



Règlement CHAMPIONNAT DE FRANCE Enduro à l'ancienne

Motos anciennes 2018

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2018 le Championnat de France d'Enduro à l'ancienne.

1 Machines admises

Elles doivent obligatoirement être d'un millésime inférieur ou égal à 1989 et posséder pour les machines jusqu'en 1985 des freins à tambours. Les modèles de 1986 à 1989 doivent posséder des freins à disques et/ou des 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. Afin d'identifier l'appartenance de chaque machine à une catégorie, un collier Colson sera fixé à la gauche du guidon :

| | |
|---|------------------------------|
| C1 : Motos de 1976 et avant | <i>couleur : rose</i> |
| C2 : Motos de 1977 à 1979 inclus | <i>couleur : vert</i> |
| C3 : Motos de 1980 à 1982 inclus | <i>couleur : noir</i> |
| C4 : Motos de 1983 à 1985 inclus | <i>couleur : jaune</i> |
| C5 : Motos quatre temps des classes C2, C3 et C4 | <i>couleur : gris</i> |
| C6 : Motos de 1986 à 1989 inclus (licence NCO) | <i>couleur : transparent</i> |
| PF : Catégorie Pisse Feu : 50 et 80cc jusqu'à 1985 | <i>couleur : rouge</i> |

RANDONNEUR : 1 Tour – Pénalité forfaitaire de 30 mn par spéciale si refus de la faire.
Restitution transpondeur et du carton à la fin du tour *couleur : bleu*

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 Cantilevers sont autorisés si 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 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.

1-2 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.

1-3 Pneumatiques

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

1-4 Silencieux, éclairage

Le silencieux d'échappement et l'éclairage doivent être en état de marche. L'éclairage doit pouvoir fonctionner sur le parcours routier (article R40-2 du code de la route). 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.

1-5 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 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.

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 seront 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 300. Une Lettre « A » sera inscrite sur la plaque à gauche du numéro.

Les demandes de numéro doivent être faites auprès du Délégué du Championnat, Monsieur OPALINSKI (voir coordonnées en fin de règlement).

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

2 Licences

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence française MAT, NCO, INTER, VINTAGE UEM TT, NJC3C (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.

3 Epreuves

Le classement final du Championnat sera établi sur l'ensemble des épreuves participées moins une mais en cas d'annulation d'une ou plusieurs épreuves et si moins de 5 épreuves ont eu lieu, le classement sera établi au cumul de toutes les manches disputées.

Dans le cas d'une épreuve sur plusieurs jours, chaque journée donne lieu à un classement et à l'attribution de points.

3 bis Représentant pilotes

Lors de la première épreuve les pilotes élisent leur représentant et son suppléant.

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 et le 1^{er} pilote de + de 55 ans sera récompensé.

Les pilotes se présentant sur la ligne de départ de l'épreuve finale marqueront 20 points d'office + l'attribution habituelle des points à la fin de l'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, priorité sera 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 verra 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.

4-2 Remise des Prix de chaque épreuve :

- Les 3 premiers de chaque catégorie
- Le premier 125 de chaque catégorie
- Le premier pilote de plus de 55 ans du classement scratch
- La première féminine

4-3 Remise des Prix du Championnat :

- Les 3 premiers de chaque catégorie
- Les 3 premiers 125 de la classe C1 à C6 et RANDONNEUR
- Les 3 premiers pilotes de plus de 55 ans du classement scratch
- La première féminine

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.

6 L'équipement de sécurité des pilotes

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

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 : ☎ 03.29.67.72.48 📞 06.83.72.20.77 ✉ jrktm47@hotmail.fr

Patrick THOLLAS : 📞 06.26.92.20.26 ✉ pat_thollas@hotmail.com

Le secrétariat est assuré par le service des Sports de la Fédération :

Belinda TEIXEIRA ☎ 01.49.23.77.55. ✉ bteixeira@ffmoto.com