



ARTICLE 1 - DEFINITION

Le présent règlement a pour objet de définir les modalités selon lesquelles le Team Motors Events organise, sous l'égide et avec l'accord de la F.F.M, dans le cadre de la promotion du sport motocycliste, une coupe intitulée :

MONOBIKE CUP

Cette coupe se déroulera dans le cadre des championnats nationaux et des épreuves internationales, ou épreuves commanditées par nos soins en conformité avec les règlements de ces compétitions, et sous la responsabilité de leurs organisateurs.

Aucun classement final ne sera établi à l'issue de la saison.

ARTICLE 2 - CONCURRENTS

Pourront participer à la Monobike Cup les titulaires d'une licence internationale, NCA NCB délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours ou d'une licence compétition.

Les pilotes devront être âgés d'au moins 16 ans et titulaires du permis de conduire moto ou de son équivalent permis B + de 2 ans ou titulaire d'un C.A.S.M. conformément aux règlements de la F.F.M.

Lors de son engagement, chaque pilote devra s'engager à respecter les règlements de la F.F.M. en général, et de la Monobike Cup en particulier.

ARTICLE 3 - CALENDRIER

15, 16 & 17 juillet 2011 - Week End Racing Cup GP Racer - Carole (93)

26, 27 & 28 août 2011 - Carole Unlimited - Carole (93)

ARTICLE 4 - ENGAGEMENTS

Les coureurs devront adresser leur demande d'engagement à l'adresse suivante :

TEAM MOTORS EVENTS
Monobike Cup
14 rue cauchy
75015 PARIS

Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2011 à 160 € (transpondeur compris) par meeting.

Les engagements seront clos impérativement 21 JOURS avant la date de chaque manifestation.

Les pilotes s'engageant après le délai réglementaire devront s'acquitter d'une pénalité de 20 €.

Après la date de clôture, les engagements pourront être refusés.

La participation aux essais qualificatifs sera confirmée aux pilotes dans les dix jours suivant la date limite des engagements.

1 mois avant l'épreuve, le chèque de la course sera encaissé. Pour toute annulation 1 mois ou plus avant l'épreuve, le chèque sera renvoyé sans pénalité. Si l'annulation a lieu entre 15 et 30 jours avant la course, seul la moitié de l'engagement sera remboursé. Si l'annulation intervient moins de 15 jours avant l'épreuve, aucun remboursement ne sera possible, sauf présentation d'un certificat médical de moins de 5 jours, 50% de l'engagement sera alors remboursé. Les annulations doivent être faites par lettre recommandée, mail (motors-events@wanadoo.fr) ou par courrier remis en main propre à l'organisation.

En cas de chute ou casse lors des essais libres, aucun remboursement d'engagement ne sera possible, et ce même avec un certificat médical.

ARTICLE 5 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES - PARC FERME - DEMONTAGE

5.1 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les opérations de contrôles administratifs et techniques auront lieu le vendredi de 9h30 à 12h30 et de 14h00 à 18h30. Les opérations de contrôle administratif et techniques devront être terminées le vendredi 18h30 (sauf autorisation exceptionnelle donnée par l'organisation).

Les pilotes ne pourront pas prendre le départ des essais chronométrés s'ils n'ont pas effectué les contrôles administratifs et techniques.

Le passage au contrôle technique doit se faire sabot, pour faciliter le contrôle des différents éléments de sécurité s'y référant.

Avant la 1^{ère} manche, un chèque de caution de 250 € pour le transpondeur sera demandé à chaque pilote. Ce chèque de caution sera conservé par l'organisation et restitué après la dernière épreuve.

Chaque concurrent devra présenter aux vérifications administratives :

- Permis de conduire ou C.A.S.M,
- Licence en cours de validité,

Chaque pilote devra présenter aux vérifications techniques :

- Sa machine en parfait état de marche et conforme au règlement technique,
- Sa tenue complète de pilote,
- La carte grise de sa machine ou la feuille des mines.

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

Les vérifications préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine avec les règles techniques reste sous la responsabilité du pilote.

Durant les essais et les courses, les pilotes pourront être contrôlés techniquement. Toute non-conformité de leur machine donnera lieu à des sanctions définies par le Jury de l'épreuve.

5.2 – Parc fermé

Après chaque séance de qualification ou courses de repêchages, les pilotes peuvent être amenés à présenter leur moto au parc fermé pour d'éventuels contrôles techniques.

Tout pilote qui refuse de se présenter au contrôle technique immédiatement après le franchissement de la ligne d'arrivée, à l'issue des essais chronométrés, se verra non qualifié pour la finale quel que soit son classement.

A l'issue des finales, les cinq premiers au minimum seront mis en parc fermé et pourront être soumis à vérifications.

Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

Tout pilote qui, terminant dans les cinq premiers de la finale, n'aura pas mis sa machine en parc fermé immédiatement après son franchissement de la ligne d'arrivée, se verra déclassé de l'épreuve considérée et pourra faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Les opérations de démontage devront débuter au plus tard 30 minutes après l'arrivée de la course, passé ce délai cela sera considéré comme refus de démontage, sauf cas particulier laissé à l'appréciation du Jury.

5.3 - Contrôle

A la suite de la réclamation d'un autre concurrent ou à la demande du Directeur de Course, les concurrents devront se charger du démontage de leur machine, afin que les Commissaires Techniques puissent en contrôler la conformité.

Tout pilote, ayant refusé le contrôle se verra déclassé de l'épreuve. Tout pilote dont la machine se sera révélée en infraction avec le règlement technique se verra sanctionné pour la course de référence.

Il pourra également faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage qui pourra entraîner une sanction.

ARTICLE 6 - BRIEFING

Un briefing sera organisé avant chaque épreuve, le vendredi après-midi. Au cours de ce briefing, des informations importantes vous seront données sur le déroulement de la course. Aussi la présence de chaque pilote est obligatoire pour toute la durée du briefing sous peine de pénalités en cas d'absences (Stop & Go de 10s qui sera appliqué lors de la 1^{ère} course). Le lieu et l'heure du briefing seront précisés sur le panneau d'affichage officiel. Une feuille de présence sera établie pour chaque briefing que chaque pilote devra signer.

ARTICLE 7 - ESSAIS

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série et de la course, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet. Les organisateurs se réservent le droit de refuser le départ des essais ou de la course à un pilote ne présentant pas les conditions nécessaires de sécurité.

Sur chaque épreuve une séance ou deux d'essais qualificatifs seront prévues.

Tous les pilotes seront qualifiés pour les finales sans contrainte de temps minimum, seule la capacité des circuits déterminera si certains pilotes ne pourront rouler.

ARTICLE 8 – COURSES

Deux courses seront organisées dans le cadre d'une manifestation, la grille de départ définie à l'issue des essais qualificatifs sera la même pour les deux courses.

La procédure de départ des courses sera de type simplifiée (article 3 du règlement général 2011 pour les épreuves de vitesse).

Chaque épreuve se disputera, sur une manche d'une longueur égale à 40 km, plus ou moins un tour, les circuits mesurant moins de 2,5 km pourront réduire ces distances à 30 km plus ou moins un tour.

En cas d'arrêt de course, se référer au règlement de la manifestation au sein de laquelle l'épreuve Monobike est incorporée. Toutefois le Directeur de courses peut modifier ces distances.

ARTICLE 9 - CLASSEMENT FINAL ET PRIME

Aucun classement général ne sera établi et aucune prime ne sera attribuée.

ARTICLE 10 - RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de Vitesse.

Il est rappelé que le Directeur de Course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée, sans que le pilote visé puisse prétendre à une quelconque indemnité.

ARTICLE 11 - INTERPRETATION - LITIGES

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la C.N.V., après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

ARTICLE 12 - PRESCRIPTIONS GENERALES

Les prescriptions du Code Sportif National et celles de ses Annexes, celles des règles générales pour les épreuves de vitesse, celles du présent règlement seront applicables aux épreuves de la Monobike Cup.

ARTICLE 13 - OFFICIELS

Les Officiels seront ceux de la manifestation à l'intérieur de laquelle les courses de la Monobike cup ont été incorporées.

ARTICLE 14 - ASSURANCES

Les organisateurs de chaque épreuve ont contracté une police d'assurance garantissant leur responsabilité civile en cas d'accident survenu pendant la manifestation, conformément à l'article R 331-30 et A 331-32 du code du sport.

ARTICLE 15 - PUBLICITE ET EXPLOITATION PUBLICITAIRE

Chaque concurrent devra OBLIGATOIREMENT apposer sur sa machine les publicités DUNLOP conformément au plan d'identification.

Les concurrents auront le restant de la machine pour apposer d'autres annonceurs, à condition que ceux-ci ne soient pas concurrentiels à dunlop, ou contraire à la réglementation française sur les alcools, les tabacs, les bonnes mœurs ou les sectes.

Le Team Motors Events et les partenaires de la coupe se réservent le droit d'exploiter tous les résultats à des fins publicitaires. Le pilote s'engage de son côté à respecter tous les accords publicitaires conclus dans le cadre de la coupe et autorise le Team Motors Events et les partenaires de la coupe à exploiter ses résultats, son image à des fins publicitaires.

Lors de l'inscription, chaque pilote reconnaîtra être libre de tous engagements ou obligations avec des tiers lui permettant de respecter totalement les termes du présent règlement en général.

Aucune marque, société ou association (non partenaire de la Monobike Cup) ne peut utiliser le logo ou les résultats à des fins publicitaires ou commerciales sans l'accord préalable des organisateurs.

ARTICLE 16 - MATERIELS SUR LE CIRCUIT

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

ARTICLE 17 - RESPECT D'AUTRUI

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale pour le Team Motors Events. Pour cela, nous vous demandons :

- De ne pas attiser les riverains ou autre personne dans le paddock
- De ne pas faire rouler de machine, quelque soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre
- De ne pas faire de burn ou de rupteur dans les paddocks et sur la piste
- De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks
- De tenir les chiens en laisse
- Et de stopper tout bruit de moteur après 20h

Des sanctions pourront être prises.

ARTICLE 18 - LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou accompagnateurs fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux et reste sous l'entière responsabilité du pilote. Les bracelets devront être fermés au poignet de façon à ce qu'ils ne puissent être retirés. Tout bracelet mis de façon à permettre d'être passé d'une personne à une autre sera détruit et non remplacé.

REGLEMENT TECHNIQUE DE LA MONOBIKE CUP 2011

ARTICLE 1 - GENERALITES

Les motocycles disputant cette formule sont des motocyclettes de 200 à 1000cc, 2 temps et 4 temps, monocylindres

Les machines doivent être issues du cross, de l'enduro, du type trail ou du type Supermotard.

Leur construction devra être postérieure au 01/01/1985.

ARTICLE 2

Le moteur doit fonctionner avec le carburant type sans plomb conformément à la réglementation F.I.M.

Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de la F.F.M. si elles se révèlent négatives.

Si elles se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondant.

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

ARTICLE 3

Seront seuls autorisés les pneus de marque DUNLOP tels que définis ci-dessous, toutefois en accord avec l'organisation, cette gamme pourra évoluer en cours d'année.

Catégorie	Dimension	Type	Gomme	
Slick	AV	125/80R420	KR106	6743
	AV	120/80R17	KR106	6743
	AR	165/55R17	KR108	3743(S)
	AR	165/55R17	KR108	6813(M)
Pluie	AV	125/80R420	KR191	414
	AV	125/80R17	KR191	414
	AR	165/55R17	KR389	WA

Si plus de 50 % des pilotes prenant le départ d'une course sont équipés de pneus slick celle-ci sera arrêtée en cas de pluie. Dans ce cas si plus de 50 % du nombre de tours initialement prévu à été couvert la course ne repartira pas. Sinon elle sera reportée dans la mesure du possible en fin de manifestation.

ARTICLE 4

Les carénages intégraux sont rigoureusement interdits. Sont tolérées les têtes de fourches fixées directement sur la fourche.

ARTICLE 5

Le constructeur, ou l'importateur des machines engagées, devra être en mesure de prouver avoir produit et vendu (avant le 1er mars de l'année en cours) au minimum 25 motocycles semblables, équipés d'un moteur identique. Des dérogations pourront exceptionnellement être consenties, uniquement avec l'accord express de la F.F.M.

ARTICLE 6

La partie cycle doit être d'origine et correspondre intégralement à la description, aux gravures ou photographies du catalogue constructeur.

Seules seront admises les modifications suivantes :

- pour raison de sécurité : les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés,
- pour raison de sécurité : renforts,
- pour raison de sécurité : est admis le remplacement ou la modification du système de freinage avant et arrière,
- la séparation des durites de frein avant devra se faire au dessus du té de fourche inférieur,
- les vis des étriers de freins avant et arrière devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité,
- débouillage de la selle,
- changement d'amortisseur à condition de respecter les points d'encrage d'origine sur le cadre et le bras oscillant,
- montage d'un amortisseur de direction autorisé, celui-ci devra être protégé ou intégré à l'intérieur de la tête de fourche,
- positionnement des repose-pieds.

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.

La barre de renfort du guidon doit être recouverte d'une mousse de protection.

Pour les moteurs 4 Temps, un sabot moteur devant contenir la moitié de la capacité d'huile et d'eau du moteur est obligatoire.

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon, ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

Les supports de béquilles devront être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente et auront les dimensions maximum suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait. Les systèmes de V inversé type EWC sont interdits

ARTICLE 7

Pourront être retirés :

- la pédale de kick,
- le compteur kilométrique et l'instrumentation de bord,
- le faisceau électrique et les commutateurs au guidon.

ARTICLE 8

Devront être obligatoirement retirés :

- les béquilles,
- les clignotants,
- les rétroviseurs,
- les repose-pieds passager,
- la plaque minéralogique,
- le feu arrière,
- l'optique de phare.

ARTICLE 9

Interdiction de changer ou de modifier les points suivants :

- type moteur,
- les matériaux de construction et pièces coulées dont sont fabriqués cylindre, culasse, carter moteur, carter de boîte de vitesses,
- système de distribution, nombre de soupapes, les soupapes et les bielles en titane sont interdites,
- nombre de rapports de la boîte de vitesses,
- guidon d'origine ou adaptable. Les formes et dimensions du guidon devront être conformes à celles d'origine et avoir une longueur comprise entre 650 et 850 mm. Les guidons bracelet sont interdits,
- garde-boue avant obligatoire de type vitesse non suspendu et d'une longueur minimum de 450 mm,
- la réparation des guidons est interdite,
- le montage d'un dossier de selle est interdit.

ARTICLE 10

Sont autorisés :

- les modifications internes du moteur,
- le retrait de la cartouche de filtre à air et de son boîtier,
- le renforcement de l'embrayage est autorisé (uniquement ressort et nombre de disques),
- les modifications ou les remplacements de tout ou partie du système d'échappement sous réserve de conformité au bruit maximum admissible,
- allumage libre,
- démultiplication secondaire libre,
- changement de la fourche, des tés,
- le changement du carburateur ou injecteur,
- l'alésage et la course devront obligatoirement être gravés sur le moteur.

ARTICLE 11

Toute modification non stipulée dans les articles précédents est réputée interdite, sous réserve d'amendement, en cours de saison, annoncé officiellement.

ARTICLE 12

Le contrôle du bruit sera effectué en statique. **La limite de bruit est de 102 db sans tolérance aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.**

ARTICLE 13

Les reniflards des réservoirs (d'essence, d'eau, d'huile, ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité minimale d'un demi-litre pour les 2 Temps et d'un litre pour les 4 Temps.

Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conserveront ce dispositif.

ARTICLE 14

Les numéros de course (noirs sur fond blancs mat) devront être peints sur trois plaques de forme rectangulaire (avec bord arrondi d'un rayon de 5 centimètres) mesurant au minimum 280 mm de long sur 235 mm de haut.

Les chiffres devront avoir 140 mm de haut, 25 mm d'épaisseur et 80 mm de large. L'intervalle entre les chiffres devra être de 15 mm.

Les polices extravagantes sont interdites. Sont **UNIQUEMENT** autorisées les polices suivantes : arial black, arial black italique, haettenschweiler, haettenschweiler italique, impact et impact italique.

Nous vous demandons de respecter impérativement la couleur mate et la dimension des chiffres, ainsi que la forme et l'espacement, afin que le service de chronométrage puisse reconnaître votre machine à chaque passage (pour pallier à toute défaillance de transpondeurs).

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