

I) REGLES TECHNIQUES GENERALES

ENDURO – CROSS COUNTRY - SABLE

ART. 1 - REGLES GENERALES

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Le pilote est en tout temps responsable de son motocycle qu'il doit présenter lui-même au contrôle technique aux lieux et horaires fixés dans le règlement particulier.

Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

Le pilote doit présenter un motocycle propre. Les anciennes marques doivent être effacées.

Une fiche technique peut être demandée. Le pilote doit y inscrire les caractéristiques de son motocycle (n° du moteur, n° de cadre, cylindrée, alésage et course du moteur).

Le pilote doit aussi présenter son casque. Le casque doit être homologué, puis marqué.

Les motocycles devront être rigoureusement conformes aux prescriptions du Code de la Route, sous la responsabilité du concurrent durant l'épreuve.

Pour les machines homologuées à titre isolé, les concurrents devront présenter le certificat de conformité en même temps que la carte grise.

La conformité, avec les documents ci-dessus mentionnés (art.6), sera établie par les contrôles suivants :

MOTOS RECEPTIONNEES PAR TYPE

Plaque constructeur
N° de cette plaque
N° frappé sur le cadre
N° immatriculation

MOTOS RECEPTIONNEES A TITRE ISOLE

Plaque de cadre poinçonnée
par le service des Mines
N° de réception à titre isolé
N° immatriculation

ART. 2 - NORMES POUR LES CASQUES ET PROTECTIONS ¹⁾PECTORALE / ²⁾DORSALE

Pour les casques, seule la norme ECE 22 sera reconnue.

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. Les Commissaires techniques peuvent, le cas échéant, juger que le casque ne présente plus les caractéristiques requises et refuser celui-ci.

Les casques ouverts (jet) sont interdits, sauf en x-trem.

Les casques ayant un appendice aérodynamique (aileron) sont interdits, sauf ceux qui sont homologués d'origine avec cet accessoire.

Normes nationales :

EC22

Le numéro d'homologation doit toujours commencer par 05.

Sous le numéro d'homologation, figure le numéro de série du casque cousu sur la jugulaire ou la garniture intérieure du casque.

Etiquette ECE 22-05

Entourée d'un cercle, la lettre E suivie d'un chiffre indique l'origine du pays d'homologation (Voir tableau ci-dessous). En dessous figure le numéro d'homologation, nombre dont les deux premiers chiffres indiquent le règlement utilisé (05 pour 22-05).

E	Pays
E1	Allemagne
E2	France
E3	Italie
E4	Pays Bas
E5	Suède
E6	Belgique
E7	Hongrie
E8	République Tchèque
E9	Espagne
E10	Yougoslavie
E11	Royaume Uni
E12	Autriche
E13	Luxembourg
E14	Suisse
E16	Norvège
E17	Finlande
E18	Danemark
E19	
Etc.	



Toutes autres normes (NF, AFNOR, etc) sont interdites.

^{1/} **Protection cage pectorale (norme EN 1402-1 ou EN 1621-1 et pictogramme moto)**

^{2/} **Protection dorsale. (norme EN 1621-2 et pictogramme moto)**

ART. 3 – COUPE CONTACT

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon et se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon, à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel, de couleur rouge.

ART. 4 – PAPILLON DES GAZ

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

ART. 5 – CACHE PIGNON ET GUIDE CHAÎNE

Un protège chaîne en sortie de boîte (cache pignon) devra 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.

ART. 6 – ECHAPPEMENT

Les systèmes d'échappement (collecteur ou tube) 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 30 mm) par rapport à l'axe central du motocycle (avec une tolérance de + ou - 10°) et ne doit pas dépasser

l'extrémité du corps du silencieux de plus de 5 mm. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon minimum de 2 mm.

L'extrémité du tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière.

ART. 7 – NIVEAU SONORE (Mesure statique)

Durant les vérifications techniques d'avant course, la mesure du niveau sonore se fera à l'aide d'un sonomètre situé à 50 centimètres et à 45 degrés de la sortie du silencieux.

A la vitesse du piston de **13 m/s**, le maximum du niveau sonore autorisé ne devra pas dépasser **94 dB** pour les épreuves d'enduro et x-trem et de **96 dB à 13 m/s** pour les cross country, course sur sable et quad endurance TT.

Pour ce test, les entrées du boîtier du filtre à air de la machine ne doivent pas être obstruées. De même, aucune matière (éponge, chiffon, etc..) ne doit être placée à l'intérieur du boîtier, à l'exception de l'élément de filtration. Tout système de clapet installé sur le silencieux est interdit.

L'ouverture du boîtier de filtre à air pourra être demandée par le Commissaire technique.

Les silencieux doivent passer les contrôles du niveau sonore pendant les inspections préliminaires et être marqués par l'organisateur.

Les mesures de bruit seront effectuées même par temps humide ou de pluie avec une tolérance de + 2 dB.

Pour les réparations, contrôles, etc., voir le règlement sportif.

ART. 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. Pour les modèles sans barre, ils devront être équipés d'une protection rembourrée située au milieu recouvrant largement les brides du guidon.

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

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'un matériau résistant aux bris et avoir une ouverture permanente pour la main.

La réparation des guidons en alliage léger par soudure est interdite.

ART 9 – LEVIER

Tous les leviers (embrayage, frein, etc.) doivent se terminer par une sphère dont le diamètre doit être au moins de 16 mm. 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.

ART 10 – REPOSE PIEDS

Les repose pieds peuvent être du type rabattable. Dans ce cas, ils devront 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 pieds.

ART. 11 – GARDE BOUE

Les motocycles doivent être munis de garde boue. Ils doivent dépasser latéralement le pneu de chaque côté.

Le garde boue avant doit couvrir au moins 100° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée depuis l'extrémité avant du garde boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement en passant par le centre de la roue doit être compris entre 45° et 60°.

Le garde boue arrière doit couvrir au moins 120° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée depuis l'extrémité arrière du garde boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement en passant par le centre de la roue ne doit pas être supérieur à 20°, pilote assis sur le motocycle. La construction de celui-ci ou par un accessoire rajouté doit permettre la pose de la plaque d'immatriculation, conformément à l'art. 16 (*).

(*) Sauf Cross Country et Sable

ART. 12 – PNEUMATIQUES (*)

Seuls les pneus disponibles normalement dans le commerce de détail et homologués pour rouler sur les voies publiques sont autorisés. Ils doivent figurer dans le catalogue des fabricants de pneus ou sur les listes de spécifications à destination du grand public. 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.

La spécification de la bande de roulement du pneu arrière est la suivante : profondeur du profil mesurée à angle droit à la surface du pneu (tous les blocs de la bande de roulement doivent s'étendre jusqu'à la surface du pneu : maximum 13 mm).

(*) Pour le sable : voir règlement Sable.

ART. 13 – CONTROLE DE L'ECLAIRAGE

Le bloc optique avant devra être identique à celui fourni lors de l'homologation du motocycle.

Le branchement du circuit d'éclairage ne peut être effectué sur le primaire d'allumage. L'éclairage avant et arrière devra fonctionner simultanément à l'aide de l'énergie fournie par le moteur ou de la batterie prévue par le constructeur. La puissance minimum devra être de 25 watts.

Avec le moteur en marche, tous les équipements électriques/consommateurs d'électricité doivent être alimentés simultanément en électricité produite par un générateur.

ART 14 – PLAQUE NUMERO ET COULEUR

Les motocycles devront porter trois plaques à numéros, une de chaque côté de la roue arrière et une à l'avant. Elles doivent être fixées de manière à être visibles et ne doivent pas être masquées par une partie du motocycle ou par le pilote lorsqu'il se trouve en position de conduite.

Les plaques devront être de forme elliptique ou rectangulaire et de dimensions suffisantes pour recevoir les numéros réglementaires.

Classe 1 (Elite)	Fond Noir	Chiffres Blancs
Classe 2 (Elite)	Fond rouge	Chiffres blancs
Classe 3 (Elite)	Fond jaune	Chiffres noirs
Juniors (open)	Fond Bleu	Chiffres blancs
Nationale	Fond vert	Chiffres blancs

Si l'organisateur fournit les plaques à numéros, leur port est obligatoire. Le concurrent a la possibilité de les refuser mais il devra payer une compensation financière qui ne pourra excéder 300 € pour les trois plaques.

Nota : pour les Championnats de ligue, voir règlement Ligue.

Référence couleur RAL

Noir RAL 9005
Jaune RAL 1003
Rouge RAL 3020
Vert RAL 6002
Blanc RAL 9010

ART. 15 – NUMEROS

Les chiffres doivent être lisibles et comme le fond, doivent être en couleur mate anti-reflets.
La hauteur minimum devra être de 70 mm.
Quel que soit le mode de marquage des numéros, le pilote reste responsable de leur lisibilité.
Le système anglais de chiffres doit être utilisé, c'est-à-dire une simple barre pour le chiffre « un » et un « sept » non barré.

ART. 16 – PLAQUE D'IMMATRICULATION

Le numéro d'immatriculation de la machine doit figurer sur une plaque solidement fixée au garde-boue arrière de la machine (non écrit à la main directement sur le garde-boue). La plaque d'immatriculation ou sa copie doit être en matière souple, non coupante et ne doit pas dépasser la largeur du garde-boue arrière.

L'angle de celle-ci devra être compris entre 0 et 35 ° par rapport à l'axe vertical.

ART. 17 – BEQUILLE (*)

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 ne sera pas autorisé. Sa dépose est interdite pendant toute la durée de la manifestation.

(*) Uniquement pour l'enduro et l'X-Trem. Pour les autres épreuves, celle-ci peut être retirée.

ART. 18 – MARQUAGE

Pièce	Mode d'identification	Nombre	Disposition des marques d'identification	Disciplines
Cadre (partie principale)	Peinture *	1	Tête de fourche, côté droit	Toutes
Roues (moyeux)	Peinture *	2	Sur chaque moyeu	Enduro
Carter moteur	Peinture *	1	Côté droit	Toutes
Silencieux	Peinture *	1		Toutes

* ou autocollant inamovible (destructible).

A la fin des contrôles techniques, le coureur signera une déclaration certifiant que les éléments ont été correctement marqués et que son motocycle est conforme aux documents et déclarations fournis. Cette déclaration doit indiquer le numéro du cadre.

Pour certaines disciplines, des compléments ou précisions peuvent être apportés dans le règlement sportif.

II) COUPE DE FRANCE DES REGIONS D'ENDURO

ART. 1 - DEFINITION

La F.F.M. met en compétition en 2009 la Coupe de France des Régions d'Enduro qui se disputera par équipe sur une seule épreuve d'une journée. Seules les équipes engagées par les Ligues concourent pour le titre.

ART. 2 - GENERALITES

Les règles, les dispositions, les pénalisations ou les sanctions sont celles usitées habituellement en Championnat et en particulier pour les règles d'assistance, à l'exception de celles qui seront dûment précisées au sein du présent règlement.

ART. 3 - OUVERTURE

La Coupe de France des Régions d'Enduro est ouverte prioritairement :

- aux Ligues régionales responsables de la sélection de leurs équipes établies à partir de trois pilotes licenciés dans la Ligue,
- aux clubs affiliés représentés par trois pilotes titulaires d'une licence délivrée par le club,
- aux teams (marchands de motos, importateurs, écuries, etc...) composées de trois licenciés de leur choix.

Seuls les licenciés inters ou NCA peuvent y participer. Les licences NCB sont acceptées pour les Féminines et les 50 cc.

Chaque Ligue, chaque club, chaque team est libre d'engager le nombre d'équipes de son choix.

Un concurrent ne peut faire partie que d'une seule équipe à la fois.

Les licenciés une manifestation ne sont pas admis à figurer dans une équipe, même à titre de remplaçants.

Les numéros sont attribués dans l'ordre d'arrivée des demandes. Les enveloppes devront être conservées par le club.

ART. 4 - RECOMPENSES

Un Challenge sera attribué à l'équipe de Ligue gagnante (tous types confondus) qui devra la remettre en compétition l'année suivante. Des Trophées seront attribués à l'équipe gagnante composée d'une moto de chaque classe (E1 – E2 – E3) et pourront être décernés aux Féminines et aux 50 cc. Ils ne seront remis que si trois équipages minimum sont au départ.

Une coupe et trois répliquas seront offerts à la Ligue, au club et au team vainqueurs, ainsi qu'à leurs trois représentants.

ART. 5 - CALENDRIER

05 avril M.C. DES ORCHIDEES – Champagne Mouton (16)

ART. 6 - CLASSEMENTS

Un classement distinct sera établi pour chaque type d'équipes. Celles-ci seront classées dans l'ordre croissant des points par addition des pénalisations individuelles de chacun des trois équipiers.

ART. 7 – REPARATIONS - AIDES EXTERIEURES

Les mêmes restrictions que celles imposées au Championnat seront appliquées dans les épreuves de Coupe pour l'assistance. En revanche, les pilotes d'une même équipe pourront s'entraider mutuellement sans encourir de sanctions.

ART. 8 - DEPART

Les équipages de Ligues seront prioritaires. Le départ sera donné de minute en minute par ordre d'arrivée des engagements. Les trois pilotes de chaque équipe partiront ensemble.

ART. 9 - ITINERAIRE

Il pourra varier, les difficultés les plus importantes n'étant imposées que progressivement. Le kilométrage total de l'épreuve devra représenter 250 kms au minimum.

ART. 10 - TEMPS IMPARTI

Les temps impartis pourront être plus faciles au début de la compétition et se resserrer au fur et à mesure de son déroulement.

ART. 11 - PENALISATIONS

Les pénalisations du Championnat seront reprises pour la Coupe. Aussi, les coureurs ou leurs accompagnateurs veilleront à remettre au contrôle d'arrivée les fiches horaires ou de passage.

L'abandon ou la disqualification d'un coureur sera pénalisé de 8 000 points.

ART. 12 - ENGAGEMENTS

Les engagements devront parvenir aux organisateurs 15 jours au plus tard avant l'épreuve. Le montant de l'engagement fixé à **195 €** devra être versé globalement pour les trois pilotes.

ART. 13 - REGLES ENVIRONNEMENTALES

Se reporter à l'article 32 du Championnat de France d'Enduro.