REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS 2014

RECONNAISSANCES

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 7 h 30.
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 2014 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 Sécurités 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 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 plusieurs 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

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).

Des parcs de regroupement sous régime de non assistance extérieure peuvent être aménagés 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 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

125cc 4T	**Cylindrée maximum de 125cc**
Sport	**Mono moins de 200cc 2T ou de moins de 400cc 4T** **Bicylindre moins de 650 cc 4T Homologation DRIRE poids minimum 150 Kg** **Scooter à partir de 126 cc**
Mono	**Autres monocylindres**
Roadster	**Deux cylindres à partir de 650cc ; Trois cylindres et plus à partir de 600cc**
Top Sport	**Autres multicylindres**
Classiques	**Homologation comprise entre le 01 01 1955 et le 31/12/1988**
Side-cars	**Tous les side-cars**

ARTICLE 4 - TITRES

Un titre de Champion 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, ainsi qu'en Féminines, 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.

Attribution des points pour chaque étape du Championnat =:

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.

Un Championnat Constructeurs sera intégré au Championnat de France des Rallyes Routiers (Annexe 1)

ARTICLE 5 – CLASSEMENTS
Les pilotes, quelque soit leur licence feront l'objet d'un classement pour chaque rallye. Cependant, seuls ceux disposant d'une licence NCA seront classés aux championnats de France.

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

Championnat FEMININES: réservé aux seules pilotes féminines.

Championnat VETERANS : réservé aux pilotes de plus de 50 ans au 1er janvier de l'année en cours.

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 2014 sont ouvertes aux titulaires d'une licence nationale NCA, NCB, NPH, LJA, délivrée par la F.F.M. ou FIM 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 NCA, NPA NCB, NPB, LJA
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 2013. Les autres numéros seront affectés dans l'ordre de départ des catégories lors du premier rallye de la saison.
La CNRR pourra désigner sur chaque rallye 5 pilotes de notoriété invités. La liste de ces pilotes sera donné aux organisateurs 30 jours avant l'épreuve. Ces pilotes ne marqueront pas de points au championnat.

Chaque organisateur pourra désigner 5 pilotes de notoriété.

ARTICLE 7.1 DROITS D'ENGAGEMENT
Le montant des droits d'engagements ne sauraient être supérieurs :

- à **180** € pour une étape uniquement.
- à **220** € (épreuve avec 2 équipes de chronométrage)
- à **260** € (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 . Si les engagements sont gérés par le club organisateur, les droits d'engagement ne pourront être encaissés plus de 48 heures avant les épreuves si les reconnaissances sont interdites ou dés le début des reconnaissances si elles sont autorisées.

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. Tout remboursement au delà de ce délai est laissé à l'appréciation du club organisateur.
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.

ARTICLE 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 entre 12H30 et 14H30 au maximum le jour précédent le départ de l'Epreuve, 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;
- l'attestation d'assurance
- l'attestation de prêt
- certificat de conformité pour les side-cars et les machines reçus 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 fonds de plaque rose et N° de course noir pour les pilotes féminines quelques soit leur licence.
- 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 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 refusées pourront être représentées au contrôle avant sa fermeture.
Les pilotes doivent présenter leur machine au contrôle technique munis :

- du certificat d'immatriculation;
- de leur équipement complet (combinaison cuir 1 ou 2 pièces reliées, plaque dorsale, casque, bottes et gants (cuir ou équivalent) ;
- 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. Les partenaires devront obligatoirement apparaitre.

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 inférieur à 60°.

Art 10.2 Marquage
Les pièces ci-dessous seront marquées par touche de peinture, stickers ou plombage afin qu'elles ne puissent pas être changées au cours de l'épreuve :

- Cadre
- Echappement : pot et silencieux
- Pneus (étiquetage)

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 du circuit de lubrification moteur et boite doivent être freinés mécaniquement par perçage ou par colliers.
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 produit sans glycol 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.
Les pneus portant la mention "Not for highway use" et les pneus retaillés sont interdits. (voir tableau de pénalité).
L' indice de charge et l' indice de vitesse doivent correspondre en tous points au type de véhicule présenté au service des mines par le constructeur importateur ou le fabriquant de la machine.

Indice de charge	Poids en kg	Indice de charge	Poids en kg	Indice de charge	Poids en kg
20	80	**55**	218	**79**	437
22	85	**58**	236	**80**	450
24	85	**59**	243	**81**	462
26	90	**60**	250	**82**	475
28	100	**61**	257	**83**	487
30	106	**62**	265	**84**	500
31	109	**63**	272	**85**	515
33	115	**64**	280	**86**	530
35	121	**65**	290	**87**	545
37	128	**66**	300	**88**	560
40	136	**67**	307	**89**	580
41	145	**68**	315	**90**	600
42	150	**69**	325	**91**	615
44	160	**70**	335	**92**	630
46	170	**71**	345	**93**	650
47	175	**72**	355	**94**	670
48	180	**73**	365	**95**	690
50	190	**74**	375	**96**	710
51	195	**75**	387	**97**	730
52	200	**76**	400	**98**	750
53	206	**77**	412	**99**	775
54	212	**78**	425	**100**	800

Pneu moto: Indice de vitesse			
Indice de vitesse	**Vitesse en km/h**	**Indice de vitesse**	**Vitesse en km/h**
J	100	**S**	180
K	110	**T**	190
L	120	**U**	200
M	130	**H**	210
N	140	**V**	240
P	150	**ZR**	> 240
Q	160	**W**	270
R	170	**Y**	300

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.
Toute valeur dépassée de + 2 dB sera sanctionnée. **Au-delà de 5dB, mise hors course.**

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
Seul le parc fermé de fin d'épreuve est obligatoire. Cependant les organisateurs pourront mettre en place des parcs fermés. Ces dispositions seront précisées dans le règlement particulier.
A l'issue de l'épreuve, les machines seront mises en parc fermé, après le dernier CH. Elles seront libérées 30 minutes après l'arrivée du dernier concurrent.
Tout mouvement de machine entrant ou sortant du parc fermé, s'effectue impérativement machine poussée, moteur arrêté sauf autorisation du commissaire responsable du Parc Fermé
En cas d'incident (crevaison, 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 Parc de Regroupement
Les organisateurs pourront prévoir la mise en place de parcs de regroupement (fonctionnant sous le régime de non assistance extérieure) 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.
Les lieux d'assistance sont définis par l'organisateur . Le pilote pourra recevoir de l'aide extérieure (outils , pièces,…)
Tout ravitaillement doit être exécuté sur un tapis environnemental .
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.
Ces temps d'assistance sont indiqués distinctement sur le carton de pointage.
Le temps d'assistance entre la 1° et la 2° étape est de 90 minutes minimum.
Toute aide extérieure sera interdite et sanctionnée, seuls le pilote et passager peuvent intervenir sur leur machine :

- à l'intérieur des parcs fermés ;
- à l'intérieur des parcs de regroupement;
- sur les épreuves spéciales ;
- entre le 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) ;
- entre les panneaux jaunes et rouges du CH ;
- entre les panneaux jaunes et rouges du CP ;

ARTICLE 13 – DEPART

Les pilotes devront être en pré grille 10 minutes avant leur heure de départ affichée. Le retard en pré grille sera sanctionné.
Les Contrôleurs techniques vérifieront les motos et les équipements en pré grille.
Les pilotes se présentent au départ avec leur machine en respectant l'ordre de la feuille de départ.
Les départs auront lieu individuellement ou deux par deux.
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 en groupes pour se rendre à une spéciale.
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.

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 2014)
- 5 pilotes de notoriété désignés par la C.N.R.R ;
- 5 pilotes de notoriété au choix de l'organisateur ;
- la catégorie Top Sport licenciés NCA ;
- la catégorie Mono licenciés NCA
- la catégorie Sport et Scooter licenciés NCA ;
- la catégorie 125cc 4 temps licenciés NCA;
- la catégorie Classique licenciés NCA
- la catégorie Side-car et Side-car Classique licenciés NCA/NCB et « 1 Manifestation » ;
- la catégorie Top Sport licenciés NCB « 1 Manifestation » ;
- la catégorie Mono licenciés NCB et « 1 Manifestation » ;
- la catégorie Sport et Scooter licenciés NCB et « 1 Manifestation
- la catégorie 125cc 4 temps licenciés NCB et « 1 Manifestation » ;
- la catégorie Classique NCB licenciés et « 1 Manifestation »

ARTICLE 14 – CONTROLES HORAIRES

Le pilote est responsable de ses pointages (CP, CH, CI…). La perte de la feuille de route, la non-présentation de celle-ci à chaque contrôle, la restitution d'une feuille de route inexploitable, en mauvais état, illisible, ect… sera sanctionnée.
Le contrôle horaire (CH) est placé par l'organisateur à l'endroit précis indiqué sur le road book.

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

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

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

Le responsable du CH doit laisser effectuer le pointage de l'heure par le pilote ou par le passager.

Pour pointer, à chaque CH, les pilotes disposent d'horloge réglée à l'heure officielle du rallye, de boitier de pointage et d'imprimante.

Les pilotes laissent leur machine dans la zone comprise entre les deux panneaux. Néanmoins, ils peuvent aller à pied jusqu'à la table pour vérifier l'heure de l'horloge.

Passé le panneau rouge avec leur machine, les pilotes devront obligatoirement pointer leur carnet de route.

Le pilote devra, à son heure idéale, se présenter **à pied** à la table de contrôle, où il mettra en contact la puce sur le boitier de contact. L'heure idéale de pointage comporte toujours 60 secondes quelque soit l'intervalle de départ (toutes les minutes ou toutes les 30 secondes)

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

Le responsable du CH inscrira l'heure de pointage sur une feuille de contrôle (feuille de 100), qui sera remise à la direction de course en fin d'étape L'avance ou le retard à un CH sera sanctionné (tableau des pénalités).

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.

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 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 de non assistance extérieure . Le déplacement s'y effectue moteur en marche à faible vitesse.

Les pilotes entrés dans la zone entre le CH et le départ de la spéciale ne pourront en sortir que pour prendre le départ de la spéciale.

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

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

Une ligne d'attente, distante d'environ 4 mètres précédera la ligne de départ.

Le signal du départ est donné sous l'autorité du responsable de spéciale de 30 en 30 secondes au minimum.

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 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.

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

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. Le nombre de tours sera précisé sur le règlement particulier de l'épreuve.

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 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 x 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.
A la fin de l'épreuve, 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 ne sera pas classé.
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.
A l'issue du Contrôle technique, les concurrents se verront remettre un transpondeur pour la mesure des temps de spéciale, et une puce pour les contrôles horaires en contrepartie, d'un chèque de garantie de 240 euros, libellé à l'ordre de l'AFC, représentant la valeur du transpondeur. Les concurrents devront restituer celui-ci 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 plus près possible de la route.
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 de transpondeur devront se le procurer auprès du responsable transpondeur, pour un montant de 10 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 de Police et les PSR 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, wheeling ou autres figures de style …) seront sanctionnés.
Ces comportements pourront être constatés par les Officiels ou tout membre licencié de l'organisation, de la Gendarmerie, de la Police, ou des PSR 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 majeur 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
Article 2			
- Toute assistance au parcours faisant appel au signal satellite	**X**		
- apposition de signes de reconnaissance	**X**		
Article 9			
- Non-respect de l'heure de convocation au contrôle technique		**15 sec** par tranche d'heure de retard	
Article 10			
- 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	**X**		Vérification pendant la course
- Infraction sur les marques d'identification cadre moteur echapp	**X**		
- Pour dépassement de la norme de bruit de 2 db		**10 sec**	
- Pour dépassement de la norme de bruit de **5 db**	**X**		
- Liquide de refroidissement non conforme	**X**	**10 sec**	Voir jury
- Eclairage non conforme AV et /ou AR	**X**	**10 sec**	Voir jury
- Echange de machine pendant la manifestation	**X**		
Article 11			
- Retard pour rentrer la machine en parc fermé		**15 sec** par minute de retard	
- Intervention interdite en régime d'assistance extérieure interdite.	**X**		
-Faire chauffer les pneus sous régime d'assistance extérieure interdite.		**3 mn**	
Article 12			
- Assistance extérieure sur les spéciales ou parc de regroupement	**X**		
- Assistance sur les étapes de nuit hors parc prévu à cet effet		**5 mn**	
Article 13			
- Non-déclaration d'abandon	Exclusion du Championnat		
- Non respect de départ à l'heure idéale, retard en pré grille		**15 sec** par minute	
- Non respect de départ à l'heure idéale au delà d'une demi-heure	**X**		
Article 14 et 15			
- Avance ou retard à un CH		**15 sec** par minute	
- Absence de pointage CH		**3 mn**	
- Absence de pointage CP		**3 mn**	
- Arrivée au CH ou CP en sens inverse		**2 mn**	
- Perte de la feuille de route et du carnet d'infraction,+ FR illisible, ect		**5 mn**	
- Falsification de la feuille de route	**X**		
- Plus de 30 minutes **de pénalités au cumul des** CH sur l'heure théorique	**X**		
Article 16			
Dépassement de la vitesse moyenne de >33% < 35%		***1mn***	
Dépassement de la vitesse moyenne de >35% < 40%		***2mn***	
Dépassement de la vitesse moyenne de > 40%	***X***		
Article 17			
- Départ lancé		**10 sec**	
- Absence d'heure ou de marquage au point stop		**10 sec**	
- Sur Spéciale sur circuit pilote non passé à l'arrivée		**+ 5%** + mauvais temps	
-Sur Spéciale route, pilote non passé à l'arrivée dans les 30' suivant son départ		**Abandon**	
- Départ anticipé en spéciale		**5 sec** par seconde	
Article 20			
- Dépassement de la vitesse de 1 à 10 km/h		1"/Km/h	
- Dépassement de la vitesse de 11 à 20km/h		2" /Km/h	

- Dépassement de la vitesse de 21 à 30 km/h		3"/Km/h	
- Dépassement de la vitesse de 31 à 40 km/h		4"/Km/h	
- Dépassement de la vitesse de 41 à 50 km/h		5"/Km/h	
- Dépassement de la vitesse de plus de 50 km/h	X		
- 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	Hors Course		
- Délit de fuite			
- Conduite sous le coup d'une suspension de permis			
Article 21			
Comportement à risques	de 10 sec à la mise hors course		
Article 24			
- Infractions aux règles environnementales		50 € / Infraction constatée	

ANNEXE 1

Règlement d'un Championnat Constructeurs

Rallyes Routiers 2014

La Fédération Française de Motocyclisme par l'intermédiaire de la Commission Nationale Des Rallyes Routiers met en compétition pour l'année 2014 le Championnat de France Constructeurs des Rallyes Routiers.

1/ Participants :
Les marques participantes au Championnat Constructeurs peuvent être représentées par le team même du constructeur, mais aussi par l'intermédiaire d'un importateur, d'un concessionnaire ou d'un team privé.

Le team sera composé à minima d'une moto. Toutefois, les teams pourront inscrire une deuxième machine.

Les teams participants disposeront d'une place réservée dans le parc coureur de chacune des épreuves, dans la mesure où la disposition des lieux le permet, et sous réserves que ces teams aient précisé préalablement leurs souhaits.

2/ Engagements :
Les teams s'engagent à présenter une moto sur toutes les épreuves du championnat (6 épreuves de prévues en 2014).

Le montant des droits d'engagement au Championnat Constructeur 2014 sera, pour 6 épreuves de prévues, **de 2500 €,** et comprendra les droits d'engagement d'une moto.

Les engagements devront être souscrits en début de saison, sans avoir à préciser les pilotes retenus ni le type exact de la machine qui représentera le team.

Les teams qui souhaitent inscrire une deuxième moto, soit ponctuellement, soit pour la totalité du championnat, devront s'acquitter des droits d'engagements auprès de chacun des organisateurs.

3/ Composition des noms des teams :
Les noms des teams seront composés à minima de deux éléments, dans l'ordre suivant :
a/ le nom du constructeur du motocycle (obligatoire)
b/ le nom du team (obligatoire, sauf si le nom du team est le même que celui du constructeur)
c/ le nom du sponsor principal (facultatif)

4/ Type de machines pouvant participer au championnat constructeurs :

- réservé aux machines normalement homologuées en France et figurant au catalogue du constructeur
- les homologations à titre individuelle sont interdites, sauf pour les side-cars
- le changement de type de machine à chacune des épreuves est autorisé
- si le team engage une seconde machine, elle sera impérativement de la même marque que la première inscrite, mais éventuellement d'un type et d'une catégorie différente

5/ Conformité technique des machines :

- conforme au règlement du Championnat de France des Rallyes Routiers

6/ Pilotes pouvant participer au championnat constructeurs :

Le championnat « pilotes » étant distinct du championnat « constructeur », le team pourra choisir ses pilotes pour chacune des épreuves, sans obligation de conserver les mêmes pilotes pendant toute la saison.

7/ Comptabilisation des points au championnat :

- même attribution des points que pour le championnat « pilotes »
- seule la moto la mieux classée d'un même team marquera des points sur chacune des étapes

8/ Remise des prix :

Un classement général final sera établi, avec une remise de coupes ou de trophées aux trois premières marques du championnat constructeur, lors de la remise des prix officielle qui se tiendra lors de la dernière épreuve de la saison.

9/ Plan média :

Les teams engagés au Championnat Constructeur seront partenaires du Championnat de France des Rallyes Routiers 2014 et à ce titre leurs noms ou logos apparaitrons, dans la mesure où leur engagement auprès de la Commission des Rallyes Routiers de la FFM a été souscrit impérativement avant le 1ier février 2014, sur tous les visuels du championnat, et plus particulièrement :

- les dix banderoles à minima « Championnat de France des Rallyes FFM », comportant le visuel du championnat, mises en place :
  - sur les aires de départ et d'arrivée des épreuves
  - sur les épreuves « spéciales »
  - sur le « village » des épreuves (si existant)
- les 200 affiches format 40 cm x 60 cm, comportant le visuel du championnat, disposées par les organisateurs dans la région de l'épreuve
- la première page des programmes de chacune des épreuves, réalisés par les organisateurs
- le fond de podium de la remise des prix
- tous les documents de communication utilisés par la Commission des Rallyes Routiers, y compris sur les pages de publicité annonçant les épreuves dans les médias spécialisés

De plus, un document de présentation de chacune des épreuves sera transmis aux médias «papier » et « web » spécialisés (et éventuellement aux médias généralistes locaux), une semaine avant chaque épreuve.

Un compte-rendu de chacune des épreuves sera également transmis, au plus tard deux jours après sa fin, aux médias «papier » et « web » spécialisés, et aux médias généralistes locaux intéressés. Ce compte-rendu sera accompagné de photos libres de droit.

10/ Utilisation commerciale :

Le team vainqueur de championnat pourra utiliser le titre « Champion de France Constructeurs des Rallyes Routiers 2014 » à des fins commerciales.

ANNEXE 2

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 '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 : 2.27B, 2.2.10, 2.2.24A, et 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 .
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 motocycle en quatre 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 motocycle.
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 interrompe 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 3

REGLEMENT MOTOS CLASSIQUES

Se reporter au règlement des Motos Classiques et historiques.