

RÈGLES TECHNIQUES GÉNÉRALES 2026

ENDURO, CROSS-COUNTRY



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

La Commission Nationale d'Enduro et des Rallyes Tout Terrain (CER) a en charge la réglementation et la supervision des différentes disciplines qui lui sont attribuées :

- l'Enduro,
- l'Endurance Tout Terrain,
- les Rallyes Tout Terrain et Baja,
- le Cross-Country,
- l'E-VTT.

Les clubs désirant organiser une épreuve de Championnat de France, Coupe de France et Trophée de France doivent faire la demande par courrier, via leur ligue régionale, auprès de la Commission d'Enduro et des Rallyes T.T. avant le 1^{er} octobre de l'année précédente.

La Commission valide, après examen, toutes ces demandes.

Tous les règlements sont disponibles sur le site www.ffmoto.org

SOMMAIRE

ART. 1 - REGLES GENERALES	3
ART. 2 - NORMES POUR LES CASQUES ET PROTECTIONS PECTORALE ET DORSALE	4
2.1 CASQUES	4
2.2 PROTECTIONS DORSALE ET PECTORALE	5
ART. 3 – COUPE CONTACT	5
ART. 4 – POIGNEE D’ACCELERATEUR	5
ART. 5 – CACHE PIGNON ET GUIDE CHAINE	5
ART. 6 – ECHAPPEMENT	5
ART. 7 – NIVEAU SONORE	6
ART. 8 – GUIDON	6
ART. 9 – LEVIER	6
ART. 10 – REPOSE PIEDS	6
ART. 11 – GARDE BOUE	6
ART. 12 – PNEUMATIQUES	7
ART. 13 – CONTROLE DE L’ECLAIRAGE	7
ART. 14 – NUMEROS DE COURSE	7
ART. 15 – PLAQUE D’IMMATRICULATION	7
ART. 16 – BEQUILLE	8
ART. 17 – MARQUAGE	8

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 lieu et horaires fixés dans le règlement particulier et le règlement sportif.

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.

Le pilote doit aussi présenter son casque. Le casque et la protection dorsale doivent être homologués.

Pour les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation, les motocycles doivent être conformes aux prescriptions du Code de la Route (voir art. 11M des RTS Enduro). Les motocycles sont sous la responsabilité du concurrent durant l'épreuve.

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

La conformité, avec les documents ci-dessus mentionnés (art.6), est 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

Nota : le n° immatriculation est uniquement requis pour les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation.

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

2.1 Casques

Seuls les casques répondant à la norme ECE 22/05 (**autorisé jusqu'au 31/12/2026**) ou 22/06 P sont autorisés sur les épreuves se déroulant tout ou partie sur les voies ouvertes à la circulation publique.

Le numéro d'homologation doit toujours commencer par 05 ou 06.

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

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).

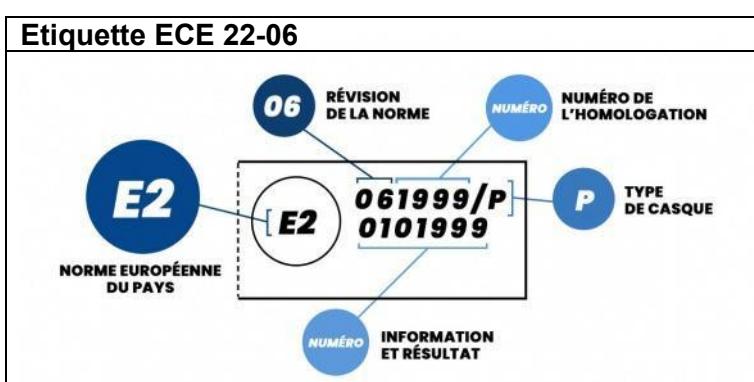
E	Pays
E1	Allemagne
E2	France
E3	Italie
E4	Pays Bas
E5	Suède
E6	Belgique
E7	Hongrie
E8	République Tchèque
E9	Espagne
E10	Yougoslavie
E11	Royaume Uni
E12	Autriche
E13	Luxembourg
E14	Suisse
E16	Norvège
E17	Finlande
E18	Danemark
E19	
Etc.	

Etiquette ECE 22-05 P



Apparue avec le **règlement 22-05**, une lettre indique ensuite le niveau de protection offert par la mentonnière. Le **J** (comme ci-contre) concerne les jets ou demi-jets, dépourvus de protection maxillaire.

Le **P** assure d'un seuil minimal de protection de la mâchoire. À l'opposé, **NP** (protection maxillaire non intégrale) précise que la mentonnière n'a pas répondu au test spécifié. Quant à la dernière série de chiffres, elle désigne le numéro de série de production.



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

Pour les épreuves se déroulant sur circuit fermé, les casques répondant aux normes FIM sont autorisés.

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 le refuser.

Les casques ouverts (jet) sont interdits, sauf en x-trem **et motos anciennes**.

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

Les cheveux longs des coureurs féminins ou masculins ne doivent pas sortir du casque. Ils doivent être entièrement retenus à l'intérieur du casque.

Les casques sont marqués.

2.2 Protections dorsale et pectorale

Le port de protections pectorale et dorsale est obligatoire et doivent répondre au label F.F.M.

Pour les protections ne bénéficiant pas du label F.F.M., celles-ci doivent être conformes aux normes suivantes :

- pectorale : norme EN 14021*, ou 1621-3
- dorsale : norme EN 1621-2,
- gilet intégral (pectorale EN 14021 ou 1621-3 et dorsale 1621-2 intégrées) :

Les tear-off sont interdits **y compris avec un dispositif de stockage**.

**Cette dorsale n'est plus acceptée au niveau international.*

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.

ART. 4 – POIGNEE D'ACCELERATEUR

La poignée d'accélérateur doit revenir d'elle-même dès que le pilote la lâche.

ART. 5 – CACHE PIGNON ET GUIDE CHAINE

Un protège chaîne en sortie de boite (cache pignon) doit obligatoirement être présent. Sa dépose est interdite pendant toute la durée de la manifestation.

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 inférieur et la couronne arrière.

➤ SANCTION :

- Absence de cache-pignon : **machine refusée au contrôle technique**

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

Le Commissaire Technique doit vérifier la conformité du niveau sonore des machines selon la méthode « 2 m/max » détaillée dans les RTS contrôle des émissions sonores.

Le niveau sonore des motocycles doit donc respecter la limite de 109 db/A maximum. Compte tenu de la précision des appareils (classe 2 pour les sonomètres utilisés par la F.F.M.) et des incertitudes de mesure, il est admis une « tolérance » de 2 dB/A sur la valeur relevée par rapport à la valeur exigée.

Ainsi, une machine ne peut être autorisée à prendre le départ d'une course si, à l'issue des trois passages réglementaires, le niveau sonore minimum retenu excède 111 dB/A.

Pendant et/ou à l'issue de la course, un contrôle du niveau sonore peut être effectué sur les machines désignées par le Jury. Compte tenu de la tolérance supplémentaire de 1 dB/A prévue en fin de course, une machine est déclarée non conforme si son niveau sonore excède 112 dB/A.

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 doivent 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 doivent 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 des repose-pieds.

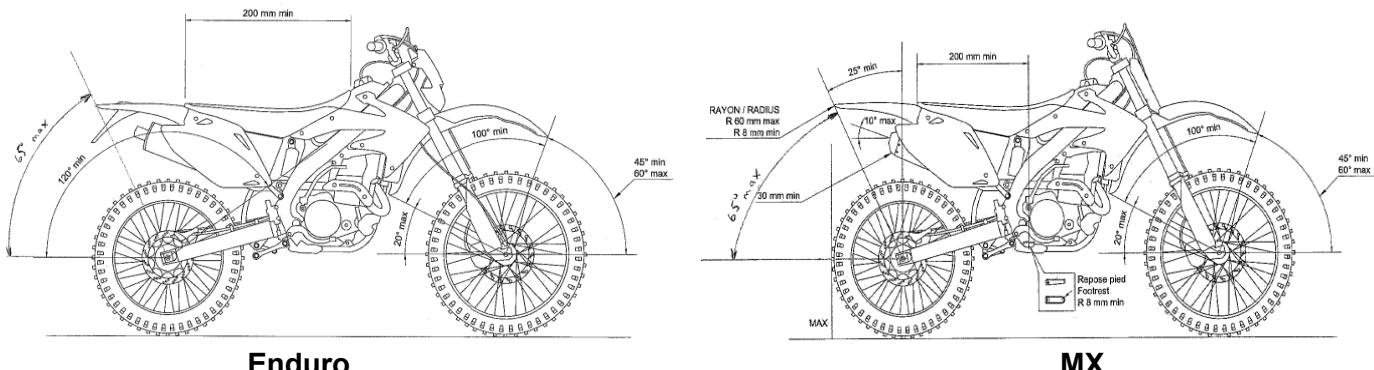
ART. 11 – GARDE BOUE

Les motocycles doivent être munis de garde-boues. 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 65° 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. 15.



ART. 12 – PNEUMATIQUES

Pour les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation, 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).

ART. 13 – CONTROLE DE L'ECLAIRAGE

Cette disposition n'est applicable que pour les seules épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation.

Le bloc optique avant doit 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 doit fonctionner simultanément à l'aide de l'énergie fournie par le moteur ou de la batterie prévue par le constructeur. La puissance minimum doit être de 25 watts.

ART. 14 – NUMEROS DE COURSE

Les chiffres et le fond doivent être en couleur mate anti-reflets. Les chiffres doivent être lisibles de hauteur minimum de 70 mm.

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

ART. 15 – PLAQUE D'IMMATRICULATION

Cette disposition n'est applicable que pour les seules épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation.

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 doit être compris entre 0 et 35° par rapport à l'axe vertical.

ART. 16 – BEQUILLE

Pour les épreuves d'Enduro et d'X-trem, chaque motocycle dans le parc fermé doit être équipé d'une béquille afin d'assurer sa stabilité. A l'exception des motos anciennes, 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.

➤ **SANCTION :**

- Absence de béquille : **machine refusée au contrôle technique**

ART. 17 – 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), **ou plomb**.

A la fin des contrôles techniques, le coureur signe 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.