

CHALLENGE DES MONOS

Règlement 2008

(Onzième année)

Visa FFM N° 2008 / 402

Une organisation CM2



Nos résultats et autres histoires sur :
www.challengedesmonos.org

Règlement général du “Challenge des Monos”

Article 1 : définition

Il sera organisé en 2008 par l'association **CM2 le Challenge des Monos**, sous l'égide de la F.F.M. Ce challenge est réservé aux possesseurs de machines répondant aux spécifications du règlement technique ci-dessous.

Il sera opéré une distinction entre les machines répondant aux critères « Prototype » ou « Monosport ».

Il comprendra 6 épreuves sous réserve de l'acceptation de la F.F.M.

Ce règlement est un avenant au règlement F.F.M. 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:

Ces épreuves sont ouvertes à tous les pilotes titulaires d'une licence NCA en cours de validité délivrée par la F.F.M.

Les pilotes devront être membres de l'association **CM2**.

Les organisateurs se réservent le droit :

- d'inviter tout pilote « hors classement », titulaire d'une licence compétition sauf NCB,
- d'accepter tout pilote « hors classement », titulaire d'une licence compétition sauf NCB et dont la candidature possède un caractère spécial ou particulier,
- de refuser toute candidature possédant un caractère spécial ou particulier.

2 – Candidatures particulières:

Est considérée, entre autres, 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 3 premiers d'un championnat national, d'une coupe Promosport, du challenge Monobike ou d'une coupe de marque ou associative, à l'exclusion du **Challenge des Monos** et de la coupe Muz, au cours des 10 dernières années.

3 – Dispositions particulières aux pilotes débutants:

Est considéré comme débutant tout pilote participant pour la première année au **Challenge des Monos** et ne pouvant justifier de l'obtention de points acquis au cours des épreuves de vitesse organisées sous l'égide de la F.F.M.

Les pilotes débutants porteront une chasuble de sécurité de couleur jaune fluo lors de leur première participation à une course du **Challenge des Monos**.

Les pilotes débutants et ceux qui le désirent porteront durant toute la saison cette chasuble. Par la suite, l'organisation se réserve le droit d'imposer le port de cette chasuble.

4 – Disposition particulière:

Il pourra être demandé à **tout pilote** le port d'une chasuble dès lors que sa différence de vitesse de roulage par rapport à celles des pilotes les plus rapides pourrait laisser craindre un incident.

Article 3 : épreuves

Le **Challenge des Monos** se disputera sur l'ensemble des épreuves inscrites au calendrier à concurrence de 6 épreuves.

Au cas où il y aurait plus de 6 épreuves au calendrier, seuls les 6 meilleurs résultats seraient retenus.

Le calendrier prévisionnel figure en annexe du présent règlement.

Durant les épreuves, il est rappelé aux concurrents, que leurs motos et 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 de l'association **CM2** ou du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Article 4 : adhésion et engagement

Tout pilote désirant participer au **Challenge des Monos** devra adhérer à l'association **CM2** et envoyer ses demandes d'engagement aux courses dans les délais impartis, le cachet de la poste faisant foi.

Toutes les informations afférant aux tarifs des adhésions, inscriptions et engagement figurent en annexe du présent règlement.

Tous les paiements devront être effectués uniquement par chèque.

1 - Adhésion 2008 à l'association **CM2** :

La demande d'adhésion devra être accompagnée d'un chèque du montant de l'adhésion **libellé à l'ordre de **CM2**, d'une photo d'identité** et envoyée à l'adresse suivante :

Jean-François KOHL
16, rue de L'Ermitage
93600 Aulnay Sous Bois
Tél : 06.62.58.18.35
Email : cm2-jfk@tele2.fr

2 - Inscription 2008 au **Challenge des Monos** :

Important :

La Catégorie où concourt le pilote doit être déterminée à l'inscription au Challenge des Monos 2008.

Dès lors qu'un pilote **s'inscrit** au **Challenge des Monos** en **catégorie Prototype**, il ne pourra plus prétendre au classement **Monosport** et ce, jusqu'à la fin de la saison, même s'il court avec une machine de ce type. Cependant, des points obtenus en catégorie **Monosport** avant un éventuel passage à la catégorie **Prototype** restent acquis et comptent pour le classement final de la catégorie **Monosport**.

2-1 formule avec "abonnement" :

Vous payez un **abonnement** d'un montant **non remboursable** en début de saison, à envoyer avec votre adhésion au **CM2**, et vous bénéficiez dans ce cas d'un **tarif d'engagement préférentiel par course** tout au long de la saison.

2-2 formule "classique" :

Vous ne payez rien à l'inscription, le tarif d'engagement **par course** est celui figurant en annexe tout au long de la saison.

La demande d'inscription devra être envoyée à l'adresse suivante (accompagnée d'un chèque du montant de l'abonnement libellé à l'ordre de *CM2* dans le cas de la formule abonnement) :

Jean-François KOHL
16, rue de L'Ermitage
93600 Aulnay Sous Bois
Tél : 06.62.58.18.35
Email : cm2-jfk@tele2.fr

3 - Caution :

Pour les pilotes participant au **Challenge des Monos**, un chèque de caution du montant figurant en annexe, libellé à l'ordre de *CM2*, devra accompagner la demande d'inscription.

Ce chèque sera conservé toute la saison et ne sera encaissé qu' en cas de perte ou de détérioration du transpondeur, dans ce cas, un nouveau chèque de caution sera demandé.

4 - Engagements aux courses :

Les demandes d'engagement devront parvenir sous pli **non** recommandé, au plus tôt 60 jours et au plus tard 21 avant la date de l'épreuve à l'adresse suivante :

Jean-François KOHL
16, rue de L'Ermitage
93600 Aulnay Sous Bois
Tél : 06.62.58.18.35
Email : cm2-jfk@tele2.fr

La demande d'engagement doit être accompagnée **impérativement des chèques libellés à l'ordre de *CM2***, les montants figurent dans l'annexe au présent règlement. Les chèques seront encaissés selon les modalités suivantes :

Formule sans abonnement :

La demande d'engagement à une épreuve doit être accompagnée de 2 chèques.

- Le chèque de réservation est encaissé dès réception et n'est pas remboursable.
- En cas de participation (un pilote est déclaré participant à partir du moment où il rentre sur la piste aux essais chronométrés), le chèque d'engagement est encaissé après l'épreuve.
- En cas d'annulation sans que le pilote ai prévenu l'organisation avant le mercredi précédent l'épreuve au plus tard à 22 H, le chèque d'engagement sera encaissé.

Formule avec abonnement :

La demande d'engagement à une épreuve doit être accompagnée d'un chèque encaissé

- En cas de participation (un pilote est déclaré participant à partir du moment où il rentre sur la piste aux essais chronométrés).
- En cas d'annulation sans que le pilote ai prévenu l'organisation avant le mercredi précédent l'épreuve au plus tard à 22 H.

Ces demandes seront classées par ordre d'envoi. 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.

Pour les demandes retournées après la date de clôture des engagements, soit 21 jours avant l'épreuve, les droits d'engagement seront majorés du montant figurant en annexe.

En cas d'annulation, le chèque correspondant au montant de l'engagement ne sera pas encaissé.

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.

Toute demande envoyée en recommandé sera refusée.

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

Article 5 : contrôles administratifs

Chaque pilote devra **obligatoirement** se présenter dans la **tranche horaire indiquée sur la confirmation d'engagement** au contrôle administratif avec sa confirmation d'engagement, sa licence en cours de validité, son permis de conduire ou son Certificat d'Aptitude aux Sports Motocyclistes.

Article 6 : vérifications techniques

Chaque pilote devra **obligatoirement** présenter :

- sa moto **démunie du bas de carénage** et **réservoir prêt à être démonté, ces éléments seront à présenter aux contrôleurs.**
- **son casque aux normes européennes ECE 22-05 de 5 ans d'âge au maximum,**
- sa combinaison aux normes F.I.M, notamment avec une doublure en **coton** ou **nomex** ou **soie** ou **sans** doublure, dans ce cas des sous-vêtements en coton sont obligatoires,
- ses gants en cuir et bottes en bon état,
- ainsi qu'une protection dorsale.

Les pilotes débutants devront présenter également :

- une chasuble de sécurité de couleur jaune fluo,
- 2 brassards de couleur jaune ou orange fluo.

L'organisation sera en mesure de fournir la chasuble et les brassards de sécurité, moyennant la somme de 30€. Pour ceux qui le désirent, cette somme pourra être restituée si le matériel est rendu en bon état.

Un commissaire technique licencié F.F.M. 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.

N.B. : LES COMMISSAIRES SONT BENEVOLES, VOUS ETES PRIES DE VOUS TENIR A LEUR DISPOSITION.

Article 7 : briefing obligatoire

Un briefing sera organisé avant le début de chaque épreuve. Il aura lieu après la première réunion de jury de l'épreuve soit, en général **vers 20 heures**, l'heure exacte sera précisée au moment des contrôles.

La présence de chaque pilote OU DE SON REPRESENTANT 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 : essais

Les essais se dérouleront en fonction du règlement de l'épreuve auquel le **Challenge des Monos** est associé à savoir et sauf exception :

- 2 manches de **20** minutes chacune. Seront qualifiés tous les pilotes dont le meilleur temps est égal ou inférieur à **120%** de la moyenne des meilleurs temps des trois premiers pilotes qualifiés.

Le nombre de pilotes qualifiés ne pourra excéder la capacité maximale de la piste (ex : Carole 30 pilotes, Lédenon 40, etc.).

Durant les essais libres, le port de la protection dorsale est obligatoire.

Article 8.1 : Finale B

Au cas où l'organisateur permet d'organiser 2 courses, il y aura alors une course dite **Finale B** et une course dite **Finale A**.

Sous réserve de compatibilité des horaires, le nombre de pilotes qualifiés pour la finale A est égale à la capacité de la piste moins 3. Ce nombre pourra varier en fonction du nombre total de participants, la décision sera prise à la réunion de jury d'ouverture de l'épreuve.

Les pilotes non qualifiés participeront alors, dans la limite de la capacité de la piste, à une course dite Finale B sur une distance égale au moins à 75 % de la finale A.

Les pilotes repêchés (voir au-dessus) de la finale B seront qualifiés pour la finale A dans la limite des 120%.

Article 9 : départs des courses

La composition et le nombre de séries d'essais seront affichés au tableau de l'organisation **CM2**.

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

Article 10 : courses

Pour les épreuves organisées dans le cadre de la Coupe de France Promosport, les pilotes du **Challenge des Monos** qualifiés participeront à une course Finale A de 40 km (plus ou moins un tour).

Toutefois, le Directeur de course pourra, pour les circuits développant moins de 2,5 km au tour, réduire la distance de l'épreuve à 30 km plus ou moins un tour.

Pour les autres cas de figure, et, dans la mesure du possible, chaque course Finale A du **Challenge des Monos** se disputera sur une distance égale à **50** km, plus ou moins 1 tour.

Pour être classé, tout pilote devra avoir accompli au minimum 75% de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir franchi la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci **dans un délai de 6 minutes ou dans un délai défini dans le Règlement Particulier de l'épreuve.**

Article 11 : classement

Tous les concurrents qualifiés pour la Finale A participeront au classement général.

Les points suivants seront attribués à chaque épreuve :

1 ^{er}	25 pts
2 ^{ème}	20 pts
3 ^{ème}	16 pts
4 ^{ème}	13 pts
5 ^{ème}	11 pts

6 ^{ème}	10 pts
7 ^{ème}	9 pts
8 ^{ème}	8 pts
9 ^{ème}	7 pts
10 ^{ème}	6 pts

11 ^{ème}	5 pts
12 ^{ème}	4 pts
13 ^{ème}	3 pts
14 ^{ème}	2 pts
15 ^{ème}	1 pt

Il sera également établi un classement spécifique à la catégorie "Monosport" avec des attributions de points identiques à celles du classement général et aux mêmes conditions (qualifiés pour la Finale A).

Le classement ne sera définitif qu'après homologation.

Le classement général final et celui des "Monosport" seront établis en additionnant les résultats obtenus sur l'ensemble des courses qu'aura effectué le pilote.

Les ex-aequo seront départagés :

- en considération du nombre de places de 1^{er}, 2^{ème}, etc.
- les résultats de la dernière course seront prépondérants.

Article 12 : contrôles et sanctions

Durant l'épreuve, plusieurs machines pourront être mises en parc fermé à l'initiative des organisateurs.

L'association **CM2** se réserve la possibilité de faire effectuer des mesures sur un banc de puissance, ainsi que tout autre contrôle technique, sans que le pilote visé puisse prétendre à une quelconque indemnité, y compris en cas de casse moteur au cours du-dit contrôle.

Si la présence d'un système de bridage est avérée lors d'un contrôle de puissance, ce système devra être présent durant tout le reste de la saison. Un contrôle faisant apparaître l'absence du système de bridage entraînera l'application des sanctions liées à un dépassement de puissance.

En cas de non conformité d'une machine, le pilote sera déclassé de la catégorie dans laquelle il concourt et perdra les points éventuellement obtenus au cours de l'épreuve, cependant, s'il est inscrit en catégorie Monosport, il conservera les points acquis en catégorie Prototype, sous réserve de conformité à cette catégorie. Le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve reste souverain quant au choix d'une sanction à appliquer.

Toute machine déclarée non-conforme devra impérativement être remise en conformité pour l'épreuve suivante.

En cas de récidive, le pilote sera exclu de la catégorie dans laquelle il concourt et ce, jusqu'à la fin de la saison. S'il est en catégorie Monosport, il pourra cependant courir en catégorie Prototype, s'il est en catégorie Prototype, il pourra concourir Hors Classement.

Tous les frais afférant aux contrôles seront à la charge du pilote dont la machine aura été déclarée non conforme.

Tout litige sur une épreuve sera tranché 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 la Cour Disciplinaire Nationale et d'arbitrage.

Article 13 : prix et récompenses

L'association **CM2** distribuera les récompenses attribuées par ses éventuels partenaires.

Article 14 : 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.

Pour un démontage moteur, elle devra être assortie d'un montant de **150€**. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

Article 15 : 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 F.F.M., 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 C.C.R., Code Disciplinaire).

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

Article 16 : assurances

Conformément aux prescriptions du décret du 23 décembre 1958 et à l'arrêté du 17 février 1961, le club organisateur de chaque manifestation dans laquelle s'intègre le **Challenge des Monos** a contracté une assurance responsabilité civile pour la durée de la manifestation officielle, essais et courses prévus au programme officiel.

Article 17 : partenariat

Chaque pilote désirant participer au **Challenge des Monos** devra obligatoirement porter des stickers aux couleurs des partenaires de l'association **CM2**. Tout pilote qui enfreindra cette règle sera sanctionné, et, en cas de récidive, exclu du **Challenge des Monos**.

Règlement technique du “Challenge des Monos”

Article 1 : généralités

Les motocycles disputant ce challenge seront des motocyclettes à moteur monocylindre à 4 temps dont l'aspect devra être celui d'une machine de course sur route c'est à dire conforme aux diagrammes A et C du règlement F.I.M.(voir annexes du présent règlement).

Les trails, enduro, cross, supermotards, monobikes ou roadsters ne sont pas autorisés.

On opérera une distinction entre des machines dites “Prototype” et des machines dites “Monosport”.

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, pneus pluie, pneus pluie et intermédiaires route DOT et pneus trail sont interdits.

La marque des pneumatiques pourra être imposée par l'association **CM2**. Le re-taillage est interdit.

Article 3 : carburant

Le carburant devra être du type sans plomb, conformément à la réglementation F.I.M.-

Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de l'association **CM2**, 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 4 : niveau sonore

Le niveau sonore des machines ne devra pas être supérieur à **102 décibels sans tolérance**.

Les mesures seront effectuées en statique, le sonomètre placé à 50 cm à l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45 degrés, au régime moteur correspondant à une vitesse du piston de 11 mètres par seconde.

La position du silencieux devra correspondre au diagramme A de la F.I.M. et **la course du moteur devra être inscrite sur le carter moteur gauche**.

Article 5 : poids minimum

Le **poids minimum** des machines, toute catégorie confondue, en ordre de marche sans essence est fixé à **105 kg**.

A titre **expérimental** et pour une **durée d'un an**, les machines mues par des moteurs ne dépassant pas **250 cm³** n'ont pas de poids minimum imposé.

Article 6 : règles de sécurité

Fils métalliques de sécurité :

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

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), bouchon 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 bouchons de carter devront être retenus par une plaque métallique en acier ou en inox (pas d'alu) fixée par des vis freinées.

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.

Freins :

Les vis de fixation d'étriers AV et AR doivent être freinées par des fils métalliques de sécurité.

La vis d'axe de levier de frein avant doit être freinée au moyen d'un collier plastique ou d'un écrou frein. **Tout levier comportant des traces importantes de chute devra être remplacé.**

Tout levier ressoudé sera refusé.

Le frein arrière **doit être présent et opérationnel.**

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.

Garde-boue :

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

Le garde-boue arrière **est obligatoire.** Il doit être fixé solidement. **Il est conseillé** de le faire dépasser de 8 cm sous le bras oscillant.

Repose-pieds :

Les repose-pieds doivent avoir une longueur minimale de 65 mm et **présenter des extrémités arrondis** 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.

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.

Bacs de récupération :

Un carter récupérateur **étanche** d'une capacité supérieure au 2/3 de la capacité totale des liquides de lubrification et de refroidissement doit être placé sous le carter moteur et fixé solidement (COLLIERS OU FILS DE FER INTERDITS) ou faire partie du carénage pour les machines qui en sont dotés.

Il doit être garni d'une mousse de rétention (DU MEME TYPE QUE CELLE UTILISEE POUR LES CARBURANTS) et comporter 2 trous de 25 mm de diamètre (un à l'avant du récupérateur et un à l'arrière). Ces 2 trous doivent être obstrués par des bouchons PVC lorsque la piste est sèche et ouverts uniquement lorsque la piste est mouillée. La décision d'ôter les bouchons appartient au directeur de course ; ils ne seront enlevés que sur la pré-grille.

Une grande vigilance sera portée sur ces bacs par les commissaires techniques. Les bacs « symboliques » ne seront pas acceptés.

L'étanchéité pourra être contrôlée.

Reniflards et mises à l'air :

La durite de reniflard d'huile doit, dans le cas où elle ne serait pas reliée à la boîte à air, aboutir dans un unique récipient de 0,8 l MINIMUM. Le raccordement doit être étanche. 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.

Radiateurs d'huile :

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

Echappement :

L'extrémité du pot d'échappement ou du silencieux ne doit pas dépasser la **tangente verticale** du pneu arrière.

La sortie doit être **horizontale** avec un **maximum de 10°** d'inclinaison vers le haut sur une longueur de 3 cm minimum.

Les bords de sortie des silencieux seront **arrondis**.

Fixations :

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

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).

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.

Carénage :

Tous les éléments du carénage doivent être fixés solidement.
Les bulles doivent avoir des bords arrondis.

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**.

Supports de béquilles :

Les supports de béquilles devront être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente, auront les dimensions suivantes :

- Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis en retrait.

Protections de cadre :

Les côtés du cadre pourront être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épouseront la forme du cadre.

Les vis de fixation devront être positionnées en retrait dans ce matériau.

Autres :

Doivent être obligatoirement démontés :

- la ou les béquilles,
- les phares,
- les clignotants et feux arrières,
- les rétroviseurs,
- les repose-pieds passager,
- 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 carénage ou du point le plus large du corps de la moto (hors guidons).

Article 7 : plaques de course

Les plaques de course seront au nombre de trois (deux latérales et une frontale), d'une dimension de 280 mm X 235 mm.

La couleur du fond des plaques sera noire (ref. RAL 6002).

Les numéros seront blancs pour les pilotes du classement Monosport et jaunes pour les autres pilotes.

Les plaques auront les caractéristiques suivantes :

- hauteur : 140 mm
- largeur : 80 mm
- largeur des traits : 25 mm

- espace entre deux chiffres : 15 mm
- police de caractère : voir annexes du présent règlement.

Les fonds et les numéros devront être mats.

Ils sont attribués arbitrairement ou à la demande des pilotes en fonction de l'ordre d'inscription au challenge 2008 sachant que le numéro **1** est réservé au pilote classé à la 1^{ère} place au classement général du challenge 2007. Au cas où celui-ci refuserait cette possibilité, le numéro 1 ne serait pas attribué.

Les numéros ainsi définis seront conservés toute l'année.

Article 8 : Prototypes

Le moteur des Prototypes ne devra en aucun cas délivrer une puissance supérieure à **60 CV**, sans tolérance, mesurée à la roue arrière du motorcycle sur un banc de puissance Fuchs et ceci quelles que soient les conditions atmosphériques ou autres.

Une courbe de puissance exécutée sur ce même banc durant l'année 2008 devra être présentée obligatoirement avant la première épreuve ou la première participation.

Les Prototypes connaîtrons également les limites de préparation suivantes :

- L'usage de la visserie alliage et titane interdite pour la partie-cycle (sauf habillage) et le moteur.
- Freinage : disque(s) en carbone non autorisé(s).
- Guidon du type "à bracelets" obligatoires conformes au diagramme A de la F.I.M.
- Carters moteur¹ et culasses "taillées dans la masse" non autorisés.
- Alimentation : libre.
- Boite à air "dynamiques" interdites.
- Roues carbone non autorisées.
- Shifters et systèmes d'acquisition de données non autorisés.

D'autre part l'utilisation des couvertures chauffantes est formellement prohibée.

Article 9 : Monosport

Le moteur ne devra en aucun cas délivrer une puissance supérieure à **45 CV**, sans tolérance, mesurée à la roue arrière du motorcycle sur un banc de puissance Fuchs et ceci quelles que soient les conditions atmosphériques ou autres.

Une courbe de puissance exécutée sur ce même banc devra être présentée obligatoirement avant la première épreuve ou la première participation.

Le motorcycle aura été fabriqué en série, fait l'objet d'une construction suivie et obtenu l'agrément du service des mines dans sa configuration d'origine.

Ou

Le motorcycle devra avoir été construit à partir d'un cadre, d'une fourche et d'un moteur issus d'un ou plusieurs motorcycles qui auront fait l'objet d'une homologation par un importateur, été vendus dans le commerce à au moins 1000 exemplaires et ayant obtenu l'agrément du service des mines dans leur configuration d'origine.

De plus le moteur devra faire partie de la **liste des moteurs** homologués décrite en **annexe**.

Article 10 : tableau des modifications admises sur les Monosport

¹ Par carter moteur, on entend les carters enfermant l'embellage, la boîte de vitesse et l'embrayage, les couvercles ne rentrent pas dans cette définition.

-
- L'usage de la visserie alliage et titane est interdite pour la partie-cycle (sauf habillage) et le moteur.
 - Cadre : issu de la série ; boucle arrière libre.
 - Bras oscillant arrière : libre.
 - Fourche : issu d'un motorcycle comme défini à l'article 8 ; réglage libre.
 - Amortisseur arrière : libre.
 - Guidon : type "à bracelets".
 - Réservoir d'essence : libre.
 - Réservoir d'huile : le déplacement ou le remplacement de la bêche à huile est autorisé sans diminution de sa capacité. Un radiateur d'huile pourra être installé. Les machines ainsi modifiées seront présentées à chaque contrôle technique après dépose des éléments d'habillage masquant le circuit d'huile.
 - Selle : libre.
 - Commandes aux pieds : libres.
 - Roues : tailles et dimensions libres ; magnésium et carbone interdit.
 - Freinage : disques en carbone interdits.
 - Garde-boue : obligatoire, (cf. diagramme A F.I.M.)
 - Compteur et compte-tours : libre.
 - Carénage : libre.
 - Faisceau électrique : libre.
 - Allumage : libre.
 - Filtre à air : libre. Boîtes à air "dynamiques" interdites.
 - Alimentation : carburateurs libres, injection d'origine pour les modèles qui en sont équipés.
 - Echappement : libre dans la limite de l'article 4.

Toute moto non conforme se verra appliquée l'article 12 du règlement général.

Dès lors qu'un pilote participe au Challenge des Monos en catégorie Prototype, il ne pourra plus prétendre au classement Monosport et ce, jusqu'à la fin de la saison, même s'il court avec une machine de ce type. Cependant, les points obtenus en catégorie Monos sport avant un éventuel passage à la catégorie proto restent acquis et comptent pour le classement final de la catégorie Monosport.

Article 11

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est interdit.
Tout litige sera tranché, d'après le code sportif de la F.F.M. et ses annexes.

Article 12

Sur rapport du commissaire technique et après avis du jury, l'association **CM2** 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.

ANNEXES**CALENDRIER DU CHALLENGE DES MONOS 2008**

Date	Circuit	Événement	Finale B
06/04	Bresse	Week End Racing Cup	OUI
25/05	Carole	4 Heures du Carole Moto Club	OUI
13/07	Alès	Course des Rookies	
27/07	Le Mans	Coupes de France Promosport	
10/08	Le Vigean	Course des Rookies	

Remarque :

Au cas où il y aurait plus de 6 épreuves au calendrier, seuls les 6 meilleurs résultats seraient retenus.

TARIFS DU CHALLENGE DES MONOS 2008

ADHESION	30 €	Obligatoire
-----------------	------	-------------

INSCRIPTION		
SANS ABONNEMENT	Gratuit	
AVEC ABONNEMENT	250 €	

CAUTION	390 €	Dont 200 € transpondeur
----------------	-------	-------------------------

ENGAGEMENT		
SANS ABONNEMENT	170 €	Dont 50 € de réservation
AVEC ABONNEMENT	110 €	Réservation incluse

Liste des MOTEURS AUTORISES en catégorie MONOSPORT

MARQUE	MODELE
APRILIA	Pegaso 600 ; Pegaso 650 ; Tuareg 600
BMW	F650 ; F650 CS ; F650 GS ; F650 ST
BUELL	Blast
CAGIVA	Canyon 500; Canyon 600; T4 500 E
GILERA	600 Northwest; RC 600; Saturno 500; XRT 600
HONDA	FT 500; NX 650 Dominator; XL 500; XL 600 (LR,R,RM);
KAWASAKI	KLR 600; KLR 650; Tengaï
MZ; MuZ	500 R; Saxon; Silver Star; 660 Skorpion; Baghira; Mastiff
SACHS	Roadster 650
SUZUKI	DR (600, 650, 750, 800)
YAMAHA	SR (400, 500); SRX 6; SZR 660; XT (500, 600); XTZ 660

Remarque :

Les moteurs ne doivent pas être issus de machines de **cross ou d'enduro**..

DIAGRAMME A

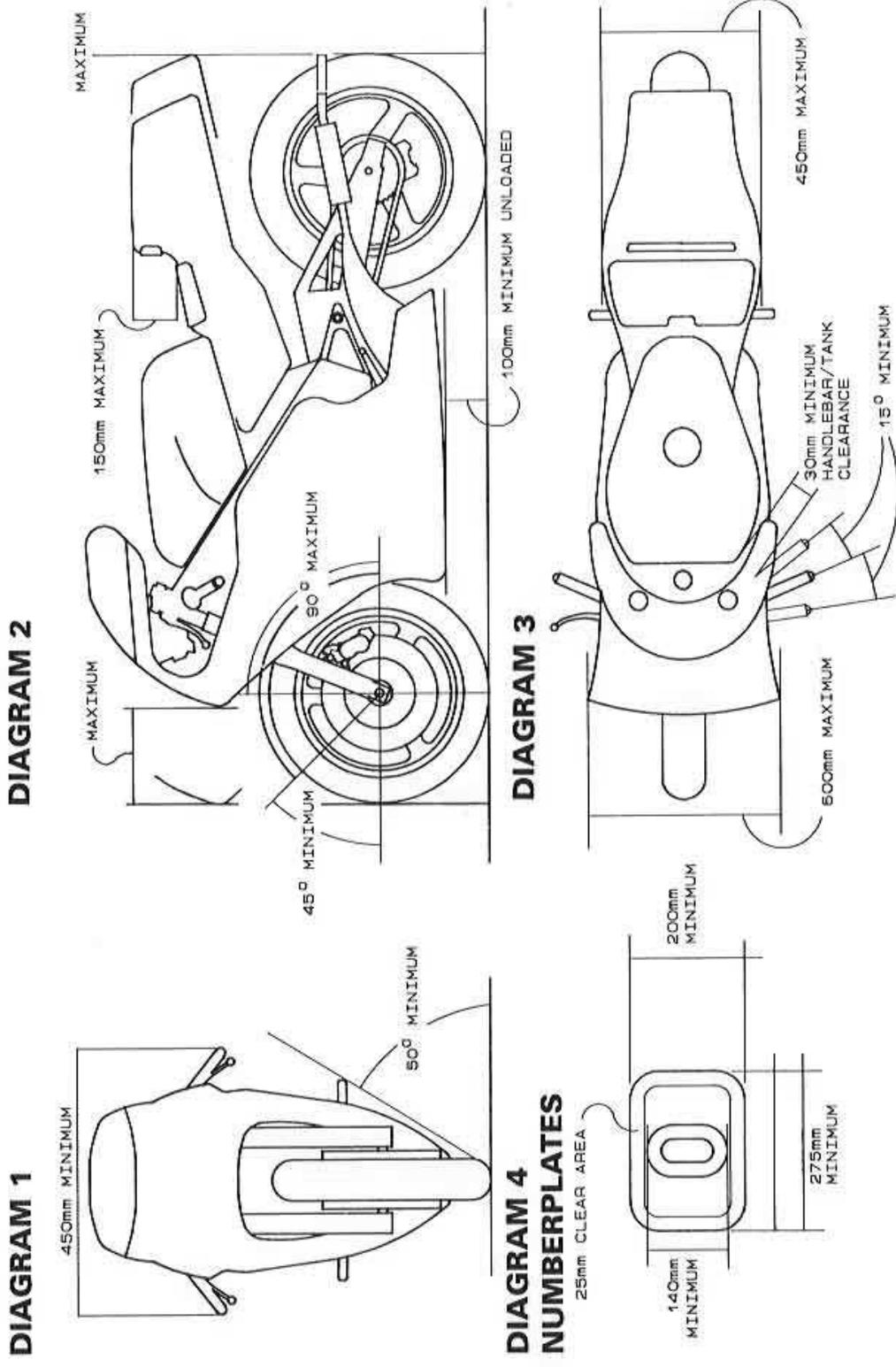
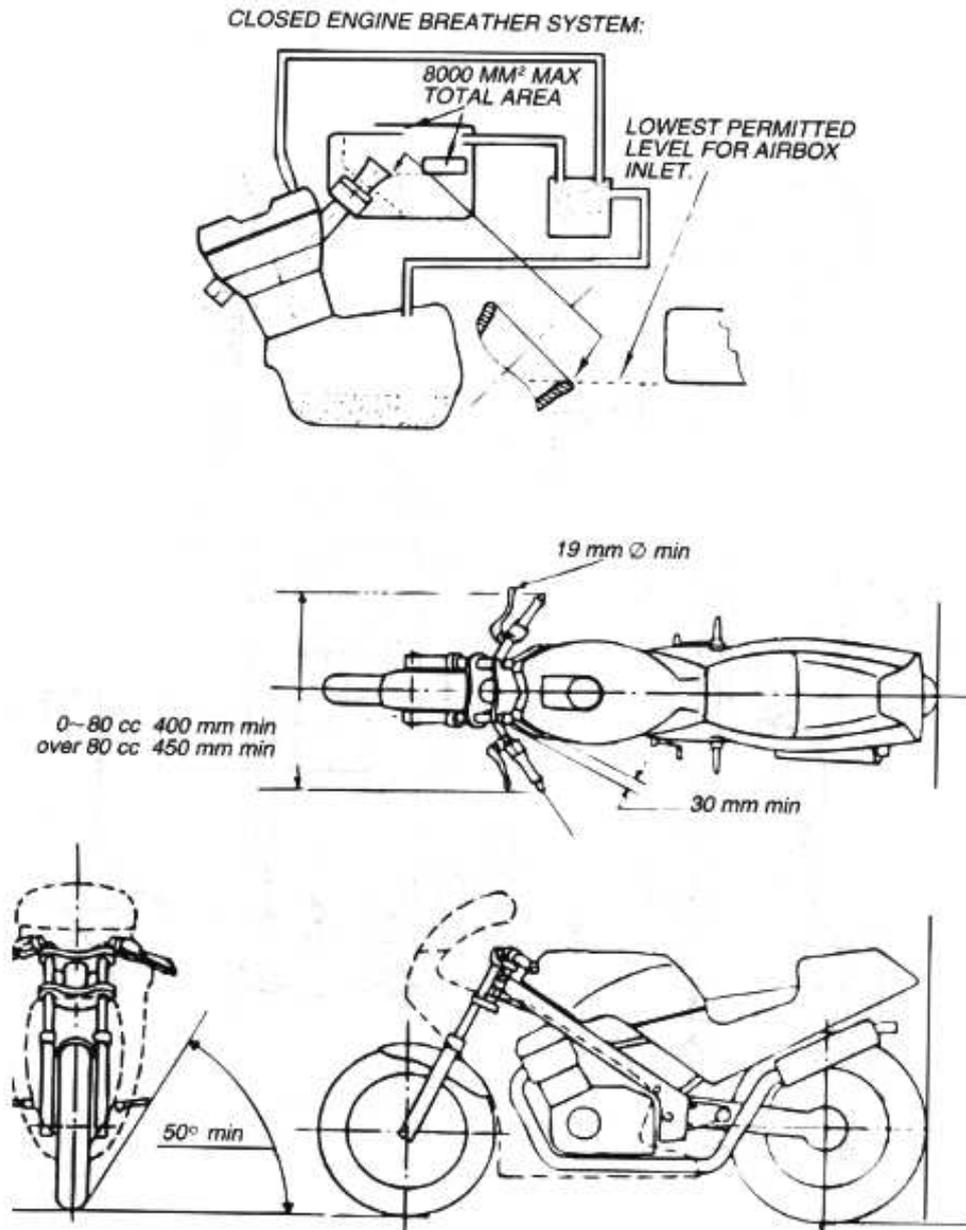


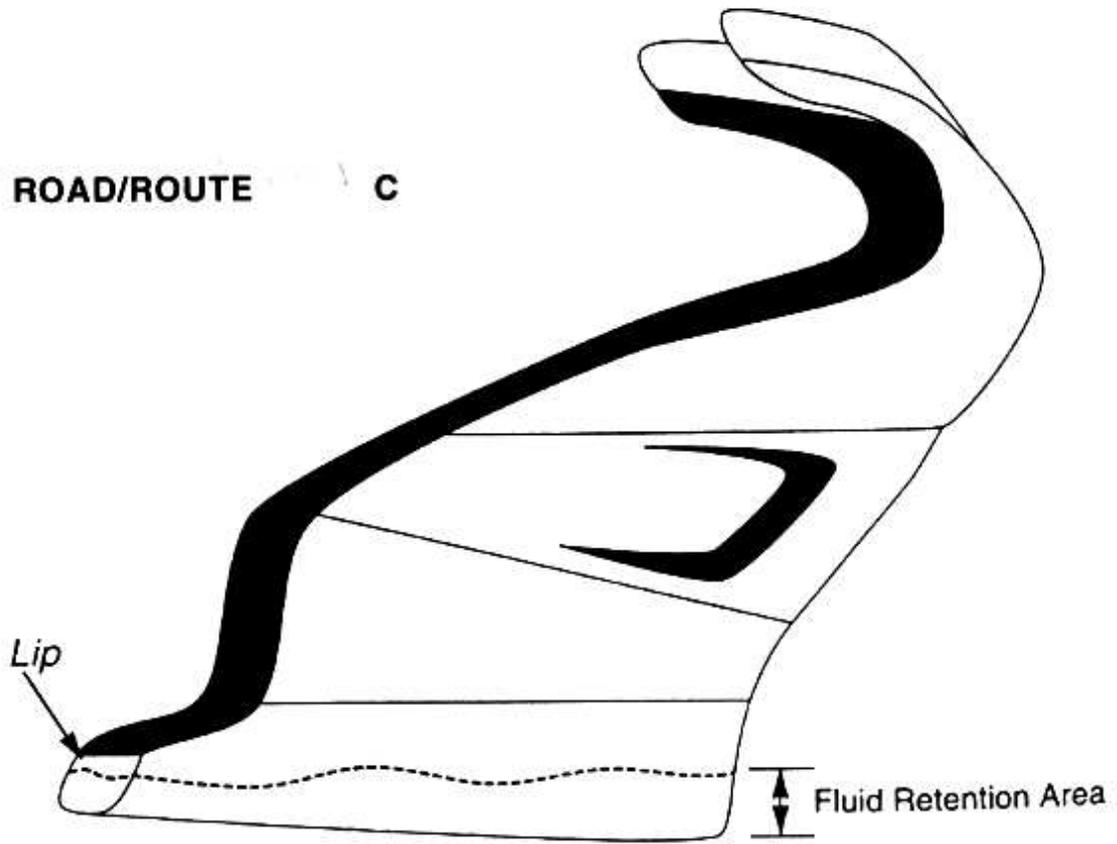
DIAGRAMME C

SPORTS PRODUCTION

C



BAC de RETENTION



NUMBERS/NUMEROS

0

