

RÈGLEMENT 2025

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO À L'ANCIENNE



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2025 le Championnat de France d'Enduro à l'ancienne.

SOMMAIRE

ARTICLE 1 – MACHINES ADMISES	3
1.1 – CATEGORIES.....	3
1.2 – PREPARATION ET RESTAURATION	3
1.3 – PNEUMATIQUES.....	4
1.4 – CONTROLE TECHNIQUE, SILENCIEUX, ECLAIRAGE.....	4
1.5 – SECURITE	4
1.6 – DOCUMENT DE LA MOTO	5
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.....	7
ARTICLE 6 – REMISE DES PRIX	7
6.1 – REMISE DES PRIX A L'EPREUVE	7
6.2 – REMISE DES PRIX DU CHAMPIONNAT	7
ARTICLE 7 – DEPARTS	7
ARTICLE 8 – EQUIPEMENT DE SECURITE DES PILOTES.....	8
ARTICLE 9 – REGLES ENVIRONNEMENTALES.....	8

ARTICLE 1 – MACHINES ADMISES

Elles doivent obligatoirement être d'un millésime inférieur ou égal à 1998.

Pour tous les points qui ne sont pas prévus au présent règlement, il convient de se référer au règlement du Championnat de France d'Enduro 2025.

1.1 – Catégories

Elles sont définies par le millésime du modèle.

Rappel : les modèles présentés au salon 1979 ou apparus 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 (**frein à tambours obligatoire**)
- **C6** : Motos de 1986 à 1989 2T (licence NCO)
- **C7** : Motos de 1990 à 1998 2T (licence NCO)
- **C8** : Motos quatre temps de 1986 à 1989 inclus (licence NCO)
- **C9** : Motos quatre temps de 1990 à 1998 (licence NCO)

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, sont classées en C4.

Les motos équipées d'un frein à disque d'origine restent dans leurs catégories (elles ne sont pas classées dans la catégorie supérieure).

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. Elles sont dénommées CxA pour la 125 et CP pour la classe 50/80. Si le nombre de partants n'est pas au moins égal à 5, les classes 50 / 80 seront classées dans la sous-catégorie supérieure.

Un trophée Loisirs motos anciennes est organisé composé de motos de toutes catégories de C1 à C9. Les pilotes font un tour et doivent restituer le transpondeur et le carton à la fin du tour. Les pilotes doivent être âgés de 55 ans minimum.

Un pilote a la possibilité de rouler une première journée avec une moto et avec une autre moto la deuxième journée, sous réserve que les deux motos soient passés aux contrôles administratif et technique. Le pilote doit en avertir le délégué du Championnat, sous peine de disqualification.

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.

Le remplacement des amortisseurs d'origine par des éléments neufs est autorisé à la condition que longueurs et débattements d'origine soient respectés.

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.

Le motorcycle doit 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 est 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.

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

1.6 – Document de la moto

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

Grilles de numéros	Catégories	Couleurs plaques / Numéros
1 à 49	C1	Plaque jaune / Numéros noirs
50 à 99	C2	
100 à 199	C3	
200 à 299	C4	
300 à 349	C5	
350 à 399	C6	
400 à 499	C7	
500 à 549	C8	
550 à 600	C9	
De 600 à 699	Trophée Loisirs	Plaque verte / Numéros noirs

Les numéros doivent être précédés de la lettre « A » inscrite sur la plaque à gauche du numéro pour toutes les catégories, sauf les loisirs motos anciennes. Pour le trophée loisirs motos anciennes, les numéros doivent être précédés de la lettre « L » inscrite sur la plaque à gauche du numéro.

Dimension minimum des chiffres : 11cm.

ARTICLE 2 – LICENCES

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence française MAT, NCO, LUE, 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.

Si la manifestation est inscrite au calendrier de la FIM Europe, les pilotes peuvent y prendre part avec une licence étrangère européenne accompagnée d'une autorisation de sortie de leur Fédération. Ils ne sont toutefois pas classés au Championnat de France.

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

La licence MAT ne peut être attribuée qu'aux pilotes engagés en catégories C1 à C5 et pilotant des machines équipées de freins à tambour.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS

Les pilotes s'engagent à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Modalités des engagements (paiement par CB uniquement) :

	Par épreuve
Date Ouverture	A partir du 30 janvier
Droits Engagements (durée des épreuves : 2 jours)	160 €

Majoration de 20 euros du droit d'engagement 15 jours avant la date de clôture des engagements.

Aucun engagement n'est pris en considération à compter du lundi précédant chaque épreuve.

ATTENTION : une somme de 30 euros correspondant aux frais de dossier sera systématiquement retenue sur tout engagement.

La clôture des engagements a lieu **le dimanche précédant la semaine de l'épreuve à 23h59**. En cas de nombre de places limitées sur l'épreuve, la priorité est donnée aux pilotes inscrits au Championnat de France jusqu'à 30 jours avant l'épreuve.

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 cas de changement de carte bancaire en cours de saison, le pilote a la responsabilité de procéder au changement de celle-ci sur le site Engage-sports.com en se rendant sur chaque course et en cliquant sur « Changement de ma carte bancaire ».

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.

Désistement

Attention : En cas de désistement, les droits d'engagement seront remboursés (déduction faite des frais administratifs de 20 euros), de la manière suivante :

➤ Remboursement de l'engagement :

- à 50 % jusqu'à 30 jours avant l'épreuve, uniquement sur envoi d'un courrier à la F.F.M. ou courriel à l'adresse suivante : enduro@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel.
- pas de remboursement à moins de 30 jours avant l'épreuve quelle que soit la cause du désistement.

Toute réclamation est à effectuer auprès du club organisateur.

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.

La mise en place d'un parc fermé n'est pas obligatoire pour l'organisateur.

Le club organisateur peut toutefois en mettre un en place s'il le souhaite. Dans l'hypothèse où un parc fermé est mis en place par l'organisateur, les pilotes disposent d'une heure pour effectuer leur mécanique.

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 ou Trophée.

Un classement scratch est 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.

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

6.1 – Remise des prix à l'épreuve

Lors de la remise des prix, sont récompensés :

- Les 3 premiers de chaque catégorie
- Le premier 50/80 et le premier 125 de chaque catégorie (sous réserve qu'il y ait au moins 5 pilotes)
- La première féminine de chaque catégorie

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 C9 (sous réserve qu'il y ait au moins 5 pilotes).

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 – DEPART

Un parc d'attente est mis en place chaque matin, ouvert aux pilotes 10 minutes avant le départ de la course.

Les départs sont donnés par catégorie alternativement, dans l'ordre croissant des catégories, puis par ordre décroissant.

Exemple : première épreuve, dans l'ordre de C9 à C1. Deuxième épreuve, dans l'ordre inverse de C1 à C9.

Les Trophées Loisirs puis Trophée Féminin prennent le départ après les catégories de C1 à C9. Si une épreuve de Family est organisée lors d'une épreuve motos anciennes, alors les pilotes inscrits en Family partent après le Trophée Féminin.

Dans le cadre d'une épreuve de Championnat d'Europe, les pilotes inscrits partent en premiers.

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 FFM obligatoire).

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 9 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

Un tapis environnemental sera obligatoirement utilisé dans le parc coureur.