



REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS 2007

POUR QUE VIVE LE RALLYE ROUTIER

Interdictions des reconnaissances entre 23h00 et 7h30.

Respect de la vitesse en ville, et des piétons.

Tous manquements à ces règles simples pourront être constatés par les Officiels ou tout membre de l'organisation, de la Gendarmerie, de la Police, les Elus et les Riverains.

Le départ pourra être refusé à un pilote qui n'aurait pas respecté ces principes.

Toute latitude est accordée aux clubs organisateurs d'apporter des restrictions supplémentaires à ce règlement en ce qui concerne les jours et heures de reconnaissances.

Art. 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année 2007 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, Règles Techniques et de Sécurité complémentaires discipline Rallyes Routiers (RTS) auquel le présent règlement se reporte.

Art. 2 – FORMATS DES EPREUVES

Le Championnat de France des Rallyes Routiers entre dans la catégorie des épreuves de régularité, de vitesse et d'endurance. Il est composé d'épreuves sportives qui se courent sur des routes ouvertes à la circulation ou privatisées.

Une épreuve : désigne l'ensemble des étapes composant un même Rallye. Une épreuve comprend au minimum deux étapes.

Le kilométrage de l'épreuve ne peut être inférieur à 300 km et comprendre au minimum 25 Km de spéciales.

Des points d'assistance comportant de préférence une possibilité de ravitaillement en carburant (station service) seront implantés environ tous les 90 kilomètres.

Sur l'itinéraire, il est nécessaire de conserver les kilométrages correspondant au nombre de pilotes engagés dans chaque épreuve, soit un pilote par kilomètre. A défaut, un parc de regroupement sous régime du pars fermé peut être aménagé entre les boucles.

La capacité de l'épreuve doit être au minimum de 140 concurrents.

Une étape : partie d'épreuve, elle peut être composée d'une ou plusieurs boucles et comprend :

- a) Un parcours de liaison (RTS art 15 A) avec contrôles horaires (RTS art 16), contrôles de passage (RTS art 17) et éventuellement contrôles inopinés (RTS art 18). Des contrôles par cinémomètre radar pourront être installés sur le parcours de liaison.
- b) Au moins deux secteurs sélectifs sur route privatisée ou sur piste homologuée (RTS art 15 C et D)

Trois formules s'offrent aux organisateurs à effectuer en une seule fois ou en boucles par périodes de 24h ou de plusieurs jours

a/ **La « boucle unique »** : cette boucle est utilisée une fois de jour et un fois de nuit et comporte au moins deux spéciales sur route ou circuit.

b/ **La « multiboucles »** : chaque étape comporte plusieurs boucles avec une ou plusieurs spéciales sur route ou circuit.

c/ **Le trèfle** : Chaque étape comporte une ou plusieurs boucles formées de plusieurs itinéraires. Chaque itinéraire comporte une spéciale sur route ou circuit et est emprunté par une ou deux catégories suivant le nombre de

concurrents admis sur ces parcours. Un départ simultané est organisé sur les différents itinéraires. Les pilotes auront effectué une boucle lorsqu'ils auront parcouru tous les itinéraires.

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 le départ du premier concurrent de cette étape.

Art. 3 – CATEGORIES, TITRES ET RECOMPENSES

Un titre de Championnat de France sera attribué toutes catégories confondues (scratch) ainsi que dans les catégories suivantes :

Catégorie I	Sport	Groupe A1	Mono moins de 200cc 2T ou de 400cc 4T Bicylindre moins de 650 cc 4T Homologation DRIRE poids minimum 150 Kg
	Sport	Groupe A2	Scotter à partir de 126 cc
	Mono	Groupe A1	Autres monocylindres
	Top Sport	Groupe A1	Autres monocylindres
	Side-cars	Groupe B2	Tous les side-cars
	Motos Anciennes G1 Solo	Groupe A1	Homologation comprise entre le 01/01/1955 et le 31/12/1976
	Motos Anciennes G1 Side-cars	Groupe B2	Homologation comprise entre le 01/01/1955 et le 31/12/1976
	Motos Anciennes G2 Solo	Groupe A1	Homologation comprise entre le 31/12/1976 et le 31/12/1981
	Motos Anciennes G2 Side-cars	Groupe B2	Homologation comprise entre le 31/12/1976 et le 31/12/1981

La Commission Nationale des Rallyes Routiers afin de promouvoir la discipline met en compétition une coupe Espoir. Cette coupe est réservée aux pilotes titulaires d'une licence NCA pour la 1^{ère} année.

Les licenciés NCB et une manifestation font l'objet d'un classement particulier dans chaque épreuve.

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, sauf pour cas d'élection ou de référendum.

Art. 4 – CLASSEMENT AU NIVEAU DE L'EPREUVE

Conformément au RTS art 20

Art. 5 – CLASSEMENT DES CATEGORIES

A partir du scratch, des classements pour chacune des catégories seront extraits. Les points seront attribués suivant le même barème que pour le Championnat. De même, le départage des ex aequo s'effectuera suivant le même procédé.

Pour les side-cars, seuls les pilotes se verront attribuer les points du classement du Championnat. Le passager récompensé sera celui ayant participé au nombre le plus important d'épreuves si toutefois celui-ci était titulaire d'une licence NCA.

Art. 6 – CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT

Au 1 ^{er}	30 pts	Au 6 ^{ème}	15 pts	Au 11 ^{ème}	10 pts	Au 16 ^{ème}	5 pts
Au 2 ^{ème}	25 pts	Au 7 ^{ème}	14 pts	Au 12 ^{ème}	9 pts	Au 17 ^{ème}	4 pts
Au 3 ^{ème}	21 pts	Au 8 ^{ème}	13 pts	Au 13 ^{ème}	8 pts	Au 18 ^{ème}	3 pts
Au 4 ^{ème}	18 pts	Au 9 ^{ème}	12 pts	Au 14 ^{ème}	7 pts	Au 19 ^{ème}	2 pts
Au 5 ^{ème}	16 pts	Au 10 ^{ème}	11 pts	Au 15 ^{ème}	6 pts	Au 20 ^{ème}	1 pt

Ne marqueront des points en Championnat de France que les pilotes NCA engagés à l'ensemble de l'épreuve.
Ne marqueront des points en Championnat de France que les pilotes étrangers licenciés ou résidant en France depuis au moins trois ans.

Le Championnat de France retiendra pour le classement général, la totalité des Epreuves de l'année, un joker d'une Epreuve soit 2 étapes est accordé si au cours de cette année 8 épreuves, ou plus, sont organisées. Les étapes les moins bonnes seront retirées. Dans le cas contraire la totalité des étapes sera retenue.

En cas d'ex aequo le départage final se fera à l'avantage du pilote :

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

Art. 7 – ITINERAIRE

Les reconnaissances de l'itinéraire (spéciales et routier) sont interdites à partir de 23 heures jusqu'à 7H30. Ces passages limités à 6 devront être effectués conformément au code de la route et dans le respect des riverains. Toute infraction à cette règle est sanctionnée par l'interdiction de départ du pilote et peut être constatée par tout officiel et/ou tout membre de l'organisation, de la Gendarmerie, de la Police, les Elus et les riverains.

Toutefois, une liberté est accordée aux clubs organisateurs d'apporter des restrictions supplémentaires à ce règlement en ce qui concerne les jours et heures des reconnaissances.

Art. 8 – DOCUMENTS DE ROUTE

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. Seules les indications portées sur la feuille de route et le fléché sont considérées comme valables. Les distances kilométriques devront être considérées comme exactes.

Art. 9 – FLECHAGE

Le fléchage est obligatoire. Dans les étapes les flèches utilisées devront être celles fournies par la Commission des Rallyes Routiers. Un marquage de confirmation, sous forme de rubans réfléchissants ou de couleurs vives devra être apposé sur les arbres ou poteaux, 50 mètres ou 100 mètres après une intersection.

Aucune réclamation ne sera cependant admise au cas où le fléchage aurait été déplacé ou détruit. Comme indiqué à l'article précédent, seules les indications fournies par les feuilles de route et les fléchés définitifs (Road Book) seront considérées comme valables. Tout changement éventuel d'itinéraire, pour quelque motif que se soit dans la dernière semaine avant l'épreuve devra être fourni aux concurrents et affiché au contrôle administratif et à l'entrée du parc fermé.

Toute aide électronique pour l'assistance parcours est interdite (positionnement par satellite).

Art. 10 – CONCURRENTS

Le Championnat de France des Rallyes Routiers 2007 est ouvert aux titulaires d'une licence internationale « France » ou nationale NCA délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours. Les passagers des side-cars devront être titulaires d'une licence.

Les concurrents reçoivent à domicile le Road Book complet sous forme de fléché, 8 jours avant la date de l'épreuve par la Poste ou tout autre moyen moderne de communication en possession du concurrent inscrit.

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 2006. Les autres numéros seront affectés dans l'ordre de départ des catégories lors du premier rallye de la saison.

Les licenciés NCB et 1 épreuve recevront des numéros à partir de 300.

Art. 11 – DROITS D'ENGAGEMENT

Les engagements dont le montant du droit ne sauraient être supérieurs à 55 € par étape, sont clos 28 jours avant la date de l'épreuve, cachet de Poste faisant foi. Au-delà de cette date, le montant du droit d'engagement est porté à 100 € minimum par étape et le concurrent NCA devient non prioritaire. A cet engagement, est ajoutée la somme de 8 € pour la location du transpondeur.

Les licenciés participant au Championnat doivent être engagés en priorité dans la limite de la capacité de l'épreuve et dans la mesure où ils respectent les dates de clôture.

Art. 12 – ACCUEIL ADMINISTRATIF (à partir de 15h00 le jour précédent le départ de l'Epreuve, sauf épreuves commençant par l'étape de nuit)

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 sera pénalisé. Les concurrents seront munis :

- de la convocation et de la confirmation de leur engagement,
- de leur licence,
- de leur permis de conduire,
- de la carte grise de la machine,
- de l'attestation d'assurance du véhicule en cours de validité,
- du certificat de conformité pour les side-cars et les machines immatriculées à titre isolé,
- de l'autorisation écrite du propriétaire en cas de prêt de véhicule.

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

- les heures de départ du premier concurrent,
- les temps impartis entre deux contrôles horaires,
- les points de ravitaillement,
- les changements d'itinéraire (en cas de modifications),
- les renseignements nécessaires (téléphone PC, douches, container de matières polluantes, etc.)
- la feuille de route (au moment du départ)
- le carnet d'infraction

Art. 13 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Le contrôle technique devra être effectué après avoir satisfait au contrôle administratif le vendredi de 15h00 à 22h30. Les machines admises sont mises en parc fermé, les machines refusées devront être représentées au contrôle.

Les pilotes se doivent de présenter leur machine au contrôle technique munis de la carte grise, et de leur équipement complet (RTS art 14), de leur protection de sol et de leur extincteur (1 par véhicule d'assistance). Le pilote est en tout temps responsable de sa machine.

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

Des contrôles peuvent être effectués au cours de l'épreuve.

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

Art. 14 – MACHINES

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

Le récépissé de la DRIRE est exigé pour homologation à titre isolé.

L'organisation prendra toutes les dispositions nécessaires afin d'assurer un respect maximum des règles de protection de l'environnement (carburant, protection des sols, nettoyage, mise à disposition de container etc.)

Voir Règles techniques et de Sécurité complémentaires discipline Rallyes Routiers.

• Les plaques de course

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

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

Elles doivent être de teinte : pour le fond « BLANC » et pour les chiffres « NOIRS »

La plaque est de forme ovale de dimension minimum : 200 X 300 mm

Les chiffres doivent avoir les dimensions minima suivantes :

- Hauteur : 120 mm
- Largeur : 60 mm
- Epaisseur du trait : 20 mm
- Espace entre les chiffres : 20 mm

Les plaques doivent porter de manière apparente et facilement lisible, l'indication de l'épreuve à laquelle participe le véhicule. Elles doivent être planes, entièrement visibles et leur inclinaison ne doit pas être inférieure à 60°.

Les bords des plaques ainsi que leur système de fixation ne doivent pas être coupants ni saillants.

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

• Marquage

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

- Carters moteurs et boîte
- Cadre
- Echappement : pot et silencieux

- **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 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 doivent être freinés par un fil métallique de sécurité. Tout ce qui comporte de l'huile doit être freiné par un fil métallique de sécurité.

Tout ce qui comporte de l'huile moteur, de boîte ou de transmission doit être freiné.

- **Système de refroidissement**

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

- **Réservoir**

Il est recommandé de remplir les réservoirs d'une mousse de type Explosaf.

- **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 ou Z.

Les pneus portant la mention "Not for highway use" sont interdits.

Il est interdit de retailler les pneumatiques

- **Contrôle sonomètre**

Le niveau sonore ne doit pas dépasser la valeur indiquée sur la carte grise au régime prévu.

La mesure du bruit s'effectuera à 0,50 mètre et 45 degrés.

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

- **Contrôle de l'éclairage**

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

Les batteries additionnelles doivent être fixées de telle manière qu'elles présentent toutes garanties de sécurité.

L'éclairage avant et arrière doit fonctionner simultanément.

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

Les supports de projecteurs additionnels doivent présenter toutes les garanties de sécurité. L'immatriculation doit être réglementaire et la plaque de police doit rester lisible et éclairée pendant toute l'épreuve.

- **Divers**

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

Art. 15 – PARC FERME

Conformément au RTS art 19

Tout mouvement de machine entrant ou sortant du parc fermé, s'effectue impérativement machine poussée, moteur arrêté. Toutefois, lorsque la conformation du parc fermé l'exige, le commissaire responsable du Parc Fermé 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) constaté par un officiel, le pilote pourra effectuer la réparation sous le contrôle d'un commissaire sans aide extérieure.

ENTREE EN PARC FERME

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

Le concurrent qui intervient ou fait intervenir une personne de son entourage, s'expose à des sanctions.

SORTIE DU PARC FERME

- La sortie des machines du parc fermé pour les départs sera donnée individuellement ou en groupe, quinze minutes avant l'heure fixée pour leur 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 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. 16 – ASSISTANCE

Les concurrents auront la possibilité de ravitailler (en carburant, huile) et de réviser leur moto sans prendre sur leur temps de route. Ils effectueront ces opérations dans les parcs d'assistance dont l'emplacement et le temps imparti (minimum de dix minutes) à ces opérations seront indiqués sur la feuille de route.

Ces temps d'assistance sont toujours indiqués hors temps de liaison.

La mise en parc fermé en avance est autorisée.

Toute assistance sera interdite :

- à l'intérieur des parcs fermés,
- sur les épreuves spéciales,
- sur les parcours effectués sous régime du parc fermé,
- entre parc fermé et départ d'étape, zone de départ
- 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.

Art. 17 - DEPARTS

Les départs de chaque étape se donneront individuellement de minute en minute dans l'ordre suivant :

- les 20 premiers du classement provisoire présents sur l'épreuve. (les 20 premiers du classement de l'année précédente pour la première épreuve de la saison)
- la catégorie Side-car,
- la catégorie Sport et Scooter,
- la catégorie Mono,
- la catégorie Top Sport,
- la catégorie Moto Ancienne

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

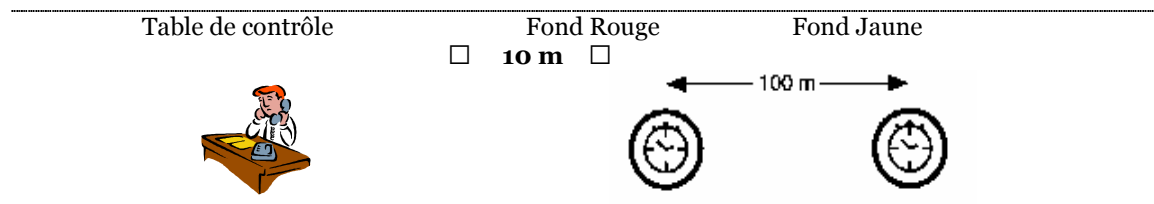
L'heure de départ de chaque étape est impérative, le pilote est sanctionné dès la première minute de retard. Au delà de 30 minutes de retard, il est mis hors course.

La non-déclaration d'abandon entraînera l'exclusion du Championnat.

Art. 18 – CONTROLES HORAIRES

Le contrôle horaire (CH) est placé par l'organisateur à l'endroit indiqué sur le road book précisément. Il est tenu par un Commissaire et un adjoint, ils signalent leur contrôle au moyen d'un panneau jaune réfléchissant placé 100 mètres avant le contrôle et un panneau rouge placé 10 mètres avant la table de contrôle. Ils disposent d'une table abritée, ainsi que d'une horodatrice ou de tout autre moyen techniquement plus avancé d'enregistrement. Ils doivent laisser effectuer le pointage de l'heure par le pilote et inscrire le passage sur une feuille de contrôle qui sera remise à la direction de course en fin de d'étape.

Si la machine 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, si la machine ne fonctionne plus ou pour tout autre problème rencontré. Il avisera la direction de course



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

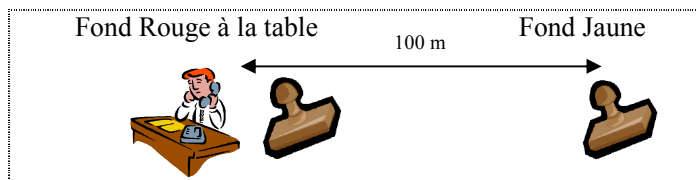
Les moteurs devront être arrêtés dans la zone comprise entre les 2 panneaux. L'avance ou le retard à un CH sera sanctionné par minute d'avance ou de retard.

Chaque concurrent devra pointer au maximum dans les 30 minutes après son heure théorique. Au-delà tout concurrent sera mis hors course.

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

Art. 19 - CONTROLE DE PASSAGE

Le contrôle de passage (CP) est placé par l'organisateur à l'endroit indiqué ou pas sur le road book. Il est tenu par un Commissaire et un adjoint, ils signalent leur contrôle 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'une table abritée, ainsi que d'un tampon spécifique de leur contrôle de passage. Ils effectuent le pointage 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.



Le nombre de contrôles n'est pas limité.
Le contrôle peut être secret.

Art. 20 – CONTROLES INOPINES

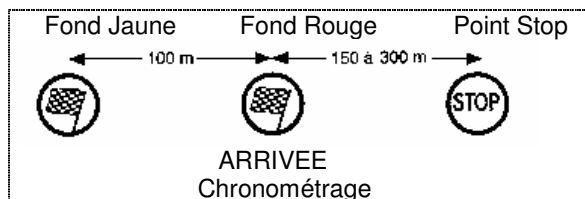
Conformément au RTS art 18

Art. 21 – SPECIALES

1. Spéciale sur Route (selon art 15 C des RTS)

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

- Le départ devra être donné machine arrêtée.
- 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 placé 100 mètres avant l'arrivée matérialisée par un panneau à damiers rouge indiquant le point précis de la prise de temps. Un point Stop est placé 300 m environ après le panneau rouge pour vérifier l'ordre de passages des concurrents.



2. Spéciale sur Circuit

Les mêmes dispositions sont appliquées que pour l'Art. 21. 1

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 levé du drapeau National ou au feu tricolore (vert)

3. Précisions

Les pilotes prenant le départ d'une épreuve spéciale (routière ou circuit) et ne franchissant pas la ligne d'arrivée seront crédités du plus mauvais temps scratch réalisé, majoré de 5%.

Sur circuit de vitesse, 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 : $900 \times 10 = 1000$ soit 16' 40".

Dans le cas d'un arrêt de course dans un secteur sélectif, le Jury décidera d'annuler l'épreuve ou d'appliquer un temps pour tous les pilotes n'ayant pas effectué l'épreuve. Le temps sera choisi parmi les 4 derniers temps réalisés normalement dans chaque catégorie concernée.

Art. 22 – SANCTIONS

Voir tableau des pénalités

Art. 23 – CHRONOMETRAGE

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 classement annexes.

Le chronométrage des épreuves spéciales devra être assuré au moins au 1/10ème de seconde par des chronométreurs officiels. Le service devra comprendre au minimum : un chronométreur fédéral à l'arrivée.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation. Le montant de la location par épreuve est de 8 euros.

Un chèque de garantie de 200 euros, libellé à l'ordre de la FFM, représentant la valeur du transpondeur, sera à établir par chacun des concurrents lors de la demande d'attribution de son numéro de course. 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 transpondeur reste sous l'entière responsabilité du concurrent jusqu'à sa restitution.

Ce numéro de course sera valable pour toute la saison.

Chaque club organisateur transmettra au responsable transpondeur et au responsable chronométrage la liste des pilotes engagés accompagnée des chèques de garantie selon le format fourni.

Par ailleurs, 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.

Les transpondeurs seront distribués aux pilotes après le contrôle technique (et avant le parc fermé). Ils devront être installés verticalement par les pilotes, sur la fourche de la moto ou au niveau de la roue avant pour les side-cars.

Concernant les Contrôles Horaires.

Le pilote devra, à son heure idéale, récupérer sa machine laissée entre les panneaux jaune et rouge du CH, et la faire rouler, moteur en marche mais à faible vitesse, sur le tapis de contrôle. Il récupérera quelques mètres plus loin l'étiquette de confirmation de passage, qu'il collera sur son carton de pointage.

Concernant les Spéciales.

Le départ reste donné par le directeur de spéciale, machine à l'arrêt, positionnée sur la ligne de départ.

L'arrivée est jugée lancée au niveau de la ligne d'arrivée.

Art. 24 - INFRACTION A LA REGLEMENTATION ROUTIERE

Les concurrents recevront avec le carnet de route mais indépendant de celui-ci un carnet d'infractions comportant deux pages ou les autorités de Gendarmerie et de Police pourront indiquer les infractions commises par le pilote.

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

La mise hors course devra de même être prononcée en cas de non-présentation, perte ou falsification du carnet d'infraction.

VOIR LE TABLEAU DES PENALITES

Art. 25 - MESURES EXCEPTIONNELLES

Si, pour des raisons de force majeure, une section devient impraticable, les Directeurs de Course pourront neutraliser le parcours à condition que la modification concerne tous les pilotes.

Si une neutralisation de temps est rendue nécessaire, le Directeur de Course ou l'officiel présent pourra en indiquer la durée 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 convoyage pourra être organisé sous l'autorité du Directeur de Course.

Art. 26 - DERNIER CONTROLE HORAIRE FIN D'ETAPE

A la fin de chaque étape, les concurrents pourront pointer en avance :

- à l'entrée du parc fermé.

Aussitôt après avoir rendu sa feuille de route et satisfait au contrôle technique, il devra pousser son motorcycle 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.

Art. 27 - FIN DE LA COURSE

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

Art. 28 – 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.

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 accompagné 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 justifiée et la décision précédente modifiée dans un sens favorable au réclamant, cette caution 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, par ailleurs, 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.

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 : 2.3.19.3, 2.3.19.11, 2.3.19.13, 2.3.19.19, 2.3.19.24, 2.3.19.26, 2.3.19.27, des annexes techniques des Manifestations Internationales de Courses sur Route FIM et aux spécifications particulières ci-dessous :

1. Les pneus doivent être homologués : norme ETRTO (V.H ou Z) ou DOT.
2. Ni le pilote ni le passager ne doivent être attachés.
3. Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté.
4. Le véhicule peut être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon ne doit pas dépasser la tangente de la roue.
5. 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.
6. Le garde-boue avant doit couvrir 100° au minimum de la circonférence de la roue avant.
7. 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.
8. 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.
9. 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 débattement de la suspension doit être d'au moins 50 mm.
10. 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.
11. Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier.
12. 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. 2.3.19.29)
13. Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche.
14. L'angle de braquage minimum de la roue avant doit être de 23° de part et d'autre de part de l'axe longitudinal.
15. 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.
16. Les dimensions du Side-car devront être conformes à celle portée sur la feuille d'homologation.

ANNEXE REGLEMENT MOTOS ANCIENNES

Art. 1 – CATEGORIES, TITRES ET RECOMPENSES

La catégorie Motos Anciennes concerne les motocyclettes homologuées entre le 01/01/1955 et le 31/12/1981.

Cette catégorie comprend deux groupes :

Groupe 1 : motocyclettes homologuées entre le 01/01/1955 et le 31/12/1976 ;

Groupe 2 : motocyclettes homologuées entre le 01/01/1977 et le 31/12/1981.

Un titre de Champion de France sera attribué toutes catégories confondues (scratch) et un classement par groupe sera établi.

Art. 2 – REGLES GENERALES DE DEFINITION TECHNIQUE D'UNE MACHINE DANS LE CADRE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS MOTOS ANCIENNES :

1/ Homologation et immatriculation (sous la responsabilité exclusive du concurrent) :

Les motocycles admis doivent avoir été homologués entre le 01/01/1955 et le 31/12/1981, avoir été immatriculés une première fois avant le 31/12/1981, et conformes aux normes du Code de la Route.

Si une machine est immatriculée après le 31/12/1981, il appartiendra à son pilote de prouver que sa machine est bien conforme à un modèle homologué, et ce en fournissant, lors des Contrôles Techniques, des éléments rédigés en langue française (revues techniques, revues d'époque, cartes grises de modèles similaires, attestations du constructeur ou de l'importateur) corroborant ses dires.

Les immatriculations W sont interdites. Le récépissé de la DRIRE est exigé pour toute homologation à titre isolé.

2/ Cadre :

Il sera d'origine, éventuellement renforcé, ou « spécial », sous réserve d'avoir été homologué par le Service des Mines français ; dans ce cas, le certificat d'immatriculation en fera mention. Sinon, l'utilisateur devra apporter la preuve de cette homologation par le Service des Mines Français (DRIRE) s'il ne peut fournir un certificat d'immatriculation modifié.

3/ Bras oscillant :

Il sera d'origine, renforcé ou adaptable, sous réserves que le principe du système d'amortissement d'origine soit conservé. Cet amortissement devra être conforme au système d'origine ; les éléments hydrauliques et les ressorts pourront être remplacés par des éléments adaptables de même conception ou de même époque que les éléments d'origine.

4/ Fourche avant :

Elle sera « conventionnelle », sauf pour les side-cars et les modèles homologués avec un autre type de fourche ; l'adaptation d'une fourche inversée et éventuellement d'un système anti-plongée est interdite.

5/ Roues et pneumatiques :

Les roues doivent avoir des diamètres correspondants à ceux inscrits sur la feuille d'homologation du service des Mines français ; le remplacement des roues d'origine par des roues à rayons ou monobloc de 21, 19 ou 18 pouces est toutefois autorisé (sous la responsabilité du concurrent, et dans la mesure où il s'agit d'une option d'époque ; les roues d'une taille inférieure à 18 pouces sont interdites, sauf pour les modèles homologués par le Service des Mines Français (DRIRE) et les side-cars.

Les machines doivent être équipées de pneumatiques sculptés, moulés, tarifés et vendus normalement dans le commerce.

Les pneumatiques doivent porter obligatoirement sur leurs flancs une lettre de référence de la norme **ETRTO ou DOT, à savoir H, S, V ou Z.**

Les pneus portant la mention "**Not for highway use**" sont interdits.

Il est interdit de retailler les pneumatiques.

6/ Freins :

Les freins pourront être à « tambour » ou à « disque » ; ils seront conformes au modèle d'origine et à ses options de l'époque.

Toutefois, pour des raisons de sécurité, le remplacement des durites de frein, des maîtres cylindres et des étriers par des pièces adaptables de l'époque d'homologation de la moto sera accepté.

Le perçage des disques est accepté.

Les étriers à plus de deux pistons, les étriers radiaux et les disques flottants sont interdits.

7/ Moteur :

Le moteur sera d'origine et conforme au modèle homologué. Toutefois, le remplacement de certaines pièces d'origine (parfois indisponibles) par des pièces adaptables correspondantes à l'époque de la machine sera accepté. L'architecture du moteur ainsi que le système d'admission seront conservés.

8/ Echappement:

Le système d'échappement sera d'origine et conforme au modèle homologué. Toutefois, le remplacement de certaines pièces d'origine (parfois indisponibles) par des pièces adaptables sera accepté. Quel que soit le système d'échappement utilisé, la valeur du niveau sonore est fixée à **96db + 2 dB**.

9/ Selle - réservoir :

L'ensemble selle – réservoir du modèle d'origine sera si possible conservé, de manière à conserver la silhouette de l'époque d'homologation de la moto ; toutefois, des ensembles adaptables seront acceptés dans la mesure où il s'agit de pièces d'époque ou d'aspect similaire à celui de l'époque de l'homologation de la moto ; des ensembles d'aspect contemporains sont interdits.

10/ Phares:

Le phare devra avoir l'aspect du phare d'origine. Les phares d'aspect contemporain sont interdits. Les phares additionnels sont acceptés.

11/ Carénage :

Le carénage, s'il est d'origine, sera conservé totalement ou partiellement, et pourra être totalement déposé. Les modèles dépourvus de carénage à l'origine pourront en être. Les sabots moteurs seront acceptés.

12/ Spécificités side-cars :

Définition : 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 Routiers Motos Anciennes sont soumis aux articles : 2.3.19.3, 2.3.19.11, 2.3.19.13, 2.3.19.19, 2.3.19.24, 2.3.19.26, 2.3.19.27 des Annexes Techniques des Manifestations Internationales de Courses sur Route FIM et aux spécifications particulières ci-dessous :

1. Les pneus doivent être homologués : norme ETRTO (V.H ou Z) ou DOT ;
2. Ni le pilote ni le passager ne doivent être attachés ;
3. Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté ;
4. Le véhicule peut être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon ne doit pas dépasser la tangente de la roue ;
5. 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 peut 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 ;
6. Le garde-boue avant doit couvrir 100° au minimum de la circonférence de la roue avant ;
7. Si le side-car est amovible, il doit être fixé au motorcycle en quatre points au minimum. Les points de fixation doivent présenter toutes les garanties de sécurité ;
8. La garde au sol, mesurée sur toute la longueur et la largeur du véhicule, ne doit pas être inférieure à 75 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite, avec carburant, conducteur et passager ;
9. 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 débattement de la suspension doit être d'au moins 50 mm ;
10. 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 ;
11. Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;
12. 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. 2.3.19.29) ;

13. Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche ;
14. L'angle de braquage minimum de la roue avant doit être de 23° de part et d'autre de l'axe longitudinal ;
15. Les roues pourront être en 13 ou 14 pouces. Les roues de 15 pouces sont autorisées, mais avec une largeur de pneumatiques de 145 de largeur au maximum ;
16. La fourche avant sera d'origine ou pourra être remplacée par une fourche à deux amortisseurs de type « Earles » ou similaire ;
17. Le cadre doit être obligatoirement d'origine, il peut être renforcé, mais toute découpe ou surbaissement est interdit.
18. 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.

13/ Passeport technique:

Le pilote devra présenter un passeport technique de sa moto, accompagnée de deux photos de sa machine (une par côté).

Les présentes règles générales de définition technique d'une machine dans le cadre du Championnat de France des Rallyes Routiers, catégorie Motos Anciennes, s'appliquent à toutes les épreuves de Rallyes Routiers comportant une catégorie similaire organisées hors du présent championnat sur le territoire national.

RECAPITULATIF DES PENALITES

INFRACTIONS	Hors Course	Pénalités En temps	Commentaires
Article 7 - Reconnaissance à partir de 23 heures et jusqu'à 7h30 ou plus de 6 passages par spéciale			Départ refusé
Article 13 - Non-respect de l'heure de convocation au contrôle technique		15"	par tranche d'heure de retard
Article 14 - Les machines non-conformes aux normes de la circulation routière ou à la fiche de contrôle établie lors des vérifications techniques - Infraction sur les marques d'identification - Pour dépassement de la norme de bruit de 2dbls - Pour dépassement de la norme de bruit de 3 à 5 dbls - Pour dépassement de la norme de bruit de + de 5 dbls	X X	 10" 20"	de 10" à la mise hors course selon décision du jury
Article 15 - Retard pour rentrer la machine en parc fermé - Intervention interdite en régime de parc fermé - Infraction sous régime de parc fermé	X	15" 3'	par minute de retard
Article 16 - Assistance sur les spéciales - Assistance sur les étapes de nuit hors parc prévu à cet effet	X	 5'	
Article 17 - Non-déclaration d'abandon - Non respect de départ à l'heure idéale - Non respect de départ à l'heure idéale au delà d'une demi-heure		Exclusion du Championnat	
	X	15" /mn	
Article 18 et 19 - Avance ou retard à un CH - Absence de pointage CH - Absence de pointage CP - Arrivée au CH ou CP en sens inverse - Perte de la feuille de route - Falsification de la feuille de route - Plus de 30 minutes à 1 CH sur l'heure théorique	X X X	 15" 20' 20' 2' 5'	par minute
Article 21 - Départ lancé		10"	
Article 23 - Départ anticipé en spéciale		5"	par seconde
Article 24 - Dépassement de la vitesse moyenne plafond > 20km/h < 30 km - Dépassement de la vitesse moyenne plafond > 30km/h < 41km/h - Dépassement de la vitesse moyenne plafond > 41km/h 1 ^{ère} fois - Dépassement de la vitesse moyenne plafond > 41km/h 2 ^{ème} fois - Infractions au Code de la Route relevées sur le carnet d'infraction - Conduite en état d'ivresse - Délit de fuite - Conduite sous le coup d'une suspension de permis - Perte du carnet d'infraction	X X	 1' 2' 5' 4'	Selon infraction
		Exclusion du Championnat	
		5'	