

Le présent règlement s'appuie sur celui du Championnat de France d'Enduro 2025 qui servira de référence. La Ligue Motocycliste Centre-Val de Loire met en compétition le Championnat de Ligue d'Enduro, qui se déroulera du 1er janvier au 31 décembre 2025.

Toute personne physique ou morale qui organise ou qui prend part à cette compétition est censée connaître le présent règlement. Elle s'engage à connaître le règlement de la ligue organisatrice pour les épreuves se déroulant hors du territoire de la région Centre-Val de Loire, règlement qui remplacera en tout point le règlement de la Ligue Motocycliste Centre-Val de Loire. Elle s'engage également à se soumettre sans réserve à toutes ses prescriptions.

Après ouverture des engagements, aucune modification ne devra être apportée au règlement particulier, sauf cas de force majeure et sur décision de la commission d'Enduro de la Ligue Motocycliste Centre-Val de Loire. Le cas échéant, tous les concurrents doivent être informés du changement avant le départ.

Le présent règlement ne saurait se substituer au règlement des épreuves choisies par la Commission d'Enduro pour constituer le championnat de Ligue (principe du respect des règles de l'épreuve)

ARTICLE 1 : TITRES ET RÉCOMPENSES

- Pour être titré le pilote doit avoir participé à plus de la moitié des épreuves du championnat.
- Des coupes ou trophées seront offerts aux 3 premiers scratchs de chaque catégorie (Ligue 1 & Ligue 2) et au premier de chaque classe si le nombre de concurrents est supérieur à 3 par classe.
- Ne pourront prétendre être récompensés que les pilotes présents lors de la remise des prix (sauf raisons dûment reconnues).

ARTICLE 2 : CATÉGORIES, CLASSES et TROPHÉES

Seront mises au classement de la saison 2025 :

2 Catégories :

- Catégorie Ligue 1
- Catégorie Ligue 2

5 Classes :

- Enduro 1 moins de 125cc 2tps et 175cc à 250cc 4tps
- Enduro 2 126cc à 250cc 2tps et 290cc à 450cc 4tps
- Enduro 3 plus de 250cc 2tps et plus de 450cc 4tps
- **Vétérans en catégorie Ligue 2 (âgé de 37 ans et 46 ans minimum au 1er janvier de l'année en cours)**
- **Super vétérans en catégorie Ligue 2 (âgé de 47 ans ou plus au 1er janvier de l'année en cours)**

ARTICLE 3 : CONCURRENTS

a) Ouverture du Championnat :

- Peuvent prétendre participer à ce championnat, les pilotes licenciés dans la Ligue Motocycliste Centre-Val de Loire titulaires d'une licence **NCO**.
- Ne pourront pas participer au Championnat de Ligue 2, les pilotes ayant déjà figuré sur une liste de notoriété les 5 dernières années, ainsi que tous pilotes ayant marqué des points en Ligue 1 au championnat de Ligue les 2 dernières années.
- Devront monter en Ligue 1 les 3 premiers pilotes scratch ligue 2 de l'année précédente, ainsi que le premier de chaque classe (E1, E2, E3) Ligue 2.

b) Inscription au Championnat :

- Tout pilote s'inscrivant à une course du Championnat sera automatiquement inscrit au Championnat de Ligue Centre-Val de Loire, dans la catégorie dans laquelle il a effectué sa course.
- En cas de changement de catégorie ou de classe en cours de saison, aucun point ne sera attribué au pilote concerné s'il a déjà marqué des points dans sa catégorie ou classe précédentes.
- Tout concurrent désirant effectuer le Championnat devra s'inscrire aux épreuves sous le nom du club lui ayant délivré sa licence. L'inscription, sous un Team ou autre nom, sera refusée.

ARTICLE 4 : CLASSEMENT

a) de l'épreuve :

- A chaque épreuve, les organisateurs établiront les classements suivants (selon le club organisateur):
- **SCRATCH** : Toutes cylindrées confondues
- **LIGUE 1** : E1 - E2 - E3
- **LIGUE 2** : E1 - E2 - E3 - Junior - Sénior - Vétérans - Féminines

b) du championnat :

Les points comptant pour le championnat seront attribués selon le barème suivant : 30-25-22-20-18-16-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 sur la base du classement scratch des épreuves.

Le total des points sera établi sur toutes les épreuves du championnat de Ligue en retenant les X-1 meilleurs résultats au scratch (un joker).

Les points de chaque classe seront attribués selon le même barème qu'au scratch.

Les pilotes participant à des épreuves du Championnat de France d'Enduro ou Coupe de France des Régions d'Enduro ou Coupe de France d'Endurance ayant lieu le même week-end qu'une manche du championnat de Ligue se verront attribuer des points correspondant à leur moyenne annuelle calculée sur les épreuves disputées à condition de terminer la manche du Championnat de France du samedi ou du dimanche ou de la Coupe de France et de figurer sur le classement de l'organisateur de cette manche.

En cas d'égalité en fin de saison, les concurrents seront départagés sur :

1 – le plus de 1^{ère} place, puis de 2^{ème} place, ...

2- En cas d'ex-æquo, la meilleure place comptera lors de la dernière épreuve.

ARTICLE 5 : ACCUEIL ADMINISTRATIF

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents doivent se présenter à l'accueil administratif muni de:

- La confirmation d'engagement
- Le permis de conduire (pas de photocopie)
- La licence de l'année
- La carte grise du motorcycle
- L'attestation d'assurance de la moto (obligatoire et nominative)

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

- Les W garage ne sont pas autorisés. Les motos doivent répondre à la législation Française en terme d'immatriculation et plus particulièrement à la validation des la cartes grises étrangères (délai de 3 mois à partir de la 1^{ère} mise en circulation).

En contrepartie l'organisateur remettra aux concurrents, les temps impartis entre chaque CH et l'heure de départ, éventuellement un carton de pointage et un bracelet d'identification.

- **Engagements** : Le remboursement ne pourra être effectué que sur présentation d'un certificat médical.

ARTICLE 6 : MOTOCYCLES

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

- Les motocycles devront être équipés de **pneus homologués à l'avant et à l'arrière. Les crampons des pneus des roues arrières de type FIM ne devant pas excéder 13 mm, les pneus arrière de type cross homologué DOT, « E » ou M/C seront donc interdits sous peine de disqualification.**

- Le garde-boue arrière plat style cross est interdit.

- 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.

- Le protège chaîne en sortie de boîte devra obligatoirement être présent ainsi qu'un garde de chaîne installé de telle manière que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre la partie inférieure de la chaîne et la couronne arrière. Le coupe-circuit devra être en état de fonctionnement et positionné à proximité des poignées. Une protection de mousse est obligatoire sur la barre de renfort du guidon ou sur les pontets. Les leviers devront être boulés, les repose-pieds ne devront pas présenter d'aspérités dangereuses.

- Les machines devront porter 3 plaques à numéros de dimensions réglementaires, placées l'une à l'avant et une de chaque côté de la roue arrière. Hauteur minimum des numéros : **9 cm**

ATTENTION :

* Obligation de présenter les plaques numérotées de la façon suivante

- Ligue 1 - Plaque fond Jaune /.....Numéros Noirs
- Ligue 2 - Plaque fond Vert /.....Numéros Blancs
- Ligue 3 - Plaque fond Noir /.....Numéros Blancs
- Catégorie 50 ... - Plaque fond Blanc /.....Numéros Noirs

(Aucune autre couleur pour quelque catégorie ou classe ne pourra être acceptée)

ARTICLE 7 : VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

- Après l'accueil administratif, les pilotes devront présenter à l'heure indiquée sur la confirmation d'engagement, leur machine dûment homologuée dans un parfait état de propreté, au contrôle technique, avec la carte grise conforme à la marque, à la série et au n° du type ainsi que du certificat de conformité.

- 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 sera établie par les contrôles suivants :

- * Plaque constructeur ou plaque de service des mines
- * N° de la plaque ou N° de réception

* N° frappé sur le cadre et N° d'immatriculation

- Certaines pièces seront marquées par touche de peinture (cadre - moteur) avec N° inscrit afin qu'elles ne puissent pas être changées au cours de l'épreuve, ainsi que la roue AV et AR + le pot d'échappement sur le silencieux.

- Contrôle de l'éclairage :

- Le contrôle du bon fonctionnement de l'éclairage aura lieu au cours des vérifications techniques. Le branchement du circuit d'éclairage ne peut être effectué sur le primaire de l'allumage. L'éclairage AV et AR devra fonctionner simultanément, à l'aide de l'énergie fournie par le moteur ou batterie prévue par le constructeur. Puissance mini 25 watts.

- De plus, le pilote devra présenter un casque homologué suivant la norme FFM en vigueur et son équipement de protection dorsale conforme aux normes EN 1621-1 ou EN 1621-2 ou EN 14021 avec pictogramme moto.

IMPORTANT : Chaque concurrent signera la feuille technique après avoir vérifié que toutes les marques effectuées correspondent aux normes réglementaires.

ARTICLE 8 : CONTRÔLE DU BRUIT MAXIMUM

- Pendant les vérifications techniques, la mesure du niveau sonore se fera par sonomètre. Le bruit ne devra pas dépasser 109 décibels/a à 2 mètres (tolérance de mesure + 2db/a). **Suivant les règles techniques de la FFM, ce niveau sonore correspond à 78 db/a à 100m.**

- Par ailleurs, une machine rendue trop bruyante à cause d'un pot d'échappement endommagé ou cassé, ne sera pas autorisée à entamer un nouveau tour, tant que l'échappement n'aura pas été réparé.

ARTICLE 9 : CONTRÔLE TECHNIQUE

- A l'issue de l'épreuve, les commissaires vérifieront si aucune irrégularité n'a été commise. Pendant l'épreuve, les motos pourront être examinées à n'importe quel moment pour s'assurer qu'aucune moto ou pièce marquée n'a été changée.

ARTICLE 10 : PARC FERME

- Le contrôle terminé, le pilote devra conduire sa moto immédiatement au parc fermé muni du transpondeur si le système de chronométrage le nécessite. **Il devra, par ailleurs, 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.**

- A partir de cet instant, ni le pilote, ni son assistant, ne seront plus autorisés à effectuer quoi que ce soit sur leur moto.

- Par ailleurs, tout mouvement de moto pendant la mise en place, la traversée ou la sortie du parc fermé, devront être effectués impérativement moteur arrêté.

- C'est seulement 5 minutes avant l'heure de départ que le pilote pourra récupérer sa moto pour la déplacer vers la zone de départ.

ARTICLE 11 : RÉPARATIONS

- Elles sont autorisées aux emplacements prévus aux CH entre les drapeaux blancs et jaunes.

- Mais à partir du moment, où le pilote transporte sur lui ou sa machine les pièces de rechange, il peut réparer n'importe où sur l'itinéraire.

ATTENTION : Le changement de roue est interdit. L'assistance est seulement autorisée à fournir des outils sur l'itinéraire.

EN REVANCHE :

- Le ravitaillement en carburant doit être effectué uniquement aux CH entre les drapeaux blancs et jaunes et moteur arrêté. (Sinon Exclusion)

- L'aide extérieure est strictement limitée à un certain nombre d'opérations et à certains emplacements prévus à cet effet.

ARTICLE 12 : AIDE EXTÉRIEURE

- L'aide extérieure, c'est l'accomplissement par toute personne autre que le pilote ou un officiel dans l'exercice de ses fonctions de toute action entraînant un contact avec la moto. L'aide extérieure, autorisée dans le parc de travail et aux contrôles horaires dans la zone d'assistance, située entre les drapeaux blancs de début et fin de contrôles horaires, est très limitée à savoir :

- fourniture de l'outillage, des pièces non marquées et des chambres à air,

- gonflage, dégonflage des pneus, pression et actes s'y rapportant,

- vidange moteur et boîte de vitesse et actes s'y rapportant,

- contrôle de pression des amortisseurs et actes s'y rapportant,

- en cas de danger et pour dégager la piste.

- le graissage de la chaîne ne peut être effectué qu'aux contrôles horaires avec assistance.

ARTICLE 13 : DÉPART

- Les départs seront donnés toutes les minutes, par tranche de 3 pilotes.

- L'éclairage de la moto devra fonctionner lors du départ.

ARTICLE 14 : ITINÉRAIRE

- Parcours de liaison à réaliser en un temps imparti et comprenant **2 CH minimum**. Le temps de course préconisé est de 7h30 pour les Ligue 1.

L'itinéraire doit être en permanence emprunté dans le sens prévu par l'organisation ; les CP et CH doivent être franchis dans l'ordre croissant (1, 2, 3) ou dans l'ordre fixé par l'organisateur.

ARTICLE 15 : SIGNALISATIONS

- Compte tenu que l'épreuve se déroule sur des chemins ouverts à la circulation, les concurrents doivent impérativement respecter les signalisations du code de la route et celles mises en place par l'organisateur.

- Il est interdit de quitter l'itinéraire fléché, pour quelque raison que ce soit sous peine de disqualification immédiate.

- **Drapeaux jaunes** : placés à 20 mètres de chaque côté de la route, ils indiquent la table de contrôle **CH** : ayant passé ces drapeaux, le pilote doit obligatoirement pointer.

- **Drapeaux blancs** : placés à 200 mètres avant la table de contrôle, ils indiquent le début de la zone de contrôle **CH**.

- **Drapeaux bleus** : placés à 200 mètres avant la table de contrôle **CP**, ils indiquent un contrôle de passage.

ARTICLE 16 : CONTRÔLES HORAIRE CH

- Les contrôles horaires seront installés au début et à la fin de l'itinéraire et à certains points intermédiaires choisis par l'organisateur pour enregistrer le temps réel mis par chaque concurrent au cours des différents parcours de liaison, chacun d'entre eux étant considéré comme une épreuve indépendante. Chaque contrôle horaire ne devra pas être séparé de son suivant immédiat de plus de 50 km hors spéciale. Les moyennes retenues, qui devront varier en fonction de la praticabilité de chaque tronçon intermédiaire, ne devront jamais excéder 50 km/h.

- L'enregistrement des temps sera effectué par des horodatrices qui, en timbrant les cartons de pointage, permettront de calculer les pénalisations encourues par les concurrents.

ATTENTION : - Seul le pilote est responsable de son pointage, aucune réclamation concernant l'action d'un commissaire ayant fait tel ou tel acte ne sera retenu. Dès l'instant où le pilote, avec sa moto, aura franchi le **drapeau Jaune**, il devra faire pointer son carton. Néanmoins, le pilote est autorisé à aller se renseigner à pied auprès de l'horodatrice. **L'heure retenue est l'heure de passage lorsque la roue avant de la moto du concurrent franchit la ligne entre les deux drapeaux jaunes.**

ARTICLE 17 : CONTRÔLE DE PASSAGE CP

- Les contrôles de passage seront placés également sur l'itinéraire, pour vérifier si les concurrents empruntent correctement le parcours.

ARTICLE 18 : CARTONS DE CONTRÔLE

Pour assurer le déroulement de la partie régularité de l'épreuve et permettre d'établir par la suite des classements, un carton unique est prévu. Ce carton type F.F.M. doit être remis aux pilotes à l'entrée du parc fermé. **ATTENTION** : Il incombe aux pilotes de le faire viser à tous les contrôles et de le remettre à celui de l'arrivée en s'assurant que chaque timbrage est bien imprimé (CH) ou que chaque poinçon est bien découpé (CP).

ARTICLE 19 : CALCUL DES PENALITES HORAIRE POUR RETARD AU CH

- Chaque minute d'avance ou de retard sur le temps idéal sera sanctionnée de 60 secondes de pénalité.

- Toute avance ou retard enregistré à un **CH** entraîne l'ajustement de l'heure idéale de pointage aux **CH** suivants, de sorte que les temps de parcours alloués pour chaque tronçon ne subissent aucune modification.

- L'heure timbrée devient l'heure de départ du **CH** suivant, le retard n'est pas rattrapable.

ARTICLE 20 : SPÉCIALES

- Par "**Spéciale**", on entend une épreuve chronométrée sur une partie du parcours de liaison fermé à la circulation. On distingue 2 sortes de spéciales :

- la spéciale banderolée (départ et arrivée côte à côte)

- la spéciale en ligne (départ et arrivée à 2 points différents)

Libre choix à l'organisateur d'adopter telle ou telle spéciale.

ARTICLE 21 : DERNIER CONTRÔLE HORAIRE FIN DE JOURNÉE

- Au dernier contrôle horaire, avant de rentrer sa moto au parc fermé, chaque concurrent peut pointer en avance, sans pour cela encourir de pénalités.

- Aussitôt après avoir rendu sa fiche horaire et de passage, et satisfait au contrôle technique, il doit pousser son motocycle au parc fermé, moteur arrêté.

ARTICLE 22 : FIN DE COURSE

- Le conducteur pourra retirer sa moto du parc fermé une demi-heure, après l'arrivée du dernier concurrent de sa Catégorie et sur présentation de la carte grise.

ARTICLE 23 : RÉCLAMATIONS

- Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du code sportif. Elles doivent être présentées dans les délais impartis, par les pilotes intéressés.

- Les réclamations doivent se référer à un seul sujet et être accompagnées d'un chèque de 75 €.
- Lorsqu'une réclamation entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 75 € pour les moteurs à 2 T et de 150 € pour les moteurs à 4 T. Cette somme sera encaissée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ARTICLE 24 : OFFICIELS

- Un délégué de LIGUE pourra être désigné par la commission Enduro pour chaque épreuve du championnat.
- 1 Directeur de Course (ODC) et 3 Commissaires Sportifs 1^{er} Degré OCS)
- Et un nombre suffisant de Commissaires de Piste ou de Route (OCP)

ARTICLE 25 : RÈGLES ENVIRONNEMENTALES

Pilotes : Vous devez respecter les règles environnementales mises en place par les organisateurs, déposer vos sacs poubelles aux endroits prévus.

Posséder et utiliser un tapis environnemental lors des ravitaillements en combustible

Organisateur : Prévoir dans les différents parcs, des points poubelles ainsi qu'aux abords des spéciales. Fournir un sac poubelle à chaque pilote lors du contrôle administratif.

- Prendre toutes dispositions pour préserver l'environnement, préserver les cultures.
- 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 supports promotionnels devront inclure un message adressé au public sur le respect de l'environnement.

ARTICLE 26 : SANCTIONS

- | | |
|--|--------------------------------------|
| - Sortir volontairement du parcours fléché | Disqualification |
| - Passer en dehors d'une section banderolée | Disqualification |
| - Emprunter le circuit à l'envers | Disqualification |
| - Ne pas respecter les règles de la circulation | Disqualification |
| - Sortir du chemin balisé par piquets ou banderoles | Disqualification |
| - Recevoir des pièces en dehors des contrôles horaires | Disqualification |
| - Machine non conforme ou non présentée | Refusé au départ |
| - Niveau sonore au-delà de 78 dB/A à 100 m | Refusé au départ |
| - Changement de machine | Disqualification |
| - Absence d'une pièce marquée | Disqualification |
| - Fraude de cylindrée | Disqualification & Exclusion du chpt |
| - Changement de machine | Disqualification |

Parc Fermé :

- | | |
|---|------------------|
| - Fumer | Disqualification |
| - Pénétrer moteur en marche | Disqualification |
| - Mise en marche du moteur | Disqualification |
| - Sortir moteur en marche | Disqualification |
| - Travailler ou ravitailler sur sa moto ou une autre | Disqualification |
| - Recevoir des outils ou des pièces | Disqualification |
| - Pièces de rechange reçues sur le parcours, en dehors du parc de travail et des Contrôles Horaires | Disqualification |

Ravitaillement :

- | | |
|--|------------------|
| - Moteur en marche ou fumer pendant | Disqualification |
| - Effectué sur le parcours, en dehors des CH | Disqualification |
| - Récipient supplémentaire pour le transport d'essence | Disqualification |
| - Aide extérieure reçue contrairement au règlement | Disqualification |

Zone de départ :

- | | |
|---|-------------------------|
| - Moto non présentée au contrôle technique ou non conforme | Refusée au départ |
| - Mise en marche du moteur av le signal du commissaire | 1 Minute |
| - Se présenter en retard | 60 sec/min retard |
| - Non-fonctionnement de la lumière au départ zone des 20 mètres) | Remise en état (dans la |
| - Éclairage non réparé (dans la zone des 20 mètres) | Disqualification |
| - Travaillé ou ravitailler sur son motocycle | Disqualification |
| - Recevoir des outils ou des pièces | Disqualification |
| - Franchissement de la ligne des 20 mètres sans l'énergie du moteur | 10 sec de pénalité |

Contrôles :

- | | |
|--|------------------|
| - Retard de plus de 30 mn à un CH sur l'heure théorique (Remarque : cette limite pouvant être augmentée d'une heure par le jury suivant les conditions de roulage – cette disposition devant être indiquée aux pilotes au dernier CH du parcours). | Disqualification |
| - Manquer un contrôle de passage | Disqualification |
| - Se faire pointer à un CP sans marquer l'arrêt | 1 Minute |
| - Modifier ou ajouter un pointage | Disqualification |
| - Ne pas pointer à un CH | Disqualification |

- Perte du carton de pointage

10 secondes

Spéciales :

- Couper volontairement le balisage de la piste

Disqualification

- Ne pas reprendre la piste à l'endroit où l'on est sorti

1 Minute

- Renverser volontairement le piquetage

1 Minute

- Reconnaître autre qu'à pied, avant et pendant la course

Disqualification

Arrivée :

Absence d'une pièce marquée

Disqualification