

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO A L'ANCIENNE

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2012 le Championnat de France d'Enduro à l'ancienne.

1 Machines admises

Elles doivent obligatoirement être d'un millésime inférieur ou égal à 1985 et posséder des freins à tambours. Elles sont réparties dans différentes catégories en fonction de leurs âges et de leurs caractéristiques techniques.

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.

C0 : Motos d'avant 1974

couleur : transparent

C1 : Motos de 1974 à 1976 inclus

couleur : rouge

C2 : Motos de 1977 à 1979 inclus

couleur : vert

C3 : Motos de 1980 à 1982 inclus

couleur : noir

C4 : Motos de 1983 à 1985 inclus

couleur : jaune

C5 : Motos quatre temps des classes C3 et C4.

couleur : gris

TR : Trails -machines tout terrain en état d'origine, sorties avant 1980 *couleur : bleu*

PF : Motos de moins de 80cm³ tous millésimes

Pour toutes les catégories, 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 Cantilevers sont autorisés)

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

1-2 Classes de cylindrée

Pour chaque catégorie, des classes 125 seront créées si le nombre de partants est au moins égal à cinq, elles seront dénommées CxA pour la 125, la classe plus de 125 2T étant nommée CxB. Cinq participants sont nécessaires pour que la catégorie PF soit activée.

1-3 Préparation/ 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.

Ex : 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.

1-4 Pneumatiques

La monte de pneumatiques homologués.– mention DOT sur le flan du pneumatique-

1-5 Silencieux, éclairage

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

1-6 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 devront 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 sera systématiquement testé lors du contrôle technique moteur en marche. Pour les machines équipées d'allumage électronique réputé « à risque » la mise à la masse sera 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.

1-7 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.

1-8 Couleur des plaques et des numéros de course

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

Un collier Colson sera fixé à la gauche du guidon. Sa couleur correspondra à sa catégorie de course. (Voir article 1.1).

2 Licences

MAT, NCA, NCB, Inter, Vintage UEM TT.

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

3 Epreuves

Le classement final du Championnat sera établi sur l'ensemble des épreuves participées moins une.

4 Points

Les points sont attribués aux quinze premiers : 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 pour chaque catégorie. Un classement scratch sera établi sur chaque épreuve. Les points attribués lors de la dernière épreuve compteront double.

5 Parcours

Une distance totale d'environ 130 kilomètres sera parcourue, en un ou plusieurs tours. Les temps de courses seront les mêmes que ceux des promotion-Loisirs. Des déviations devront être aménagées en fonction des catégories et des conditions climatiques.

Le pilote N°1 de la moto ancienne 2011 choisira sa place de départ.

6 L'équipement de sécurité des pilotes

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

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

Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM :

- *Pectorale, la norme EN 14021 est fortement recommandée ;*
- *Dorsale, la norme EN 1621-1 ou 1621-2 est obligatoire ;*

Gilet intégral (Pectorale et dorsale intégrées), la norme EN 1621-1 ou 1621-2 est obligatoire et la norme EN 14021 est fortement recommandée.

7 Règles 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: 03.29.50.09.81/ 06.83.72.20.77 opal27@hotmail.fr

Patrick Thollas : 06.26.92.20.26. pat_thollas@hotmail.com