



1913-2013 • 100 ANS DE PASSION  
FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

## REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS 2013

### Reconnaitances

Le parcours peut être emprunté librement dans le respect du Code de la Route. Toute reconnaissance des spéciales est définie par le Règlement Particulier de chaque épreuve, mais reste interdite de 23h00 à 7h30. Toute latitude est accordée aux clubs organisateurs pour interdire, autoriser et/ou règlementer les reconnaissances des spéciales.

**Tous manquements à ces règles simples pourront être constatés par les Officiels ou tout membre de l'organisation, de la Gendarmerie ou de la Police, qui seront considérés comme juges de fait.**

**Le départ sera refusé à un pilote qui n'aurait pas respecté ces principes, sans remboursement de son engagement.**

### ARTICLE 1 – DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année 2013 le Championnat de France des Rallyes Routiers.

Cette compétition est organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif de la F.I.M., du Code Sportif National, des Règles Techniques et de Sécurité complémentaires discipline Rallyes Routiers (RTS) auxquels le présent règlement se reporte.

### ARTICLE 2 – FORMATS DES EPREUVES

Le Championnat de France des Rallyes Routiers entre dans la catégorie des épreuves de régularité, de vitesse et d'endurance.

Le Championnat de France des Rallyes Routiers est composé d'épreuves sportives qui se courent sur des routes ouvertes et/ou fermées à la circulation

**Une épreuve** : désigne l'ensemble des étapes d'un même Rallye. Une épreuve comprend au minimum 2 étapes. Les étapes pourront être courues indifféremment de jour ou de nuit. Une étape de nuit est obligatoire.

**Une étape** : partie d'épreuve, elle peut être composée d'une ou plusieurs boucle(s) et comprend :

- Un parcours de liaison, avec contrôles horaires (CH), contrôles de passage (CP) et éventuellement contrôles inopinés.
- Au moins deux secteurs sélectifs sur route fermée à la circulation, ou sur piste homologuée (spéciale sur circuit).

Une étape peut se présenter sous trois formats

- **Etape en ligne** : Ce parcours est utilisé une seule fois au départ d'une ville A et à l'arrivée dans une ville B.
- **Etape multiboucle** : Ce parcours comporte plusieurs boucles à parcourir plusieurs fois.
- **Etape trèfle** : Chaque étape comporte une ou plusieurs boucles d'itinéraires différents. Un départ simultané est organisé sur les différents itinéraires. Les pilotes auront effectué une boucle lorsqu'ils auront parcouru tous les itinéraires.

Une épreuve débute par l'étape de jour. Cependant, une épreuve peut débuter par l'étape de nuit après accord de la CNRR.

Le fléchage sera défini par l'organisateur et mentionné sur le règlement particulier de chaque épreuve.

**Il est interdit d'apposer des signes de reconnaissance pour indiquer le parcours sur tous types de support (panneaux de signalisation, balises d'intersection, chaussée, etc...). Tout contrevenant sera mis hors course par les autorités sportives et pourra être sanctionné par les pouvoirs publics.**

Toute assistance sur le parcours faisant appel à un signal de positionnement par satellite est interdit (Voir tableau de pénalités).

Un parc de regroupement sous régime du parc fermé peut être aménagé à l'intérieur des boucles.

Un ou des points d'assistance, comportant de préférence la possibilité de ravitailler en carburant (station service), devront être prévus.

Dans toutes les formules, le parcours et le nombre de boucles peuvent être différents à chaque étape.

Un concurrent ayant abandonné lors d'une étape, peut répartir dans l'étape suivante d'une même épreuve à condition d'avoir satisfait de nouveau au contrôle technique et d'être entré en parc fermé 1 heure avant son heure théorique de départ pour cette étape.

La capacité de l'épreuve peut être Nationale, Internationale ou ZUE.

### ARTICLE 3 – CATEGORIES

<b>Sport</b>	Mono moins de 200cc 2T ou de 400cc 4T Bicylindre moins de 650 cc 4T - Homologation DRIRE poids minimum 150 Kg Scooter à partir de 126 cc
<b>Mono</b>	Autres monocylindres
<b>Top Sport</b>	Autres multicylindres
<b>125cc 4T</b>	Cylindrée maximum de 125cc
<b>Side-cars</b>	Tous les side-cars
<b>Classiques et Anciennes</b>	Homologation comprise entre le 01/01/1979 et le 31/12/1988 Homologation comprise entre le 01/01/1955 et le 31/12/1978

### ARTICLE 4 - TITRES

Un titre de Championnat de France Elite sera attribué au premier du classement scratch (toutes catégories confondues). Un titre sera également décerné dans chacune des catégories prévues à l'article 3, en Equipe, Espoirs et Vétérans.

Les pilotes étrangers pourront participer au championnat de France à condition qu'ils disposent d'une licence française. Toutefois les pilotes étrangers ne pourront marquer des points au championnat que s'ils résident en France depuis au moins 3 ans consécutifs ou s'ils possèdent une licence FFM depuis 3 ans.

Le Championnat de France retiendra pour le classement général, la totalité des Epreuves de l'année.

Seuls les pilotes titulaires d'une licence NCA marqueront des points lors des épreuves. Toutefois, pour le classement final du championnat, seuls les pilotes licenciés NCA ayant pris le départ à au moins 3 épreuves verront leur points comptabilisés et seront ainsi classés au Championnat de France.

Attribution des points du Championnat, tableau ci-dessous :

1°	30pts	6°	15pts	11°	10pts	16°	5pts
2°	25pts	7°	14pts	12°	9pts	17°	4pts
3°	21pts	8°	13pts	13°	8pts	18°	3pts
4°	18pts	9°	12pts	14°	7pts	19°	2pts
5°	16pts	10°	11pts	15°	6pts	20°	1pt

#### **Ex aequo sur une épreuve : les pilotes se verront attribuer la même place.**

Ex aequo du classement final : le départage final se fera à l'avantage du pilote :

- Ayant marqué des points dans le plus grand nombre d'étapes ;
- Au meilleur résultat par épreuve (plus grand nombre de 1ère place, 2ème place...);
- Au meilleur point sur la dernière manche.

## ARTICLE 5 - CLASSEMENT

**Coupe ESPOIR :** La Commission des Rallyes Routiers pour promouvoir la discipline, met en compétition une coupe Espoir. Cette coupe est réservée aux pilotes titulaires d'une première licence NCA et ayant moins de 30 ans au 1er janvier de l'année en cours.

**Classement Vétérans :** Les licenciés de plus de 50 ans au 1er janvier de l'année en cours feront l'objet d'un classement.

**Classement Equipe :** Un classement par équipe, sera organisé. Une équipe sera constituée de 6 pilotes licenciés NCA au maximum sur lesquels les 3 meilleurs résultats seront retenus. Les pilotes devront, lors de leur premier engagement, signaler dans quelle équipe ils souhaitent s'inscrire et ne pourront plus en changer en cours de saison.

Pour le classement sur l'épreuve on cumulera les places du classement scratch final de l'épreuve. L'équipe vainqueur sera celle ayant obtenu le moins de points. Si moins de trois pilotes de l'équipe sont classés, celle-ci marquera un forfait de 300 points.

Pour le classement final du championnat on additionnera les points de chaque équipe, les vainqueurs seront ceux ayant cumulé le moins de points sur l'ensemble du championnat.

Les licenciés « NCB » et « une manifestation » seront classés dans le classement Equipe du rallye, mais ne pourront prétendre à un classement cumulé des épreuves d'une saison.

Tout autre classement annexe pourra être prévu dans le règlement particulier du club organisateur.

Exemple : Féminine,...

Si pour une raison ou une autre, l'une des épreuves doit être annulée, elle ne serait pas remplacée.

## ARTICLE 6 – ITINERAIRE

Les itinéraires pourront être indifféremment relevés sur Cartes Michelin ou I.G.N. Toutefois, afin d'éviter toute contestation, l'organisateur devra stipuler dans son règlement particulier le type de carte utilisée pour ses relevés. Les distances kilométriques devront être considérées comme exactes.

## ARTICLE 7 – CONCURRENTS

Les épreuves du Championnat de France des Rallyes Routiers 2013 sont ouvertes aux titulaires d'une licence nationale « NCA », « NCB », « Une manifestation » ou « internationale » délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.

Le nombre de concurrents est défini par le règlement particulier de chaque épreuve.

Les passagers side-cars devront être titulaires d'une licence.

Les concurrents reçoivent le Road Book complet sous forme de fléché, comme indiqué sur le règlement particulier de chaque épreuve et au minimum le lundi avant l'épreuve. Au moment du départ, les pilotes recevront joints recto verso leur feuille de route et leur carnet d'infraction.

Les concurrents NCA du championnat de France garderont leur numéro de course toute la saison. Les vingt premiers numéros sont attribués aux vingt premiers du classement scratch 2012. Les autres numéros seront affectés dans l'ordre de départ des catégories lors du premier rallye de la saison.

Les pilotes de notoriétés sont des pilotes ayant été titrés désignés par la CRR.

### Art 7.1 Droits d'engagement

Le montant des droits d'engagements ne sauraient être supérieurs :

- à 140 € pour l'étape jour ou une étape uniquement
- à 200 € (épreuve avec 2 équipes de chronométrage)
- à 210 € (épreuve avec 3 équipes de chronométrage)

Les engagements sont clos 30 jours avant la date de l'épreuve, cachet de Poste faisant foi.

**Une pénalité de 20 € sera appliquée pour tout retard d'engagement.**

Les droits d'engagement seront encaissés 30 jours avant l'épreuve si les engagements sont gérés par Engage-sport .

Les droits d'engagement ne pourront être encaissés plus de 48 heures avant l'épreuve si les engagements sont gérés par le club organisateur.

Le droit d'engagement sera remboursé sur justificatif d'absence adressé à l'organisateur par lettre recommandée au minimum 7 jours avant le départ de l'épreuve.

Conformément au code sportif, un concurrent régulièrement engagé ne peut se désister pour un pilote de son choix, qu'il soit en liste d'attente ou non.

#### **Art 7.2 Briefing**

Si un briefing est prévu au règlement particulier de l'épreuve, la présence à celui-ci est obligatoire.

### **ARTICLE 8 – ACCUEIL ADMINISTRATIF**

Les contrôles administratifs commenceront à partir de 15h00 le jour précédent le départ de l'épreuve, sauf pour les épreuves commençant par une étape de nuit où les vérifications administratives auront lieu suivant indications du règlement particulier.

Les concurrents se présenteront à l'adresse, le jour et à l'heure indiqués sur la convocation pour satisfaire au contrôle administratif. Le non-respect de l'heure de convocation pourra être pénalisé.

Les concurrents seront munis des **documents originaux** suivants:

- la convocation et la confirmation de leur engagement ;
- leur licence ;
- leur permis de conduire ;
- le certificat d'immatriculation ;
- le certificat de conformité pour les side-cars et les machines reçues à titre isolé ;
- l'autorisation parentale (pour les mineurs) ;

L'organisateur refusera de faire courir tout pilote dans l'incapacité de présenter l'ensemble de ces pièces administratives.

L'organisateur remettra aux concurrents un dossier de l'épreuve comprenant :

- les fonds de plaque jaune et N° de course noir pour les pilotes de la catégorie « élite », VIP et notoriété;
- les fonds de plaque blanc et N° de course noir pour tous les autres pilotes ;
- les renseignements nécessaires (téléphone PC, douches, containers de matières polluantes).

Les heures de départ des concurrents seront affichées une heure après la fin du contrôle technique.

### **ARTICLE 9 – VERIFICATIONS TECHNIQUES**

Le pilote est en tout temps responsable de sa machine.

Le contrôle technique devra être effectué le vendredi de 15H00 à 19H00 immédiatement après avoir satisfait au contrôle administratif, sauf pour les épreuves commençant par l'étape de nuit, où les vérifications techniques auront lieu suivant indications du règlement particulier.

Les machines seront mises en parc fermé à la sortie du contrôle technique. Le parc fermé sera gardé la nuit sous la responsabilité de l'organisateur.

Les machines refusées pourront être représentées au contrôle avant sa fermeture.

Les pilotes doivent présenter leur machine au contrôle technique munis de :

- du certificat d'homologation ;
- de leur équipement complet (Combinaison, plaque dorsale, casque, bottes et gants) ;
- de leur protection de sol ;
- de leur extincteur (1 par véhicule d'assistance).

Pendant l'épreuve, les motocycles peuvent être examinés à n'importe quel moment pour s'assurer qu'aucune pièce marquée n'a été changée.

A l'issue de l'épreuve, les Commissaires Techniques vérifieront si aucune irrégularité n'a été commise.

### **ARTICLE 10 – MACHINES**

Les motocycles admis doivent être immatriculés et conformes aux normes du Code de la Route.

**Le certificat de conformité pour les side-cars et les machines reçues à titre isolé est obligatoire.**

Les certificats d'immatriculation (cartes grises) garage sont interdits. (W-000-AA)

**Une seule et même machine devra être utilisée pour toute l'épreuve.**

### **Art 10.1 Les plaques de course**

**Les machines portent trois supports de plaques numérotées et fixées, l'une à l'avant face à la route, les deux autres de chaque côté de la roue arrière.**

Les concurrents doivent poser les plaques fournies par l'organisateur **sans les modifier (découper, etc..)**. Les bords des supports de plaques, ainsi que leur système de fixation, ne doivent pas être coupants ni saillants. Elles doivent être planes, entièrement visibles et leur inclinaison ne doit pas être inférieure à 60°.

### **Art 10.2 Marquage**

Les pièces ci-dessous seront marquées par touche de peinture, stickers ou plombage avec N° inscrit à l'intérieur afin qu'elles ne puissent pas être changées au cours de l'épreuve :

- Cadre
- Echappement : pot et silencieux

Toute falsification de ces marques sera sanctionnée.(voir tableau des pénalités)

### **Art 10.3 Bouchon de vidange et tuyau d'alimentation d'huile**

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés.

Les tuyaux d'alimentation d'huile **moteur** doivent être correctement et solidement fixés.

Les filtres à huile externes et les bouchons ou écrous qui font partie de circuit de lubrification ~~d'huile~~ moteur et boîte doivent être freinés mécaniquement.

Tout tuyau de reniflard doit aboutir dans un bac de récupération de 250cc minimum.

### **Art 10.4 Système de refroidissement**

Pour le système de refroidissement, il est obligatoire d'utiliser de l'eau ou mélange eau/alcool éthylique à la place du liquide d'origine.

### **Art 10.5 Pneumatiques**

Les machines doivent être équipées de pneumatiques sculptés, moulés, tarifés et vendus normalement dans le commerce. Ces pneumatiques devront porter obligatoirement sur leurs flancs une lettre de référence de la norme ETRTO ou DOT, à savoir H, S, V, W et Z.

Les pneus portant la mention "Not for highway use" et les pneus retallés sont interdits. (voir tableau de pénalité). Les dimensions et indice de vitesse doivent correspondre en tous points au type de véhicule présenté au service des mines par le constructeur importateur ou le fabricant de la machine.

### **Art 10.6 Contrôle du bruit**

Le niveau sonore ne doit pas dépasser la valeur indiquée sur le certificat d'homologation au régime prévu. La mesure du bruit s'effectuera à 0,50 mètre et 45 degrés.

Pour toutes les machines si la tolérance est dépassée de + 2 dB se reporter à l'annexe des pénalités.

### **Art 10.7 Contrôle de l'éclairage**

Le contrôle du bon fonctionnement de l'éclairage aura lieu au cours des vérifications techniques et avant le départ de l'éventuelle étape de nuit.

Les batteries additionnelles doivent être fixées de telle manière qu'elles présentent toutes les garanties de sécurité. L'éclairage avant et arrière doit fonctionner simultanément.

Les projecteurs additionnels « longue portée » devront être couplés avec ceux d'origine en position route.

**De plus, un interrupteur devra pouvoir couper l'alimentation des phares additionnels.**

Les supports de projecteurs additionnels doivent présenter toutes les garanties de sécurité (pas de parties coupantes ou saillantes).

L'immatriculation doit être réglementaire et la plaque de police doit rester lisible et éclairée pendant toute l'épreuve.

## **ARTICLE 11 – PARC FERME**

Tout mouvement de machine entrant ou sortant du parc fermé, s'effectue impérativement machine poussée, moteur arrêté.

Toutefois, lorsque la configuration du terrain du parc fermé l'exige, le commissaire responsable du Parc Fermé, en accord avec le Directeur de Course, peut autoriser les déplacements avec le moteur, par exemple pour les side-cars et les multicylindres.

En cas d'incident (crevaisin, bris de chaîne, ampoules, arrimage d'accessoires) dans le parc fermé constaté par un officiel, le pilote pourra effectuer la réparation sous le contrôle d'un commissaire sans aide extérieure.

Le concurrent qui intervient ou fait intervenir sur sa machine une personne de son entourage, s'expose à des sanctions (voir tableau des pénalités).

### **Art 11.1 Entrée Parc Fermé**

Pour tout retard constaté lors de l'entrée de la machine en parc fermé, une ou plusieurs pénalités seront appliquées.

L'entrée en parc fermé en avance est autorisée seulement si elle est précédée d'une assistance.

### **Art 11.2 Sortie Parc Fermé**

Le pilote pourra rejoindre sa machine quinze minutes avant l'heure fixée pour son départ. Durant ce laps de temps, le pilote peut effectuer : l'arrimage de ses équipements, le branchement de son dérouleur et de sa montre. Aucune autre intervention n'est permise.

La sortie des machines du parc fermé pour les départs sera donnée individuellement ou en groupe.

Le pilote devra se présenter au CH de départ avec le transpondeur fixé sur la machine.

La mise en marche du moteur s'effectuera dans la zone de départ, soit entre la sortie du parc fermé et la ligne de départ.

### **Art 11.3 Parc de Regroupement**

Les organisateurs pourront prévoir la mise en place de parcs de regroupement (fonctionnant sous le régime du parc fermé) dans lequel le temps de rétention sera modulable en fonction des circonstances.

Sa gestion est sous la responsabilité du Directeur de Course.

Une nouvelle heure de départ sera donnée à la sortie du parc de regroupement comme pour un départ de spéciale.

## **ARTICLE 12 – ASSISTANCE**

Les concurrents auront la possibilité de ravitailler (en carburant, huile) et de réviser leur moto sans prendre sur leur temps de route.

**Tout ravitaillement doit être exécuté sur un tapis environnemental. L'aide extérieure est autorisée.**

Les lieux de ces opérations seront définis par l'organisateur.

Les temps d'assistance sont toujours indiqués sur la feuille de route hors temps de liaison. Les temps d'assistance sur le routier ou entre 2 tours d'une même étape ne peuvent être inférieurs à 10 minutes.

Le temps d'assistance entre le dernier tour de jour et le premier tour de nuit est de 30 minutes minimum.

A la fin de chaque tour, le temps d'assistance sera inscrit sur un carton remis au CH d'arrivée. Il sera contrôlé à l'entrée du parc fermé.

Le temps d'assistance sera inscrit sur un carton au CH d'arrivée de l'étape. Il sera contrôlé à l'entrée du parc fermé. Ces temps d'assistance extérieure sont toujours indiqués hors temps de liaison.

Toute assistance sera interdite et sanctionnée :

- à l'intérieur des parcs fermés ;
- sur les épreuves spéciales ;
- sur les parcours effectués sous régime du parc fermé ;
- entre parc fermé et la zone de départ d'étape;
- entre CH et départ de spéciales sur route ;
- entre le CH et le départ d'une spéciale sur circuit (pré grille) ;
- à un CH entre panneaux jaunes et rouges du CH ;
- à un CP entre les panneaux jaunes et rouges du CP ;
- sur le parcours de l'étape de nuit sauf sur les points prévus par l'organisateur.

## **ARTICLE 13 – DEPART**

Les pilotes devront être en zone de départ 10 minutes avant leur heure de départ.

Les pilotes se présentent au départ avec leur machine en respectant l'ordre de la feuille de départ.

Le commissaire responsable du départ inscrit l'heure de départ du concurrent sur la feuille de route dans la case prévue à cet effet.

Les départs de chaque étape se donneront individuellement de minutes en minutes.

Le Directeur de Course pourra modifier cet ordre de départ notamment pour les spéciales sur circuit où les départs pourront être donnés par catégorie.

Le Directeur de Course pourra, sur avis favorable du Jury, autoriser les départs par 2 concurrents, ou en groupes encadrés pour se rendre à une spéciale.

Les départs entre chaque pilote ne pourront être inférieurs à 15 secondes sur un circuit.

L'heure de départ de chaque étape est impérative, le pilote est sanctionné dès la première minute de retard.

Au départ de chaque étape, le retard de plus de 30 minutes, est sanctionné par la mise hors course.

La non-déclaration d'abandon par le pilote ou un accompagnateur, entraînera l'exclusion du Championnat (penser à rendre le transpondeur).

Ordre de départ du Championnat de France\* :

*\* Sauf épreuve sur circuit*

- Les 20 pilotes présents les mieux classés au classement provisoire dans l'ordre du classement (les 20 premiers présents du classement de l'année précédente pour la première épreuve de la saison 2013)
- 5 pilotes, avec références, désignés par la CNRR ;
- 5 pilotes VIP au choix de l'organisateur ;
- la catégorie 125cc 4 temps **licenciés NCA** ;
- la catégorie Sport et Scooter **licenciés NCA** ;
- la catégorie Mono **licenciés NCA** ;
- la catégorie Top Sport **licenciés NCA** ;
- la catégorie Classique et Ancienne **licenciés NCA**
- la catégorie Side-car et Side-car Classique **licenciés NCA/NCB et « 1 Manifestation »** ;
- la catégorie 125cc 4 temps **licenciés NCB et « 1 Manifestation »** ;
- la catégorie Sport et Scooter **licenciés NCB et « 1 Manifestation »** ;
- la catégorie Mono **licenciés NCB et « 1 Manifestation »** ;
- la catégorie Top Sport **licenciés NCB « 1 Manifestation »** ;
- la catégorie Classique et Ancienne **licenciés NCB « 1 Manifestation »**

## ARTICLE 14 – CONTROLES HORAIRES

Le contrôle horaire (CH) est placé par l'organisateur à l'endroit précisément indiqué sur le road book.

Ils sont signalés au moyen d'un panneau jaune placé 100 mètres avant le contrôle et un panneau rouge placé 10 mètres avant la table de contrôle.

Ils disposent d'horodatrices (réglées à l'heure officielle du rallye) ou de tout autre système techniquement plus avancé pour mesurer le temps.

Le responsable du CH doit laisser effectuer le pointage de l'heure par le pilote, ou effectuer le pointage sous son autorité. Le pilote est responsable de son pointage

Le responsable du CH inscrira l'heure de passage sur une feuille de contrôle, qui sera remise à la direction de course en fin de d'étape.

Si le système de pointage ne fonctionne plus ou pour tout autre problème rencontré, le commissaire inscrira à la main l'heure réelle de pointage des pilotes sur leur feuille de route ainsi que sur la feuille de contrôle du CH.

Il avisera la direction de course de tout incident

Les pilotes doivent se présenter au CH dans le sens de la course. Toutes arrivées dans un autre sens seront pénalisées.

Le pilote devra, à son heure idéale, récupérer sa machine laissée entre les panneaux jaune et rouge du CH, et la faire rouler, sur le tapis de contrôle.

Il récupérera l'étiquette de confirmation de passage, qu'il collera sur son carton de pointage.

Les pilotes arrivés en avance devront rester dans la zone comprise entre les deux panneaux ; passé le panneau rouge avec leur machine, les pilotes devront obligatoirement pointer leur carnet de route. Néanmoins, ils peuvent aller à pied jusqu'à la table pour vérifier l'heure de l'horodatrice.

Les moteurs devront être arrêtés dans la zone comprise entre les 2 panneaux.

L'avance ou le retard à un CH sera sanctionné (tableau des pénalités).

Chaque concurrent devra pointer au maximum dans les 30 minutes après son heure théorique au cumul des CH. Au-delà tout concurrent sera mis hors course à la fin de l'étape ou lorsque le concurrent sera rejoint par le véhicule de fermeture.

Les contrôles horaires seront levés après passage du véhicule de fermeture.

## ARTICLE 15 - CONTROLE DE PASSAGE

Le nombre de contrôle de passage (CP) peut être indiqué par l'organisateur.

L'emplacement de chaque CP pourra être indiqué sur le road book ou être tenu secret.

Il est tenu par un Commissaire de piste et un adjoint, et signalé au moyen d'un panneau jaune réfléchissant placé 100 mètres avant le contrôle et un panneau rouge placé à la table de contrôle.

Ils disposent d'un marquage spécifique à leur contrôle de passage.

Ils effectuent le marquage du carnet de route du pilote et inscrivent l'heure de passage sur une feuille de contrôle qui sera remise à la direction de course en fin de d'étape.

Cette heure pourra servir de contrôle inopiné.

Le nombre de contrôles n'est pas limité.

## ARTICLE 16 – CONTROLES INOPINES

Des contrôles horaires inopinés pourront être prévus.

Ces contrôles dont l'emplacement n'est pas révélé aux pilotes fonctionnent comme des contrôles horaires.

Ils sont signalés uniquement par un panneau rouge à 10m de la table de contrôle.

Ils ont pour but de vérifier si les pilotes ne dépassent pas la vitesse moyenne indiquée de plus de 33%.

Le dépassement de cette limite sera sanctionné par tranches (voir tableau des pénalités).

Les contrôles de passage peuvent remplir la fonction de contrôles horaires inopinés.

## ARTICLE 17 – SPECIALES

### Art 17.1 Spéciale sur Route

La zone située entre le CH et le départ de la spéciale est sous régime du parc fermé. Le déplacement s'y effectue moteur en marche à faible vitesse.

Il est interdit de chauffer ses pneumatiques dans cette zone. Toute infraction sera sanctionnée.

Le départ de la spéciale est signalé par une ligne au sol.

Le signal du départ est donné sous l'autorité du responsable de spéciale.

Les concurrents restent dans l'ordre de pointage au CH en attendant l'appel de leur N° au départ de la spéciale sur route.

Le départ devra être donné machine arrêtée, moteur en marche. Le pilote sera pénalisé en cas de départ anticipé.

Le temps du pilote est comptabilisé dès le passage à zéro de l'afficheur (ou passage du feu au vert).

En aucun cas, un second départ ne pourra être donné au cours d'une épreuve spéciale.

L'arrivée est jugée lancée au passage du panneau à damiers.

L'arrivée de la spéciale chronométrée est signalée par un panneau jaune à damiers placé 100 mètres avant l'arrivée matérialisée par un panneau à damiers indiquant le point précis de la prise de temps.

Un point Stop est placé 300 m environ après l'arrivée pour vérifier l'ordre de passages des concurrents.

L'arrêt au point Stop est obligatoire.

Une marque sera apposée sur le carton de pointage par le commissaire. L'absence de marque sera pénalisée (voir tableau des pénalités)

Un pilote ayant chuté ou étant en panne n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée dans les 30 minutes suivant son départ, sera déclaré en abandon.

### Art 17.2 Spéciale sur Circuit

Les mêmes dispositions que pour l'Article 17.1 sont appliquées

Les pilotes se présentent en pré-grille où le responsable leur indique leur place sur la grille de départ.

Ils effectueront un tour de reconnaissance puis un tour de chauffe avant de partir pour une course d'environ 20 Km.

Les départs se feront en grille, moteur en marche, avec départ au baissé du drapeau National ou à l'allumage du feu vert.

Si le pilote a un incident durant la procédure de départ (chute ou panne), ~~le pilote~~ il pourra, si c'est possible, participer à une série suivante. Son temps réalisé sera majoré de 5%.

Un pilote qui, ayant franchi la ligne d'arrivée, aura parcouru un nombre de tours inférieur à celui du vainqueur se verra crédité d'un temps fictif obtenu par une règle de trois entre le nombre de tours accomplis et ceux effectués par le vainqueur.

*Exemple :*

*Le pilote A effectue les dix tours prévus en 14' 30", le pilote B, lui, reçoit le drapeau à damiers après 9 tours accomplis en 15' (900s). Il lui sera affecté le temps suivant :  $(900 \times 10) : 9 = 1000''$  soit 16' 40".*

Un pilote ayant chuté ou étant en panne n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée, sera crédité du plus mauvais temps de sa série majoré de 5 %.

### Art 17.3 Spéciale individuelle sur Circuit

Les départs des spéciales individuelles sur Circuit pourront être donnés toutes les 15 secondes minimum.

Les spéciales individuelles sur Circuit sont régies par les règles des Spéciales sur Route. Art 17.1

### Art 17.4 Précisions

Dans le cas d'un arrêt de course dans un secteur sélectif, le Jury décidera d'annuler l'épreuve ou d'appliquer un temps forfaitaire pour tous les pilotes n'ayant pas effectué l'épreuve.

Si, une section devient impraticable, le Directeur de Course et le Jury pourront neutraliser le parcours à condition que la modification concerne tous les pilotes.

Si une neutralisation de temps décidée par le Directeur de Course est rendue nécessaire, l'officiel présent, précisera la nouvelle heure de départ sur la feuille de route.

Si un contrôle a été mal placé par rapport au plan de la course, le Directeur de Course devra neutraliser ce contrôle. En cas de boucle, si le contrôle est remis en place, les coureurs devront en être avertis.

En cas de nécessité d'organisation ou autre (intempéries,...) un parc de regroupement et un convoi pourra être organisé sous l'autorité du Directeur de Course.



## **ARTICLE 18 - FIN D'ETAPE ET DE LA COURSE**

A la fin de chaque étape les concurrents pointeront au CH à l'heure prévue sur la feuille de route. Les concurrents pourront pointer en avance uniquement à l'entrée du parc fermé précédée d'une assistance.

Aussitôt après avoir rendu sa feuille de route/feuille d'infraction et satisfait au contrôle technique, il devra pousser sa machine au parc fermé, moteur à l'arrêt.

Toute feuille de route non rendue par le pilote au contrôle d'arrivée sera considérée comme perdue par celui-ci. Ce dernier sera sanctionné.

Le pilote pourra retirer sa moto une demi-heure après l'arrivée du dernier concurrent, sur présentation de sa carte grise.

Pendant ce temps, les Commissaires chargés de la vérification technique devront s'assurer que toutes les pièces marquées sont bien en place sur la moto et qu'aucune irrégularité n'a été commise.

## **ARTICLE 19 – CHRONOMETRAGE**

Les chronométreurs désignés pour une épreuve doivent donner l'heure officielle du rallye au briefing.

Les chronométreurs des épreuves sont chargés de fournir les temps enregistrés, les classements des spéciales (sur route et circuits), des catégories, le scratch championnat par étapes et général et le scratch de l'épreuve et classements annexes.

Le chronométrage des épreuves spéciales sera assuré au 1/100ème de seconde par des chronométreurs officiels.

Lors de l'entrée au parc fermé, en contrepartie, d'un chèque de garantie de 200 euros, libellé à l'ordre de l'AFC, représentant la valeur du transpondeur, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation.

Ce chèque de garantie ne sera pas encaissé, sauf en cas de perte, vol, détérioration ou non restitution du transpondeur à la fin de chaque épreuve. Ce chèque sera détruit en fin d'année sauf demande expresse du pilote qui souhaite se le voir restituer.

Les transpondeurs devront être installés verticalement, sur la fourche de la moto ou au niveau de la roue avant pour les side-cars.

Le transpondeur reste sous l'entière responsabilité du concurrent jusqu' à sa restitution à l'entrée du parc fermé de fin d'épreuve.

Les pilotes ne détenant pas de support devront se le procurer auprès du responsable transpondeur, pour un montant de 8 euros. Ce dernier restera leur propriété.

## **ARTICLE 20 - INFRACTION A LA REGLEMENTATION ROUTIERE**

Les concurrents recevront leur carnet de route, avec un carnet d'infractions imprimé au dos comportant deux ou trois emplacements.

Les autorités de Gendarmerie et de Police indiqueront les ou l'infraction(s) commise(s) par le pilote, hors sanctions pénales.

Suivant l'infraction relevée, les sanctions iront d'une pénalité horaire à l'exclusion du Championnat.

## **ARTICLE 21 – COMPORTEMENT**

Chaque pilote est responsable de ses accompagnateurs.

Les comportements à risques des pilotes (vitesse excessive dans les villes, villages ou hameaux, dérapage, welling ou autres figures de style ...) seront sanctionnés.

Ces comportements pourront être constatés par les Officiels ou tout membre de l'organisation, de la Gendarmerie ou de la Police, qui seront considérés comme juges de fait.

## **ARTICLE 22 – RECLAMATIONS**

Les réclamations devront être posées conformément aux dispositions du Code Sportif National.

Elles devront être présentées dans les délais impartis par les pilotes intéressés à la fin de chaque étape.

Toute réclamation concernant les résultats devra être déposée dans la demi-heure suivant l'affichage de ces résultats. Les résultats officiels devront être affichés une heure après l'arrivée du dernier concurrent pour une épreuve se terminant par l'étape de jour. Pour une épreuve se terminant par l'étape de nuit ces résultats devront être affichés le matin à 10 heures.

Toute réclamation contre un pilote ou sa machine, devra être présentée dans la demi-heure suivant l'arrivée du dernier concurrent.

Chaque réclamation devra se référer à un seul sujet et être accompagnée d'un montant de 75 € ; de plus, en cas de démontage, une caution de 75 € pour un moteur 2 temps ou de 150 € pour un moteur 4 temps devra être également versée. Tout pilote mis en cause devra être entendu par le Jury.

Si la réclamation est fondée et la décision précédente modifiée dans un sens favorable au réclamant, cette caution lui sera remboursée.

Dans la négative, elle sera perçue par la Fédération en dédommagement des frais inhérents à la convocation des Membres de la Commission.

Le droit de réclamation en appel est porté à 300 €. Le pilote pourra demander que sa sanction soit suspendue jusqu'à ce que son appel soit traité, mais cette demande pourra lui être refusée.

Si la réclamation doit être jugée immédiatement à la demande expresse du réclamant, et nécessite une réunion urgente, une caution de 1 500 € devra être versée pour "frais de justice".

Il est précisé, qu'en cas d'incident impliquant plusieurs personnes, le droit en appel devra être versé, ainsi que la caution par chacune des personnes intéressées, mais en aucun cas collectivement.

### **ARTICLE 23 – REMISE DES PRIX**

Les prix seront remis uniquement aux pilotes présents lors de la remise des prix. En cas d'absence, les prix et coupes seront recyclés.

Les cas de force majeure seront examinés par l'organisateur qui reste seul juge.

### **ARTICLE 24 – PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

Chaque concurrent devra être en possession d'un tapis de sol absorbant ; ce tapis devra impérativement être utilisé lors de toute opération de maintenance, de mécanique ou de ravitaillement, aussi bien dans le parc d'assistance que dans les zones d'assistance lors du parcours routier.

Le pilote (ou son assistance) ne respectant pas cette consigne sera pénalisé d'une amende pécuniaire de 50€ à chaque infraction constatée.

Les concurrents et leur assistance devront veiller particulièrement à conserver l'espace qu'ils utilisent dans le parc d'assistance dans le même état qu'ils l'ont trouvé lors de leur arrivée, et évacuer leurs déchets divers dans les containers et poubelles prévus à cet effet par l'organisateur.

Le pilote (ou son assistance) ne respectant pas cette consigne sera pénalisé d'une amende pécuniaire de 50€ à chaque infraction constatée.

## RECAPITULATIF DES PENALITES

INFRACTIONS	Hors Course	Pénalités (en temps)	Commentaires et décision du jury
<b>Article 2</b>			
- Toute assistance au parcours faisant appel au signal satellite - <b>opposition de signes de reconnaissance</b>	<b>X</b>		
<b>Article 9</b>			
- Non-respect de l'heure de convocation au contrôle technique		<b>15 sec</b> par tranche d'heure de retard	
<b>Article 10</b>			
- Machine non-conforme aux normes de la circulation routière ou à la fiche de contrôle établie lors des vérifications techniques		de 10 sec à la mise hors course	
- Pneus non conformes – aux normes homologation – retaillés	<b>X</b>		Vérification pendant la course
- Infraction sur les marques d'identification cadre échappement	<b>X</b>		
- Pour dépassement de la norme de bruit de 2 db		<b>10 sec</b>	
- Pour dépassement de la norme de bruit de 3 db et +	<b>X</b>		
- Liquide de refroidissement non conforme	<b>X</b>	<b>10 sec</b>	Voir jury
- Eclairage non conforme AV et /ou AR	<b>X</b>	<b>10 sec</b>	Voir jury
- Echange de machine pendant la manifestation	<b>X</b>		
<b>Article 11</b>			
- Retard pour rentrer la machine en parc fermé		<b>15 sec</b> par minute de retard	
- Intervention interdite en régime de parc fermé	<b>X</b>		
- Infraction (faire chauffer les pneus) sous régime de parc fermé		<b>3 mn</b>	
<b>Article 12</b>			
- Assistance sur les spéciales ou parc de regroupement	<b>X</b>		
- Assistance sur les étapes de nuit hors parc prévu à cet effet		<b>5 mn</b>	
<b>Article 13</b>			
- Non-déclaration d'abandon		Exclusion du Championnat	
- Non respect de départ à l'heure idéale		<b>15 sec</b> par minute	
- Non respect de départ à l'heure idéale au delà d'une demi-heure	<b>X</b>		
<b>Article 14 et 15</b>			
- Avance ou retard à un CH		<b>15 sec</b> par minute	
- Absence de pointage CH		<b>3 mn</b>	
- Absence de pointage CP		<b>3 mn</b>	
- Arrivée au CH ou CP en sens inverse		<b>2 mn</b>	
- Perte de la feuille de route et du carnet d'infraction		<b>5 mn</b>	
- Falsification de la feuille de route	<b>X</b>		
- Plus de 30 mn de <b>pénalités au cumul des</b> CH sur l'heure théorique	<b>X</b>		
<b>Article 16</b>			
Dépassement de la vitesse moyenne de >33% < 35%		<b>1mn</b>	
Dépassement de la vitesse moyenne de >35% < 40%		<b>2mn</b>	
Dépassement de la vitesse moyenne de > 40%	<b>X</b>		
<b>Article 17</b>			
- Départ lancé		<b>10 sec</b>	
- Absence d'heure ou de marquage au point stop		<b>10 sec</b>	
- Sur Spéciale sur circuit pilote non passé à l'arrivée		<b>+ Mauvais temps cat + 5%</b>	
- Sur Spéciale sur route pilote non passé à l'arrivée 30 ' après son départ		<b>Abandon</b>	
- Départ anticipé en spéciale		<b>5 sec</b> par seconde	
<b>Article 20</b>			
- Dépassement de la vitesse autorisée > 20km/h < 30 km		<b>1mn</b>	Voir Jury
- Dépassement de la vitesse autorisée > 31 km/h < 40km/h		<b>2mn</b>	
- Dépassement de la vitesse autorisée > 40km/h	<b>X</b>		
Infractions au Code de la Route relevées sur le carnet d'infraction			Voir Jury
Conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de produits dopants		<b>Hors Course</b>	
- Délit de fuite			
- Conduite sous le coup d'une suspension de permis			
<b>Article 21</b>			
Comportement à risques		<b>de 10 sec à la mise hors course</b>	
<b>Article 24</b>			
- Infractions aux règles environnementales		<b>50 € / Infraction constatée</b>	

## **ANNEXE REGLEMENT SIDE-CAR DE RALLYE**

Appartient à la catégorie side-car tout véhicule à trois roues laissant deux traces sur le sol et composé d'une moto formant une trace et d'un side-car pour le passager formant l'autre trace.

Les Side-cars doivent être homologués et strictement conformes au code de la route et à la feuille d'homologation. Ils devront être équipés d'une carrosserie d'un modèle d'aspect identique au Side-car homologué.

Les Side-cars Rallyes sont soumis aux articles : 2.2.7.B, 2.2.10, 2.2.24.A, 2.2.27, des annexes techniques des Manifestations Internationales de Courses sur Route FIM et aux spécifications particulières ci-dessous : Les pneus doivent être homologués : norme ETRTO (V.H ou Z) ou DOT.

Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté.

Le véhicule peut être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon ne doit pas dépasser la tangente de la roue.

Le bouchon du réservoir à essence doit être conçu de telle sorte qu'en profil, il ne dépasse pas la surface du carénage et que, lors d'un accident, le bouchon ne puisse pas être arraché. La mise à l'air libre du réservoir à carburant doit se faire sans que le pilote ou le passager ne puissent être atteints par les projections de carburant.

Le garde-boue avant doit couvrir 100° au minimum de la circonférence de la roue avant.

Si le Side-car est amovible, il doit être fixé au motorcycle au minimum en trois points au minimum. Les points de fixation doivent présenter toutes les garanties de sécurité.

La garde au sol mesurée sur toute la longueur et la largeur du véhicule ne doit pas être inférieure à 75mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite, avec carburant, conducteur et passager.

La suspension de la roue avant doit être conçue de telle façon qu'en position droite en avant, cette roue ne se déplacera que verticalement et dans un seul plan par rapport au motorcycle.

Ce plan doit se trouver dans la direction de conduite. Cette action de suspension s'effectuera sans changement au carrossage et sans mouvement latéral.

Le guidon doit être placé au-dessus de l'axe de la roue et plus haut que le siège conducteur. L'unité de direction peut seulement comporter une fourche ou un bras oscillant monté sur un ou des supports ou sur une fourche télescopique. Les bras articulés sont autorisés pour diriger la roue du side-car.

Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier.

Les tuyaux d'échappement fixés à côté du Side-car doivent être protégés pour éviter au passager de se brûler et leur sortie doit être horizontale sur 30mm au moins et dirigée vers l'arrière.

Le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Side-car (Art 2.3.11)

Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche.

L'angle de braquage minimum de la roue avant doit être de 23° de part et d'autre de part de l'axe longitudinal.

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine.

Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au conducteur. Un câble en spirale (façon cordon téléphonique), d'une longueur maximale d'un mètre, est autorisé.

Les dimensions du Side-car devront être conformes à celle portée sur la feuille d'homologation.

---

## **ANNEXE REGLEMENT MOTOS CLASSIQUES**

**Se reporter au règlement des Motos Classiques et historiques**