

FAMILY ENDURO D'ISSOIRE le dimanche 11 mars 2018 :

ART. 1 – DEFINITION :

La moto club Issoire moto verte affilié à la ligue d'Auvergne de la Fédération Française de Motocyclisme organise une manifestation dénommée FAMILY ENDURO d'Issoire le dimanche 11 mars 2018 .

Le règlement particulier de chaque épreuve est conforme au règlement général et aux règles techniques et de sécurité de l'Enduro.

Le Family Enduro comporte les catégories suivantes :

• Rappel des catégories Family :

50 cc : moto libre, pas de limite d'âge. Engagement moitié prix pour les moins de 18 ans.

Féminines : moto libre, pas de limite d'âge. Engagement moitié prix pour les moins de 18 ans.

125 Trail : 125 2 temps ou 4 temps issue de la liste des motos éligibles pour cette catégorie.

Loisirs open : moto type loisirs issue de la liste des motos éligibles pour cette catégorie.

Super Vétérans : moto libre, 55 ans minimum pour le pilote.

Pré 2000 : moto libre commercialisée avant l'année modèle 2000 (modèles 99 et avant)

Duos : pour les deux pilotes : moto issue de la liste des motos éligibles pour la catégorie open loisirs et 125 Trail ou moto pré-2000 (moto libre pour l'un ou pour les deux pilotes s'ils sont super vétérans, pilotes de 50 ou féminines).

• Catégories Facultatives et Hors Classement pour le Family Trophy :

Tandems :

Pilote 1 : moto issue de la liste des motos éligibles pour la catégorie Loisirs Open et 125 Trail ou moto pré-2000 ou moto libre s'il est super vétéran, pilote de 50 ou féminines.

Pilote 2 : moto libre

(nombre de places limité).

Gentlemen : moto libre (licence à la journée obligatoire), nombre de places limité laissé à la discrétion du club organisateur

Clubmen : moto libre , nombre de places limité laissé à la discrétion du club organisateur

Ces catégories seront sur liste d'attente dès réception des engagements et les numéros seront attribués en fonction des places disponibles.

Couleur des plaques et numéros :

Plaques noires avec numéros blancs pour toutes les catégories du Family sauf pour les Féminines Plaques roses et numéros blancs.

Plaques blanches avec numéros noirs pour les Gentlemen et les Clubmen.

Numéros clairement visibles en face et sur les deux côtés de la moto.

Numéros du commerce homologués hauteur 100 mm x largeur 45 mm minimum (Numéros peints et bricolés interdits).

Les chiffres doivent être lisibles et comme le fond, doivent être en couleur mate antireflets.

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. 2 – CONCURRENTS :

Peuvent rouler en Family Enduro, les pilotes âgés de 14 ans minimum et titulaires d'une licence annuelle NCO ou MAT ou les pilotes titulaires d'une licence à la journée Enduro LIC.

ART. 3 - NORMES POUR LES CASQUES ET PROTECTIONS PECTORALE ET DORSALE :

Pour les casques, seule la norme ECE 22/05 est 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 ayant un appendice aérodynamique (aileron) sont interdits, sauf ceux qui sont homologués d'origine avec cet accessoire.

Les caméras sur casque sont interdites (plastrons autorisés).

Les Tear-offs sont interdits.

Protections dorsale et pectorale :

Le port de protections pectorale et dorsale est obligatoire. Norme CE et label F.F.M.

Obligatoires.

Pour les protections ne bénéficiant pas du label F.F.M. :

- 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 EN14021 est fortement recommandée.

ART. 4 - CONTROLES ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES :

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le samedi 10 mars 2018 de 14 heures à 19 heures à la stade du Mas - **63500 Issoire**

Les pilotes devront présenter les documents suivants aux vérifications administratives :

- la confirmation de leur engagement,
- la licence annuelle, ou la licence à la journée pré remplie sur le site internet de la FFM pour les licences à la journée. (le club aura toutefois quelques licences papier en dépannage mais leur nombre sera très limité et le club ne pourra garantir le départ à tous les pilotes se présentant sans licences pré imprimée)
- Le certificat médical
- L'autorisation parentale pour les moins de 18 ans
- le permis de conduire, la carte d'identité
- le CASM pour les pilotes en première année de licence et ceux âgés de moins de 16 ans (le BSR est obligatoire pour les pilotes entre 14 et 15 ans),
Attention le CASM n'est plus obligatoire pour les pilotes licenciés à la journée (y compris les jeunes)

- la carte grise du motorcycle ou le procès-verbal de réception établi par le service des mines (pour les réceptions à titre isolé),
les W garage et les WW ne sont pas autorisés,
les motos devront répondre à la législation française en termes d'immatriculation et plus particulièrement à la validation des cartes grises étrangères (délai de 3 mois à compter de la 1ère date de mise en circulation),

- l'attestation d'assurance de la moto, celle-ci devra être valable le jour de la course.

Dans le cas d'une attestation d'assurance type garage ne précisant pas le numéro d'immatriculation, celle-ci devra être accompagnée d'un document émanant de l'assureur certifiant que la machine est bien assurée pour l'utilisateur désigné.

N.B. Les motos non homologuées par type en France devront présenter le procès-verbal de réception individuel des mines et pour les motos étrangères l'autorisation de prêt.

Les pilotes devront présenter un équipement de protection complet (casque, gants, bottes, pantalon, etc).

ART. 5 - DEROULEMENT DES EPREUVES :

- Les contrôles et départs auront lieu au stade du Mas - 63500 Issoire

Le déroulement de l'enduro Family d'Issoire sera le suivant :

- Le 10 mars 2018
-
- o Contrôles administratifs et techniques de 14h00 à 19h00
- Le 11 mars 2018
- o départ matin : premier départ 8h30 stade du Mas Issoire
- o SP1 : Chassagne type banderolée
- o CH1 : Chassagne
- o SP2 : Chassagne type banderolée
- o SP1 : Chassagne type banderolée
- o CH2: Chassagne
- o SP2: Chassagne type banderolée
- o CH5 : Arrivée Issoire
- o Remise des prix vers 17h30

La boucle fera 80 km à faire 2 fois .

4 spéciales chronométrés

3 CH

Pas de contrôles administratifs et techniques le dimanche 11 au matin

Départs 3 par 3 pilotes toutes les minutes

Spéciales toutes les 15 seconde

3 spéciales chronométrées.

Cette manifestation se déroulera conformément au code sportif de la F.F.M., à ses annexes, au présent Règlement Particulier, ainsi qu'à toute autre réglementation finale, approuvée par le jury, mais le club se réserve le droit de modifier les temps ou le nombre de tours ou CH en cas d'imprévu.

ART. 6 - PARC FERME :

A l'issue des contrôles administratifs et techniques, les pilotes devront pousser leur moto au parc fermé.

Chaque pilote devra équiper sa machine, en complément d'un éventuel système d'origine, d'un système antivol individualisé (chaîne cadencée, bloc-disque ou U) et quitter immédiatement le parc sans la bâcher.

L'antivol fermé sera laissé sur place pendant la course.

Article 7. Engagements et désistements :

Tarifs :

Engagement : Les droits d'engagement sont fixés à 60 euros par pilote quelle que soit la catégorie de course . (Engagement moitié prix pour les moins de 18 ans pour Féminines et 50 cc)

Modalités :

Les engagements sont ouverts sur et uniquement sur le site **MOTOTT**

La clôture des engagements est fixée au 07.03.2018

Tous engagements sans règlement sera automatiquement en liste d'attente et ne sera validé qu'à réception du règlement.

Aucun engagement ne sera pris par téléphone

Tous les engagements non conformes ou non réglés avant la date de clôture ne pourront être pris en considération.

Le club organisateur se réserve le droit de refuser un pilote sans avoir à en donner la raison.

Liste d'attente :

Les inscrits dans les catégories Family Enduro seront confirmés après leur inscription sur le site dédié et à réception de leur engagement papier.

La priorité est donnée aux catégories Family Enduro jusqu'à 1 mois avant la course, à partir de cette date, les Gentlemen et Clubmen seront confirmés à concurrence des places disponibles.

Confirmation :

L'inscription définitive ainsi que les numéros de course attribués seront envoyés par mail et confirmés sur le site dédié par la mise à disposition de la liste des pilotes retenus par catégorie.

Numérotation :

La numérotation des équipages sera ainsi faite :
De 150 à 300 : Enduro Family
A partir de 301 : Hors family.

Désistement :

ARTICLE 8 : SPECIFICATIONS GENERALES DES MACHINES :

Les différents éléments composant le motocycle, seront ceux qui ont été homologués par le constructeur et les services d'états pour l'homologation des véhicules. Les pièces de rechange ou de substitution devront elles aussi être homologuées.

Les motocycles devront également respecter les prescriptions suivantes :

a) 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.

b) Papillon des gaz

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

c) Garde chaîne

Un protège chaîne en sortie de boîte devra obligatoirement être présent.

Un garde 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.

d) 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

e) Niveau sonore (Mesure statique)

Durant les vérifications techniques d'avant course, un contrôle du niveau sonore des motocycles (à l'exception des machines classiques et historiques) sera réalisé selon la méthode " 2 Mètres Max " (détaillée dans la partie "règles générales d'un contrôle technique").

Le niveau sonore maximum autorisé est fixé à 78* dB/A selon la Méthode « 2M Max ».

** Valeur théorique perçue à 100 mètres*

Pour les catégories motos anciennes Pré-86 et Pré-96, l'ancienne méthode de contrôle sera appliquée : 94 dB/A à 13m/s.

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.

f) 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 protèges 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 par soudure est interdite.

g) Leviers

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.

h) 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-pied.

Fédération Française de Motocyclisme - Règles Techniques et de Sécurité - Discipline Enduro

Version approuvée par le Comité Directeur le 2 mars 2013

i) 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 gardeboue 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 motorcycle. La construction de celui-ci ou par un accessoire rajouté doit permettre la pose de la plaque d'immatriculation, conformément aux normes édictés ci-après.

j) 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).

k) Contrôle de l'éclairage

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

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.

Le contrôle de l'éclairage sera effectué au départ, le départ sera refusé en cas d'impossibilité de mettre en marche ou réparer l'éclairage.

l) Béquille

Chaque motorcycle dans le parc fermé doit être équipée 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.

m) Autres

Pour des raisons de sécurité et conformément à l'instruction DGPN n°99-4268 du 14/06/99, les rétroviseurs ainsi que les clignotants pourront être démontés provisoirement et le numéro d'immatriculation pourra figurer sur une plaque solidement fixée au garde-boue arrière de la machine (pas écrit à la main directement sur le garde-boue). La plaque d'immatriculation doit être en matière souple, non coupante et ne doit pas dépasser la largeur du garde-boue arrière.

Les W garage et WW ne sont pas autorisés à participer. Les motorcycles immatriculés dans la CEE sont admis sous réserve d'être conformes à la législation française et aux dispositions des présentes règles techniques et de sécurité.

Les garde-boues seront bordés, les poignées et manettes boulées, les repose-pieds ne devront pas présenter d'aspérités dangereuses, la tige de frein de la roue arrière ne devra pas dépasser de plus de 20 mm de l'écrou de réglage et comporter une protection à son extrémité.

Les plaques numérotées seront au nombre de trois : une à l'avant et une de chaque côté du motorcycle placées latéralement à l'aplomb de la roue arrière. Les plaques métalliques seront bordées.

Quel que soit le mode de marquage des numéros, le pilote reste responsable de leur lisibilité.

ART. 9 – RECLAMATIONS :

Le droit de réclamation, d'un montant de 75 €, doit être déposé par écrit auprès du Directeur de Course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats (réclamation relative au classement).

Si un démontage est nécessaire pour analyser la réclamation, un chèque supplémentaire de 75€ sera déposé par le plaignant.

Si la plainte est infondée, les chèques ne seront pas rendus.

ART. 10: APPLICATION DU REGLEMENT :

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M. et des règles techniques et de sécurité de l'Enduro.

ART. 11 – DISPOSITIF DE SECURITE MINIMUM EXIGE :

Un médecin titulaires d'une thèse en doctorat en médecine, inscrits au Conseil de l'Ordre des médecins (docteur Alizon François- 53 Avenue de Grande Bretagne, 43250 Sainte-Florine)

sera responsable médical de la manifestation. En tant que chefs du service médical (CSM), il supervisera l'ensemble des secours médicaux mis à sa disposition.

L'organisateur devra également prévoir une ambulance permettant le transport d'un blessé dans de bonnes conditions.

ART. 10: GPS :

Les GPS ou téléphones enregistrant les parcours sont interdits.

ART. 12– DISCIPLINE :

- Pour toute incorrection, menace ou agression, de la part d'un concurrent ou de son entourage, le pilote sera disqualifié immédiatement de la manifestation.
- Non respect des CP : Disqualification
- Prise du circuit à l'envers : Disqualification immédiate
- Démarrage moto au parc fermé : Disqualification
- Mécanique au parc fermé : Disqualification
- Pollution volontaire ou non du site : Disqualification

ART. 13 – REGLES ENVIRONNEMENTALES :

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

Les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur.

Pour protéger le sol, les pilotes doivent installer un tapis étanche et absorbant (capacité d'absorption d'1 litre minimum et dont les dimensions minimum sont 160 cm x 100 cm) sous leur machine au cours des ravitaillements en carburant ou toute séance de mécanique.

Le club devra :

- être attentif au niveau sonore des machines et de la sonorisation, orienter les hauts parleurs

vers le public et non vers les riverains,

- faire des annonces renouvelées au micro pour sensibiliser les pilotes aux règles environnementales et leur demander de reprendre leurs pneus usagers et de ne pas les jeter,
- prévoir dans le parc assistance et aux abords des containers, poubelles et sacs à ordures en nombre suffisant (participants et public)
- sur les CH et les départs des secteurs chronométrés, prendre toutes dispositions pour préserver l'environnement, préserver les cultures, empêcher le stationnement sur les bas-côtés des routes (prévoir parkings), installer des sacs poubelles et les renouveler si nécessaire,
- enlever dès la fin de l'épreuve toute la signalétique qui aurait été posée sur les itinéraires et les accès aux sites.

- les programmes ou tout support promotionnel devront inclure quelques lignes adressées au public sur le respect de l'environnement tels que : "des poubelles sont à votre disposition, utilisez-les ; ou "ne piétinez pas les cultures", etc.

ART 14 : Motos Loisirs Eligibles :

Liste des machines éligibles pour la catégorie Loisirs Open du Family Trophy

+ Toutes les motos d'avant l'année 2000
+ Tous les trails et enduros loisirs ci-dessous
AJP : 125 PR3 ; 125 PR4 ; 200 PR3 ; 200 PR4 ; 240 PR3 ; 240 PR4 ; 240 PR4 Ultrapassar ; 250 PR5
Aprilia : 125 RX ; 125 RXV
Asiawing : NC 250 ; LX 450
Beta : 125 RE ; 125 RR ; 125 RR LC ; 125 Alp ; 200 Alp ; 300 X-Trainer ; 400 Alp ;
BMW : F 650 ; G 650 X
CH Racing : WXE 125
Cagiva : 125 K7 ; 125 W8 ; 350 TE ; 500 TE
Derbi : 125 Senda DRD
Fantic : 125 RC 4-T ; 200 RC 4-T
Gas Gas : 125 Halley ; 125 Pampera ; 125 Randonnée ; 200 Hobby ; 250 Pampera ; 320 Pampera ; 450 Halley ; 450 Pampera
Honda : 125 CRM ; 125 MTX ; 125 XLR ; 125 XR ; 200 CRM ; 200 MTX ; 200 XLR ; 200 XR ; 250 CRF-L ; 250 CRM ; 250 XLR ; 250 XR ; 350 XLR ; 350 XR ; 400 XR ; 500 XLR ; 600 XLR ; 600 XR ; 650 XR
HM : 125 CRE-F ; 125 CRE-RR ; 125 Locusta ; 200 Locusta ; 230 CRF
HRD : 125 Enduro
Husqvarna : 125 WRE ; 125 TE ; 410 TE-E ; 610 TE-E ; 650 Terra
Kawasaki : 125 KDX ; 125 KLX ; 125 KMX ; 200 KDX ; 200 KMX ; 220 KDX ; 250 KDX ; 250 KLX ; 250 KLX-R ; 300 KLX-R ; 600 KLR ; 650 KLX-R
KTM : 125 LC2 ; 125 EXE ; 250 Freeride ; 350 Freeride ; 400 LC4 ; 600 LC4 ; 640 Adventure ; 690 Enduro
Ossa : 280 Explorer
Rieju : 125 Marathon ; 125 Tango ; 250 Tango
Scorpa : 125 TY-F ; 125 T-Ride ; 250 T-Ride ; 280 T-Ride
Sherco : 125 City Corp ; 125 SE ; 125 X-Ride ; 290 X-Ride
Suzuki : 125 DR ; 125 TSR ; 200 DR ; 200 TSR ; 250 DR ; 350 DR ; 400 DR-ZE ; 400 DR-SE ; 600 DR ; 650 DR
Yamaha : 125 DTR ; 125 XT ; 200 DTR ; 200 WR ; 225 TT ; 250 Tricker ; 250 TT ; 250 TTR ; 250 WR-R ; 250 XT ; 350 TT ; 350 XT ; 600 TT ; 600 XT ; 660 XT-R ; 660 XTZ

Liste des machines « motos libres » pour autres catégories

- Motos enduro homologuées.

ART.16 OFFICIELS :

Directeur de course : Sicard Ludovic

Commissaires sportifs : Faure Matthieu
Dumas Jean Christophe
Opanlaski Richard

ART. 17 – ASSURANCE :

Cabinet d'assurance GAN assurance cabinet Dos Santos Didier Brioude 43

PS : pour tous renseignements

Port :0673847654

Mail : usimotoverte@gmail.com

**Visa Ligue (LMR 14)
2489)**

Visa FFM

Visa Club (C

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO DE MOTO ANCIENNE D'ISSOIRE LE DIMANCHE 11 MARS 2018

ART. 1 - DEFINITION

La moto club Issoire moto verte affilié à la ligue d'Auvergne de la Fédération Française de Motocyclisme organise une manifestation dénommée CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO DE MOTO ANCIENNE d'Issoire le dimanche 11 mars 2018.

Le règlement particulier de chaque épreuve est conforme au règlement général et aux règles techniques et de sécurité de l'Enduro.

ART. 2 -

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 *couleur : rose*

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 C2, C3 et C4 *couleur : gris*

C6 : Motos de 1986 à 1989 inclus (licence NCO) *couleur : transparent*

PF : Catégorie Pisse Feu : 50 et 80cc jusqu'à 1985 *couleur : rouge*

GENTLEMAN : 1 Tour – Pénalité forfaitaire de 30 mn par spéciale si refus de la faire
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 cor-

respondant 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 cu-lasse. 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 histo-riques.

1.4 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 sys-tème 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 ma-chines équipées d'allumage électronique réputé « à risque » la mise à la masse sera vérifiée en sta-tique 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.

1.5 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.

1.6 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 attribué au choix des pilotes entre 16 et 300. Une Lettre « A » sera inscrite sur la plaque à gauche du numéro.

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

1.7 Licences :

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

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. Pour être récompensé les pilotes doivent participer à au moins la moitié des épreuves +1.

1.8 épreuves et 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 1er 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.

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.

1.9 Remise des Prix :

- Les 3 premiers de chaque catégorie
 - Le premier 125
 - Le pilote de plus de 55 ans du classement scratch
- (Sous réserve du respect de l'article 1-1 dernier alinéa)

1-10 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.

1-11 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 :

Patrick THOLLAS: _06.26.92.20.26 _ pat_thollas@hotmail.com

Richard OPALINSKI: _03.29.67.72.48 _06.83.72.20.77 _ jrktm47@hotmail.fr

ART. 4 - CONTROLES ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES :

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le samedi 18 avril 2015 de 14 heures à 19 heures à la salle **Animatis Rue Marcel Béraud - 63500 Issoire**

Les pilotes devront présenter les documents suivants aux vérifications administratives :

- la confirmation de leur engagement,
- la licence annuelle, ou la licence à la journée pré remplie sur le site internet de la FFM pour les licences à la journée. (le club aura toutefois quelques licences papier en dépannage mais leur nombre sera très limité et le club ne pourra garantir le départ à tous les pilotes se présentant sans licences pré imprimée)
- Le certificat médical
- L'autorisation parentale pour les moins de 18 ans
- le permis de conduire, la carte d'identité
- le CASM pour les pilotes en première année de licence et ceux âgés de moins de 16 ans (le BSR est obligatoire pour les pilotes entre 14 et 15 ans),

Attention le CASM n'est plus obligatoire pour les pilotes licenciés à la journée (y compris les jeunes)

- l'attestation d'assurance de la moto, celle-ci devra être valable le jour de la course.

Dans le cas d'une attestation d'assurance type garage ne précisant pas le numéro d'immatriculation,

celle-ci devra être accompagnée d'un document émanant de l'assureur certifiant que la machine est bien assurée pour l'utilisateur désigné.

-les pilotes et les machines devront respecter le règlement et code du championnat de France d'enduro à l'ancienne.

ART. 5 - DEROULEMENT DES EPREUVES :

- Les contrôles et départs auront lieu au stade du Mas- 63500 Issoire

1-Le déroulement championnat de France d'enduro à l'ancienne d'Issoire sera le suivant :

- Le 10 mars 2018
 - o Contrôles administratifs et techniques de 14h00 à 19h00
- Le 11 mars 2018
 - o départ matin : premier départ 8h30 stade du Mas Issoire
 - o SP1 : Chassagne type banderolée
 - o CH1 : Chassagne
 - o SP2 :Chassagne type banderolée
 - o SP1 : Chassagne type banderolée
 - o CH2:Chassagne
 - o SP2:Chassagne type banderolée
 - o CH5 :Arrivée Issoire
 - o Remise des prix vers 17h30

La boucle fera 80 km à faire 2 fois .

4 spéciales chronométrés

3 CH

Pas de contrôles administratifs et techniques le dimanche 11 au matin

Départs 3 par 3 pilotes toutes les minutes

Spéciales toutes les 15 seconde

Le pilote N°1 de la moto ancienne 2017 choisira sa place de départ en concertation avec le directeur de course.

2 spéciales chronométrées.

Cette manifestation se déroulera conformément au code sportif de la F.F.M., à ses annexes, au présent Règlement Particulier, ainsi qu'à toute autre réglementation finale, approuvée par le jury , mais le club se réserve le droit de modifier les temps ou le nombres de tours ou CH en cas d'imprévus.

ART. 6 - PARC FERME :

A l'issue des contrôles administratifs et techniques, les pilotes devront pousser leur moto au parc fermé.

Chaque pilote devra équiper sa machine, en complément d'un éventuel système d'origine, d'un système antivol individualisé (chaîne cadénassée, bloc-disque ou U) et quitter

**immédiatement le
parc sans la bâcher.**

L'antivol fermé sera laissé sur place pendant la course.

ART. 7- Engagements et désistements :

7-1.Tarifs :

Engagement : Les droits d'engagement sont fixés à 60 euros par pilote quelle que soit la catégorie de course. **7-2. Modalités :**

Les engagements sont ouverts sur et uniquement sur le site **MOTOTT**

La clôture des engagements est fixée au 07.03.2018

Tous engagements sans règlement sera automatiquement en liste d'attente et ne sera validé qu'à réception du règlement.

Le club organisateur se réserve le droit de refuser un pilote sans avoir à en donner la raison.

7-3.Confirmation :

L'inscription définitive ainsi que les numéros de course attribués seront confirmés **sur le site MOTOTT**

Aucun engagement ne sera pris par téléphone

Tous les engagements non conformes ou non réglés avant la date de clôture ne pourront être pris en considération.

7- 4.Numérotation :

Les numéros iront de 1 à 150

7-5.Désistement :

Les désistements devront être

ART. 8 – RECLAMATIONS :

Le droit de réclamation, d'un montant de 75 €, doit être déposé par écrit auprès du Directeur de Course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats (réclamation relative au classement).

Si un démontage est nécessaire pour analyser la réclamation, un chèque supplémentaire de 75€ sera déposé par le plaignant.

Si la plainte est infondée, les chèques ne seront pas rendus.

ART.9- APPLICATION DU REGLEMENT :

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M. et des règles techniques et de sécurité de l'Enduro.

ART. 10: OFFICIELS DE LA COURSE :

Directeur de course : Sicard Ludovic

Commissaires sportifs : Faure Matthieu
Dumas Jean Christophe
Opanlaski Richard

ART. 12 – DISPOSITIF DE SECURITE MINIMUM EXIGE :

Un médecin titulaires d'une thèse en doctorat en médecine, inscrits au Conseil de l'Ordre des médecins (docteur Alizon François- 53 Avenue de Grande Bretagne, 43250 Sainte-Florine) sera responsable médical de la manifestation. En tant que chefs du service médical (CSM), il supervisera l'ensemble des secours médicaux mis à sa disposition.

L'organisateur devra également prévoir une ambulance permettant le transport d'un blessé dans de bonnes conditions.

ART. 11: GPS :

Les GPS ou téléphones enregistrant les parcours sont interdits.

ART. 12– DISCIPLINE :

- Pour toute incorrection, menace ou agression, de la part d'un concurrent ou de son entourage, le pilote sera disqualifié immédiatement de la manifestation.
- Non respect des CP : Disqualification
- Prise du circuit à l'envers : Disqualification immédiate
- Démarrage moto au parc fermé : Disqualification
- Mécanique au parc fermé : Disqualification
- Pollution volontaire ou non du site : Disqualification

ART. 13 – REGLES ENVIRONNEMENTALES :

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

Les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur.

Pour protéger le sol, les pilotes doivent installer un tapis étanche et absorbant (capacité d'absorption d'1 litre minimum et dont les dimensions minimum sont 160 cm x 100 cm) sous leur machine au cours des ravitaillements en carburant ou toute séance de mécanique.

Tout participant à cette épreuve reconnaît avoir pris connaissance du présent règlement, s'engage à le respecter en tous points et s'engage aussi à l'issue de la course et en cas

d'accident à ne tenter aucune action en justice à l'encontre des propriétaires ou locataires des propriétés traversées pour des raisons inhérentes à des causes matérielles.

ART. 14 – ASSURANCE :

Cabinet d'assurance GAN assurance cabinet Dos Santos Didier Brioude 43

PS : pour tous renseignements

Port : 0673847654

Mail : usimotoverte@gmail.com

**Visa Ligue (LMR 14)
2489)**

Visa FFM

Visa Club (C