

CHAMPIONNAT DE LIGUE DE *ENDURO* 2026



LIGUE
AUVERGNE
RHÔNE-ALPES



Ce présent règlement s'applique dans son intégralité sur tout le championnat de ligue d'Enduro organisé sous l'égide de la FFM. Pour tout manquements ou précisions se reporter au règlement du Championnat de France d'Enduro de l'année en cours. Son but est d'unifier le règlement de l'Enduro dans toutes les ligues motocyclistes régionales et ainsi de permettre aux licenciés pratiquant l'Enduro dans plusieurs ligues d'y retrouver les mêmes clauses et ainsi de faciliter les championnats se déroulant sur plusieurs ligues.

PREAMBULE

La ligue motocycliste régionale d'Auvergne Rhône Alpes met en compétition en 2026, un championnat d'Enduro. Tout concurrent participant à cette compétition doit connaître le présent règlement, et s'engage à le respecter sans réserve ainsi que le règlement de la F.F.M. La commission régionale d'Enduro est présente sur chaque épreuve.

Aucune clause du règlement particulier de l'épreuve ne peut être contraire aux règles techniques et de sécurité et au présent règlement. Pour tout autre point, se référer au règlement fédéral national.

ARTICLE 1 – CALENDRIER

Le calendrier est disponible sur le site de la ligue Auvergne Rhône Alpes à l'adresse suivante : www.lmaura.org/disciplines/enduro-endurance-tt/

Si pour une raison quelconque (sauf élection nationale ou référendum le même jour), l'une d'entre elles devait être annulée, elle pourrait être remplacée.
Des épreuves nationales ou inter ligues peuvent être associées.

ARTICLE 2 – CHAMPIONNAT - TITRE

Le championnat de ligue Auvergne Rhône Alpes est réservé à tous les pilotes NCO et NJ3 licenciés dans un club de la ligue. Les titres de champion d'Auvergne Rhône Alpes d'enduro sont décernés pour le scratch des catégories : Elite - Nationale - Régionale

Des titres de champions sont aussi décernés aux vainqueurs des classements par classes :

National : E1, E2, E3

Régional : E1, E2, E3, Féminines, Vétérans or, argent, bronze, Espoirs 125cc.

Les titres ne sont décernés qu'aux pilotes licenciés de la ligue, ayant participé à au moins 50 % de la totalité des manches comptant pour le championnat.

Les pilotes hors ligue ou ayant une licence « une manifestation » sont classés sur l'épreuve mais ne marquent pas de points au championnat. Il n'y a pas de championnat pour les « Loisirs ».

En cas d'égalité au championnat, l'avantage au classement est donné au pilote **qui a le plus de 1ères places, puis de 2^{ème}, ...** . Si l'égalité persiste, c'est le pilote qui marque le plus de point lors de la dernière manche.

Afin de valoriser les épreuves de ligue, lorsque qu'une épreuve nationale a lieu sur le territoire (Coupe de France, Championnat de France), elle compte pour le championnat de ligue Auvergne Rhône Alpes. Chaque journée compte pour 1 journée de course au championnat de ligue, les épreuves de ligue ont un coefficient 2.

Aucun pilote ne peut redescendre de catégorie en cours d'année (national vers régional).

ARTICLE 3 – CATEGORIE – NUMERO DE COURSE

CATEGORIE	N° DE COURSE	DEFINITION
ELITE	1 à 99	Les pilotes élite du championnat de France (y compris Juniors) Les coureurs figurants sur la liste des SHN Elites Enduro, de Trial Expert ainsi que les Inters Cross et Vitesse.
NATIONALE		Les pilotes nationaux de ligue ayant marqué des points l'année N-1 au championnat de ligue Auvergne Rhône Alpes. Les 5 premiers pilotes au scratch régional du championnat de ligue l'année précédente (hors vétérans et féminines). Tous les autres pilotes volontaires.
REGIONALE	100 à 699	Comprend tous les autres pilotes licenciés NCO et NJ3. Sur simple demande lors de l'inscription, les pilotes peuvent avoir le même n° que celui sur le championnat de France.
	700 à 799	Pilotes hors ligue
LOISIRS MOTOS ANCIENNES	800 et +	Comprend tous les pilotes pratiquant la discipline en loisir, toutes cylindrées comprises, les licences « une manifestation » et les motos anciennes (avant 2000). Pour cette catégorie, les pilotes font 1 ou 2 tours suivant la difficulté du parcours, cela doit être mentionné dans le RP de l'épreuve. Le temps des CH est adapté aux machines. Sont considérés comme motocycles classiques et historiques et éligibles pour participer aux activités dites de « motos anciennes » les motocycles de plus de 20 ans.
RANDO (pass rando)	900 et +	Afin de compléter le plateau de pilotes, une catégorie RANDO peut être créée. Les pilotes doivent avoir au minimum le pass Rando, ils ont leurs horaires de CH, font le parcours de liaison sans les spéciales. Pas de classement pour cette catégorie.

ARTICLE 4 – CLASSES

	CATEGORIE	INFORMATIONS
NATIONALE	E1	De 100cc à 125cc 2T De 175cc à 250cc 4T
	E2	De 125cc à 250cc 2T De 250cc à 450cc 4T
	E3	De 250cc à 500cc 2T De 475cc à 650cc 4T
REGIONALE	E1	De 100cc à 125cc 2T De 175cc à 250cc 4T
	E2	De 125cc à 250cc 2T De 250cc à 450cc 4T
	E3	De 250cc à 500cc 2T De 475cc à 650cc 4T

RÈGLEMENT DU CHAMPIONNAT D'ENDURO

AUVERGNE RHÔNE ALPES 2026

	CATEGORIE	INFORMATIONS
	125 Espoirs	De 16 à 21 ans au 1 ^{er} janvier de l'année 125cc)
	Féminines	
	Vétéran Or	51 ans et plus au 1 ^{er} janvier de l'année (cylindrée OPEN)
	Vétéran Argent	44 – 50 ans au 1 ^{er} janvier de l'année (cylindrée OPEN)
	Vétéran Bronze	37 –43 ans au 1 ^{er} janvier de l'année (cylindrée OPEN)

ARTICLE 5 – CLASSEMENTS – ORDRE DES DEPARTS

Pour chaque épreuve, un classement scratch est établi pour les catégories Elite, Nationale et Régionale. Chaque pilote se voit attribuer les points suivant le barème championnat de France, pour les 20 premiers scratchs, à savoir **25-22-20-18-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1**

Ce système est également appliqué pour chaque classe des catégories Nationale et Régionale.

Pour chaque course,

Elites et Loisirs : Ces catégories sont Open, avec un classement scratch hors championnat

ORDRE DE DEPART

Pour chaque catégorie (Nationale et Régionale), les départs se font suivant les différentes classes (E1-E2-E3).

L'ordre de départ des classes sera modifié de façon à faire que ce ne soit pas toujours les mêmes pilotes qui partent en premier (idem championnat de France).

ARTICLE 6 – ENGAGEMENTS ET INSCRIPTIONS

Les inscriptions doivent être obligatoirement faites sur <https://ffm.engage-sports.com>. Le paiement en ligne est obligatoire par CB.

Les inscriptions sont ouvertes jusqu'au lundi minuit avant l'épreuve.

Passé ce délai, une majoration de 30€ est appliquée.

Le montant de l'engagement pour 2026 est de 85€.

La licence « une manifestation » est à souscrire sur le site de la FFM au minimum 72h avant la course en suivant le lien ci-après : <http://www.ffmoto.org/journee-licence>

Les pilotes ayant une licence à la journée n'ont pas besoin de CASM.

En cas de désistement, les droits d'engagement sont remboursés selon les modalités suivantes, **déduction faite des frais administratifs de 5 €**

-En totalité jusqu'à 30 jours avant l'épreuve,

-50% jusqu'à 21 jours avant l'épreuve,

-A moins de 21 jours, le montant du remboursement est laissé à l'appréciation du club.

ARTICLE 7 – CONTROLE ADMINISTRATIF

Les contrôles administratifs ont lieu uniquement le samedi de 14h00 à 18h00. Aucun contrôle administratif n'a lieu le dimanche matin.

Chaque pilote est responsable de son inscription et c'est à lui de s'assurer que ses données sont correctes sur <https://ffm.engage-sports.com/> (notamment la catégorie). Aucune modification de catégorie n'est faite après le contrôle administratif.

ARTICLE 8 – CONTROLE TECHNIQUE

Le contrôle technique est obligatoire et a lieu uniquement le samedi de 14h00 à 18h15 conformément aux règles techniques FFM. Aucun contrôle technique n'a lieu le dimanche matin.

Article 8.1 – Règles générales d'un contrôle technique

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Le pilote est en tout temps responsable de son motorcycle. Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motos.

Le pilote doit présenter un motorcycle propre correspondant à sa fiche technique (n° du moteur, n° de cadre, cylindrée, ...).

Lors du contrôle, le pilote doit présenter sa moto, sa protection dorsale/pectorale, ainsi que son casque.

Article 8.2 – Normes pour les casques et protections pectorales / dorsales

Casques : seules les normes ECE 22-05 et 06 sont reconnues. (22-05 valable jusqu'au 31/12/2026)

Le casque ne doit pas présenter de chocs et il est recommandé de le remplacer si la date de fabrication a plus de 5 ans.

Protections dorsale et pectorale : le port de protections pectorale et dorsale est obligatoire et doivent répondre au label F.F.M.

Les protections ne bénéficiant pas du label F.F.M. doivent être conformes aux normes suivantes :

- *pectorale : norme EN 14021, ou 1621-3

- *dorsale : norme EN 1621-2,

- *gilet intégral (pectorale EN 14021 ou 1621-3 et dorsale 1621-2 (intégrées)

La présentation de la protection dorsale et pectorale est obligatoire et est vérifiée avant chaque départ. En cas d'absence de protection dorsale, le pilote se voit interdit de prendre le départ.

Article 8.3 – Coupe contact

Les motorcycles doivent être équipés d'un bouton coupe contact de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant à portée de main et facilement accessible.

Article 8.4 – Papillon des gaz

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes dès que le pilote lâche la poignée des gaz.

Article 8.5 – Garde chaîne et guide chaîne

Un protège chaîne en sortie de boîte (cache pignon) doit obligatoirement être présent.

Un garde chaîne et/ou guide-chaîne doit être installé de telle manière à éviter que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

Article 8.6 – Echappement

Les systèmes d'échappement et les silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur. L'extrémité du silencieux doit être horizontale et parallèle (sur une distance minimale de 30mm) par rapport à l'axe central du motocycle (avec une tolérance de +/- 10°) et ne doit pas dépasser l'extrémité du corps du silencieux de plus de 5mm.

Article 8.7 – Niveau sonore (mesure statique)

Le commissaire technique doit vérifier la conformité du niveau sonore des machines selon la méthode « 2m/max », il ne doit pas dépasser 109 dB/A (plus ou moins 2db selon l'appareil de mesure). La moto est autorisée à prendre le départ jusqu'à 111db max (et 112db max en fin de course).

Aucune matière (chiffon, éponge...) ne doit être placée à l'intérieur du boîtier de filtre à air.

Les silencieux sont marqués par l'organisateur. En cas de nécessité de réparation, il convient de se conformer au règlement sportif.

Pendant toute la durée de la manifestation, le commissaire technique peut contrôler n'importe quelle machine.

Article 8.8 – Guidon

La largeur du guidon est d'au moins 600 mm sans excéder 850 mm. Il doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les modèles sans barre doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu recouvrant largement les brides du guidon. La réparation des guidons en alliage léger par soudure est interdite.

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Si des protèges mains sont utilisés, ceux-ci doivent avoir une ouverture permanente pour la main.

Article 8.9 – Leviers

Tous les leviers (embrayage, frein, etc.) doivent se terminer par une sphère dont le diamètre doit être au moins de 16mm. Cette sphère peut être également aplatie avec une épaisseur minimum de 14 mm pour la partie aplatie. Dans tous les cas, les bords doivent être arrondis. Chaque levier (au pied et à la main) doit être monté sur un pivot indépendant.

Le levier de frein, s'il est articulé sur l'axe du repose-pied, doit fonctionner en toutes circonstances, même si le repose-pied est courbé ou déformé. Les petits leviers (starter, décompresseur, aide au démarrage à chaud) doivent se terminer par une sphère dont le diamètre doit être au moins de 8 mm.

Article 8.10 – Repose pieds

Les repose-pieds peuvent être de type rabattable. Dans ce cas, ils doivent être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Une protection intégrale d'un rayon de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

Article 8.11 – Pneumatiques

Seuls les pneus disponibles normalement dans le commerce de détail et homologués pour rouler sur les voies publiques sont autorisés. Ils doivent être fabriqués en conformité avec les exigences de l'Organisation Technique Européenne du Pneumatique et de la Jante (ETRTO) pour ce qui est des catégories de charge et de vitesse et avoir une description d'utilisation de 45 M. Les pneus doivent avoir une marque "E" et/ou M/C " et/ou une approbation DOT (Département Of Transport, Département Américain des Transports) et le numéro DOT doit être moulé sur le flanc du pneu.

Article 8.12 – Contrôle de l'éclairage

L'éclairage avant et arrière doit fonctionner simultanément à l'aide de l'énergie fournie par le moteur ou la batterie prévue par le constructeur.

Article 8.13 – Plaque d'immatriculation

Le numéro d'immatriculation de la machine doit figurer sur une plaque solidement fixée au garde-boue arrière de la machine. Il est interdit d'écrire le numéro à la main directement sur le garde-boue.

Article 8.14 - Béquille

Chaque motocycle dans le parc fermé doit être équipé d'une béquille afin d'assurer sa stabilité. La béquille doit faire partie intégrante du châssis de la moto telle qu'homologuée. En l'absence de cette béquille, l'accès au parc fermé n'est pas autorisé.

Article 8.15 – Plaques numéros et couleurs

Les motocycles doivent porter 3 plaques à numéros, une de chaque côté de la roue arrière et une à l'avant. La hauteur minimum est de 70 mm.

CATEGORIE	PLAQUE	NUMERO
ELITES	Rouge	Blanc
NATIONALE	Jaune	Noir
REGIONALE	Verte	Blanc
LOISIRS / ANCIENNES	Noire	Blanc
ESPOIRS	Blanche	Noir
FEMININES	Violette	Blanc

ARTICLE 9 – PARCOURS

Chaque organisateur doit impérativement prévoir 2 CH au minimum.

Le nombre de concurrents admis à prendre le départ ne doit pas être supérieur à 7 par kilomètre, avec un maximum de 400 partants.

Chaque tour doit comporter au minimum 1 épreuve spéciale du type « banderolée ». Les spéciales du type « ligne » sont possibles sous réserve de mettre en place un système de communication entre tous les commissaires de piste afin de signaler et d'arrêter les départs immédiatement en cas d'incident.

Pour certaine catégorie le parcours peut être dévié afin de réduire la difficulté (féminines).

Des contrôles horaires désignés par l'organisateur peuvent être dits « sans assistance » et/ou sans ravitaillement.

Un ravitaillement essence doit être prévu tous les 60 kms maximum. Dans tous les contrôles horaires il est interdit de ravitailler après le drapeau jaune. (Signalisation des contrôles = voir règlement championnat de France).

Au début et fin de spéciale : une zone technique / mécanique d'environ 10m de long et 3m de large doit être balisée de façon à pouvoir réparer si nécessaire (voir championnat de France d'Enduro).

ARTICLE 10 – CHRONOMETRAGE

Spéciale

Le chronométrage des épreuves spéciales est effectué avec des cellules de type photoélectriques et/ou transpondeurs.

Le responsable du classement et du chronométrage doit être licencié.

CH

A chaque contrôle horaire une pendule à l'heure officielle de la course placée au drapeau jaune, doit être installée. L'heure de pointage au CH et l'heure à laquelle l'axe de la roue AV franchi la ligne aux drapeaux jaunes.

ARTICLE 11 – PENALITES

Toutes les pénalités prévues au règlement du championnat de France d'Enduro sont applicables.

ARTICLE 12 – OFFICIELS – REUNION DE JURY

Le jury tient au minimum deux réunions, la première avant le départ afin de valider le RP et les contrôles, la seconde avant la publication des résultats officiels, pour éventuellement traiter les réclamations, suivant le code sportif de la FFM.

Il est composé d'un président du jury et de deux commissaires sportifs ou d'un arbitre. Le directeur de course doit assister aux réunions de jury, mais n'a pas le droit de vote. D'autres officiels peuvent être admis avec voix consultative.

Pendant les séances ouvertes du jury, la présence des personnes suivantes est obligatoire :

- le directeur de course,
- le commissaire technique
- le responsable du chronométrage
- le médecin

ARTICLE 13 – SECURITE – PARC FERME

Le club a la responsabilité du gardiennage du parc fermé. Un extincteur doit y être présent. Tout pilote doit être muni d'un système antivol homologué de type SRA.

Il n'y a pas de parc fermé à la fin de la course excepté sur convocation du jury ou du directeur de course.

ARTICLE 14 – RESULTATS – REMISE DES PRIX

Les temps des spéciales et classements sont visibles tout au long de la course sur le live de la ligue (ou celui de la FFM).

Remise des prix

Sur chaque épreuve, le club organisateur doit récompenser :

*les 3 premiers du scratch de la catégorie Elites - (3 trophées)

*les 3 premiers des classes E1, E2 et E3 pour le classement National et Régional (18 trophées)

*les 3 premiers classes Féminines, Espoirs 125, Vétérans Or, Vétérans Argent, Vétérans Bronze, motos anciennes (18 trophées)
total de 39 trophées ou coupes.

La présence sur le podium à la cérémonie de remise des récompenses, du scratch ou des catégories, est obligatoire. L'absence, sans justificatif ou permission du délégué, de tout pilote récompensé entraîne la perte des points de la journée.

ARTICLE 15 – COUPE DE FRANCE DES REGIONS

La participation au championnat d'Auvergne Rhône Alpes implique que les pilotes sélectionnés pour la Coupe de France des Régions sont tenus d'y participer.

La sélection est faite par la commission d'enduro.

S'ils ne peuvent participer à une épreuve de la ligue organisée ce jour-là les pilotes qui sont désignés par la commission, pour participer à la coupe de France des régions, marquent sur l'épreuve la moyenne des points de toutes les épreuves du championnat de ligue Auvergne Rhône Alpes.

ARTICLE 16 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

Ces règles doivent être prises en compte par les concurrents et les organisateurs.

Il est obligatoire d'utiliser un tapis environnemental d'une dimension minimum de 1,60m x1m et d'une épaisseur de 5 à 7 mm minimum avec une capacité d'absorption d'un litre minimum.

SANCTIONS

En cas de non utilisation du tapis environnemental, le pilote s'expose à une amende de 50€ et, en cas de récidive, à la disqualification.

Les tear-off (même avec récupérateur) sont interdits sous peine de disqualification. Les roll-off sont autorisés.

Il est fortement conseillé pour les organisateurs :

- de mettre en place un ou plusieurs bidons pour le recyclage des huiles (15l)
- de mettre en place un ou plusieurs containers à déchets au CH et SP (également des bacs jaunes pour recyclage)
- de prévoir des gobelets recyclés afin de ne pas utiliser des verres en plastique à usage unique
- de prévoir des WC mobiles aux spéciales et au(x) parc(s) de ravitaillement.

ARTICLE 17 – INFORMATIONS PILOTES

Quelques jours avant l'épreuve, les pilotes recevront une note d'information incluant :

- *les horaires et lieu des contrôles (coordonnées GPS)
- *lieu des spéciales (coordonnées GPS)
- *l'heure des 1ers départs et l'heure de remise des prix
- *les informations sur la course, parc pilotes, CH, rappel sécurité