

ultimate cup moto

CHAMPIONNAT DE FRANCE
ENDURANCE



REGLEMENT

SPORTIF & TECHNIQUE 2026

www.ultimatecupmoto.fr

f @ultimatecupmoto

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
PARTIE I : RÈGLEMENT SPORTIF	4
ARTICLE 1 : DÉFINITION.....	4
ARTICLE 2 : ORGANISATEUR	4
ARTICLE 3 : PROMOTEUR.....	4
ARTICLE 4 : JURIDICTION	4
ARTICLE 5 : OFFICIELS.....	4
ARTICLE 6 : MACHINES ADMISES & CATÉGORIES	4
ARTICLE 7 : LICENCES ACCEPTÉES	5
ARTICLE 8 : ÉQUIPAGES & PILOTES ADMIS.....	5
ARTICLE 9 : TYPES D'ÉQUIPAGES & PÉNALITÉS	6
ARTICLE 10 : ENGAGEMENTS.....	6
ARTICLE 11 : DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION	6
ARTICLE 12 : TARIFS D'UN EMPLACEMENT EN BOX	7
ARTICLE 13 : CLÔTURE DES ENGAGEMENTS.....	7
ARTICLE 14 : EN CAS DE PAIEMENT REVENU IMPAYÉ.....	7
ARTICLE 15 : ANNULATION & FORFAIT.....	8
ARTICLE 16 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT.....	8
ARTICLE 17 : ANNULATION D'UNE ÉPREUVE	8
ARTICLE 18 : ASSURANCE.....	8
ARTICLE 19 : OUVERTURE DU PADDOCK	8
ARTICLE 20 : ACCRÉDITATIONS & LAISSEZ-PASSER	8
ARTICLE 21 : ACCÈS AU PADDOCK.....	9
ARTICLE 22 : RÉPARTITION DES PADDOCKS POUR LES ÉQUIPAGES.....	9
ARTICLE 23 : MISE EN PLACE DANS LES BOXS	10
ARTICLE 24 : RESPONSABILITÉ	11
ARTICLE 25 : DEMANDE D'EMPLACEMENT(S) SUPPLÉMENTAIRE(S)	11
ARTICLE 26 : SÉCURITÉ DANS LE PADDOCK, STANDS & MUR DE CHRONOMÉTRAGE	11
ARTICLE 27 : VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES.....	13
ARTICLE 28 : TRANSPONDEURS	14
ARTICLE 29 : BRIEFING	14
ARTICLE 30 : ACCÈS EN PISTE	14
ARTICLE 31 : MODIFICATION DES ÉQUIPAGES	15
ARTICLE 32 : ESSAIS LIBRES & ESSAIS QUALIFICATIFS	15
ARTICLE 33 : LIMITE DE QUALIFICATION	15
ARTICLE 34 : GRILLE DE DÉPART	15
ARTICLE 35 : PROCÉDURE DE DÉPART	15
ARTICLE 36 : PROCÉDURE « STOP & GO ».....	17
ARTICLE 37 : ARRÊTS AUX STANDS	17
ARTICLE 38 : RAVITAILLEMENT	18
ARTICLE 39 : RELAIS À L'AMÉRICAIN.....	19
ARTICLE 40 : CONDUITE EN COURSE	19
ARTICLE 41 : ABANDON	19
ARTICLE 42 : ARRÊT SUR LA PISTE.....	19
ARTICLE 43 : NEUTRALISATION OU SUSPENSION DE LA COURSE	20
ARTICLE 44 : ARRIVÉE	22
ARTICLE 45 : CLASSEMENTS & DOTATIONS.....	22

ARTICLE 46 : ATTRIBUTION DES POINTS	23
ARTICLE 47 : CLASSEMENT FINAL	23
ARTICLE 48 : RÉCOMPENSES DE CHAMPIONNAT.....	23
ARTICLE 49 : RÉCLAMATIONS	23
ARTICLE 50 : CONTRÔLE MÉDICAL.....	24
ARTICLE 51 : RESPONSABILITÉS.....	24
ARTICLE 52 : PUBLICITÉ - DROIT À L'IMAGE	24
ARTICLE 53 : PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE	24
ARTICLE 54 : APPLICATION DU RÈGLEMENT	24
ARTICLE 55 : PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES.....	24
ARTICLE 56 : RENONCIATION À TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITÉS SPORTIVES	25
PARTIE II : RÈGLEMENT TECHNIQUE	26
ARTICLE 1 : GÉNÉRALITÉS	26
ARTICLE 2 : ÉLÉMENTS À RETIRER	26
ARTICLE 3 : COUPE CONTACT	26
ARTICLE 4 : PAPILLON DES GAZ.....	27
ARTICLE 5 : CARTER MOTEUR	27
ARTICLE 6 : DISPOSITIF DE DÉMARRAGE – GÉNÉRATEUR ALTERNATEUR	27
ARTICLE 7 : RÉCUPÉRATEURS.....	27
ARTICLE 8 : CARBURANT	27
ARTICLE 9 : PROTECTION DE CHAÎNE	27
ARTICLE 10 : SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT.....	28
ARTICLE 11 : CONTRÔLE DU BRUIT	28
ARTICLE 12 : GUIDONS.....	29
ARTICLE 13 : LEVIERS	29
ARTICLE 14 : REPOSE-PIEDS	29
ARTICLE 15 : FREINS.....	29
ARTICLE 16 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN	29
ARTICLE 17 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE	29
ARTICLE 18 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT	30
ARTICLE 19 : CARÉNAGE	30
ARTICLE 20 : PLAQUE NUMÉROS.....	30
ARTICLE 21 : FEU ARRIÈRE.....	31
ARTICLE 22 : RÉSERVOIR DE CARBURANT	31
ARTICLE 23 : ROUES ET PNEUS	32
ARTICLE 24 : ÉQUIPEMENTS	32
ARTICLE 25 : ACQUISITION DES DONNÉES	32
ARTICLE 26 : TÉLÉMÉTRIE	32
ARTICLE 27 : CAMÉRA	32
PARTIE III : RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE « ENDURANCE SEMI-NOCTURNE »	33
ARTICLE 1 : ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS	33
ARTICLE 2 : LIMITE DE QUALIFICATION	33
ARTICLE 3 : ÉCLAIRAGE	33
ARTICLE 4 : SIGNALÉTIQUE RÉTRORÉFLÉCHISSANTE ADDITIONNELLE	33
ARTICLE 5 : ZONE DE TRAVAIL	34
ARTICLE 6 : PLAQUES NUMÉROS	34
ARTICLE 7 : CONTRÔLE TECHNIQUE	34
ARTICLE 8 : PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE SPÉCIFIQUE « SEMI-NOCTURNE »	35
PARTIE IV : RÈGLEMENT TECHNIQUE « PRODUCTION »	36

PARTIE I : RÈGLEMENT SPORTIF

ARTICLE 1 : DÉFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme (ci-après dénommée F.F.M.) et le Promoteur « Ultimate Cup » mettent en compétition en 2026 le Championnat de France d'Endurance Moto.

Ces courses d'endurance se déroulent sur une durée de 4 heures minimum (sauf cas particuliers pouvant être liés à l'autorisation préfectorale, au règlement intérieur du circuit ou volonté du Promoteur).

Des séances d'essais privés sont proposées au préalable. Le Jury, avec l'accord de la Direction de Course, se réserve le droit d'utiliser les chronos réalisés par les pilotes à compter des premiers essais privés.

Calendrier 2026 :

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

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

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

ARTICLE 2 : ORGANISATEUR

Agissant en qualité d'Organisateur de l'épreuve :

ENDURANCE EVENTS

1 Avenue du Puy de Dôme,

63360 GERZAT

Mail : contact@enduranceevents.eu

ARTICLE 3 : PROMOTEUR

Agissant en qualité de Promoteur de l'épreuve :

UCM

6 Rue du Pavin,

63360 GERZAT

Mail : contact@ultimatecup.eu

Site web : www.ultimatecupmoto.fr

ARTICLE 4 : JURIDICTION

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

ARTICLE 5 : OFFICIELS

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

ARTICLE 6 : MACHINES ADMISES & CATÉGORIES

Après acceptation du dossier d'engagement par le Promoteur (CF. ARTICLE 8 : ÉQUIPAGES & PILOTES ADMIS).

MACHINES ADMISES :

Pour chaque épreuve, le nombre maximal de motos admises sur la grille de départ est stipulé sur le Règlement Particulier de l'épreuve. Les machines autorisées doivent être fabriquées à partir de l'année 2005, être obligatoirement dotées d'un moteur 4 temps, de cylindrée supérieure ou égale à 600 cc avec au minimum 2 cylindres. Les commissaires techniques se réservent le droit de refuser lors des vérifications techniques les motos ne correspondant pas aux critères de sécurité ou d'image de l'épreuve.

CATÉGORIES :

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

- **Classement Scratch « SUPERBIKE » (1000 cm³)** : Bicylindre de plus de 890 cm³ à 1200 cm³ / 3 cylindres de plus de 890 cm³ à 1000 cm³ / 4 cylindres de plus de 750 cm³ à 1104 cm³ ;
- **Classement scratch « SUPERSPORT » (600 cm³)** : Bicylindre de plus de 600 cm³ à 890 cm³ / 3 cylindres de plus de 401 cm³ à 890 cm³ / 4 cylindres de plus de 401 cm³ à 750 cm³ ;
- **Classement « PRODUCTION »** : Si minimum 3 équipages engagés, chaque équipage avec 1 seule moto répondant aux critères définis dans la Partie IV : « Règlement Spécifique « PRODUCTION » ;
- **Classement « À LA FRANÇAISE »** : Si minimum 3 équipages engagés, chaque équipage avec 1 seule moto ;
- **Classement « À L'AMÉRICAIN »** : Si minimum 3 équipages engagés, chaque équipage avec 2 motos ;
- **Classement « FÉMININ »** : Si minimum 3 équipages engagés, chaque équipage 100% féminin ;
- **Classement « GENTLEMAN »** : Si minimum 3 équipages engagés, chaque équipage étant composé de pilotes âgés d'au moins 40 ans au jour de l'épreuve.

ARTICLE 7 : LICENCES ACCEPTÉES

La participation au Championnat de France d'Endurance est réservée aux pilotes de toutes nationalités **d'au moins 16 ans** le jour de l'épreuve, titulaire d'une licence compétition à l'année (NCO, LUE, INT ou NPH) délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.

La licence « LJA – Une manifestation » est également admise. Cependant, le concurrent ne pourra marquer de points. (CF. ARTICLE 46 : ATTRIBUTION DES POINTS).

ARTICLE 8 : ÉQUIPAGES & PILOTES ADMIS

Ne sont pas éligibles à participer à une ou plusieurs épreuves d'endurance (sauf sous réserve de l'envoi d'une demande spécifique au Promoteur au maximum 15 jours avant l'épreuve), **tout équipage ayant terminé dans le Top 5 lors d'une épreuve du Championnat du Monde FIM d'Endurance (catégorie E.W.C., Superstock et Expérimental) au cours des 3 dernières années.**

Les équipages souhaitant s'engager doivent faire parvenir au Promoteur un dossier d'engagement (*Descriptif du dossier dans le paragraphe « Dossier d'engagement » plus bas*) qui doit être validé par le comité Ultimate Cup.

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

DOSSIER D'ENGAGEMENT :

Le dossier d'engagement doit contenir :

- Une lettre exposant les motifs de la demande ;
- Une liste exhaustive des résultats des pilotes avec une analyse des performances établie sur le meilleur tour réalisés par le pilote sur piste sèche, sur toutes les épreuves auxquelles ils auront pris part au cours des 5 dernières années.

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

ARTICLE 9 : TYPES D'ÉQUIPAGES & PÉNALITÉS

Pour chaque course d'endurance, l'équipage doit être composé :

- De deux pilotes et d'une moto pour un équipage à la Française ou Production ;
- Ou
- De deux pilotes et de deux motos pour un équipage à l'Américaine.

Les noms de tous les pilotes et team managers doivent être obligatoirement mentionnés lors de l'engagement via Engage-Sports et confirmés lors des vérifications administratives. L'Organisateur doit être prévenu par mail au plus vite de tout changement de pilote ou team manager dans l'équipage.

Il ne peut y avoir plus de motos que de pilotes dans chaque équipage inscrit.

Les équipages inscrits à l'Américaine se verront attribuer un tour de pénalité par manche.

ARTICLE 10 : ENGAGEMENTS

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

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

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

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

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

ARTICLE 11 : DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION

DROITS D'ENGAGEMENTS 2026 (prix TTC, hors location d'un emplacement box)

	MAGNY-COURS	LÉDENON	LE VIGEANT	NOGARO	PAUL RICARD
Inscription à minimum 4 courses sur la saison*	939 €	840 €	840 €	840 €	939 €
Inscription course par course	975 €	876 €	876 €	876 €	975 €

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

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

Les tarifs ci-dessus comprennent :

- Les laissez-passer ;
- L'emplacement en box pour l'équipage ;
- 1 séance d'essai libre par pilote ;
- 2 séances qualificatives par pilote ;
- Course de 4 heures ;

- Tombola et animations proposées par l'Organisateur.

CAUTION :

Le jour de la 1^{ère} épreuve, un chèque de caution de 600 € non-encaissé couvrant la perte ou dégradation des brassards, transpondeurs, kit phare (si course d'endurance de nuit), emplacement en box et infrastructures sera demandé à chaque équipage. Si le matériel cité avant n'a subi aucun dommage, le chèque pourra être détruit ou restitué soit à la fin de la course soit en fin de saison. Dans le cas contraire, il sera soit encaissé dans sa totalité soit un remboursement partiel pourra être effectué en fonction de la perte ou de la casse éventuelle du matériel confié (et si aucun accord amiable n'a été trouvé au préalable).

ARTICLE 12 : TARIFS D'UN EMPLACEMENT EN BOX

Chaque équipage doit obligatoirement, lors de son engagement, sélectionner un emplacement en box pour une durée de 2, 3 ou 4 jours.

ATTENTION : Un emplacement en box correspond à un demi-box (soit ½ porte de garage donnant sur la Pitlane) et non un box complet. Pour un box complet, les équipages doivent en faire la demande en amont (CF. ARTICLE 23 : MISE EN PLACE DANS LES BOXS).

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

TARIFS D'UN EMPLACEMENT BOX 2026 (prix TTC)

	MAGNY-COURS	LÉDENON	LE VIGEANT	NOGARO	PAUL RICARD
Tarifs emplacement 2 jours* <i>Emplacement minimum obligatoire</i>	210 €	170 €	170 €	170 €	210 €
Tarifs emplacement 3 jours <i>(Du vendredi au dimanche inclus)</i>	315 €	255 €	255 €	255 €	315 €
Tarifs emplacement 4 jours <i>(Du jeudi au dimanche inclus)</i>	420 €	340 €	340 €	340 €	420 €

***ATTENTION :** Les jours de location pour un emplacement obligatoire 2 jours dépendent du jour de la course d'endurance :

- Si la course se déroule le dimanche : l'emplacement obligatoire 2 jours vaut du vendredi soir au dimanche soir ;
- Si la course se déroule le samedi : l'emplacement vaut du jeudi soir au samedi soir. L'emplacement devra ainsi être libéré avant 00H00. Tout dépassement sera facturé.

ARTICLE 13 : CLÔTURE DES ENGAGEMENTS

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

ARTICLE 14 : EN CAS DE PAIEMENT REVENU IMPAYÉ

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

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

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

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

ARTICLE 15 : ANNULATION & FORFAIT

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

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

ARTICLE 16 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Le remboursement des droits d'engagement est effectué selon les modalités suivantes :

	FRAIS D'ANNULATION À J+30 DE LA COURSE	FRAIS D'ANNULATION À J-30 DE LA COURSE
Inscription course par course	120 € de frais par inscription annulée	Aucun remboursement sauf pour raison médicale* : remboursement de 40 % de l'inscription
Inscription à minimum 4 courses sur la saison	80 € de frais par inscription annulée	Aucun remboursement sauf pour raison médicale* : remboursement de 50 % de l'inscription

* Sous réserve de présentation d'un certificat médical au plus tard **8 jours avant** l'ouverture du Contrôle Administratif de l'épreuve. Passé ce délai de 8 jours, la totalité de l'engagement est retenue.

ARTICLE 17 : ANNULATION D'UNE ÉPREUVE

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

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

ARTICLE 18 : ASSURANCE

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

ARTICLE 19 : OUVERTURE DU PADDOCK

L'horaire d'accès au paddock sera transmis par l'Organisateur et devra être impérativement respecté par les concurrents. Aucun accès anticipé ne sera fait avant cet horaire (sauf décision de l'Organisateur).

ARTICLE 20 : ACCRÉDITATIONS & LAISSEZ-PASSER

ACCRÉDITATION :

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

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

LAISSEZ-PASSER :

Les laissez-passer (pass personnels) comprennent :

- Le pass véhicule, permettant l'accès des véhicules accrédités au circuit et uniquement au paddock qu'il désigne ;

- Les bracelets d'accès, permettant aux membres d'un équipage et éventuellement accompagnants d'accéder à pied aux différents paddocks.

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

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

ATTRIBUTION PAR PILOTE :

Il est attribué par pilote d'endurance et par épreuve les laissez-passer suivants :

- 1 pass véhicule « Paddock P1 » ;
- 1 pass véhicule « Paddock P2 Endurance » ;
- 6 bracelets (de couleur orange ou rouge) d'accès.

REPLISSAGE ET PORT DE LA SIGNALÉTIQUE D'ACCRÉDITATION :

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

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

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

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

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

ARTICLE 21 : ACCÈS AU Paddock

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

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

ARTICLE 22 : RÉPARTITION DES PaddockS POUR LES ÉQUIPAGES

Paddock P1 :

Le Paddock P1 (généralement le paddock où se situent les boxes) est strictement réservé aux véhicules accrédités possédant le sticker « P1 ». Seuls les véhicules nécessaires au stand (uniquement fourgons d'assistance ou semi-remorque) sont autorisés à accéder au Paddock P1, à condition que le pass parking « P1 » soit collé sur le pare-brise et correctement rempli.

Tout véhicule situé dans la zone arrière des stands doit rester parfaitement stationné durant toute la durée de l'épreuve en respectant les marquages et indications du circuit et de l'Organisateur. Les véhicules légers sont interdits dans ce paddock, même porteurs d'un pass véhicule « P1 ». Il est recommandé que les campings car soient placés en dehors des zones arrières des stands afin de garantir un maximum de place de stationnement pour les véhicules d'assistance.

Tout véhicule léger stationné sur le P1 sera déplacé sans préavis par l'Organisateur avec les moyens qu'il aura à sa disposition. Une sanction pouvant aller de l'avertissement jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut également être infligée.

Paddock P2 ENDURANCE :

Paddock mis à disposition par l'Organisateur servant de zone de couchage et d'espace de vie, exclusivement réservé aux véhicules accrédités possédant le sticker « P2 ». Seuls les camping-cars ou 2^{ème} fourgon d'assistance sont autorisés à accéder au Paddock P2, à condition que le pass parking « P2 » soit collé sur le pare-brise et correctement rempli.

Les véhicules légers sont interdits dans ce paddock, même porteurs d'un pass véhicule « P2 ». Il est recommandé que les campings car soient placés dans cette zone afin de garantir un maximum de place de stationnement derrière le box pour les véhicules d'assistance.

Le pilote ou membre de l'équipage ne peut prendre seul la décision de stationner son véhicule sans l'accord de l'Organisateur.

Tout véhicule léger stationné sur le P2 sera déplacé sans préavis par l'Organisateur avec les moyens qu'il aura à sa disposition. Une sanction pouvant aller de l'avertissement jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut également être infligée.

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

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

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

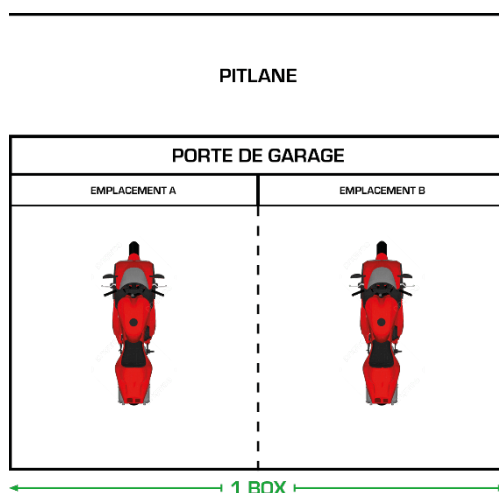
Aucune dérogation ne sera accordée, sauf indication contraire expresse de l'Organisateur. Cette mesure vise à garantir la fluidité de circulation, la sécurité des zones techniques et le respect des emplacements réservés aux véhicules d'assistance et aux structures sportives à l'intérieur du paddock.

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

ARTICLE 23 : MISE EN PLACE DANS LES BOXS

CF. ARTICLE 12 : TARIFS D'UN EMPLACEMENT EN BOX

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



De fait, un équipage choisissant un seul emplacement doit partager le box avec un autre équipage qui a lui aussi choisi un seul emplacement. Dans ce cas, les occupants de chaque moitié devront impérativement respecter leur moitié de box.

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

ARTICLE 24 : RESPONSABILITÉ

Il est rappelé aux équipages que leur matériel présent à l'intérieur et à l'extérieur de son emplacement/box est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile de l'Organisateur en cas de vol ou de dégradation.

De plus, chaque emplacement/box est accessible sous l'entière responsabilité du Team Manager qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité y sont respectées.

Chaque équipage doit posséder dans son emplacement ou box un extincteur à portée de main (6 kg pour les modèles à poudre de type A.B.C et 2 kg pour les modèles de type CO²). Pas d'extincteur à eau. Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le box par le circuit.

Enfin, le stationnement gênant, abusif ou non autorisé dans la zone arrière du box/emplacement entraînera le déplacement du dit véhicule sans préavis par les moyens à disposition de l'Organisateur et/ou du circuit et une sanction pouvant aller de l'avertissement jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

ARTICLE 25 : DEMANDE D'EMPLACEMENT(S) SUPPLÉMENTAIRE(S)

Les équipages ont la possibilité de faire, sous réserve de disponibilités, une demande d'emplacement supplémentaire et ainsi transformer leur emplacement en box complet.

Toutes les demandes, qu'elles soient par course ou à la saison, doit être stipulée à l'Organisateur par mail à l'adresse suivante : contact@ultimatecup.eu. Les demandes par téléphone ne seront pas prises en compte.

Les équipes souhaitant un emplacement supplémentaire devront formaliser le paiement lors de leur passage aux vérifications administratives (CF. ARTICLE 27 : VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES).

Tout véhicule situé dans la zone arrière des stands doit rester parfaitement stationné durant toute la durée de l'épreuve en respectant les marquages et indications du circuit. Les véhicules légers sont interdits dans la zone arrière des stands. Il est recommandé que les campings car soient placés en dehors des zones arrière des stands.

Rappel : Une demande d'emplacements supplémentaires, qu'elle soit à la course ou à la saison, ne vaut pas attribution automatique et systématique sur chaque épreuve. L'Organisateur ne peut garantir la disponibilité des boxs complets. Si le nombre de demande d'emplacement supplémentaire ou box complet était supérieur au nombre de boxs disponibles, l'Organisateur devra imposer le partage de box à tous les équipages. De même si le nombre de boxs disponibles était inférieur au nombre d'engagés pour l'épreuve.

DEMANDE D'EMPLACEMENT(S) SUPPLÉMENTAIRE(S) SUR UNE COURSE :

Les équipages souhaitant réserver un emplacement supplémentaire pour une épreuve en particulier doivent le faire à l'Organisateur par mail au minimum 15 jours avant celle-ci. Passé ce délai, toute demande ne pourrait être prise en compte.

DEMANDE D'EMPLACEMENT(S) SUPPLÉMENTAIRE(S) À LA SAISON :

Les demandes d'emplacements supplémentaires à la saison sont réservées en priorité aux équipages inscrits à 4 courses au minimum. La date limite de prise en compte des demandes d'emplacements supplémentaire à la saison est fixée au lundi 23 février 2026.

ARTICLE 26 : SÉCURITÉ DANS LE PADDOCK, STANDS & MUR DE CHRONOMÉTRAGE

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

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

RÈGLES DANS L'ENSEMBLE DES PADDOCKS :

- Tous les déplacements dans le paddock doivent se faire à très faible allure (moins de 30 km/h) ;
- Le port du casque est obligatoire pour les conducteurs de 2 roues ;
- Tous les véhicules motorisés à 2 ou 4 roues doivent être homologués et assurés ;

- Les enfants âgés de moins de 12 ans doivent impérativement être accompagnés d'un adulte ;
- Les enfants de moins de 12 ans n'ont pas le droit d'utiliser une trottinette électrique ;
- Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et récupérateur de fluide mis à disposition par le circuit.
- Les zones délimitées par rubalise et/ou barrières sont des zones réservées et doivent être obligatoirement respectées ;
- Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse et attachés ;
- Les barbecues sont strictement interdits.

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

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

RÈGLES DANS LES STANDS, PITLANE ET MUR DE CHRONOMÉTRAGE :

Ces endroits sont accessibles uniquement pour les membres d'un équipage porteurs d'un brassard de couleur rouge ou orange, sous l'entière responsabilité du Team Manager, qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées. Dans le cas où celle-ci ne le sont pas ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands, l'équipage sera considéré comme responsable et sa caution pourra être retenue.

- Chaque équipage doit posséder son extincteur dans son stand à portée de main. Celui-ci doit être d'une capacité minimum de 6kg pour les appareils à poudre de type A.B.C ou polyvalente et de 2kg minimum pour les extincteurs de type CO² (Neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Pas d'extincteur à eau. ;
- Interdiction formelle de fumer ou vapoter dans, derrière et devant les stands, sur la Pitlane et le mur de chronométrage ;
- Les mécaniciens effectuant toute intervention sur la machine doivent obligatoirement porter une tenue adaptée (chaussures fermées, pantalons longs et un haut à manches longues) ;
- Les techniciens et autres médias autour de la machine doivent également porter cette tenue adaptée ;
- Les chaussures ouvertes (tongs, sandales ou claquettes) sont interdites en Pitlane et sur le mur de chronométrage. Seules les chaussures fermées sont autorisées pour y circuler ;
- Interdiction d'avoir un animal, même attaché, à proximité des stands, de la Pitlane, du mur de chronométrage et dans le stand ;
- Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé) ;
- Interdiction d'utiliser tout matériel produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder, etc.). *NB : Tous ces matériels peuvent néanmoins être utilisés derrière les stands mais loin des stocks d'essence (à minimum 5 mètres) ;*
- Interdiction de manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas, se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et à moins de 50 cm du sol ;
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 litres et en cas de salissures, le stand devra être nettoyé le plus vite possible) ;
- Interdiction de remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course ;
- Interdiction d'utiliser une plancha ou un barbecue dans le box ou à l'arrière du box ;
- Accès au mur de panneautage exclusivement réservé au Team Manager, aux chronométreurs, aux panneauteurs porteurs d'un brassard (accès autorisé uniquement pendant les 3 premiers tours et les 3 derniers tours de la course à toute personne faisant partie de l'équipage d'un concurrent) ;

- Accès interdit aux enfants de moins de 12 ans (même si muni d'un brassard et accompagné d'un adulte) ;
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de panneautage ;
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection ;
- La cabine de chronométrage ne devra pas obstruer ou gêner l'accès à une meurtrière. Elle devra avoir une taille raisonnable et pourra être retiré par l'Organisateur en cas de non-conformité.

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

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

ARTICLE 27 : VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

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

VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES :

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

Les vérifications administratives doivent être effectuées AVANT les vérifications techniques.

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

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES :

À la suite des vérifications administratives, et uniquement après validation de celles-ci, chaque pilote ou équipage doit obligatoirement soumettre la ou les machines (une seule machine par pilote dans le cas d'un équipage à l'américaine) ainsi que son équipement aux vérifications techniques, ceci dans le respect des horaires définis et ceci avant le début du weekend de course (notamment pour les nocturnes du vendredi soir).

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

En cas de présentation de la machine en dehors du planning horaire mentionné dans le Règlement Particulier de chaque épreuve, le Responsable Technique se réserve le droit de refuser au concurrent l'accès au contrôle technique.

Toutes les machines présentées doivent répondre au Règlement Technique du Championnat de France d'Endurance.

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

Un équipage présentant une machine (ou plusieurs) au contrôle technique :

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

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

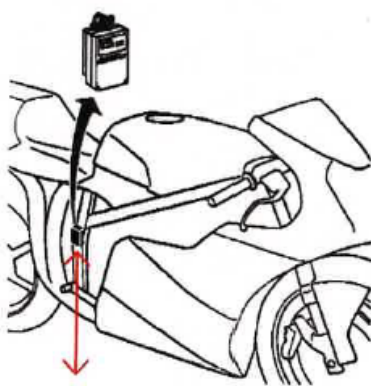
ARTICLE 28 : TRANSPONDEURS

Après les vérifications administratives, il est demandé à l'équipage de récupérer son transpondeur (auprès de la société référencée par le Promoteur). Le transpondeur peut être récupéré avant si le ou les pilotes sont inscrits aux journées de roulage Ultimate Cup. Celui-ci doit constamment être fixé sur la machine en piste, durant les essais et la course. La perte, le vol ou la destruction même involontaire du transpondeur est sous la seule responsabilité du pilote.

Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Chaque machine engagée doit obligatoirement avoir un support de transpondeur fixé de façon permanente. Au centre de la moto proche du bras oscillant. Il ne doit pas être fixé à une hauteur plus élevée que 60 cm à partir du sol (CF. schéma ci-dessous). À noter qu'il n'est pas possible d'enregistrer des temps si le transpondeur n'est pas monté de façon correcte et au bon emplacement.

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



ARTICLE 29 : BRIEFING

Un briefing obligatoire est organisé sur chacune des épreuves. Toute absence à celui-ci est passible d'une pénalité de stop & go de 30 secondes (voir Règles Générales de la C.N.V. Article 1.2 – Briefing). Le briefing commencera à l'heure indiqué sur le planning de la manifestation. Tout pilote en retard ne sera plus admis en salle de briefing et devra effectuer une pénalité Stop and Go de 30 secondes.

L'heure et le lieu du briefing sont précisés sur les horaires du meeting dans le Règlement Particulier de chaque épreuve, sur le planning de l'épreuve, sur le panneau d'affichage officiel et sur les autres canaux de communication mis en place par l'Organisateur. Seuls les pilotes et leur team manager doivent participer au briefing.

ARTICLE 30 : ACCÈS EN PISTE

C.F. ARTICLE 27 : VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

RAPPEL : Lors des vérifications administratives, chaque pilote se voit remettre un bracelet d'accès ainsi qu'un brassard de couleur bleu ou blanc, en fonction de la désignation de celui-ci. De plus, un sticker de couleur bleu ou blanc lui sera remis, qui est à coller sur la bulle de la machine. Chaque pilote doit porter ces signalétiques/équipements lors de tout accès en piste, à partir des essais libres, et ce lors de chaque séance et course jusqu'à la fin de celle-ci.

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

Dans le cas où la course se déroule partiellement de nuit, un brassard rétro réfléchissant en matière plastique avec une fermeture efficace devra être obligatoirement porté par les pilotes en complément du brassard de couleur. Ce dernier sera fourni par l'Organisateur, au moment des vérifications administratives.

ARTICLE 31 : MODIFICATION DES ÉQUIPAGES

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

Après la fermeture du bureau administratif et pendant les séances d'essais qualificatifs, toute modification est 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 peut être modifié à condition que le pilote remplaçant ait participé aux essais qualificatifs, soit qualifié et corresponde à l'ARTICLE 8 – ÉQUIPAGES & PILOTES ADMIS du présent règlement. Le remplacement ne change en rien la grille de départ entérinée par le Jury.

Un pilote ne peut pas être inscrit au même moment sur plus d'un team.

ARTICLE 32 : ESSAIS LIBRES & ESSAIS QUALIFICATIFS

Chaque équipage bénéficie, par manche, de deux essais libres et quatre séances qualificatives, soit un essai libre et deux séances qualificatives par pilote.

Seuls les équipements vérifiés et motos admises aux vérifications techniques et utilisées aux essais qualificatifs peuvent participer à la course (sauf accord particulier du Jury).

Chaque pilote doit obligatoirement participer au minimum à l'une de 2 séances qualificatives et y effectuer au moins 3 tours (un tour de lancement, un tour chronométré et un tour pour rentrer au stand). Chaque pilote ne peut participer aux essais qualificatifs que dans la série qui lui est réservée, en fonction de la couleur de son bracelet et du n° de l'équipage.

SI L'ÉPREUVE D'ENDURANCE SE DÉROULE DE NUIT :

Dans le cas d'une épreuve d'endurance de nuit, les essais officiels du vendredi soir sont obligatoires pour chaque pilote dans sa catégorie pour au moins 3 tours (1 tour d'accélération, 1 tour chronométré, 1 tour de décélération). Dans ce cas, le contrôle technique des machines et équipements est obligatoire avant les premiers essais officiels du vendredi soir.

ARTICLE 33 : LIMITE DE QUALIFICATION

Selon le Règlement F.F.M. en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote doit accomplir un temps minimum de qualification pour 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 son groupe ;
- Tout pilote dont le temps de qualification est supérieur à 120% ne pourra pas participer à la course sauf demande la part du pilote et en accord particulier du Jury et de la Direction de Course. Les droits d'engagement ne sont pas remboursables pour ce motif.

La grille de départ sera réalisée conformément aux Règles Générales de la C.N.V. sauf configuration particulière du circuit.

ARTICLE 34 : GRILLE DE DÉPART

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

La grille de départ sera établie en tenant compte de la moyenne des meilleurs temps des 2 pilotes.

Elle sera affichée à l'issue de la réunion du Jury sur le panneau d'affichage officiel.

ARTICLE 35 : PROCÉDURE DE DÉPART

La grille de départ est du type « Le Mans » (en épi) sauf configuration particulière du circuit. Les motos devront être espacées entre elles entre 2 et 4 mètres (en fonction des dispositions du circuit et du nombre d'équipages engagés), et placées à un angle de 35° par rapport à la ligne blanche proche du muret des stands. Les emplacements de chaque moto seront tracés au sol par l'Organisateur.

La procédure de départ d'endurance sera d'une durée de 40 minutes maximum. Cette procédure peut être réduite sur décision de l'Organisateur, du Directeur de Course ou du Jury.

Le ravitaillement est interdit pendant la procédure de mise en grille.

Procédure de sortie de stand et de mise en grille :

H-20' : <i>Panneau 5'</i>	<i>Klaxon → Feu vert en sortie des stands → Tour de formation & drapeau rouge en fond de grille, moto poussée à la main jusqu'à son emplacement</i>
H-19' : <i>Panneau 4'</i>	<i>Présentation du panneau « 4' » + Klaxon</i>
H-18' : <i>Panneau 3'</i>	<i>Présentation du panneau « 3' » + Klaxon</i>
H-17' : <i>Panneau 2'</i>	<i>Présentation du panneau « 2' » + Klaxon</i>
H-16' : <i>Panneau 1'</i>	<i>Présentation du panneau « 1' » + Klaxon</i>
H-15' :	<i>Fermeture de la sortie des stands → Klaxon → Feu rouge en sortie des stands</i>

Les équipages qui ne seraient pas sortis de la voie des stands avant la fermeture de celle-ci prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands sous les ordres des commissaires ; Le feu de sortie des stands sera mis au vert après le passage du dernier pilote et avant le V.I.R., pendant 30 secondes permettant aux pilotes de rejoindre le tour de chauffe. Il sera appliqué aux pilotes concernés un Stop & Go de 30 secondes pour non-participation au tour de formation.

Les pilotes rencontrant un problème technique lors du tour de formation 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 du tour de chauffe lorsque le feu de la sortie des stands sera au vert (après le passage du peloton et avant le V.I.R.).

Une fois le tour de formation réalisé, retour sur la grille de départ et mise en épi. Chaque pilote attend sur sa moto, le départ au drapeau vert.

Lorsque les pilotes atteignent la grille après le ou les tours de reconnaissance, ils doivent s'arrêter à l'arrière de la grille où sera présenté un drapeau rouge immobile et couper le moteur. La moto est alors poussée à la vitesse d'un marcheur à pied par un membre de l'équipe jusqu'à la position sur la grille. Le pilote peut descendre de la moto ou rester sur la moto jusqu'à la position sur la grille.

Procédure avant le départ du tour de chauffe (si piste déclarée « DRY ») ou des 2 tours de chauffes (si piste déclarée « WET ») :

<i>Panneau 5'</i>	<i>Présentation du panneau « 5' » (avant le départ du tour de chauffe) + Klaxon</i>
<i>Panneau 3'</i>	<i>Présentation du panneau « 3' » + Klaxon → Evacuation de la piste</i> <i>Les générateurs (2400 watts maximum) doivent être débranchés et retirés de la grille. Les couvertures chauffantes doivent être débranchées et retirées de la grille ;</i> <i>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 du tour de chauffe depuis la Pitlane</i>
<i>Panneau 1'</i>	<i>Présentation du panneau « 1' » + Klaxon</i> <i>Pilote sur sa moto en attente</i>
<i>Panneau 30''</i>	<i>Présentation du panneau « 30'' » + Klaxon</i>

	<p>À l'agitation du drapeau vert : Départ du (ou des) tour(s) de chauffe</p>
--	---

Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé pour la mettre en sécurité. Après un temps raisonnable, tout pilote qui ne peut pas démarrer, doit regagner les stands et prendre le départ depuis la sortie des stands après le peloton et devant le V.I.R.

Dès que le dernier pilote a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout pilote qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30 secondes plus tard, le feu sera remis au rouge. Tout pilote qui rencontre un problème lors du tour de chauffe peut retourner dans la voie des stands pour réparer et prendre le départ en bout de Pitlane.

A l'issue du tour de chauffe (ou des tours de chauffe), le drapeau rouge sera présenté aux participants qui devront se remettre en grille.

Procédure après le/les tour(s) de chauffe :

<p>H-1' : <i>Panneau 1'</i></p>	Présentation du panneau « 1' » + Klaxon
<p>H-30'' : <i>Panneau 30''</i></p>	Présentation du panneau « 30'' » + Klaxon
<p>H-00 :</p>	<p>À l'agitation du drapeau national : Départ de la course d'endurance & ouverture de la voie des stands</p>

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 36 : PROCÉDURE « STOP & GO »

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop & Go de 30 secondes. 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.

Le team manager sera informé de cette pénalité. Après signature du Stop & Go, la Direction de Course, présentera un panneau jaune accompagné du numéro de la machine. 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.

Lorsqu'un pilote encourt une pénalité Stop & Go, l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour lui fournir de l'eau ou parler avec lui. Ce mécanicien ne doit en aucun cas toucher la moto. Le mécanicien ne doit pas interférer la procédure Stop & Go, laquelle est sous le contrôle de la Direction de Course.

Pour être validé, le pilote ne peut pas s'arrêter à son box ni avant ni après avoir effectué son Stop and Go. S'il doit s'arrêter à son box, il doit le faire dans le tour avant ou après avoir effectué sa pénalité.

Dans le cas où un coureur pénalisé n'a 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 est 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 37 : ARRÊTS AUX STANDS

L'arrivée des pilotes en « roue libre », moteur éteint, dans leurs box est strictement interdite.

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

Dans la zone des stands, seuls 2 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 d'accélération, il peut y revenir à contre sens, moteur coupé.

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

Le changement de pilote ainsi que les interventions mécaniques suivantes doivent obligatoirement s'effectuer devant son stand :

- 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,
- Ravitaillement essence (dernière opération à effectuer).

Ces interventions mécaniques sont acceptées si elles interviennent avant le ravitaillement en carburant. Après le ravitaillement en carburant, toute intervention mécanique sur la machine n'est possible qu'à l'intérieur du stand assigné à l'équipe. De plus, si, un problème survient sur la machine après le ravitaillement, la moto doit être rentrée dans le box obligatoirement.

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

L'utilisation des couvertures chauffantes devant les stands, branchées ou non est interdite.

ARTICLE 38 : RAVITAILLEMENT

Le ravitaillement en carburant se fait exclusivement par derrick (Zénith, Acerbis, Tuff Yug ou Stäubli), sauf pour les équipages inscrits en catégorie Production pour lesquels les systèmes rapides sont interdits.

L'usage de récipients à fermeture non automatique et entonnoirs est INTERDIT.

L'utilisation d'un entonnoir est également interdite pour le remplissage du derrick.

Le ravitaillement en carburant est interdit dans le stand.

La capacité des derricks ne doit pas excéder 30 litres. Le derrick doit 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 doit être démontée.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes opérations de maintenance, le pilote ne pouvant 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. 2 intervenants peuvent effectuer le ravitaillement.

Tout le personnel concerné par le ravitaillement y compris la personne responsable des extincteurs, doit porter une combinaison de protection contre le feu, doit se protéger les mains et les pieds avec des gants et des chaussures fermées, se protéger les yeux et la tête avec une cagoule ignifugée, un masque ou un casque avec visière fermée. Ces consignes sont applicables durant les essais et la course.

Pendant le ravitaillement, aucune intervention ne peut avoir lieu sur la moto. Seules 2 personnes sont autorisées à être autour de la machine pendant le ravitaillement : le ravitailleur & le pompier. Au-delà de ce nombre de personnes, une sanction est appliquée.

Le personnel affecté au ravitaillement en carburant et à la sécurité incendie doit posséder son extincteur de 6 kg minimum de type poudre ABC ou 2 kg de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbure. Pas d'extincteur à eau. Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le box par le circuit.

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

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

Dans le cas d'une course à deux motos, la moto restante est rangée à l'intérieur du stand.

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

ARTICLE 39 : RELAIS À L'AMÉRICAINNE

Le relais à l'Américaine (équipage de deux pilotes et de deux motos, sachant qu'il ne peut y avoir plus de moto que de pilote) se déroule de la façon suivante :

- La moto prête à partir est béquillée 5 minutes maximum avant le relais. La machine peut être mise en chauffe devant le stand mais le moteur doit être impérativement éteint lors du 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 peut être mise en route, débéquillée et prête à partir en piste.

Tout équipage à l'Américaine qui souhaite basculer à la Française pour des raisons mécaniques/techniques au cours de l'épreuve fera l'objet de la pénalité.

Après publication de la grille de départ, aucune moto ne peut être ajoutée ou remplacée. De ce fait, un team roulant à l'Américaine et ayant une impossibilité de faire rouler une des deux motos passera à la Française et la pénalité sera maintenue.

ARTICLE 40 : 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 doit se conformer aux instructions des commissaires de piste.

Si la Direction de Course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (drapeau noir agité & numéro de la machine), le pilote doit rentrer au stand et ne pourra plus repartir.

Si un commissaire de piste présente le drapeau noir rond orange agité accompagné du numéro de la machine, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat au poste de commissaire suivant.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entraîne le retrait du meilleur temps du pilote concerné.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant la course est sanctionné par un Stop & Go de 30 secondes.

ARTICLE 41 : 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 est considéré comme l'ayant abandonnée et sera mis hors course.

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 42 : ARRÊT 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 le sens opposé 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 en dehors de la piste (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 doit être évacué vers le centre médical et ne peut pas reprendre la course par décision médicale, la machine sera ramenée au Box Technique. Le Directeur de Course pourra autoriser le second pilote de l'équipage à aller chercher la moto (ou le transpondeur) et permettre au team de 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 doivent cependant respecter les conditions suivantes :

- Obéir aux consignes des commissaires ;
- Ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour ;
- Garder tout leur équipement (casque y compris) 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 est 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 doivent 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 la machine est détruite et sous l'accord de la Direction de Course, le pilote est autorisé à prendre le transpondeur et à revenir jusqu'à son stand pour effectuer le changement de transpondeur. Il doit suivre les itinéraires définis par le Directeur de Course lors du briefing, obéir aux consignes des commissaires, ne recevoir aucune aide de l'extérieur durant toute la durée de leur retour et garder son équipement jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.

Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote peut, 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 43 : NEUTRALISATION OU SUSPENSION DE LA COURSE

NEUTRALISATION DE LA COURSE :

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 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 doivent alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans dépassement. Tout dépassement des Safety-Car ou d'un autre concurrent est passible d'une pénalité Stop & Go de 30 secondes.

Les pilotes peuvent alors rentrer aux stands, mais doivent obligatoirement attendre le passage des Safety-Car suivants pour reprendre la piste. La sortie des stands sera ouverte 15 secondes après le passage des Safety-Car au niveau du feu rouge de sortie des stands et restera ouverte pendant 15 secondes.

Chaque tour derrière les Safety-Car est comptabilisé.

Lorsque la Direction de Course décidera de relancer la course, les safety-cars éteindront leurs gyrophares orange dans le dernier tour dès qu'ils passeront devant leurs emplacements respectifs, ils conserveront ces feux éteints durant 1 tour puis rentreront à leurs emplacements respectifs. La course sera alors relancée. La sortie des stands sera à nouveau ouverte 15 secondes après le passage du premier concurrent du groupe qui suivait le safety-car venant de s'effacer.

SUSPENSION DE LA COURSE :

Après avoir mis le circuit sous Safety Car, si la Direction de Course décide de suspendre une course en raison des conditions climatiques ou pour toute autre raison, les drapeaux rouges sont agités sur la ligne d'arrivée et à tous les postes de commissaires aux drapeaux et les feux rouges seront allumés autour du circuit.

Les coureurs doivent immédiatement ralentir et retourner dans la voie des stands afin de rejoindre le parc fermé, qui se trouve sur la bande colorée devant leur stand (défini au briefing) y compris les machines arrêtées aux stands. Toute intervention mécanique est strictement interdite, à l'exception de l'utilisation des couvertures chauffantes.

Le classement pris en compte sera le classement au moment où le drapeau rouge a été déployé. Les résultats seront ceux enregistrés jusqu'au moment où le pilote de tête a effectué un tour complet avant l'interruption de la compétition.

Pendant que la course est suspendue, le chronomètre n'est pas arrêté. Le signal d'arrivée est présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer. Cependant, selon les circonstances, le Jury de l'épreuve, en accord avec la Direction de Course, peut prendre la décision d'arrêter et/ou modifier le temps de course (sans excéder la durée prévue initialement), signifiant ainsi un arrêt de la course. La course est alors considérée comme étant en deux ou plusieurs parties. Le classement final est effectué en combinant les différentes parties selon le principe tours/temps.

a) Si la course interrompue ne repart pas :

Pour être classée, une équipe doit avoir effectué 75% du nombre de tours effectués par le vainqueur de sa classe.

Si plus de 75% de la durée de l'épreuve est parcourue avant l'arrêt de la course entraînant une entrée en Parc Fermé, l'épreuve peut être considérée comme course complète. Cependant, seul le Promoteur pourra décider de maintenir la durée totale de la course à 4h00 en cas d'interruptions majeures, et il aura toute latitude pour ajuster les horaires, tout en respectant l'autorisation préfectorale.

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

- Pour tous les coureurs ayant franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement est établi pour la fin de ce tour.
- Pour tous les coureurs qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement partiel du tour précédent est établi.
- Le classement complet est établi en combinant les 2 classements partiels obtenus selon le principe tours/temps.
- Les pilotes, qui ne rentrent pas dans la voie des stands **au guidon ou en poussant leur machine** dans les 5 mn qui suivent la présentation du drapeau rouge, ne peuvent pas reprendre part à la course et ne sont pas classés.

b) Reprise de course après un drapeau rouge :

La Direction de Course pourra, avec l'accord du Jury, refaire une procédure de départ lancé sous Safety car. Seuls les pilotes en course au moment de l'interruption au drapeau rouge seront autorisés à reprendre le départ. **Ce sont les mêmes pilotes avec les mêmes machines qui pourront repartir.**

La Direction de Course annoncera une nouvelle heure de la procédure de départ.

La nouvelle grille sera diffusée dans les plus brefs délais. Les pilotes seront avertis 15mn avant l'ouverture de la voie des stands.

10 minutes avant l'ouverture de la voie des stands, un mécanicien dûment identifié peut faire chauffer le moteur de la machine dans le parc fermé.

8 minutes avant la reprise de la course, la voie des stands restera ouverte pour 5mn. Les équipes peuvent retirer les machines du parc fermé et ont le droit de changer les pneumatiques, procéder au ravitaillement et à tous travaux nécessaires et effectuer le tour de reconnaissance.

A la fin de ce tour, mise en épi des machines suivant le classement au moment de la suspension de la course. Le départ est donné soit :

- De manière identique à un départ normal après un tour de chauffe ;

Ou bien

- Derrière le Safety Car.

PROCÉDURE DE RESTART SOUS SAFETY CAR :

Dans ce cas, le premier Safety Car quitte la ligne de départ suivi par la première moitié des concurrents suivant le classement édité au début de la suspension de la course.

Lorsque celui-ci est arrivé à mi-circuit, le deuxième Safety Car démarre suivi du reste des concurrents.

La Direction de Course décide de la fin de l'opération Safety Car. Dans ce cas particulier, il faut que le premier groupe de coureurs soit celui qui passe sur la ligne de départ/arrivée en premier sans Safety Car.

Le 1er Safety car rentrera dans le dernier emplacement avant la ligne de chronométrage. Ainsi, le 1er groupe passera en premier la ligne de chronométrage, relançant ainsi la course. Simultanément, le 2ème Safety car entrera dans le premier emplacement venu, lâchant ainsi le 2ème groupe.

La course sera ainsi relancée pour le temps restant.

MODE DE CALCUL DE LA NOUVELLE GRILLE POUR UN RESTART :

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

- Pour tous les coureurs ayant franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement est établi pour la fin de ce tour ;
- Pour tous les coureurs qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement partiel du tour précédent est établi ;
- Le classement complet est établi en combinant les 2 classements partiels obtenus selon le principe tours/temps ;
- Les pilotes, qui ne rentrent pas par l'entrée de la voie des stands au guidon ou en poussant leur machine dans les 5 mn qui suivent la présentation du drapeau rouge, ne peuvent pas reprendre part à la course et ne sont pas classés.

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 44 : ARRIVÉE

Au terme du temps prévu pour la course, ou à l'heure prévue en cas de neutralisation, le drapeau à damier est présenté au pilote en tête à la ligne d'arrivée, et continue d'être présenté aux coureurs suivants.

A l'issue de la course, toutes les motos sont mises en parc fermé durant 30 minutes et ne peuvent pas être retirées sans l'autorisation du Jury.

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

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

ARTICLE 45 : CLASSEMENTS & DOTATIONS

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 43 : Neutralisation ou suspension de la course. 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 effectué 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 doivent être mises en parc fermé aussitôt après l'arrivée.

En cas de course composée de deux manches en raison d'une interruption, le classement final sera établi sur la base des résultats des deux manches additionnés.

CLASSEMENTS PAR CATÉGORIE (CF. ARTICLE 6 : MACHINES ADMISES ET CATÉGORIES) :

Superbike
Supersport
Production *
À la Française *

À l'Américaine *
Féminin *
Gentleman *

* Podium effectué sous réserve de 3 équipages mini

Une cérémonie de podium sera organisée (lieu à définir en fonction des circuits) à l'issue de la course. Les 3 premiers équipages de chaque catégorie (sous réserve d'au moins 3 équipages s'y étant inscrits) recevront une coupe. De plus, des dotations seront offertes aux 3 premiers équipages du classement scratch Superbike et Supersport.

ARTICLE 46 : ATTRIBUTION DES POINTS

Seuls les équipages composés de pilotes possédant une licence NCO, LUE, INT ou NPH valide pour l'année en cours et ayant vu son dossier accepté par l'Organisateur sont en compétition pour le Championnat de France d'Endurance. Un concurrent disposant d'une licence LJA ne peut marquer de point.

Pour qu'un équipage se voit attribuer des points, il doit être engagé sous le nom d'un Team. C'est ce Team qui se voit crédité de points pour le classement championnat.

Les points sont attribués selon le barème suivant sur chaque course :

1 ^{er} :	30 pts	6 ^{ème} :	15 pts	11 ^{ème} :	10 pts	16 ^{ème} :	5 pts
2 ^{ème} :	24 pts	7 ^{ème} :	14 pts	12 ^{ème} :	9 pts	17 ^{ème} :	4 pts
3 ^{ème} :	21 pts	8 ^{ème} :	13 pts	13 ^{ème} :	8 pts	18 ^{ème} :	3 pts
4 ^{ème} :	19 pts	9 ^{ème} :	12 pts	14 ^{ème} :	7 pts	19 ^{ème} :	2 pts
5 ^{ème} :	17 pts	10 ^{ème} :	11 pts	15 ^{ème} :	6 pts	20 ^{ème} :	1 pts

Auxquels s'ajoute 1 point pour la pole position au cumul des qualifications.

ARTICLE 47 : CLASSEMENT FINAL

Le classement général du Championnat de France d'Endurance est obtenu en additionnant les résultats acquis sur les 5 épreuves.

Seuls sont comptabilisés pour le classement du Championnat de France d'Endurance 2026, les points obtenus sur le classement « Superbike », « Production » et « Supersport ».

Ainsi, au terme de la saison 2026, trois titres de Champions de France F.F.M. sont attribués :

- 1 Titre de Champions de France d'Endurance « SUPERBIKE » ;
- 1 Titre de Champions de France d'Endurance « PRODUCTION » ;
- 1 Titre de Champions de France d'Endurance « SUPERSPORT ».

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

ARTICLE 48 : RÉCOMPENSES DE CHAMPIONNAT

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

ARTICLE 49 : RÉCLAMATIONS

Une réclamation doit être formulée par écrit et signée uniquement par les personnes directement concernées, remise entre les mains du Directeur de Course et accompagnée d'une caution 300 euros. Lorsqu'elle entraîne un contrôle de conformité de la machine, elle doit préciser quelle partie celle-ci est incriminée.

Le délai des réclamations est de MAXIMUM 30 MINUTES après l'affichage des résultats pour les essais qualificatifs et la course.

Dans le cas où une réclamation entraînerait une intervention importante, le réclamant doit rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à la disposition des commissaires techniques, ceci entraîne une saisie de tout ou une partie de la machine, impose des dépenses

supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle. Si la machine incriminée s'avère conforme, les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

ARTICLE 50 : CONTRÔLE MÉDICAL

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

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

ARTICLE 51 : RESPONSABILITÉS

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 peuvent 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 gênes, des sanctions seront appliquées sur le concurrent pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation pour ce dernier.

ARTICLE 52 : PUBLICITÉ - DROIT À L'IMAGE

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

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

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

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

ARTICLE 53 : PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE

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

Chaque équipage devra OBLIGATOIREMENT apposer sur la/les machine(s) les publicités conformément au plan d'identification obligatoire.

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

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

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

ARTICLE 54 : APPLICATION DU RÈGLEMENT

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

ARTICLE 55 : PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

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

ARTICLE 56 : RENONCIATION À TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITÉS SPORTIVES

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

PARTIE II : RÈGLEMENT TECHNIQUE

ARTICLE 1 : GÉNÉRALITÉS

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

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

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

Selon le Règlement Technique du Championnat de France d'Endurance :

- Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine ;
- La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieurs.

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

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

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

Les contrôles préliminaires sont les vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'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, par rapport à l'extrémité de l'axe d'origine.

Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles

ARTICLE 2 : ÉLÉMENTS À 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 3 : COUPE CONTACT

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou demi-

guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel de couleur rouge. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

ARTICLE 4 : PAPILLON DES GAZ

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

ARTICLE 5 : CARTER MOTEUR

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

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

Des couvercles approuvés par la F.I.M. 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.

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

ARTICLE 6 : DISPOSITIF DE DÉMARRAGE – GÉNÉRATEUR ALTERNATEUR

Un démarreur électrique embarqué est obligatoire. Le démarreur doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

Le moteur doit démarrer et fonctionner dès que le démarreur n'est plus sollicité.

L'utilisation de batterie autre que celle sur la machine est interdite.

Le générateur / alternateur doit assurer la charge de la batterie.

ARTICLE 7 : RÉCUPÉRATEURS

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

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

ARTICLE 8 : CARBURANT

L'essence utilisée doit 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 doit être 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, dans ce cas cette règle sera alors explicitée lors du Briefing par la Direction de Course).

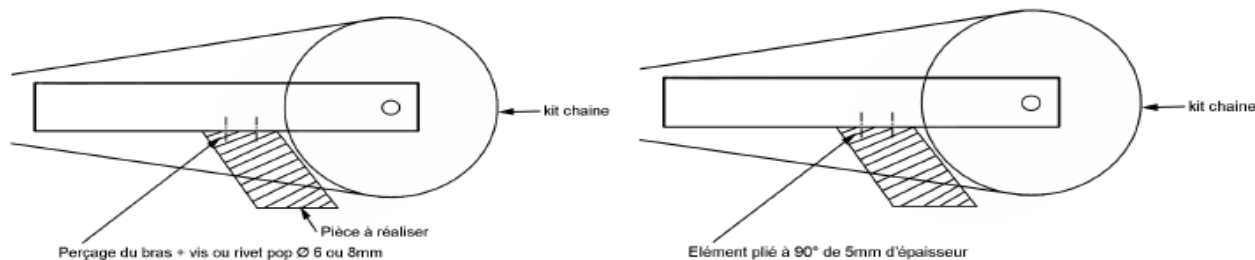
ARTICLE 9 : PROTECTION DE CHAÎNE

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

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

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

Réalisation de la protection de chaîne



ARTICLE 10 : SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

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

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

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

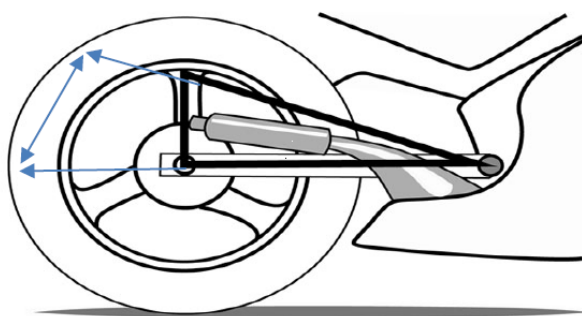
Les tubes, les catalyseurs et les silencieux peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

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) peuvent déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe du repose-pied, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière.

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



ARTICLE 11 : CONTRÔLE DU BRUIT

Le contrôle sonométrique est effectué selon la méthode dynamique.

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

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

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

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

ARTICLE 12 : 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 13 : LEVIERS

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

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

Les leviers repliables sont autorisés.

Les leviers à boules ajourées sont autorisés

ARTICLE 14 : REPOSE-PIEDS

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

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

Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16 mm.

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

ARTICLE 15 : FREINS

La séparation des conduits de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur, une exception peut être autorisée pour les machines équipées d'origine d'un système de freinage ABS si celui-ci ne peut être techniquement modifié.

Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité, sauf pour les épreuves d'Endurance nécessitant des changements de roues. Le freinage des vis de l'étrier avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé. Le freinage des vis des raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire.

Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues, agissant sur les deux roues.

L'utilisation de coupleurs de freins « rapides » (Stäubli, Goodridge, etc.) est autorisée.

ARTICLE 16 : 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 17 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE

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

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

L'utilisation de bouchon de remplissage d'huile « rapide » (Stäubli par exemple) est autorisée.

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

ARTICLE 18 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

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

ARTICLE 19 : CARÉNAGE

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur.

Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée.

Les bouchons sont interdits.

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

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

Dans le cas où le support de carénage fait office de conduit d'alimentation en air de la boîte à air, l'ensemble support-conduit peut 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 20 : PLAQUE NUMÉROS

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

Les machines doivent être obligatoirement équipées de la signalisation suivante :

- Fonds de plaque noir mat, avec des numéros blanc mat (rétroréfléchissant pour les épreuves de nuit). Ces plaques doivent être apposées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage sur le sabot) ;
- Pour les machines type « roadster », les numéros arrière doivent figurer sur les deux côtés du dossier de selle ;
- Pour les carénages de couleur foncée, la plaque de numéros doit être complétée tout autour par une bordure blanche d'une largeur minimale de 8 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm

Largeur minimale : 80 mm

Largeur minimale des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Hauteur minimale : 120 mm

Largeur minimale : 60 mm

Largeur minimale des traits : 25 mm

Espace minimum entre les chiffres : 25 mm

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

Franklin Gothic

0123456789

Futura Heavy

0123456789

Univers Bold

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

REMARQUE :

Le numéro « 1 » doit :

- Être composé d'une barre simple verticale : **I**

Ou

- Être écrit sous la forme suivante : **1**

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

ARTICLE 21 : FEU ARRIÈRE

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

- Le feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée « wet » ;
- La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine ;
- Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle) ;
- Le feu rouge doit être composé de 6 leds d'une puissance de 0,8 à 1,8 watt par led ;
- L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste ;
- Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif ;
- L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celle de la moto ;
- Le feu arrière doit être alimenté en direct par la batterie de la machine ;
- L'interrupteur de commande du feu arrière doit être installé au plus proche du guidon, (pour une mise en fonctionnement en roulant en cas d'oubli) ;
- Les feux types bicyclette à pile sont interdits ;
- En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du Responsable Technique est prépondérante ;

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

ARTICLE 22 : RÉSERVOIR DE CARBURANT

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

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

Il est autorisé la modification du réservoir d'essence afin d'augmenter sa capacité à 24 litres maximum pour autant que le profil original soit tel qu'homologué.

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

Le ravitaillement en carburant se fait exclusivement par derrick (Zénith, Acerbis, Tuff Yug ou Stäubli par exemple). Il faut donc s'assurer de la compatibilité entre le derrick et l'ouverture du réservoir. Aucun manque d'étanchéité ne sera toléré. Les entonnoirs sont interdits.

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

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

Le réservoir d'essence doit être fixé sur le cadre, par l'avant et l'arrière, par un système résistant en cas de chute. L'assemblage par des raccords, style 'baïonnette', ne peut pas être utilisé et le réservoir ne peut être fixé à aucun élément du carénage ou à une pièce en plastique.

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

ARTICLE 23 : ROUES ET PNEUS

Les pneumatiques Michelin sont obligatoires à partir des essais libres du samedi matin, ou du vendredi soir en cas d'endurance semi-nocturne. Le nombre de pneumatiques n'est pas limité sur le week-end. Les roues adaptables sont autorisées. Cette liste sera disponible courant janvier 2026 dans la rubrique « ESPACE CONCURRENT » du site internet Ultimate Cup Moto (www.ultimatecupmoto.fr).

ARTICLE 24 : ÉQUIPEMENTS

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

Les normes de caques suivantes sont autorisées :

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

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur ou à l'intérieur du casque (ex : caméra ou écouteurs). Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques. Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales, etc.). Si ces marques sont illisibles, les équipements sont refusés par les commissaires techniques.

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

- Figurer sur la liste des airbags auto-certifiés de catégorie 2, publiée par la F.I.M. ;
- Ou figurer sur la liste F.F.M. des airbags auto-certifiés, disponible à cette adresse : <https://pratiquer.ffmoto.org/media/document/liste-des-airbags-approuves>

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

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

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

Une paire de gants en cuir est obligatoire.

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

ARTICLE 25 : ACQUISITION DES DONNÉES

L'acquisition de données est autorisée.

ARTICLE 26 : TÉLÉMÉTRIE

Tout système de transmission d'informations ou de communication de la moto vers les stands ou des stands vers la moto ou le pilote (hormis pour le chronométrage) est strictement interdit lorsque la moto est en mouvement.

ARTICLE 27 : CAMÉRA

Les caméras et/ou supports doivent être assurés par un fil métallique et son installation doit être vérifiée et validée par les commissaires techniques. En fonction des circuits, l'utilisation d'une caméra peut être interdite.

Pour toute information complémentaire, se référer à l'article 2.1.24 du Code Sportif National.

PARTIE III : RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE

« ENDURANCE SEMI-NOCTURNE »

Certaines manches du Championnat de France d'Endurance se déroulent en nocturne.

L'Organisation de cette semi-nocturne sera mentionnée dans chaque Règlement Particulier des épreuves concernées.

ARTICLE 1 : ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS

Contrairement aux épreuves du Championnat de France d'Endurance se déroulant de jour, chaque pilote dispose de :

- 1 séance d'essai officiel du vendredi de nuit : chaque pilote doit effectuer au moins 3 tours (un tour de lancement, un tour chronométré et un tour pour rentrer au stand) afin d'avoir un temps de référence pendant les essais de nuit. Un temps de référence est obligatoire pour chaque pilote ainsi que pour les deux motos ;
- 2 séances d'essais qualificatives.

ARTICLE 2 : LIMITE DE QUALIFICATION

Tout pilote dont le temps aux essais de nuit est estimé dangereux par la Direction de Course ne peut pas rouler dès que le panneau « LIGHT » sera présenté.

ARTICLE 3 : ÉCLAIRAGE

Toutes les machines doivent être équipées lors de leurs présentations aux vérifications techniques, d'un éclairage complet et en état de marche soit :

- Un phare au minimum à l'avant ;
- Un feu rouge arrière avec câblages indépendants d'une puissance de 5W, l'alimentation de l'éclairage sera fournie par l'énergie du moteur.

NB : Le feu arrière précité vient en plus du feu arrière de sécurité (en cas de pluie) mentionné à l'article 19 du Règlement Technique ;

REMARQUES SUR L'ÉCLAIRAGE :

- Les deux feux arrière doivent posséder des circuits d'alimentation séparés ;
- Les interrupteurs de commande doivent être situés au plus proche du guidon, (pour une mise en fonctionnement en roulant en cas d'oubli) ;
- Durant l'épreuve qui se déroule partiellement de nuit, sur instruction de la Direction de Course, le ou les phares et les deux feux arrière devront être allumés en permanence ;
- Au moins un phare et un feu arrière doivent être allumés en tout temps pendant les essais et la course de nuit ;
- Les éventuels feux ou ampoules cassés doivent être remplacés lors du prochain arrêt au stand ;
- Un catadioptré rouge ou un dispositif rétroréfléchissant rouge de 60 cm² sera posé à l'arrière du motorcycle ;
- Un feu supplémentaire, non-clignotant (ni rouge, jaune, orange ou vert), max. puissance 5W, peut être ajouté au motorcycle, fixé de côté et non visible depuis l'arrière de la moto ;
- La présence du système d'éclairage n'est pas obligatoire pour les séances chronométrées disputées de jour. (Sauf le feu mentionné à l'Article 19 du Règlement Technique) ;
- Le contrôle du fonctionnement du système électrique se fera avant l'entrée sur la piste des motorcycles pour les essais de nuit et de l'épreuve se disputant partiellement de nuit ;
- Lors des ravitaillements, les phares doivent obligatoirement être éteints.

ARTICLE 4 : SIGNALÉTIQUE RÉTRORÉFLÉCHISSANTE ADDITIONNELLE

En plus de la signalétique habituelle d'une épreuve de jour, chaque pilote doit s'équiper de la signalétique suivante :

- Un brassard rétro réfléchissant en matière plastique avec une fermeture efficace (fourni par l'Organisateur), à porter obligatoirement par les pilotes à tout moment pendant les essais et la course ;
- Deux surfaces rétro réfléchissantes adhésives doivent équiper le casque de chaque côté et à l'arrière (Une de couleur rouge de 25 cm² minimum, L'autre de couleur blanche de 25 cm² minimum également).

De plus, comme précisé dans l'article précédent, les machines devront obligatoirement disposer d'un dispositif rétro réfléchissant rouge de 60 cm² située à l'arrière.

Cette signalétique additionnelle est indiquée dans le plan d'identification obligatoire spécifique endurance de nuit (CF. ARTICLE 8 : PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE SPECIFIQUE « ENDURANCE DE NUIT »).

ARTICLE 5 : ZONE DE TRAVAIL

L'utilisation d'un dispositif d'éclairage additionnel pour la zone de travail devant le stand est autorisée. Ce dispositif doit être solidement fixé au mur du stand à une hauteur de deux mètres minimums. Les systèmes d'éclairage composés d'un support portable posé sur le sol ne sont pas autorisés.

ARTICLE 6 : PLAQUES NUMÉROS

- Dans le cadre d'une épreuve de nuit, les machines doivent être obligatoirement équipées des dispositifs suivants : Fonds de plaque noir mat (apposés devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage sur le sabot), visibles de jour comme de nuit ;
- Numéros blancs obligatoirement rétro réfléchissants ou bien rétro éclairés (système lumineux LED autorisé) ;
- Pour les machines type « roadster », les numéros arrière doivent figurer sur les deux côtés du dossier de selle ;
- Pour les carénages de couleur foncée, la plaque de numéros doit être complétée tout autour par une bordure blanche d'une largeur minimale de 8 mm.

REMARQUE : l'utilisation d'une plaque avec numéros rétro éclairés sur le dossier de selle (type EWC) est autorisée.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm

Largeur minimale : 80 mm

Largeur minimale des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Hauteur minimale : 120 mm

Largeur minimale : 60 mm

Largeur minimale des traits : 25 mm

Espace minimum entre les chiffres : 25 mm

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

Franklin Gothic

0123456789

Futura Heavy

0123456789

Univers Bold

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

REMARQUE :

Le numéro « 1 » doit :

- Être composé d'une barre simple verticale : **I**

Ou

- Être écrit sous la forme suivante : **1**

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

ARTICLE 7 : CONTRÔLE TECHNIQUE

Les motos doivent être conformes aux articles précités avant les premiers essais de nuit.

ARTICLE 8 : PLAN D'IDENTIFICATION OBLIGATOIRE SPÉCIFIQUE « SEMI-NOCTURNE »

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

Chaque équipage devra OBLIGATOIREMENT apposer sur la/les machine(s) la signalétique rétroréfléchissante indiquée, venant s'ajouter au plan d'identification obligatoire.

Les stickers seront donnés par l'Organisation lors des vérifications administratives.

En cas de non-respect, le pilote ou équipage s'expose à un refus d'accès à la piste jusqu'à être sanctionné voire exclu de la manifestation directement par le Jury.

PARTIE IV : RÈGLEMENT TECHNIQUE

« PRODUCTION »

Les prescriptions techniques spécifiques sont définies par la F.F.M. dans le Règlement Technique Production applicable au Championnat de France d'Endurance Moto, disponible dans la rubrique « ESPACE CONCURRENT » de la catégorie sur le site internet Ultimate Cup Moto (<https://ultimaticupmoto.fr/espace-concurrent/championnat-de-france-endurance>).