

RÈGLEMENT 2023

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO À
L'ANCIENNE



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2023 le Championnat de France d'Enduro à l'ancienne.

SOMMAIRE

ARTICLE 1 – MACHINES ADMISES	2
1.1 – CATEGORIES.....	2
1.2 – PREPARATION ET RESTAURATION	3
1.3 – PNEUMATIQUES.....	3
1.4 – CONTROLE TECHNIQUE, SILENCIEUX, ECLAIRAGE.....	3
1.5 – SECURITE	4
1.6 – DOCUMENT DE LA MOTO	4
1.7 – COULEUR DES PLAQUES ET DES NUMEROS DE COURSE.....	5
ARTICLE 2 – LICENCES	5
ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS.....	5
ARTICLE 4 – EPREUVES.....	6
ARTICLE 5 – ATTRIBUTION DES POINTS.....	6
ARTICLE 6 – REMISE DES PRIX DE CHAQUE EPREUVE	6
6.1 – RECOMPENSES.....	6
6.2 – REMISE DES PRIX DU CHAMPIONNAT	6
ARTICLE 7 – PARCOURS.....	7
ARTICLE 8 – EQUIPEMENT DE SECURITE DES PILOTES.....	7
ARTICLE 10 – REGLES ENVIRONNEMENTALES.....	7

ARTICLE 1 – MACHINES ADMISES

Elles doivent obligatoirement être d'un millésime inférieur ou égal à 1998 et être équipées pour les machines construites jusqu'en 1985 de freins à tambours. Les modèles de 1986 à 1998 doivent être équipées de freins à disques et/ou de freins à tambour.

1.1 – Catégories

Elles sont définies par le millésime du modèle.

Rappel : les modèles présentées au salon 1979 ou apparues aux ISDT 1979 sont du millésime 80. Pour les modèles n'ayant pas évolué techniquement pendant plusieurs années, c'est le premier millésime qui compte.

- **C1** : Motos de 1976 et avant
- **C2** : Motos de 1977 à 1979 inclus
- **C3** : Motos de 1980 à 1982 inclus
- **C4** : Motos de 1983 à 1985 inclus
- **C5** : Motos quatre temps des classes C1, C2, C3 et C4
- **C6** : Motos de 1986 à 1994 inclus les motos 80 cm³ (licence NCO)
- **C7** : Motos quatre temps de 1986 à 1998 inclus (licence NCO)

- **VETERANS ET FEMININES** : Motos toutes catégories/ 1 tour – 2 spéciales. Restitution du transpondeur et du carton à la fin du tour.

Pour les catégories C1 à C5, les freins à tambours sont obligatoires.

Pour toutes les catégories jusqu'à C3 inclus, suspension arrière progressive (Monocross, Prolink, Unitrak, ITC, etc.) et refroidissement liquide sont interdits.

Les suspensions Cantilevers sont autorisées si elles sont d'origine.

Pour la catégorie C4, les deux critères (suspension progressive ou refroidissement liquide) sont permis. Les motos apparues avant 1983, et ne possédant que l'un des deux critères, seront classées en C4.

Classes de cylindrée

Pour chaque catégorie, des classes 50 / 80 et 125 seront créées si le nombre de partants est au moins égal à 5. Elle sont dénommées CxA pour la 125 et CP pour la classe 50/80.

1.2 – Préparation et restauration

L'esprit moto ancienne étant la mise en valeur d'un patrimoine, la préparation d'une moto avec des éléments existants à l'époque de la catégorie considérée est autorisée.

La machine ayant subi des transformations en rapport à l'origine sera mise dans la catégorie correspondant à l'élément transformé le plus récent.

Exemple : 1 moto de 1975 avec un cylindre de 1980 roulera en C3 et non pas en C1.

Le remplacement des amortisseurs d'origine par des éléments neufs est autorisé à la condition que longueurs et débattements d'origine soient respectés et que leur technologie soit contemporaine avec la catégorie de la moto (par exemple, les 4.42 sont autorisés à partir de la catégorie C2 car les Fournales, Fox et Hydrocross sont apparus dans les années 78/79)

En C4, un frein à disque peut être remplacé par un tambour pour répondre au §1.1, à la condition que la machine soit d'un millésime inférieur ou égal à 1985.

1.3 – Pneumatiques

Seuls les pneumatiques homologués sont autorisés (mention DOT sur le flan du pneumatique).

1.4 – Contrôle technique, silencieux, éclairage

L'organisateur de l'épreuve a obligation de mettre à la disposition du responsable technique un barnum et un couloir dédié uniquement aux motos anciennes afin d'éviter les confusions de règlement avec les motos modernes (Ex : sonomètre, casque, béquille etc...)

Le silencieux d'échappement et l'éclairage doivent être en état de marche. L'éclairage doit pouvoir fonctionner sur le parcours routier.

Pour les motocyclettes légères 80cc à 125cc, il est nécessaire de se reporter à l'Article R40-2 du code de la route.

Le motorcycle devra être équipé d'un protège pignon si la configuration du cadre et du moteur le permet.

La présence de caoutchoucs anti-vibrations est recommandée entre les ailettes du cylindre et de la culasse. Cela réduit le bruit de quelques décibels.

Pour les machines dont le nombre de décibels et le régime de mesure ne sont pas spécifiés sur la carte grise, se référer à la méthode de contrôle sonore spécifique aux machines classiques et historiques (Méthode FIM-45° -0.50M).

A l'issue du contrôle, la moto sera plombée.

1.5 – Sécurité

La barre de renfort du guidon doit être équipée d'une protection rembourrée (mousse).

Si la tige filetée de frein arrière dépasse de plus de deux centimètres la molette de réglage, elle doit être munie d'une protection (bout de durite).

Les extrémités du guidon doivent être bouchées (embouts ou poignées caoutchouc).

Les motocycles doivent obligatoirement être munis d'un système fiable d'arrêt du moteur. Ce système doit être monté sur la gauche ou la droite du guidon, à portée de main et actionné sans lâcher le guidon par le pilote.

Pour des raisons évidentes de sécurité, un commissaire de piste doit être en mesure de couper le moteur en cas d'urgence.

Ce système est systématiquement testé lors du contrôle technique moteur en marche.

Pour les machines équipées d'allumage électronique réputé « à risque », la mise à la masse est vérifiée en statique avec un appareil de contrôle.

Les repose-pieds peuvent être fixes mais de préférence repliables et, si possible, équipés de ressorts de rappel.

La béquille est facultative, mais le pilote doit alors prévoir une béquille amovible pour le placement dans le parc fermé.

Dans le même parc fermé, la couverture de la moto est autorisée. Une housse de protection de la moto peut être utilisée.

1.6 – Document de la moto

La carte grise et l'attestation d'assurance en cours de validité sont obligatoires.

Les numéros du cadre doivent être ceux portés sur les documents officiels.

Le numéro d'immatriculation de la machine doit figurer sur une plaque fixée sur le garde boue arrière. Celle-ci, ne doit pas dépasser la largeur du garde-boue.

1.7 – Couleur des plaques et des numéros de course

Les plaques doivent être jaunes et les numéros noirs.
Dimension minimum des chiffres : 11cm.

Les numéros de course sont attribués à l'année suivant le classement scratch de l'année précédente pour les 15 premiers puis attribués au choix des pilotes entre 16 et 400. Une Lettre « A » sera inscrite sur la plaque à gauche du numéro.

ARTICLE 2 – LICENCES

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence française MAT, NCO, INTER, VINTAGE, UEM TT, NJ3C (pilote détenteur d'un BSR et âgé de 14 ans révolu) ou LJA, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

Les licenciés « une épreuve » sont classés sur l'épreuve mais ne marquent pas de points au Championnat.

La licence MAT ne peut être attribuée qu'aux pilotes pilotant des machines à équipées de freins à tambour.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS

Les pilotes font leurs demandes d'engagement sur internet : <https://ffm.engage-sports.com>

Les droits d'engagement s'élèvent à 70€, transpondeur et support de transpondeur inclus, payables 15 jours avant l'épreuve.

La clôture des engagements a lieu le mercredi minuit avant l'épreuve. En cas de nombre de places limitées sur l'épreuve, la priorité est donnée aux pilotes inscrits au Championnat de France.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir soit par CB directement sur le site soit par virement bancaire avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Le pilote qui ne peut pas se rendre à une épreuve doit prévenir obligatoirement la FFM. Cette déclaration doit obligatoirement être faite par courrier postal ou par courriel pour être prise en compte.

- Sur tout forfait un droit administratif de 15 € est retenu s'il survient avant la clôture des engagements (30 jours avant la manifestation)
- Sur tout forfait un droit administratif de 15 € est retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (à partir du 30ème jour avant la manifestation) sur présentation d'un certificat médical ou d'un problème familial grave dans les 30 jours précédant la manifestation.
- A partir du week-end de la course, les droits d'engagement ne sont plus remboursés, ni reportés quel qu'en soit la raison.

ARTICLE 4 – EPREUVES

Un calendrier annuel est établi, prenant en compte, dans la mesure du possible, de la répartition géographique des épreuves.

Le classement final du Championnat est établi sur l'ensemble des épreuves.
Dans le cas d'une épreuve sur 2 jours, le classement est établi pour chaque jour de course.

ARTICLE 5 – ATTRIBUTION DES POINTS

Les points sont attribués selon le barème suivant : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 et 1 pour chaque pilote classé dans chaque catégorie.

Un classement scratch sera établi sur chaque épreuve.

Le pilote marque des points dans la catégorie où il roule. S'il change de moto durant la saison, il marque des points dans la catégorie où il participe.

En cas d'un nombre de places limitées, la priorité est donnée aux pilotes inscrits sur la totalité du championnat.

Concurrence de date entre un Championnat de France et un Championnat FIM ou FIM Europe :

Tout pilote participant à un championnat ou coupe FIM ou FIM Europe en concurrence de dates avec un Championnat de France de la même discipline et de la même catégorie, se voit réattribuer des points en championnat de France si ce dernier est titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe délivrée par la FFM.

Ce calcul se fera au prorata de la totalité des manches. Ces points seront rajoutés quelques jours avant la finale du Championnat de France auquel il est régulièrement engagé, s'il n'y a pas concurrence de dates pour la finale, sinon ce rajout se fera dès que les résultats seront officiels. Afin de prétendre à ces points, le pilote devra avoir marqué au minimum un point sur l'épreuve tombant en concurrence de date.

Il y a concurrence de dates lorsqu'il y a incapacité matérielle et physique d'être sur les deux épreuves en même temps.

ARTICLE 6 – REMISE DES PRIX DE CHAQUE EPREUVE

6.1 – Récompenses

Lors de la remise des prix, sont récompensés :

- Les 3 premiers de chaque catégorie
- Le premier 50/80 et 125 de chaque catégorie
- La première féminine.

La présence du pilote lors de la remise des prix est impérative pour que sa récompense lui soit remise.

Un pilote déjà récompensé ne se voit pas décerné un second trophée de sous-catégorie.

6.2 – Remise des Prix du Championnat

Lors de la remise des prix, sont récompensés :

- Les 3 premiers de chaque catégorie
- Les 3 premiers 50/80 et 125 de la classe C2 à C6.
- La première féminine

La présence du pilote lors de la remise des prix est impérative pour que sa récompense lui soit

remise.

Un pilote déjà récompensé ne se voit pas décerné un second trophée de sous-catégorie.

ARTICLE 7 – PARCOURS

L'organisateur de l'épreuve doit indiquer sur le règlement particulier, les points GPS du paddock et des spéciales.

Les temps de courses sont les mêmes que ceux des Promotions-Loisirs.

Des déviations doivent être aménagées en fonction des catégories et des conditions climatiques.

ARTICLE 8 – EQUIPEMENT DE SECURITE DES PILOTES

Les pilotes doivent obligatoirement utiliser un casque homologué ECE 22-05 ou 22-06.

Les casques JET sont autorisés sous réserve qu'ils disposent de l'homologation précitée.

Le port d'une protection dorsale et pectorale est obligatoire (norme CE et/ou label FFMobligatoire).

Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM :

- Pectorale, la norme EN 1402 1 est obligatoire,
- Dorsale, la norme EN 1621-2 est obligatoire ;

Gilet intégral (Pectorale et dorsale intégrées), les normes EN 1402 1 et EN 1621-2 sont obligatoires.

ARTICLE 10 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

L'Enduro étant une discipline « en danger » et notre objectif partagé étant d'en préserver la pratique, le respect des règles mises en place par les organisateurs est obligatoire. Un tapis environnemental sera obligatoirement utilisé dans le parc coureur.

Pour tous renseignements :

Richard OPALINSKI (délégué) :

- 03 29 67 72 48
- 06 83 72 20 77
- jrktm47@hotmail.fr

Nasséra AMRABTI (service sportif FFM) :

- 01 49 23 77 11
- enduro@ffmoto.com