

Règlement Général

ICON Monsters Race 2016

Article 1 : Définition

La ICON MONSTERS RACE est une course organisée par l'association Artkore Race Club (ARC) sous l'égide de la FFM. Cette course est réservée aux possesseurs de machines répondant aux spécifications du règlement technique ci-dessous.

La ICON Monsters Race 2015 compte 5 épreuves sous réserve de l'acceptation de la FFM. **Ce règlement est un avenant au règlement FFM.** Tout litige sera tranché conformément au code sportif de la FFM, aux règles générales CCR, aux règlements de l'épreuve hôte, et au présent règlement.

Article 2 : participants

1 – Conditions d'admission :

La Monsters Race est ouverte à tous les pilotes titulaires d'une licence NCO, ou d'une licence manifestation accompagnée d'un certificat médical de moins d'un an (possibilité d'obtenir une licence manifestation sur place le jour de l'épreuve, voir tarifs en annexe 1).

Les organisateurs se réservent le droit de refuser toute candidature sans aucune justification

2 – Candidatures particulières :

Est considérée comme candidature représentant un caractère spécial, celle de tout pilote:

- ayant été titulaire d'une licence internationale au cours des 10 dernières années.
- ayant été classé parmi les 10 premiers d'un championnat national, d'une coupe de marque ou d'une coupe associative au cours des 10 dernières années (Monsters Race exceptée). Dans tous les cas, l'organisateur sera le seul juge en la matière sans recours possible.

3 : Epreuves **NOUVEAU**

La ICON Monsters Race 2016 se disputera sur l'ensemble des épreuves inscrites au calendrier ci-dessous, à concurrence de 5 épreuves :

Round 1 :

17 avril 2016 Saint Alban (22) course de côte

Round 2 :

28 et 29 mai 2016 Circuits de Pau Arnos (64) le Défi Pau Arnos

Round 3:

2 et 3 juillet 2016 Le pechereau (36) course accélération 200m

Round 4:

24 et 25 septembre 2016 Pole Mécanique d'Alès (30) course de vitesse

Durant les épreuves, il est rappelé aux concurrents que leurs motos et leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité, et ce durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile de l'organisateur en cas de vol ou de dégradation.

4 : adhésion et engagement

Tarif d'engagement pour l'épreuve de St Alban :	80 euros
Tarif d'engagement pour l'épreuve de Pau :	275 euros
Tarif d'engagement pour l'épreuve de Alès :	275 euros
Tarif d'adhésion 2016 à l'association Artkore Race Club : 10 euros (prix pilote)	

Cette adhésion est obligatoire.

Note : Les pilotes souhaitant participer à l'intégralité du championnat auront la possibilité de payer en 3 fois avant la première épreuve (Cf. le bulletin d'inscription), et bénéficient d'une remise,

Prix total saison (hors adhésion ARC) 700 euros.

Note 3 : l'inscription unique à l'épreuve des runs n'est pas autorisé.

1 - Inscription :

Pour s'inscrire à la Monsters Race, les pilotes devront remplir le bulletin d'inscription (téléchargeable sur notre site Internet <http://www.monsters-race.net> et le renvoyer accompagné d'un chèque du montant correspondant (à l'ordre de Artkore Race Club) à l'adresse suivante :

Artkore Race Club

Ce chèque sera encaissé dès réception et remboursable en cas d'annulation (voir plus bas).

2 - Caution :

Un chèque de caution de 350 €, libellé à l'ordre de Artkore Race Club , devra accompagner cette demande d'inscription. Ce chèque ne sera encaissé qu'en cas de perte ou de détérioration d'un transpondeur.

3 - Engagements aux courses :

Les demandes d'engagement devront parvenir sous pli NON recommandé au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve, le cachet de la poste faisant foi.

4 - Modalités d'encaissement des chèques :

En cas d'annulation, le chèque d'engagement sera remboursé si l'organisation est prévenue **15 jours** avant l'épreuve.

En cas d'annulation sans que le pilote ait prévenu l'organisation 15 jours avant l'épreuve au plus tard à 22h, le chèque d'engagement ne sera pas remboursé.

Une fois le quota de participants atteint en fonction de la capacité de la piste et de l'épreuve, les demandes suivantes seront classées sur une liste d'attente.

Attention : Toute demande incomplète sera retournée dans son intégralité à son expéditeur. Charge au pilote de renvoyer dans les délais prévus la demande dûment remplie avec les chèques correspondants pour pouvoir prétendre participer à l'épreuve. Tous pilotes ne participants pas à la saison complète sera placé sur liste d'attente, priorité au pilote faisant la saison complète.

Tout pilote inscrit se verra adresser une confirmation d'engagement et une feuille d'horaires prévisionnels de l'épreuve au moins une semaine avant la date de celle-ci.

Article 5 : contrôle administratif

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter dans la tranche horaire indiquée sur la confirmation d'engagement au contrôle administratif avec sa confirmation d'engagement et sa licence en cours de validité (NC0).

A partir de 2015 il ne sera plus possible de faire les demandes de licence sur place, les demandes de licence devront être faites en ligne pour les licences à la journée et imprimées, le dossier sera transmis à l'organisation pour sa validation uniquement.

Article 6 : contrôle technique

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter au contrôle technique FFM. Les créneaux horaires de ce contrôle technique seront précisés sur la confirmation d'engagement.

Lors de ce contrôle technique, chaque pilote devra obligatoirement présenter :

- sa moto conforme au règlement technique ci-dessous
- son casque aux normes européennes ECE 22-05 de 5 ans d'âge au maximum
- sa combinaison 1 pièce (dans le cas où la combinaison serait équipée d'une doublure synthétique, le pilote devra porter un sous-vêtement complet en coton, Nomex ou soie)
- ses gants en cuir et bottes en bon état
- sa protection dorsale pourvue de la mention EN 1621-2 et du petit logo représentant un motard.
- dans le cadre de la course d'endurance, son extincteur à poudre (6kg) ou de type CO2 (2kg) efficace sur les feux d'hydrocarbure.

Cet extincteur sera marqué par les commissaires techniques.

Un commissaire technique licencié FFM assurera la vérification de l'équipement et des machines et contrôlera leur conformité à l'égard du règlement technique. Nul ne sera autorisé à courir s'il n'a pas satisfait aux contrôles techniques et administratifs.

Note : Les commissaires sont bénévoles, vous êtes priés de vous tenir à leur disposition.

Article 7 : briefing obligatoire

Un briefing sera organisé avant le début de chaque épreuve. L'horaire de ce briefing sera précisé sur la confirmation d'engagement.

La présence de chaque pilote ou de son représentant est obligatoire pendant la durée du briefing.

Une feuille de présence sera établie, que chaque pilote ou son représentant devra signer, des sanctions seront appliquées en cas d'absence non justifiée au briefing.

Article 8 : partenariat *NOUVEAU*

Les stickers des sponsors fournis par l'organisation devront être apposés de manière exhaustive sur la moto du pilote engagé (sous réserve de fourniture de ceux ci par l'organisation avant le départ).

Le pilote se verra refuser l'accès à la piste si cette règle n'est pas appliquée, avant le début de chaque épreuve,

En cas de chute ou de remplacement carrosserie au dernier moment, seul l'organisation pourra décider de la non application de la pénalité.

Article 9 : comportement des concurrents

Dans l'enceinte du circuit, la vitesse des déplacements ne doit pas dépasser les 25 km/h. Burns et wheelings sont interdits dans les paddocks. Sur la piste, seuls les burns sont interdits.

Un concurrent ayant un pilotage jugé dangereux par le directeur de course sera exclu de l'épreuve. Tout comportement (qu'il s'agisse du pilote lui-même ou des membres de son entourage) qui indisposerait ou mettrait en danger les autres concurrents, spectateurs ou membres de l'organisation, provoquera l'exclusion du concurrent. Selon la gravité des faits, l'organisation se réserve en outre le droit de lui interdire toute future participation à la Monsters Race, sans remboursement.

Article 10 : usage des paddocks

L'installation sur les parkings ne se fait pas librement. A leur arrivée, chaque pilote se verra affecter un emplacement sur un des parkings du circuit. Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant des poubelles et des bacs à huile mis à disposition. Ces parcs ne peuvent être utilisés à des fins publicitaires, commerciales ou de relations publiques, sans accord préalable de l'organisateur. Il est interdit de percer des trous dans le sol afin de fixer le matériel et d'installer du matériel ou des véhicules en dehors de la zone réservée à l'équipe. En raison de l'exiguïté des parkings du circuit, nous demandons à tous un effort particulier sur ce dernier point afin notamment que les zones de circulation des véhicules de maintenance et de sécurité restent dégagées en toute circonstance.

Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte.

Afin de préserver l'environnement, il est recommandé de disposer un tapis sous la moto pour prévenir toute fuite accidentelle de liquide (essence, huile...).

Article 11 : accompagnateurs

Pour chaque épreuve, chaque pilote aura droit à 2 laissez-passer pour d'éventuels accompagnateurs (à confirmer).

Ces laissez-passer lui seront remis lors du contrôle administratif.

Ils ne sont pas vendables. Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés.

NOTA : L'espace pilote étant limité dans les paddocks, l'accès est réservé uniquement à ceux-ci et leurs équipes mécanique. L'organisation limite le nombre de tonnelles à une seule 3x3 par pilote et un seul véhicule (une caravane ou remorques étant considéré comme un véhicule). Les véhicules des accompagnateurs devront obligatoirement être stationnés sur les « aires publiques ».

Article 12 : assurances

L'organisateur de la manifestation où est intégrée la Monsters Race a contracté une assurance couvrant sa responsabilité civile, conformément à l'article R331-30 code du sport et de l'arrêté du 27 octobre 2006.

Règlement des courses de vitesse

Article 1 : essais libres

Les essais libres se déroulent le vendredi. Ils permettent aux pilotes de se familiariser avec le circuit ou d'apporter d'éventuels réglages à leur machine.

Chaque séance dure une vingtaine de minutes et coûte entre 18 et 20 € suivant le circuit (Cf. annexe 1). En général, il y a au moins 3 séances réservées à chaque pilote avec possibilité d'acheter des séances supplémentaires sur place suivant les places disponibles.

Article 2 : essais qualificatifs

Seules les motos admises au contrôle technique pourront participer aux essais qualificatifs. Les pilotes devront se présenter en pré-grille 20 mn avant l'heure prévue pour leur séance.

Les essais qualificatifs se dérouleront en fonction du règlement de l'épreuve à laquelle la Monsters Race est associée à savoir et sauf exception : deux séances de 15 à 20 minutes chacune. Tous les pilotes seront qualifiés pour la course sans contrainte de temps minimum, seule la capacité des circuits déterminera si certains pilotes ne pourront rouler.

Article 3 : course

Le départ s'effectuera moteur en marche. Les pilotes seront placés sur la ligne de départ suivant les grilles publiées par l'organisation.

Les pilotes qualifiés participeront à une course d'une longueur de :

- 12 tours pour le circuit de Pau Arnos (à confirmer)
- 14 tours pour le circuit du Val de Vienne(à confirmer)

Article 4 : procédure de départ

Chaque course sera précédée d'un tour de reconnaissance et de 2 tours de chauffe (la signification des drapeaux est détaillée sur notre site Internet www.monsters-race.net, rubrique «règlement/inscription»).

- Au signal, l'ensemble des pilotes quitte le couloir des stands pour le tour de reconnaissance (ou tour de mise en place).
- Feu rouge en sortie des stands 30 secondes après le passage du dernier pilote du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands.
- Seuls les coureurs ayant accompli au moins un tour de reconnaissance seront autorisés à prendre leur position sur la grille publiée. En aucun cas, ils ne peuvent pousser leur machine directement sur la grille de départ. Les coureurs qui ne vont pas sur la grille peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands selon les instructions des commissaires et prendront le départ de la course depuis le fond de la grille, si plusieurs pilotes sont dans ce cas, ils seront placés dans l'ordre du résultat des qualifications.
- Drapeau rouge sur la première ligne, pas d'arrêt des moteurs, mise en grille des machines. Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine. Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, 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 vert de sortie des stands sera allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité). - Sur

présentation du drapeau vert, les pilotes partent ligne par ligne sur les ordres du directeur de course pour 2 tours de chauffe. Les 2 tours de chauffe sont obligatoires pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille.

- A l'issue des 2 tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il sera dirigé vers les stands et pourra prendre le départ de la course depuis là (tout comme les pilotes n'ayant pas effectué les tours de chauffe).

- Lorsque les pilotes ont accompli leurs tours de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes. Allumage du feu rouge dès l'arrivée des premiers pilotes. Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaissera son panneau.

- Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relèvera son panneau. Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.

- Lorsque tous les panneaux seront baissés et tous les pilotes prêts, le commissaire situé devant la première ligne avec son drapeau rouge s'écarte. Dès qu'il est en sécurité, le directeur de course allume les feux rouges de départ qui seront éteints après 3 à 5 secondes pour donner le départ .

- En cas de problème après allumage du feu rouge, un feu orange ou un drapeau rouge sera actionné et le panneau «départ retardé» sera présenté. Un commissaire présentera un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course sera donné dès que les conditions de sécurité seront rétablies. Si le directeur de course l'estime nécessaire, il pourra faire effectuer un nouveau tour de chauffe.

- Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands seront mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands.

Départ anticipé : Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant d'une machine avant l'allumage du feu vert. Un coureur ayant effectué un départ anticipé sera pénalisé d'un passage par la voie des stands.

Arrêt sur la piste :

Le pilote doit conserver son équipement lors de tout déplacement sur la piste. Il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.

En cas d'égalité, les points des rangs concernés seront additionnés, puis divisés équitablement : ex : 2 et 3eme ex aequo : 20+16 points = 36 points au total. Les 2 pilotes concernés recevront chacun 18 points. Tous pilotes ne participant pas à la saison complète ne marquera pas de point au classement général.

Article 6 : récompenses

Une remise de coupes sera effectuée après la course. Des lots pourront éventuellement accompagner ces coupes.

Article 7 : réclamations

Une réclamation écrite accompagnée d'une caution d'un montant de 75 € pourra être déposée auprès du directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats, lorsqu'il s'agit d'une réclamation relative au classement de l'épreuve.

Article 8 : application du règlement *NOUVEAU*

Les organisateurs se réserve le droit d'exclure tous pilote ne respectant pas ce règlement. En cas de contestation concernant l'interprétation d'un texte ou s'il existe une différence entre le présent règlement et un règlement édicté par la FFM, le texte fédéral prévaudra. Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement, il conviendra de faire référence aux différents règlements fédéraux (Code Sportif, Règlement général CCR, Code Disciplinaire). En dernier ressort, la décision du jury de la manifestation s'imposera.

Règlement technique GENERAL

Article 1 : généralités

Sont autorisées à participer à la Monsters Race toutes les motos solo d'une cylindrée supérieure ou égale à 748cc pour les moteurs 4-temps et 498cc pour les moteurs 2-temps. Les motos à moteur 4-temps d'une cylindrée inférieure à 748cc sont autorisées à participer uniquement si elles sont équipées d'une suralimentation (compresseur ou turbo).

Les monocylindres d'une cylindrée supérieur à 700cc sont autorisés uniquement s'il sont équipées d'une suralimentation (compresseur ou turbo) et montés dans un châssis type piste (pas de « supermotards »)

La préparation des moteurs est entièrement libre (attention : avgas, méthanol et protoxyde d'azote interdits).

La préparation du châssis est entièrement libre mais doit rester techniquement la même tout au long de la saison. Les modifications spécifiques à la course d'accélération (rallonges de bras oscillant, ajout de poids à l'avant de la machine et sanglage de la fourche) sont interdites.

Niveau carrosserie, seuls les garde-boue, réservoir et écopas de radiateur pourront rester d'origine.

Les carénages et hauts de carénages (en matières composites ou en plastique) sont interdits, même retaillés.

Seules sont autorisées les plaques à numéros planes (de type Motocross) pendant le déroulement des épreuves sur piste et circuit. Pour le monsters Show, pour ceux qui le désirent, seront autorisées les têtes de fourche de type Roadster/Streetbike/Streetfighter

Pour les motos sportives, les bas de carénages ne pourront pas faire office de sabot moteur. Le sabot moteur devra être une pièce adaptable ou fabriquée sur mesure.

La coque arrière devra obligatoirement provenir d'une autre machine ou être fabriquée sur mesure. Si elle provient d'une autre machine, elle pourra être de marque différente ou de même marque, avec au minimum 5 ans d'écart s'il s'agit du même modèle (ex : un 750 GSX-R de 2004 pourra être équipé d'une coque de 750 GSX-R si celle-ci provient d'un modèle 2009 et plus ou d'un modèle 1999 et moins).

Les motos de type Trail, Trial, Enduro, Cross, Supermotard ou Monobike ne sont pas autorisées.

Article 2 : pneumatiques

Les pneumatiques devront être «du commerce», ce qui signifie qu'ils doivent figurer aux catalogues des manufacturiers, être tarifés et doivent porter sur leurs flancs les sigles ETRTO ou DOT.

Les slicks, slicks retaillés et pneus à crampons sont interdits, en revanche, les pneus dit "pluie" sont autorisés uniquement si la piste est déclarée humide par la direction de course.

L'utilisation des couvertures chauffantes n'est pas obligatoire mais conseillée.

Article 3 : carburant

Le carburant devra être du type sans plomb, conformément à la réglementation FIM.

Des prélèvements pourront être effectués. Si les analyses se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondants.

Dans tous les cas, la contre-expertise est aux frais des concurrents.

Article 4 : niveau sonore

Le niveau sonore ne devra pas dépasser 102 décibels sans tolérance à tout moment de l'épreuve. Les mesures seront effectuées au régime moteur de 5000 tr/min pour les mono, 2 et 3 cylindres et 5500 tr/min pour les 4 cylindres et plus. Pour info, si vos oreilles se mettent à saigner au démarrage, vous devez être aux alentours de 150 décibels. A noter que la présence d'un compte tours fonctionnel est désormais obligatoire lors du passage au contrôle technique

Article 5 : règles de sécurité

1 - Fils métalliques de sécurité :

Les fils métalliques de sécurité seront impérativement en inox et d'une épaisseur de 6/10ème mm minimum. Ils seront torsadés (sauf cas exceptionnels) et tirés dans le sens opposé au dévissage.

2 - Circuits hydrauliques :

Tous les raccords hydrauliques et de radiateur d'huile, bouchons de niveau, de vidange, de remplissage d'huile, les trappes d'accès à un filtre à huile ou à une crépine, les vis donnant accès aux carters-moteurs (témoin de point mort), bouchons de remplissage de radiateur ou de vase d'expansion doivent être freinés par des fils métalliques de sécurité tirés dans le sens opposé au dévissage.

Les filtres à huile de type automobile doivent être arrêtés au moyen d'un collier de type Serflex et un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage.

Les seuls agents de refroidissement, autre que l'huile de lubrification, sont de l'eau pure ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

3 - Freins :

La séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Les durites d'origine peuvent être remplacées par des durites type aviation. Le montage de connecteurs rapides est autorisé.

Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité. Le freinage des vis 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.

4 - Guidon :

Les embouts de guidons doivent être bouchés en leurs extrémités et ne présenter aucune rugosité. La poignée de gaz doit revenir à sa position initiale de façon autonome.

Les poignées caoutchouc doivent être solidaires du guidon sans risque de glisse ou de rotation (collées ou freinées avec un fil de sécurité).

Les leviers de freins et d'embrayage doivent comporter à leurs extrémités des boules de 19 mm de diamètre.

Conformément aux modifications FFM, une protection de levier de frein AVD "issue du commerce" est obligatoire.

5 - Garde-boue :

Le garde-boue avant est obligatoire. Il doit être fixé solidement par des vis (pas de rivets ni colliers).

6 - Repose-pieds :

Les repose-pieds doivent avoir une longueur minimale de 65 mm et présenter des extrémités arrondies d'au moins 16 mm.

Ils ne doivent pas être glissants. Les repose-pieds repliables doivent être ramenés dans leur position initiale par un ressort. Les repose-pieds fixes métalliques doivent être munis à leurs extrémités d'embouts arrondis fabriqués dans un matériau du type Téflon, plastique ou assimilé.

7 - Pare-chaîne :

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main de passer entre le brin inférieur de la chaîne et la couronne arrière, est obligatoire.

Elle doit être réalisée dans un matériau de type Téflon ou composite avec des bords arrondis et d'une épaisseur d'au moins 5 mm et être fixée solidement au bras oscillant par des vis ou des rivets aciers.

Une protection du pignon de sortie de boîte doit être présente. Une protection du talon devra être présente sur la platine repose-pied du côté chaîne de transmission.

8 - Sabot moteur :

Le sabot moteur 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.

Le sabot moteur doit comporter **1 à 2** trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

9 - Reniflards et mises à l'air :

Les motos, normalement toutes équipées 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 reniflards d'essence et d'eau de refroidissement doivent aboutir chacun dans un récupérateur de 250 ml minimum, dans un matériau approprié, (résistant à l'essence, eau bouillante), facilement accessible et vide avant tout départ.

Dans le cas où elle ne serait pas reliée à la boîte à air, la durite de reniflard d'huile doit aboutir dans un unique récipient de 0,8 L minimum. Le raccordement doit être étanche et le récipient peut être éventé dans sa partie supérieure. Cet évent doit aboutir soit sur la tubulure d'échappement, soit à l'entrée des carburateurs.

Trois autres récipients de 0,2 L minimum chacun doivent être prévus pour recueillir :

1 - Le trop plein d'eau du vase d'expansion.

2 - L'évent de batterie (le récipient doit être en matière plastique résistant aux acides).

3 - Le trop plein du ou des carburateurs.

10 - Radiateurs d'huile :

Les radiateurs d'huile doivent être munis d'une protection de type grillage et fixés solidement à l'abri des chocs et des chutes.

11 - Amortisseur de direction :

L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée de braquage. Les amortisseurs latéraux sont interdits pour raison de sécurité.

12 - Échappement :

L'extrémité du pot d'échappement ou du silencieux ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière. Les bords de sortie des silencieux seront arrondis.

13 - Fixations :

Doivent, notamment, être montés sur des fixations solides, la selle, le bac de récupération et le pot d'échappement.

14 - Faisceaux électriques :

Les connexions doivent être réalisées avec des connecteurs sertis ou soudés et isolés correctement. La fixation du faisceau sur le cadre doit être réalisée avec des colliers plastiques (fils non écrasés sur le cadre).

15 - Réservoir :

Il doit être fixé solidement. L'addition d'une mousse de rétention est obligatoire pour les réservoirs fabriqués dans un matériau non métallique, conseillée pour les réservoirs métalliques.

16 - Carters moteurs :

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériau composite (carbone, kevlar, résine+fibres polyester), d'une épaisseur minimum de 5 mm. . Les protèges carters devront être retenus par une fixation « vissée » sur le carter d'origine et non plus avec des fils à freiner.

17 - Supports de béquilles de stand :

Les supports de béquilles de stand devront être réalisés en nylon, Téflon ou matière équivalente et avoir les dimensions suivantes: Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis en retrait.

18 - Démarreurs externes :

Ce dispositif s'applique à tous les systèmes de démarrage externes à moteurs thermiques déclenchant le démarrage de la moto par l'entraînement de la roue arrière.

Chaque lanceur devra porter le numéro de course du pilote auquel il est rattaché.

Chaque lanceur devra être équipé d'un système de mise en contact de sécurité : quand l'opérateur lâche le lanceur, celui-ci doit s'éteindre automatiquement.

Les opérateurs devront être aguerris à l'utilisation du lanceur.

Ces points seront vérifiés lors des contrôles techniques.

Les lanceurs et leurs opérateurs sont sous la responsabilité du pilote de rattachement.

En cas de non-conformité, le lanceur ne sera pas autorisé à être utilisé en pré-grille.

19 - Transpondeur :

Le transpondeur de chronométrage doit être fixé solidement à l'avant de la machine, soit sur un tube de fourche, soit sur le support de tête de fourche.

Les supports de transpondeur seront vendus sur place.

20 - Autres :

Doivent être obligatoirement démontés :

- la ou les béquilles d'origine
- les phares
- les clignotants et feux arrière
- les rétroviseurs
- les repose-pieds passagers
- la plaque minéralogique
- et tout objet métallique dépassant de la machine.

Tous les accessoires agressifs tel que tige d'amortisseur de direction, embout de tendeur de chaîne ou autres doivent être protégés par un embout caoutchouc (durite ou autre).

Les protections type roulettes, tampons ne devront pas dépasser de plus de 2cm du point le plus large du corps de la moto (hors guidon).

21 – Sponsors :

Les stickers des sponsors fournis par l'organisation devront être apposés de manière exhaustive sur la moto du pilote engagé (sous réserve de fourniture de ceux ci par l'organisation avant le départ).

Le pilotes se vera refuser l'accès a la piste si cette règle n'est pas appliquée, avant le début de chaque épreuve,

En cas de chute ou de remplacement carrosserie au dernier moment, seul l'organisation pourra décider de la non application de la pénalité.

22 – Années des motos : Bonus annuel

Afin de privilégier la transformation des motos et limiter l'inscription de motos récentes et qui conduisent toutes seules, un bonus sera accordé à l'inscription, sur les points au classement général, selon l'âge de la moto (carte grise ou dossier RSV faisant foi)

- années de 1913 à 1979 : +10 points
- années de 1980 à 1986 : +8 points
- années de 1987 à 1995 : +4 points
- années de 1996 à 2000 : + 2 points
- années de 2000 à 2002 : - 2 point
- années de 2003 à 2004 : - 3 points
- années de 2005 à 2006 : - 4 points
- années de 2007 à 2008 : - 5 points
- années de 2008 à 2009 : - 6 points
- années de 2010 à 2011 : - 7 points
- années de 2012 à 2013 : - 8 points
- années de 2014 à aujourd'hui : - 9 points

Ces points bonus/malus ne seront attribués qu'une seule fois par saison.

Article 6 : plaques de course *NOUVEAU*

Les plaques de course seront au nombre minimum de trois (une frontale et deux latérales, de part et d'autre de la coque ou du sabot moteur). Pour une bonne lisibilité seul seront acceptés les numéros de couleur fonces sur fond clair ou le contraire.

Chaque concurrent est responsable de la bonne lisibilité des numéros de sa machine. Les organisateurs se réserve le droit de refuser une machine si ils considèrent que les numéros ne sont pas assez lisibles(ton sur ton, police de numéro trop fantaisiste ou numéro déformé par exemple).

Les numéros devront être réalisés dans une police lisible.

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

Hauteur minimale : 140 mm

Largeur minimale : 80 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

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

Hauteur minimale : 120 mm

Largeur minimale : 60 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

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

- Futura Heavy
- Futura Heavy Italic
- Univers Bold
- Univers Bold Italic
- Franklin Gothic
- Franklin Gothic Italic

Les numéros seront attribués à la demande des pilotes (Cf. le bulletin d'inscription).

Seul le numéro 95, 10 et 187 ne pourra pas être attribué.

Dans le cas où un partenaire comme en 2015 fournit à l'organisation un "jersey" officiel de course, le port de celui-ci en course comme en qualification est obligatoire.

Une pénalité de 1 POINT au classement général pourra être appliquée si l'organisation juge le non port du jersey volontaire et non motivé de la part du pilote.

NOTA :

- Pour l'épreuve d'accélération du Pechereau, les concurrents devront ajouter les lettres «MR» devant leur numéro. Cela permettra aux organisateurs de différencier les concurrents de la Monsters Race des autres catégories.

- Pour l'épreuve de relais, un numéro commun sera attribué aux deux motos du même équipage. ATTENTION donc à venir sur l'épreuve avec de quoi recréer des numéros et masquer les anciens.

Article 7

Sur rapport du commissaire technique et après avis du jury, l'organisation se réserve le droit de refuser toute machine ne réunissant pas tous les critères de sécurité ou dont la conception pourrait mettre en péril la sécurité des autres concurrents.

Règlement du Monsters Show

Sur chaque épreuve, un concours de look baptisé le Monsters Show récompensera les meilleures préparations selon différents critères. De ce concours découlera un classement qui permettra aux 15 premiers de glaner des points supplémentaires au classement général.

Article 1 : déroulement de l'épreuve

Chaque concurrent devra obligatoirement apporter sa machine à l'endroit où se déroule le Monsters Show selon les horaires qui lui seront communiqués sur la confirmation d'engagement. Une fois la machine installée, celle-ci devra rester en place durant toute la durée du Monsters Show. Le cas contraire, le concurrent sera disqualifié.

A la fin du concours, libre au concurrent de ressortir sa machine de la zone où se déroule le Monsters Show.

Suivant le nombre de pilotes engagés, l'organisation se réserve le droit de procéder à un vote en contrôle continu, c'est-à-dire en allant voir les pilotes et leurs machines un par un tout au long du week-end. Dans tous les cas, les machines seront exposées sur le Monsters Show selon les horaires communiqués sur la confirmation d'engagement.

Article 2 : système de notation

Chaque machine sera notée selon les critères suivants, pour une note totale par juge de 100 points (soit 300 au total), A noter que la qualité de finition est un critère transversal :

Préparation partie-cycle sur **20 points**

Sera évaluée ici les changements effectués par le pilote sur ses trains roulants (fourche, bras oscillant, suspensions, freinage...

- Préparation habillage et peinture sur **20 points**

Sera évaluée ici les choix d'habillage réalisés par le pilote, choix du modèle, choix de la méthode d'implémentation, des coloris, de l'homogénéité de l'ensemble et du soin apporté à la réalisation.

- Ingéniosité sur **10 points**

Seront évaluées ici les astuces et autres innovations apportées sur la machine. Fabrication de pièces uniques, nouveaux procédés techniques, adaptation en tout genre. Cette partie devra être motivée et expliquée oralement par le propriétaire de la moto lors du passage du jury.

- Choix de la base moto sur **10 points**

Sera évaluée ici l'originalité du choix de la moto de base

- Coup de coeur sur **10 points**

Cette partie est purement subjective et ne relève que du sentiment du juge, voilà, c'est coté Ayatollah de l'organisation. En cas de plainte, voir avec la cour européenne des droits de l'homme.

- Home Made sur **30 points**

Le pilote devra explicitement mentionner aux juges ce qui a été réalisé par un professionnel et ce qui a été réalisé par ses soins. L'investissement et l'implication personnelle et la difficulté des chantiers réalisés par le pilote sera ici récompensée. Le cumul de ces notes donnera lieu à un classement qui déterminera l'attribution des points.

Article 4 : composition du jury

Pour chaque épreuve, le jury sera composé au minimum de 3 personnes suffisamment pointues pour faire la différence entre un Goldwing et un GSX-R.

Article 5 : récompenses

Une remise de coupes sera effectuée après annonce des résultats. Des lots pourront éventuellement accompagner ces coupes.

Règlement du défi Pau Arnos **NOUVEAU**

Il comprend :

Une épreuve chronométrée de 20 minutes,

Une épreuve chronométrée sur $\frac{3}{4}$ du circuit type « course de côte »,

Une course de relais par équipe de 2 pilotes,

Une course de vitesse individuelle sur 12 tours.

EPREUVES

Le weekend de course est organisé comme suit :

- Une séance de qualification individuelle de 20 minutes d'où le meilleur tour sera retenu.

- Une seconde séance de qualification par équipe (épreuve chronométrée sur $\frac{3}{4}$ du circuit type course de côte):

Les pilotes partent un par un de la ligne de départ pour un « 3/4 » de tour du circuit chronométré, la ligne d'« arrivé » se situant juste à la sortie du « Laguna Seca ». Les chronos seront pris grâce à des cellules infra rouges.

Pour ce faire, un premier groupe de 17 équipages prendra place sur la grille de départ sur les emplacements déterminés par les organisateurs. Chaque pilote se tiendra prêt à s'installer au niveau de la ligne de départ dans l'ordre que les organisateurs leur auront donné au préalable.

Un départ sera donné toutes les 30 secondes.

Un deuxième groupe de 18 équipages en fera de même à la suite.

Pour la course par équipes, la composition des équipages seront effectuée en fonction du classement de la course.

Pour la course individuelle, seul le meilleur chrono de chaque pilote déterminera la grille de départ de la course

- Une course de relais par d'équipe :

L'équipage sera constitué par tirage au sort. Le tirage au sort sera réalisé sur 2 parties des pilotes(50% de pilotes rapide et 50% de pilotes moins rapides). Un nom sera tiré dans chaque partie pour composer les équipages, en se basant sur les temps de référence des meilleurs temps des qualifications.

Le pilote le moins rapide de chaque équipe prendra le départ d'une course de 12 tours (approximativement 20 min)

A la fin du 7eme tour, un décompte des 5 derniers tours sera présenté aux pilotes.

A partir du 10eme tour (le panneau indiquant « 3 tours »), le pilote en course aura alors 3 tours pour rentrer au stand pour passer le relais à son coéquipier.

Si le relais n'est pas effectué dans cette fenêtre de 3 tours, l'équipage est disqualifié et ne sera donc pas classé. Le pilote N°2 pourra néanmoins finir sa course sans pénalité directe.

La vitesse dans la voie de décélération (endroit précis notifié lors du briefing) et dans la voie des stands sera limitée à **30 km/h** pour assurer un maximum de sécurité.

Les pilotes sur le départ seront installés le long des stands dans l'ordre de la grille de départ. Les motos auront le moteur coupé et seront béquillées. Les couvertures chauffantes seront autorisées jusqu'à la présentation du panneau « 3 tours » aux pilotes

n°1. Elles devront être retirées dès-lors et laisser la voie des stands libre de tout encombrement. Seuls les pilotes N°2 seront autorisés à être présents sur la voie des stands à ce moment-là.

Le pilote sur le départ (n°2) attend le pilote alors en course (n°1).

Lorsque le pilote N°1 arrive, le pilote n°2 béquille la moto du pilote n°1 qui coupe le contact de sa moto.

Le pilote n°1 débéquille alors la moto au départ et le pilote n°2 prend son départ.

Chaque moto conserve son propre transpondeur. Il n'y a pas de transfert de transpondeur d'une machine à une autre.

Le départ de ces dernières se fera à une allure de 30 km/h dans la voie des stands jusqu'à la voie d'accélération (endroit précis déterminé lors du briefing).

Ils partent alors pour une course de 12 tours, finalisée par le drapeau à damiers.

Si un concurrent chute lors de la première partie de la course, son coéquipier pourra prendre le départ de la deuxième partie de la course mais en dernière position et ne sera pas présent dans le classement final.

- Deuxième course : la course individuelle :

Elle se déroulera sur 20 minutes pour une course de vitesse traditionnelle.

Chaque épreuve (qualification chronométrée, qualification type course de côte, course en relais par équipe, course individuelle) donne lieu à classement

Composition des équipages

Chaque pilote utilisera sa propre machine.

La composition des équipages seront effectuée en fonction du classement de la course.

ATTENTION : Ceci implique un nombre pair d'inscrit pour pouvoir former les équipages.

Si à la date limite d'inscription le nombre de pilotes était impair le dernier inscrit (date de réception du formulaire faisant foi) le pilote serait mis sur liste d'attente.

Attribution des numéros

Afin de faciliter leur identification par les équipes de chronométrage, les deux pilotes d'un même équipage devront avoir les mêmes numéros de course. Ces numéros seront attribués par l'organisation lors de la composition des équipages.

L'ancien numéro devra être rendu invisible. Merci de venir sur l'épreuve avec de quoi recréer des numéros sur place et cacher les anciens

Réclamations

Une réclamation écrite accompagnée d'une caution d'un montant de 75 € pourra être déposée auprès du directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats, lorsqu'il s'agit d'une réclamation relative au classement de l'épreuve.

Application du règlement

En cas de contestation concernant l'interprétation d'un texte ou s'il existe une différence entre le présent règlement et un règlement édicté par la FFM, le texte fédéral prévaudra. Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement, il conviendra de faire référence aux différents règlements fédéraux (Code Sportif, Règlement général CCR, Code Disciplinaire).

En dernier ressort, la décision du jury de la manifestation s'imposera.

Stand et sécurité

Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du locataire qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées. Dans le cas où celle-ci ne le sont pas

ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands le locataire sera considéré comme responsable et sa caution sera retenue.

Chaque équipe doit posséder dans son stand, à portée de la main, un extincteur. Celui-ci devra 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 A EAU)

Règlement de la course d'accélération

Une zone proche de la ligne de départ sera aménagée pour la mise en route des machines, la chauffe des pneus, etc.

L'accès de cet emplacement sera réservé aux seuls pilotes et à un mécanicien par machine, qui devra quitter l'aire de chauffe dès que son pilote aura pris le départ.

Article 1 : runs qualificatifs

Les runs qualificatifs ne pourront commencer avant 10h le samedi.

Les qualifications s'effectueront sur 3 runs chronométrés minimum, ou sur 2 runs minimum si les conditions météo ne permettraient pas le déroulement normal de l'épreuve.

Un run qualificatif sera prévu le matin des éliminatoires.

Un run minimum devra obligatoirement être effectué par le concurrent pour prendre le départ des éliminatoires.

Toutefois, si un incident se produit au cours du run, il ne sera pas tenu de franchir la ligne d'arrivée, mais il devra avoir franchi la ligne de départ par la seule énergie de son moteur.

Au cas où des conditions exceptionnelles interdiraient le déroulement des 2 runs de qualification, les tableaux éliminatoires seront établis sur le classement provisoire du Championnat en cours. Dans ce cas, les points de qualification ne seront pas attribués.

Article 2 : éliminatoires

Deux séries A et B seront composées comme suit :

- Série A les 16 meilleurs temps des qualifications

- Série B les 16 temps suivants

Les grilles de départ seront affichées une heure avant le début des éliminatoires. A partir de cet instant, plus aucun changement ne sera autorisé, la place des pilotes absents n'ayant pas déclaré forfait restera vide. Les points et primes restent acquis au pilote forfait.

En chaque série, les tableaux éliminatoires seront établis d'après le modèle annexé au cahier des charges.

Article 3 : procédure de départ

Le départ sera donné selon la technique de «l'arbre de Noël», couplé à des cellules photoélectriques. Ce n'est qu'en cas de défaillance du système que le départ pourra être donné au drapeau.

Lors d'un run, le choix du couloir appartiendra au pilote le plus rapide lors du run précédent ou au mieux classé des essais lors du premier run éliminatoire.

Une ligne sera tracée 60cm avant la première cellule, la procédure de départ engagée, aucune aide ne pourra être apportée au pilote une fois cette ligne franchie.

Lors du burn-out, aucune aide ne peut être apportée aux pilotes. En aucun cas, le burn-out ne pourra être effectué par une autre personne que le pilote engagé sur la machine.

Si au cours d'un run, un pilote déclenche un feu rouge (départ anticipé ou hors délai) ou franchit la ligne médiane, le temps effectué ne sera pas retenu. Lors des éliminatoires, son adversaire remportera ledit run, qu'il devra néanmoins effectuer. Si le pilote effectuait son run seul, il se verra disqualifié.

Lors des éliminatoires, le pilote devra effectuer son run sous peine de disqualification. Toutefois, si un incident se produit au cours du run, il ne sera pas tenu de franchir la ligne d'arrivée, mais il devra avoir franchi la ligne de départ par la seule énergie de son moteur.

Article 4 : récompenses

Une remise de coupes sera effectuée après la course. Des lots pourront éventuellement accompagner ces coupes.

Article 5 : réclamations

Une réclamation écrite accompagnée d'une caution d'un montant de 75 € pourra être déposée auprès du directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats, lorsqu'il s'agit d'une réclamation relative au classement de l'épreuve.

Article 6 : application du règlement

En cas de contestation concernant l'interprétation d'un texte ou s'il existe une différence entre le présent règlement et un règlement édicté par la FFM, le texte fédéral prévaudra. Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement, il conviendra de faire référence aux différents règlements fédéraux (Code Sportif, Règlement général CCR, Code Disciplinaire).

En dernier ressort, la décision du jury de la manifestation s'imposera.

Règlement de la course de côte

Extrait du règlement du CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE 2014

Les machines autorisées à disputer le Championnat de la Montagne devront répondre aux définitions du règlement des machines de courses sur route et leur niveau sonore doit être inférieur à 102 db conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques. Les motocycles devront être équipés d'un coupe-circuit ou d'un interrupteur monté sur la gauche ou la droite du guidon permettant d'arrêter le moteur. Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

Article 1 : Généralités

Un coureur ne pourra s'engager sur plusieurs machines dans une même classe.
Un coureur engagé dans plusieurs classes devra effectuer ses différentes montées à l'intérieur des horaires prévus pour chaque classe au programme de la manifestation, avec la machine appropriée.

Trois montées seront autorisées, à condition que le pilote parte à sa place dans sa catégorie.

Une même machine ne pourra pas être utilisée par plusieurs pilotes.

Une seule double monte sera autorisée.

Aucune zone de chauffe ne peut être prévue.

Les couvertures chauffantes sont autorisées. Dans le cas d'un parc concurrents situé après la ligne d'arrivée ou éloigné de la ligne de départ, elles pourront être alimentées avec un groupe électrogène uniquement dans une zone définie par la Direction de Course. Cette disposition ne devra en aucun cas perturber le bon déroulement des montées. Le non-respect de cette prescription sera sanctionné.

Article 2 : Essais

Les organisateurs devront obligatoirement prévoir deux montées minimum. Si les horaires le permettent prévoir une 3ème montée le samedi après-midi qui devront commencer à 12 heures, dont au moins la première sera libre, les pilotes ne seront pas tenus d'y participer.

Les montées d'essais libres et chronométrées se feront dans l'ordre des numéros.

En cas d'ex-æquo, on tiendra compte de l'autre montée.

Dans tous les cas, les pilotes devront au moins effectuer une montée pour pouvoir prétendre aux montées officielles.

Il est rappelé que le port du casque (qui doit être conforme à l'article 15 des règles générales des contrôles techniques), est également obligatoire pour le retour. Les pilotes et les passagers devront obligatoirement être vêtus d'une combinaison de cuir, de bottes, de gants et d'une protection dorsale.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fera sous la responsabilité du Directeur de Course.

Tout pilote qui sera pris dans la côte les jours précédents l'épreuve avec une machine non-conforme au Code de la Route ou en violation avec celui-ci sera sanctionné par le Jury. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion.

Article 3 : Courses

Deux montées de course seront prévues, chacune d'elle donnant lieu à l'attribution de points pour le classement, selon le barème défini.

Le départ sera donné moteur en marche et dans l'ordre décroissant de la grille de départ.

A l'issue de la deuxième montée, les trois premières machines de chaque catégorie seront mises en parc fermé pendant les trente minutes suivant l'affichage des résultats, sous la responsabilité d'un Commissaire Technique.

Article 4 : récompenses

Une remise de coupes sera effectuée après la course. Des lots pourront éventuellement accompagner ces coupes.

Article 5 : réclamations

Une réclamation écrite accompagnée d'une caution d'un montant de 75 € pourra être déposée auprès du directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats, lorsqu'il s'agit d'une réclamation relative au classement de l'épreuve.

Article 6 : application du règlement

En cas de contestation concernant l'interprétation d'un texte ou s'il existe une différence entre le présent règlement et un règlement édicté par la FFM, le texte fédéral prévaudra. Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement, il conviendra de faire référence aux différents règlements fédéraux (Code Sportif, Règlement général CCR, Code Disciplinaire).

En dernier ressort, la décision du jury de la manifestation s'imposera.