REGLEMENT VITESSE

2017

TABLE DES MATIERES

Article 1 : DEFINITION....4
Article 2 : ORGANISATEUR....4
Article2.1 : PROMOTEUR....4
Article 3 : JURIDICTION....5
Article 4 : OFFICIELS....5
Article 5 : MACHINES ADMISES....5
Article 6 : PILOTES ADMIS....5
Article 7 : ENGAGEMENTS, DROIT D'ENGAGEMENTS ET DEPOT DE GARANTIE....5
Article 8 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS....6
Article 9 : SELECTION DES PILOTES....6
Article 9.1 : OBLIGATION DES PILOTES....6
Article 10 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT....6
Article 11 : ANNULATION D'UNE EPREUVE....7
Article 12 : ASSURANCE....7
Article 13 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES....7
Article 13.1 : PASSES ET COULEUR DU BRACELET....8
Article 14 : BRIEFING....8
Article 15 : TRANSPONDEUR....8
Article 16 : CARBURANT....8
Article 17 : EMPLACEMENT PADDOCKS....8
Article 18 : SECURITE – PARC COUREUR – STAND – MUR DE CHRONOMETRAGE....9
Article 19 : ESSAIS QUALIFICATIFS....10
Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION....10
Article 21 : PROCEDURE DE DEPART....10
Article 22 : CONDUITE EN COURSE....10
Article 23 : ARRET DE LA COURSE – NOUVEAU DEPART....11
Article 24 : VITESSE DANS LA VOIE DES STANDS – DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE....11
Article 25 : ARRIVEE - CLASSEMENT :....11
Article 26 : DOTATION....12
Article 27 : ATTRIBUTION DES POINTS....13
Article 28 : RECLAMATIONS....13
Article 29 : RESPONSABILITES....14
Article 30 : PUBLICITE – DROIT A L'IMAGE....14
Article 31 : APPLICATION DU REGLEMENT....14
Article 32 : PRESCRIPTIONS GENERALES....14
Article 33 : RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES....14
Article 34 : PLANNING HORAIRE TYPE....15

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
FFM
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

REGLEMENT TECHNIQUE

Article 1 : GENERALITES....16
Article 2 : COUPE CONTACT....17
Article 3 : PAPILLON DES GAZ....17
Article 4 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE – GENERATEUR ALTERNATEUR....17
Article 5 : RECUPERATEURS....17
Article 6 : FREINS....17
Article 6.1 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN....17
Article 7 : PROTECTION DE CHAINE....18
Article 8 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT....18
Article 9 : GUIDONS....18
Article 10 : LEVIERS....19
Article 11 : REPOSE PIEDS....19
Article 12 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE....19
Article 13 : CIRCUIT DE REFROIDISSEME....19
Article 14 : CARENAGE....19
Article 15 : FEU ARRIERE....20
Article 16 : RESERVOIR DE CARBURANT....20
Article 17 : ROUES ET PNEUS....20
Article 18 : EQUIPEMENTS....21
Article 19 : ELEMENTS A RETIRER....21
Article 20 : ELEMENTS POUVANTS ETRE ENLEVES....21
Article 21 : PLAQUES NUMEROS....21
Article 22 : CONTROLE DU BRUIT....22
Article 23 : ACQUISITION DE DONNEES....22

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
FFM
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

Article 1 : DEFINITION

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

Catégorie 1 = 1000cc HYPERSPORT

Catégorie 2 = 600cc SUPERSPORT

Ces 2 catégories disposent de:

- 2 séances d'essais libres de 15 min
- 2 qualifications de 20 min
- 2 courses

Catégorie 3 = Débutant 1000 ou" **Beginner 1000** "

Catégorie 4 = Débutant 600 ou " **Beginner 600** "

Ces 2 catégories disposent de:

- 2 séances d'essais libres de 15 min
- 2 séances qualificatives de 20 minutes
- 2 courses

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

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

Calendrier 2017 :

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

Article 2 : ORGANISATEUR

Endurance Events
1 Avenue du Puys de Dômes
63360 GERZAT
contact@enduranceevents.eu

Article 2.1 : PROMOTEUR

SARL Ultimate Cup
6 Rue du PAVIN
63360 GERZAT

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
F.M
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

contact@ultimatecup.eu

Article 3 : JURIDICTION

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

Article 4 : OFFICIELS

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

Article 5 : MACHINES ADMISES

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

Les motocycles autorisés sont:

SUPERSPORT: 600 cc 4 cylindres / Plus de 600 cc à 675 cc 3 cylindres / Plus de 600 cc à 750 cc 2 cylindres.

Beginner 600 : 600 cc 4 cylindres / Plus de 600 cc à 675 cc 3 cylindres / Plus de 600 cc à 750 cc 2 cylindres.

HYPERSPORT et Beginner 1000 : 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.

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.

Article 6 : PILOTES ADMIS

La participation à l'Ultimate Cup est réservée aux pilotes titulaires d'une, NCO ou licence à la journée LJA 2 délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours. Une licence internationale ou UEM sera acceptée si elle a été prise en France.

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

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

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/

Droit d'engagement de 290 € ttc par pilote et par course incluant la location du transpondeur.

Le jour de votre 1ere épreuve un chèque de caution de 500 € ttc couvrant les cautions du 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 8 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS

Les engagements devront être enregistrés avant **le 19 Mars 2017 pour les pilotes s'engageant sur la totalité de l'Ultimate Cup, faute de quoi leur participation aux épreuves choisies ne sera plus prioritaire. Les engagements**

FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME
FFM
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

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, devront être validés minimum **30 jours** avant celle-ci. Toute inscription passé ce délai, se verra **majorée de 60€ ttc.**

Article 9 : SELECTION DES PILOTES

La sélection des pilotes engagés dans le respect de l'article 7, 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** (date de validation du paiement).

Lors de la première épreuve :

- Les pilotes engagés sur la totalité des épreuves,
- Les pilotes engagés sur plusieurs épreuves en fonction du nombre d'épreuves choisies,
- Les autres pilotes,

Dans le cas où un pilote correspondrait à plusieurs niveaux de priorité, le plus favorable sera retenu. Les pilotes 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

Au cas où le nombre de demandes d'engagement dépasserait le nombre admissible sur une épreuve, les dossiers seront mis en liste d'attente suivant :

- Nombre de participation aux courses
- Date de paiement

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

Article 9.1 : OBLIGATION DES PILOTES

Dans le cas où l'Ultimate Cup à un ou plusieurs partenaires obligatoires, leurs logos devront être apposés sur les machines conformément au plan de stickage qui sera fourni en annexe.

Article 10 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Le remboursement des droits d'engagement (**hors frais administratifs d'un montant de 60.00 € non remboursable**) sera effectué dans les cas suivants :

- Désistement du pilote au moins 30 jours avant l'épreuve pour raison non médicale.
- Désistement passé le délai des 30 jours pour raison médicale sous réserve de présentation d'un certificat médical au maximum **8 jours 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 sur engage sports et/ou par mail à l'organisateur contact@ultimatecup.eu

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

Article 11 : ANNULATION D'UNE EPREUVE

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

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

Article 12 : ASSURANCE

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 13 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Sauf spécification contraire des règlements particuliers de chaque épreuve :

Les contrôles administratifs auront lieu :

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

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.

Il lui sera remis son passe pilote ainsi que 3 passes assistant.

Tous les pilotes devront obligatoirement présenter leur machine (une seule machine par pilote) et leur équipement avec leur confirmation d'engagement validé par l'administratif aux vérifications techniques dans le respect des horaires définis.

Tous les motocycles présentés devront répondre au règlement technique de l'Ultimate Cup (art. 34 à 53).

Un pilote présentant une machine au contrôle technique :

- Non accompagnée de sa carte ou de son dossier RSV ou encore de la déclaration en préfecture ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.
- En non-conformité avec le Règlement Technique ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

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

Article 13.1 : PASSES ET COULEUR DU BRACELET

Chaque pilote se verra remettre 3 passes personnels lors des contrôles administratifs, 1 passe pilote ainsi que 2 passes véhicule. Le véhicule n'ayant pas son passe collé sur le pare-brise aura l'accès du paddock refusé.

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
FFM
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

Chaque pilote devra porter celui-ci pendant toute la durée des essais qualificatifs et de la course.

Un pilote ne peut prendre part aux essais s'il n'est pas muni de son bracelet pilote.

Le non-respect de ces dispositions entraînera une convocation au jury.

Article 14 : BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chacune des épreuves. **Tous les pilotes sont tenus d'y participer. Toute absence à celui-ci sera passible d'une sanction par le jury.**

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

Article 15 : TRANSPONDEUR

Il sera remis à chaque pilote 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.

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.

Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas (10€ ttc). Chaque machine engagée devra avoir un support de transpondeur 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.

Article 16 : CARBURANT

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

Article 17 : EMPLACEMENT PADDOCKS

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

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

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

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

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

Article 18 : SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR DE CHRONOMETRAGE

Les pilotes sont entièrement et seuls responsables de leur matériel.

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

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
FFM
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

1) Parc coureur :

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

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

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

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

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

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

INTERDICTION ABSOLUE

- **STAND :**
- **Interdiction formelle de fumer.**
- Interdiction d'emmener un animal, même attaché.
- Interdiction aux enfants de moins de 15 ans.
- Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage, soit 30 L maxi est autorisé).
- Interdiction d'utiliser tout matériel électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder....) dans le box à moins de 5 mètres de l'essence.
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 5 L mini, en cas de salissure le stand devra être nettoyé le plus vite possible).

- **VOIE DE DECELERATION ET MUR DE CHRONOMETRAGE :**
- De remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course.
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de chronométrage.
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection.

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

Article 19 : ESSAIS QUALIFICATIFS

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

Chaque pilote bénéficiera de deux séances d'essais de 20 minutes (fonction de sa catégorie respective).

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

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

Simulation de départ : les essais de départ sont autorisés après le drapeau à damiers, uniquement à l'endroit désigné par la direction de couse lors du briefing.

Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION

Selon le règlement FFM en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote devra accomplir un temps MAXIMUM de qualification pour prétendre participer à la course. Il sera calculé pour chaque série sur la MOYENNE du temps réalisé par les 3 meilleurs pilotes de la série augmentés de 20%.

Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps maximum de qualification, 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 : PROCEDURE DE DEPART

La procédure de départ utilisée sera la procédure simplifiée, conformément aux règles générales de la C.N.V. (Départ type GP à 3 pilotes par ligne)

Un coureur ayant effectué un départ anticipé sera pénalisé de 10s comme que défini dans les règles générales de la C.N.V.

La grille de départ de la deuxième course sera faite suivant le meilleurs temps de chaque pilote réalisé lors de la première course.

Article 22 : CONDUITE EN COURSE

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

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

Si la direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (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 sanction, allant jusqu'à 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.

Article 23 : ARRÊT DE LA COURSE – NOUVEAU DEPART

S'il est nécessaire d'interrompre une course à cause d'un accident, de mauvaises conditions atmosphériques ou autres, qui rendraient impossible le déroulement normal de la course, le Directeur de course peut décider de l'interrompre en faisant présenter le drapeau rouge par les commissaires de piste.

Au moment où le drapeau rouge est présenté, les coureurs qui ne participent plus activement à la course ne seront pas classés. Dans le cas où un nouveau départ serait donné, ils ne pourront prendre part à celui-ci.

Les conditions pour redonner le départ de la course sont celles précisées à l'article 6 des règles générales de la C.N.V.

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (DRY), et que les conditions météorologiques diffèreraient le Directeur de course pourra faire présenter les drapeaux rouges pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné, la course sera déclarée course mouillée (WET). La course pourra être également arrêtée pour toutes autres raisons de sécurité.

Article 24 : VITESSE DANS LA VOIE DES STANDS – DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE

La vitesse de circulation dans la voie des stands est limitée entre 50 et 60 km/h suivant les circuits. Celle-ci sera stipulée sur le règlement particulier de l'épreuve. Cette limitation s'applique tant aux essais que durant la course, un radar sera installé.

Durant les essais, tout dépassement de cette vitesse sera sanctionné par le retrait du meilleur temps du pilote et/ou une amende de 75 €.

Durant la course, tout dépassement de cette vitesse sera sanctionné par un passage par la voie des stands.

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

Durant les essais, tout dépassement sous drapeau jaune entraînera le retrait du meilleur temps du pilote et/ou une amende de 75 €.

En course, tout dépassement sous drapeau jaune entraînera une pénalité de « passage par la voie des stands », le team du pilote sanctionné sera averti le plus rapidement possible.

Si la durée de la course ne permet plus au pilote d'effectuer sa pénalité « passage par la voie des stands », il se verra appliquer une sanction de 15 secondes sur la feuille de résultat.

Article 25 : ARRIVEE – CLASSEMENT

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

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

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

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

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

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

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

Pour figurer sur le classement annuel, le coureur doit participer au minimum à 3 courses sur la saison 2017.

Classement des catégories :

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
F-M
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

Coupe SUPERSPORT :
Scratch : Général
Féminin (Minimum 5 participants)
Vétéran (Minimum 5 participants +40ans)
Roadster (Minimum 5 participants)
Coupe HYPERSPORT :
Scratch : Général
Féminin (Minimum 5 participants)
Vétéran (Minimum 5 participants + 40ans)
Roadster (Minimum 5 participants)
Beginner 1000
Scratch Général
Féminin (Minimum 5 participants)
Vétéran (Minimum 5 participants + 40ans)
Roadster (Minimum 5 participants)
Beginner 600
Scratch Général
Féminin (Minimum 5 participants)
Vétéran (Minimum 5 participants + 40ans)
Roadster (Minimum 5 participants)

Article 26 : DOTATION

L'organisation offrira des coupes aux trois premiers pilotes de chaque catégorie.

Le manufacturier Michelin offre:

1er : un train de pneu

2ème : un pneu arrière

3ème : un pneu avant

Article 27 : ATTRIBUTION DES POINTS

Le pilote ayant fait le meilleur tour en course se verra attribué 1 points et ce, sur chaque manche.

Les points suivants seront attribués, pour chaque manche et pour chaque catégorie :

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

CLASSEMENT FINAL

LE CLASSEMENT DE L'ULTIMATE CUP SERA OBTENU EN ADDITIONNANT LES RESULTATS ACQUIS SUR LA TOTALITE DES EPREUVES ORGANISEES.

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

En cas ou la course serait arrêtée avant les 75% effectués et ne pouvant pas repartir, seuls la moitié des points seront attribués. Si la course est arrêtée après ces 75%, la course ne repartira pas et la totalité des points sera attribué.

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

Article 28 : RECLAMATIONS

Toute réclamation devra être faite par écrit et remise à la Direction de Course. Cette réclamation devra obligatoirement être accompagnée d'une caution de 75,00 €, plus 300€ en cas de démontage moteur, somme qui sera rendue au réclamant dans le cas où la réclamation serait fondée.

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

Délai des réclamations :

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

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

Article 29 : 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.

Le pilote est responsable de tous les membres de son Team. En cas de problème créé par ceux-ci, il pourra recevoir une sanction allant d'une pénalité à l'exclusion de l'épreuve.

Article 30 : 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 quelconque support.

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

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

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

Article 31 : APPLICATION DU REGLEMENT

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

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 32 : PRESCRIPTIONS GENERALES

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M., de ses Annexes et des règles générales pour les épreuves de Vitesse.

Article 33 : 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.

Ils ont d'eux même, vu que ce sport est dit à risque, s'être renseigné et muni d'une assurance suivant leurs besoins en cas d'accident.

Article 34 : 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

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

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	30MIN
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

Règlement technique

Article 1 : GENERALITES

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

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.

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

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

Tous les carters 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 s'aluminium, acier inoxydable, acier, titane, composite ou abs (style GB racing).

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

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

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

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

Article 2 : COUPE CONTACT

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact **de couleur rouge** en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel de couleur rouge. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.
La moto ne doit pas comporter plus d'un bouton rouge.
Lorsqu'une coupure de circuit n'est pas installée d'origine par le fabricant, les pompes à essence électriques doivent être connectées à un coupe circuit qui sera actionné automatiquement dès que la moto s'arrête et se couche. Ce coupe circuit doit désactiver la pompe à essence et le système d'allumage en l'espace de deux secondes. La mise hors circuit de la pompe à essence et du système d'allumage peut être contrôlée sur instruction des officiels.

Article 3 : PAPILLON DES GAZ

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

Article 4 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE – GENERATEUR ALTERNATEUR

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.

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
FIM
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

Article 5 : RECUPERATEURS

Les motocycles équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.
Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 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 6 : FREINS

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

Article 6.1 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN

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

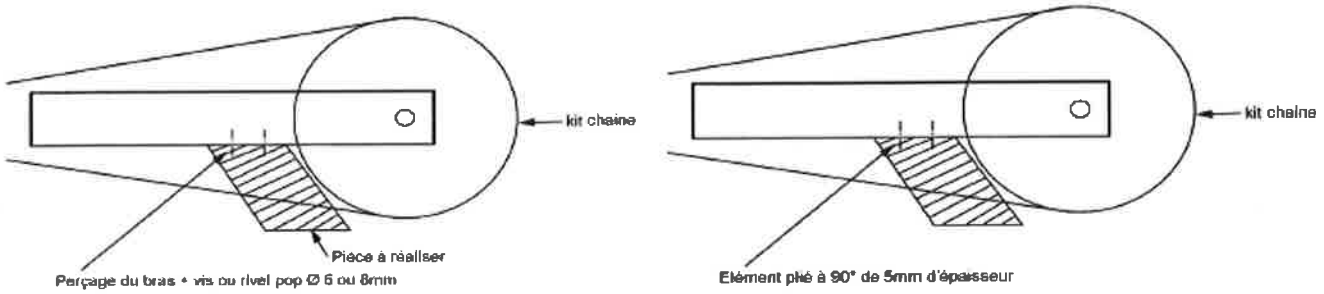
Article 7 : PROTECTION DE CHAINE

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

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

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

Réalisation de la protection de chaîne



Article 8 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT

L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motocycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production (échappement de série d'origine homologuées et motos anciennes) si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine.
Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.
Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.
L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué.

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

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

La limite de bruit est de 102 db **maximum à tout moment de la manifestation,** aux régimes définis à l'article 27.

Article 9 : GUIDONS

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

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

La réparation des guidons est interdite.

Les demi-guidons et guidons adaptables sont autorisés.

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

Article 10 : LEVIERS

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

Article 11 : REPOSE-PIEDS

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16mm.
La longueur minimum des repose-pied doit être de 65 mm.

Article 12 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Le filtre à huile externe doit **être "freiné" par un fil métallique de sécurité**.
Tous les **raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boite de vitesses ou de la transmission doit être freiné par un fil métallique de sécurité.**

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

Article 13 : 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 14 : CARENAGE

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité. 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 ou le directeur de course déclare la piste "WET".

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

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

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

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

Article 15 : FEU ARRIERE

Un feu de couleur rouge positionné à l'arrière de la moto est obligatoire ~~vivement recommandé~~. Celui-ci devra être alimenté via un interrupteur et uniquement allumé en cas de pluie.

Article 16 : RESERVOIR DE CARBURANT

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir.

Le réservoir doit être étanche, Les réservoirs additionnels sont interdits.
Il est recommandé de remplir le réservoir d'une mousse de type Explosafe.

Article 17 : ROUES et PNEUS

Pneumatique Michelin obligatoire: provenant uniquement du distributeur validé par l'organisateur.
Pour 2017 : la société APR

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

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 18 : EQUIPEMENTS

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

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

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

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

Article 19 : ELEMENTS A RETIRER

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
FFM
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

Les éléments suivants doivent être retirés

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

Article 20 : ELEMENTS POUVANT ETRE ENLEVES

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

Article 21 : PLAQUES NUMEROS

Les machines devront être équipées de plaques 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	Univers Bold 0123456789	Franklin Gothic 0123456789
Futura Heavy Italicy 0123456789	Univers Bold Italic 0123456789	Franklin Gothic Italic 0123456789

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

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74 Av. Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00

Article 22 : CONTROLE DU BRUIT

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

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

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

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

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

Article 23 : ACQUISITION DES DONNEES

L'acquisition de données est autorisée, la télémétrie est interdite (cf. article 11 des règles générales pour les épreuves de vitesse).

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
FFM
74 Av.
Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00