNAL G2	25MIN
9h30	9h55	STAGE MOTO JOURNAL G3	25MIN
10h10	10h30	Course 1 Beginner 600	20MIN
10h45	11h05	Course 1 Beginner 1000	20MIN
11h20	11h55	Course 2 SUPERSPORT	25MIN
12h10	12h35	Course 2 HYPERSPORT	25MIN
12h35	13h50	COUPURE REPAS	1H15
12h40	13h50	Accés piste à pied stagiaires et moniteur	1H10
13h50	14h15	STAGE MOTO JOURNAL G1	25MIN
14h20	14h45	STAGE MOTO JOURNAL G2	25MIN
14h50	15h15	STAGE MOTO JOURNAL G3	25MIN
15h30	15h50	Course 2 Beginner 600	20MIN
16h05	16h25	Course 2 Beginner 1000	20MIN
16h40	17h05	Course 2 SUPERSPORT	25MIN
17h20	17h45	Course 2 HYPERSPORT	25MIN
17H50	18h10	Challenge régularité G1	20MIN
18H15	18H35	Challenge régularité G2	20MIN
18H40	19h00	Challenge régularité G3	20MIN

REGLEMENT TECHNIQUE DE LA COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

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

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

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

Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

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

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

Article 40 : CARTER MOTEUR

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

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

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

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

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

Article 41 : COUPE CONTACT

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

Article 42 : PAPILLON DES GAZ

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

Article 43 : RECUPERATEURS

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

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

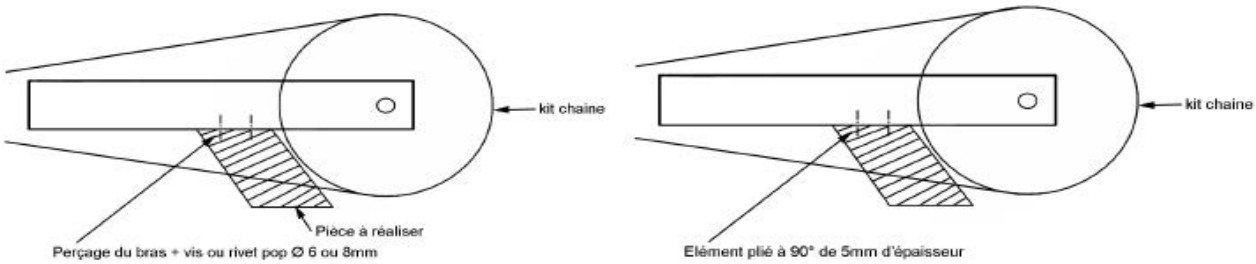
Article 44 : PROTECTIONS DE CHAINE

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 45 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT

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

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

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

Les machines dotées d'un échappement ''bas'' (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe du repose-pied, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière.

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

La limite de bruit est de 102 db maximum aux régimes définis dans les règles générales pour les contrôles techniques.

Article 46 : GUIDONS

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

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

La réparation des guidons est interdite.

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

Article 47 : LEVIERS

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

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

Ces extrémités doivent faire partie intégrante du levier.
Les leviers repliables sont autorisés.
Les leviers à boules ajourées sont autorisés

Article 48 : REPOSE PIEDS

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

Les repose-pied 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-pied 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-pied doit être de 65 mm.

Article 49 : 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 49.1 : 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 50 : 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.**

Article 51 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

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

Article 52 – 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. Le carénage doit comporter au maximum deux trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

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

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

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

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

Article 53 : RESERVOIR DE CARBURANT

Les matériaux de construction des réservoirs d'essence peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

Les fibres de carbone, aramide ou de verre ne sont pas autorisées pour la construction des réservoirs.

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

Il est autorisé de modifier le réservoir d'origine pour atteindre la capacité maximale de 24 litres pour autant que le profil original soit tel qu'homologué.

Les réservoirs additionnels sont interdits.

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

Des vannes de remplissage rapide, type ZENITH sont autorisées.

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.

Il est recommandé de remplir le réservoir d'une mousse de type Explosafe. Obligatoire pour les réservoirs en plastique.

Article 54 : ROUES ET PNEUS

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

Pour 2017 : la société APR

Tarif 2017

Dimension	TYPE	Tarif HT	Tarif TTC	Utilisation/Niveau pilotage
120/70-17	Cup Ultimate B	112 €	134 €	Débutant et expert température basse
120/70-17	Slick Ultimate B2, C2	126 €	151 €	Débutant et expert température Supérieur 15° de sol
160/60-17	Power SM C	146 €	175 €	Débutant et expert
180/55-17	Cup EVO	142 €	170 €	Débutant et expert
190/55-17	Cup EVO	146 €	175 €	Débutant et expert
190/55-17	Slick EVO	150 €	180 €	Débutant et expert
200/55-17	Slick Ultimate AA, A	183 €	220 €	Expert AA= tempé froide A = tempé élevée
200/55-17	Slick EVO	155 €	186 €	Débutant et expert
12/60-17	RAIN	130 €	156 €	Débutant et expert
180/55-17	RAIN	187 €	224 €	Débutant et expert Ultra soft
19/69-17	RAIN	187 €	224 €	Débutant et expert Médium

APR

3 Rue du Pavin – Parc logistique

63360 Gerzat – France

Tél: 04 73 24 24 24

E-mail : apr-contact@apr-europe.com

APR s'engage à assurer l'équité et à ne fournir aucuns pneus spéciaux à aucune équipe.

Seuls les pneumatiques qui porteront le marquage officiel de l'Ultimate Cup vous donneront accès à la piste. Un contrôle systématique sera effectué à partir des essais qualificatifs.

Les roues adaptables sont autorisées

Article 55 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE

Un dispositif de démarrage est obligatoire.

Article 56 : EQUIPEMENTS

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

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

Un casque intégral non modulable aux normes ECE 22/05 P ou FIM est obligatoire.

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

Une combinaison intégrale en cuir 1 pièce est obligatoire. Les doublures en nylon sont interdites.
Une protection dorsale indépendante est obligatoire sous la combinaison. Elle doit être homologuée en 1621/2.

A tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer.
Le pilote est responsable de la visibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales, ….), si ces marques sont illisibles, les équipements seront refusés par les commissaires techniques.

Article 57 : ELEMENTS A RETIRER

Les éléments suivants doivent être retirés

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

Article 58 : PLAQUES NUMERO

Les machines devront être équipées de plaques blanches mates avec des numéros noirs mats. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque coté, et en bas de carénage.
Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dosseret de selle.
Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.
Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :
Hauteur minimale : 140 mm
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
Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy
0123456789
Futura Heavy Italicy
0123456789

Univers Bold
0123456789
Univers Bold Italic
0123456789

Franklin Gothic
0123456789
Franklin Gothic Italic
0123456789

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

Article 59 : CONTROLE DU BRUIT

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

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

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

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

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

Article 60 : FEU ARRIERE

Un feu rouge à l'arrière est obligatoire. Il devra être allumé en cas de pluie.