

AVENANT N°1

RÈGLEMENT SPORTIF

ULTIMATE CUP MOTO VITESSE

ARTICLE 1 : DÉFINITION

Courses de vitesse composées de **4 5** catégories distinctes réparties de façon suivante :

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

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

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

La catégorie ULTIMATE 700 CUP disposera de :

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

Calendrier 2026 :

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

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

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

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

ARTICLE 9 : MACHINES ADMISES

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

Pour chaque épreuve, le nombre maximal de motos admises sur la grille de départ est stipulé sur le Règlement Particulier de l'épreuve. Les machines autorisées doivent être fabriquées à partir de l'année 2005, **être obligatoirement dotées d'un moteur 4 temps 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.

Les machines autorisées sont :

- **HYPERSPORT** : Bicylindre de ~~plus de 890~~ **956** cm³ à 1200 cm³ / 3 cylindres de ~~plus de 890~~ **891** cm³ à 1000 cm³ / 4 cylindres de ~~plus de 750~~ **751** cm³ à 1104 cm³ ;
- **CHALLENGER 1000** : Bicylindre de ~~plus de 890~~ **956** cm³ à 1200 cm³ / 3 cylindres de ~~plus de 890~~ **891** cm³ à 1000 cm³ / 4 cylindres de ~~plus de 750~~ **751** cm³ à 1104 cm³ ;
- **ULTIMATE 600** : Bicylindre de ~~plus de 600~~ **650** cm³ à ~~890~~ **955** cm³ / 3 cylindres de ~~plus de 401~~ cm³ à 890 cm³ / 4 cylindres de ~~plus de 401~~ cm³ à 750 cm³ ;

NB : Les machines dites « nouvelle génération » (Yamaha YZF-R9, Triumph Street Triple 765, Ducati Panigale V2, MV Agusta F800R) sont autorisées à concourir dans cette catégorie. Elles peuvent être engagées en configuration libre (la modification du faisceau et le boîtier sont libres).

- **MASTER CUP** : Bicylindre de ~~699~~ **650** cm³ à 1200 cm³ / 3 cylindres de ~~600~~ **401** cm³ à 1000 cm³ / 4 cylindres de ~~600~~ **401** cm³ à 1104 cm³ ;
- **ULTIMATE 700 CUP** : Yamaha modèle « YZF-R7 » (bicylindre de 689 cm³) **uniquement**. De plus, et comme précisé dans l'ARTICLE 8 : « CATÉGORIES & CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ », l'Organisateur se réserve la possibilité d'intégrer, à titre exceptionnel et uniquement dans le cadre de tests, des machines d'autres constructeurs présentant des caractéristiques similaires ;

REMARQUE : Les machines de type PROTO 600 cm³ & 765 cm³ sont admises à participer aux courses. Elles sont admises dans la classe qui correspond à leur motorisation. Les pilotes de ces motos seront classés, prendront place sur le podium, pourront prétendre aux dotations, mais ne marqueront pas de point au championnat.

ARTICLE 10 : DÉCLASSEMENT, CHANGEMENT DE CATÉGORIE & SOUS-CATÉGORIE

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

Le pilote peut également demander le changement de catégorie ou de sous-catégorie. Il doit formuler et motiver sa demande auprès de l'Organisateur avant la première qualification. Passé ce délai, aucune demande de changement de catégorie ou sous-catégorie ne sera pris en compte.

ARTICLE 12 : DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION

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

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

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

L'adhésion au Moto-club « Endurance Events » de ~~60~~ **65** € est obligatoire pour participer à l'Ultimate Cup.

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

Les tarifs ci-dessus comprennent :

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

CAUTION :

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