

# RÈGLEMENT 2024

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS



**MOTO**  
FÉDÉRATION  
FRANÇAISE

**Table des matières**

ARTICLE 1 – DEFINITION.....	4
ARTICLE 2 – FORMATS DES EPREUVES.....	4
ARTICLE 3 – CATEGORIES .....	5
ARTICLE 4 – TITRES.....	6
ARTICLE 5 – CHALLENGES DIVERS.....	6
ARTICLE 6 – CLASSEMENTS .....	7
ARTICLE 7 – ITINERAIRE.....	8
ARTICLE 8 – CONCURRENTS.....	8
8.1 – ENGAGEMENTS ET DROITS D'ENGAGEMENT .....	8
8.2 – BRIEFING.....	9
ARTICLE 9 – ACCUEIL ADMINISTRATIF .....	9
ARTICLE 10 – VERIFICATIONS TECHNIQUES.....	10
ARTICLE 11 – MACHINES.....	10
11.1 – PLAQUES DE COURSE .....	11
11.2 – MARQUAGES.....	11
11.3 – BOUCHON DE VIDANGE ET TUYAU D'ALIMENTATION D'HUILE .....	11
11.4 – PNEUMATIQUES.....	11
11.5 – CONTROLE DES EMISSIONS SONORES .....	11
11.6 – CONTRÔLE DE L'ÉCLAIRAGE .....	12
ARTICLE 12 – PARC DE REGROUPEMENT.....	12
ARTICLE 13 – RECONNAISSANCES.....	12
13.1 – RECONNAISSANCES DU PARCOURS ROUTIER :.....	12
13.2 – RECONNAISSANCES DES EPREUVES SPECIALES : .....	13
ARTICLE 14 – ASSISTANCE.....	13
ARTICLE 15 – DEPART.....	14
ARTICLE 16 – CONTROLES HORAIRES (CH).....	14
ARTICLE 17 – CONTROLE DE PASSAGE (CP) .....	15
ARTICLE 18 – SPECIALES.....	16
18.1 – SPECIALE SUR ROUTE .....	16
18.2 – SPECIALE SUR CIRCUIT .....	16
18.3 – SPECIALE INDIVIDUELLE SUR CIRCUIT .....	17
18.4 – PRECISIONS .....	17
ARTICLE 19 – FIN D'ETAPE ET DE LA COURSE .....	17
ARTICLE 20 – CHRONOMETRAGE.....	17

ARTICLE 21 – INFRACTION A LA REGLEMENTATION ROUTIERE .....	18
ARTICLE 22 – COMPORTEMENT .....	18
ARTICLE 23 – RECLAMATIONS.....	18
ARTICLE 24 – REMISE DES PRIX.....	19
24.1 – REMISE DES PRIX SUR CHAQUE EPREUVE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS .....	19
24.2 – REMISE DES PRIX DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS.....	19
ARTICLE 25 – PROTECTION DE L’ENVIRONNEMENT .....	19
RECAPITULATIF DES PENALITES .....	20
ANNEXE 1 – REGLEMENT SIDE-CAR DE RALLYE .....	22

## **ARTICLE 1 – DEFINITION**

- La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année en cours 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 et des Règles Techniques et de Sécurité complémentaires discipline Rallyes Routiers (RTS) auxquelles 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.

**Une étape** est une partie d'épreuve, elle peut être composée d'une ou plusieurs boucles 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).
- **Secteurs sélectifs :**
  - ◆ **Une épreuve du Championnat de France des Rallyes Routiers doit comporter à minima un cumul de 25 kms de « spéciale ».**
  - ◆ **Une épreuve peut débuter par l'étape « de jour » ou l'étape « de nuit » au choix de l'organisateur.**

Les étapes peuvent être disputées indifféremment de jour ou de nuit. Une assistance de 90 minutes minimum doit être prévue entre la dernière boucle de jour et la première boucle de nuit.

Si une étape comprend une boucle de nuit, les départs de tous les concurrents, dans les **épreuves spéciales**, doivent s'effectuer dans la nuit totale.

Chacune des étapes d'un même rallye doit comporter le même nombre d'épreuves spéciales à deux unités près.

### **Une étape peut se présenter sous plusieurs formats :**

- Etape en ligne dont le parcours est utilisé une seule fois au départ d'un point A et à l'arrivée au point B.
- Etape multi-boucles : Ce parcours comporte une ou plusieurs boucles à parcourir plusieurs fois.
- Le fléchage éventuel 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 à la navigation sur le parcours faisant appel à un signal de positionnement par satellite type GPS est interdit (Voir tableau de pénalités). **Seule la fonction odomètre est autorisée.**
- 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

Rallye1	<b>Bicylindre 4T de + 800cc</b> <b>3 cylindres 4T de + 675cc</b> <b>4 cylindres et + 4T de + 600cc</b> <b>Machine homologuée à titre isolé de + 125cc</b>
Rallye2	Mono de + 450cc 4T Mono et bicylindres de + 300cc 2T Bicylindres de 650cc à 800cc 4T Trois cylindres ≤ 675cc 4T Quatre cylindres et + ≤ 600cc 4T Scooter à 2 ou 3 roues de + 650cc 4T
Rallye3	<b>Mono de 124cc à 450cc 4T</b> <b>Mono de 124cc à 300cc 2T</b> Bicylindres ≤ de 300cc 2T Bicylindres ≤ 650cc 4T Multi cylindres ≤ 500cc 4T Scooter à 2 et 3 roues de + 125cc à 650cc Motos électriques
Side-cars	Tous les side-cars et spider homologués
<b>Anciennes et Classiques</b>	<b>Homologation comprise entre le 01/01/1965 et le 31/12/1998</b>

## **ARTICLE 4 – TITRES**

### **CHAMPIONNATS DE FRANCE**

- Un titre de Champion de France Elite est attribué au premier du classement Scratch (toutes catégories confondues).
- Un pilote ne peut être classé en Elite qu'avec les points acquis dans une seule catégorie, celle où il a marqué le plus de points.
- Un titre est également décerné dans chacune des catégories prévues, à condition qu'au moins 5 concurrents aient marqué des points dans au minimum 3 épreuves.
- Les pilotes étrangers peuvent participer au championnat de France à condition qu'ils disposent d'une licence annuelle délivrée par la FFM.
- Seuls les pilotes titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM marquent des points lors des épreuves.

### **TROPHEES DE FRANCE**

- Un titre est décerné dans chacune des catégories prévues, à condition qu'au moins 5 concurrents aient marqué des points dans au minimum 3 épreuves. Si cette condition n'est pas remplie, le Trophée correspondant n'est pas décerné.
- Les pilotes étrangers peuvent participer aux Trophées de France à condition qu'ils disposent d'une licence annuelle délivrée par la FFM.
- Seuls les pilotes titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM marquent des points lors des épreuves.

**4.1 – Trophée ESPOIR** : la Commission Nationale des Rallyes Routiers, pour promouvoir la discipline, met en compétition un trophée Espoir. Ce Trophée est réservé aux pilotes :

- Titulaires d'une licence NCO et **pratiquant le Rallye Routier depuis trois saisons au maximum (2021, 2022 et 2023)**
- **Les pilotes ayant pratiqué le Rallye Routier avec une licence LJA dans les années antérieures peuvent participer à ce Trophée.**
- Nés après le **31 décembre 1994** (moins de 30 ans) et n'ayant jamais obtenu un titre de champion de France, délivré par la FFM, dans quelque discipline moto que ce soit, ni remporté le Trophée Espoir du Championnat de France des Rallyes Routiers.

**4.2 – Trophée VETERANS** : réservé aux pilotes nés avant le **1<sup>er</sup> janvier 1973**, titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM.

## **ARTICLE 5 – CHALLENGES DIVERS**

**Les clubs motocyclistes affiliés à la FFM ou des partenaires du Championnat de France des Rallyes Routiers pourront organiser des Challenges, avec un classement par étape ou par épreuve et également annuel, sous leur responsabilité en ce qui concerne les extractions des chronométrages officiels. Les prix et autres récompenses seront à leur charge.**

**Ces challenges sont ouverts aux titulaires d'une licence LJA, NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM**

**Exemples de Challenges proposés (liste non limitative) :**

**5.1 – Challenge FEMININES** : réservé aux seules pilotes féminines.

**5.2 – Challenge DUO** : réservé aux équipages. Le/la passager(ère) devra être titulaire d'une licence FFM. Les particularités de ce trophée sont les suivantes :

- Les membres de l'équipage ne pourront pas intervertir leur place (le passager reste passager et le pilote reste pilote) ;
- Seules les épreuves spéciales routières seront disputées en duo ; les épreuves en ligne sur circuit de vitesse devront absolument être disputées par le pilote seul ;
- Seul le pilote de chaque équipage sera classé au « scratch » et dans la catégorie de sa machine ;
- Si le passager seul abandonne, le pilote sera classé uniquement dans sa catégorie.

**5.3 – Challenge EUROPEEN** : réservé aux pilotes européens résidant en dehors de la France.

**5.4 – Challenge Motos Anciennes** : réservé aux motos homologuées du 01/01/1965 au 31/12/1980.

**Attribution des points pour chaque étape du Championnat Elite (Scratch) :**

1°	40 pts	6°	25 pts	11°	20 pts	16°	15 pts	21°	10 pts	26°	5 pts
2°	35 pts	7°	24 pts	12°	19 pts	17°	14 pts	22°	9 pts	27°	4 pts
3°	31 pts	8°	23 pts	13°	18 pts	18°	13 pts	23°	8 pts	28°	3 pts
4°	28 pts	9°	22 pts	14°	17 pts	19°	12 pts	24°	7 pts	29°	2 pts
5°	26 pts	10°	21 pts	15°	16 pts	20°	11 pts	25°	6 pts	30°	1 pt

**Attribution des points pour chaque étape du Championnat pour les catégories et les Trophées :**

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

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

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

- Ayant marqué des points dans le plus grand nombre d'étapes ;
- Nombre de meilleures places par épreuve (1ère place, 2ème, etc...) ;
- A la meilleure place sur la dernière étape.

**Si sur une étape, seulement 1 ES est validée, les points de l'étape sont divisés par 2.**

Pour recevoir sa coupe ou toute autre récompense, tout pilote classé dans les trois premiers des différents Championnats ou Trophées du Championnat de France des Rallyes Routiers doit impérativement être présent lors de la remise des prix qui a lieu lors de la dernière épreuve du championnat, sauf cas de force majeure dûment justifié auprès du Président de la Commission Nationale des Rallyes Routiers. En cas d'absences injustifiées lors de cette remise des prix, les coupes ou récompenses sont recyclées.

## **ARTICLE 6 – CLASSEMENTS**

- Les pilotes, quelle que soit leur licence, feront l'objet d'un classement pour chaque rallye.

## **ARTICLE 7 – ITINERAIRE**

- Les concurrents reçoivent le Road Book complet sous forme de fléché, **le jeudi** de la semaine précédant l'épreuve.
- **L'emplacement, les cartes et les vidéos des spéciales sont communiqués au plus tôt le jeudi de la semaine précédente et au plus tard le mercredi de la semaine du rallye.**
- A l'issue du briefing, le road book est considéré comme bon. Aucune réclamation n'est acceptée à ce sujet après le briefing.
- Au moment du départ, les pilotes reçoivent leur feuille de route (carton de pointage) avec leur carnet d'infraction au verso.

## **ARTICLE 8 – CONCURRENTS**

- Les épreuves du Championnat de France des Rallyes Routiers sont ouvertes aux titulaires d'une licence nationale NCO, NPH, Internationale, LJA pour les courses se déroulant sur moins de 24 heures, délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.
- Le nombre maximum de concurrents est défini par le règlement particulier de chaque épreuve.
- Les passagers doivent être titulaires d'une NCO, NPH, NCP, internationale délivrée par la FFM ou LJA.
- Les concurrents NCO, NPH ou internationaux du championnat de France se voient attribuer dans chaque catégorie un numéro de course qu'ils gardent toute la saison.
- Lors de la première épreuve de la saison en cours, les vingt premiers numéros sont attribués aux vingt premiers du classement scratch de la saison précédente.
- La Commission Nationale des Rallyes Routiers peut désigner sur chaque rallye **trois** pilotes de notoriété invités (engagement gratuit). Un pilote invité ne peut l'être que sur une épreuve, à l'exception des journalistes professionnels.
- La liste de ces pilotes est donnée aux organisateurs 30 jours avant l'épreuve. Ces pilotes ne marquent pas de points au championnat, mais doivent être licenciés NCO, NPH, International ou LJA.
- Si le pilote invité se fait délivrer une licence LJA, celle-ci devra être réglée par ses soins. De plus, chaque organisateur peut également désigner **trois** pilotes de notoriété.

### **8.1 – ENGAGEMENTS ET DROITS D'ENGAGEMENT**

**Les concurrents devront transmettre aux clubs organisateurs, dans le délai imparti :**

- **Leur bulletin d'engagement rempli de manière lisible et complète**
- **Leur fiche technique remplie de manière lisible et complète**
- **Le paiement de leur engagement**

NB : documents à compléter de manière électronique

Le montant des droits d'engagements **est, pour les Rallyes comportant 2 ES et plus, de :**

**260 €** pour une étape uniquement

**300 €** pour les 2 étapes (épreuve avec 2 équipes de chronométrage)

- Les engagements sont clos (**sauf mention contradictoire figurant au Règlement Particulier de chaque épreuve**) 30 jours avant la date de l'épreuve, cachet de La Poste faisant foi.



- Les engagements peuvent être réalisés par engage-sports, à l'initiative de chacun des clubs organisateurs.
- Les droits d'engagement ne peuvent être encaissés plus de 30 jours maximum avant les épreuves.
- Le droit d'engagement est remboursé en totalité moins 50 € de frais de dossier :
  - Jusqu'à 30 jours avant l'épreuve uniquement sur envoi d'un courrier au club organisateur, cachet de La Poste faisant foi, ou d'un courriel adressé au club organisateur, date de réception du courriel faisant foi. La validation de l'annulation doit être confirmée par l'organisateur.
- Pas de remboursement à moins de 30 jours avant l'épreuve, sauf cas de force majeure ; dans ce dernier cas, le concurrent doit adresser à l'organisateur un justificatif, par lettre recommandée avec accusé de réception ; le club organisateur reste seul maître de la décision de rembourser ou non le montant de l'engagement moins les frais de dossier.
- 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.

## **8.2 – BRIEFING**

Le briefing sera organisé à 19h00 à un lieu précisé lors du contrôle administratif.

Les concurrents doivent obligatoirement être présents en personne au briefing sous peine d'une pénalité de 10". Ils doivent émarger une feuille de présence.

Pour les manifestations débutant le jour même, les horaires du briefing sont précisés sur le règlement particulier.

### **ARTICLE 9 – ACCUEIL ADMINISTRATIF**

Les contrôles administratifs ont lieu **la veille de l'épreuve (sauf mention contradictoire figurant au Règlement Particulier de chaque épreuve) ; ils débutent au plus tard à 14h00 et se termineront à 17h00.**

Pour les manifestations débutant le jour même, les contrôles administratifs ne peuvent pas commencer avant 9h00.

Le non-respect de ces horaires peut être pénalisé.

Les concurrents présentent eux-mêmes les documents originaux suivants :

- leur licence ;
- leur permis de conduire ;
- le certificat d'immatriculation ;
- l'attestation d'assurance
- le certificat de conformité pour les machines reçues à titre isolé ;
- L'autorisation parentale (pour les mineurs) ;

L'organisateur refuse le départ de l'épreuve à tout pilote dans l'incapacité de présenter l'ensemble de ces pièces administratives.

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

- les fonds de plaques :
  - Jaune pour la catégorie Elite

- Rose pour les Féminines
- Blanche pour les autres catégories
- les numéros de course noir
- les renseignements nécessaires (téléphone PC, emplacements du paddock, des sanitaires, des containers de matières polluantes, etc.).

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

### **ARTICLE 10 – VERIFICATIONS TECHNIQUES**

**Le pilote est en tout temps responsable de sa machine, de sa conformité au code de la route et de son homologation.**

Le contrôle technique doit être effectué **immédiatement** après avoir satisfait au contrôle administratif.

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

- la fiche technique dûment complétée qui leur a été remise lors du contrôle administratif
- le certificat d'immatriculation ;
- leur équipement complet : combinaison cuir 1 ou 2 pièces reliées, protection dorsale (norme en 1621-2) ou gilet airbag (fortement conseillé) à dorsale intégrée (marqué EN 1621-2), casque (norme ECE 22-05 + **ECE 22-06**), bottes **moto**, gants cuir **moto** marqués CE + pictogramme moto;
- **il est vivement conseillé d'apposer sur les casques un sticker avec les nom, prénom et groupe sanguin du concurrent.**

**Le contrôle technique réalisé préalablement à une épreuve est un contrôle visuel des machines portant sur la sécurité.**

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

**Les contrôles techniques seront clos à 18H00**

Pendant l'épreuve, les motocycles peuvent être examinés à n'importe quel moment. A l'issue de l'épreuve, les Commissaires Techniques vérifient si aucune irrégularité n'a été commise.

### **ARTICLE 11 – MACHINES**

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

La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est **obligatoire** sur toutes les machines. **Une machine sans compte tours en état de marche est interdite de départ.**

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 doit être utilisée pour toute l'épreuve.

### **11.1 – PLAQUES DE COURSE**

Les machines portent trois supports de plaques numéro de dimensions 21 cm x 30 cm fixés, l'un à l'avant face à la route, les deux autres de chaque côté de la roue arrière.

**Les supports de plaques doivent être plans, entièrement visibles et leur inclinaison ne doit pas être inférieure à 60°. Leurs bords et leur système de fixation ne doivent pas être coupants, ni saillants.**

Les concurrents doivent obligatoirement poser les plaques fournies par l'organisateur.

Les plaques numéro fournies ne doivent pas être découpées. Le non-respect de cette consigne entraîne automatiquement des pénalités (voir tableau des pénalités).

Toutefois, les concurrents peuvent apposer sur leur moto les noms et logos de leurs partenaires propres.

### **11.2 – MARQUAGES**

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

- cadre
- échappement : pot et silencieux

Toute falsification de ces marquages est sanctionnée (voir tableau des pénalités).

### **11.3 – 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.
- Tout tuyau de reniflard doit aboutir dans le filtre à air si celui-ci est d'origine, ou dans un bac de récupération de 250cc minimum.

### **11.4 – 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 fabricant de la machine.

L'emploi de couvertures chauffantes est totalemt interdit sur l'ensemble de l'épreuve (parcs concurrents, d'assistance et de ravitaillement, parcours routier, avant CH, etc..).

### **11.5 – CONTROLE DES EMISSIONS SONORES**

- Des contrôles de bruit sont obligatoirement effectués avant **ou pendant** l'épreuve (**contrôles aléatoires**) selon la méthode FIM décrite dans l'annuaire FFM.

- **Pour les machines inscrites en catégories Ancienne et Classique, la valeur du niveau sonore est fixée à 95 dB/A avec une tolérance de + 2 dB/A, ou encore la valeur mentionnée sur le certificat d'immatriculation.**
- **Pour les machines inscrites dans toutes les autres catégories,** le niveau sonore ne doit pas dépasser la valeur indiquée sur le certificat d'homologation au régime prévu.
- En cas de non-conformité, le concurrent a la possibilité de présenter **deux** fois sa moto, jusqu'à la fermeture du Contrôle Technique **ou sur demande des Commissaires Techniques**. En cas d'une repasse le concurrent prend place en fin de file d'attente.
- **Toute valeur dépassée de + 2 dB/A jusqu'à moins de 5dB/A est sanctionnée.**
- **Tout dépassement de 5dB/A entraîne la mise hors course du concurrent.**
- Des contrôles de bruit peuvent avoir lieu à tout moment de l'épreuve.
- Si lors de ces contrôles, une machine n'est plus conforme, deux autres mesures sont immédiatement effectuées. La moyenne est prise comme mesure référence.
- Si à l'issue des contrôles, préliminaires ou en cours d'épreuve, une machine n'est plus conforme, le CT consigne les valeurs relevées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

#### **11.6 – CONTRÔLE DE L'ÉCLAIRAGE**

- Le contrôle du bon fonctionnement de l'éclairage a 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.
- Les projecteurs additionnels « longue portée » doivent être couplés avec ceux d'origine en position route. De plus, un interrupteur doit 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).

#### **ARTICLE 12 – PARC DE REGROUPEMENT**

- Les organisateurs peuvent prévoir la mise en place de parcs de regroupement (fonctionnant sous le régime de non-assistance extérieure) dans lequel le temps de rétention est modulable en fonction des circonstances. Leur gestion est sous la responsabilité du Directeur de Course.
- Une nouvelle heure de départ peut être donnée à la sortie du parc de regroupement comme pour un départ de spéciale.
- En cas de nécessité d'organisation ou autre (intempéries...) un parc de regroupement et un convoi peuvent être organisés sous l'autorité du Directeur de Course.

#### **ARTICLE 13 – RECONNAISSANCES**

##### **13.1 – RECONNAISSANCES DU PARCOURS ROUTIER :**

1/ Le parcours routier peut être reconnu librement dans le respect du Code de la Route, mais reste interdit de 23h00 à 7h30.

2/ Dans la mesure du possible, un parcours de déviation est communiqué par l'organisateur aux concurrents qui souhaitent reconnaître à moto, de manière à ne pas emprunter les routes comprenant des épreuves spéciales.

### **13.2 – RECONNAISSANCES DES EPREUVES SPECIALES :**

1/ Les reconnaissances des « épreuves spéciales » (sauf celles sur circuit fermé) sont interdites à tous les véhicules à moteur **à 2 ou 3 roues et aux quads (seuls les vélos ou trottinettes à assistance électrique sont autorisés). Cette interdiction s'applique également aux véhicules à moteur à 4 roues et plus la veille de l'épreuve.**

2/ Lors des reconnaissances des spéciales avec des véhicules **à moteur à 4 roues** et plus, les concurrents doivent adapter leur vitesse au profil et à l'état de la route et avoir un comportement responsable envers les riverains.

3/ Tout concurrent qui ne respectera pas ces règles sera exclu de l'épreuve où l'infraction aura été relevée et ne sera pas remboursé de ses frais d'engagement afférents à l'épreuve concernée.

4/ Une reconnaissance des **épreuves spéciales** doit être effectuée lors d'une boucle à temps imparti, avant le départ officiel de l'épreuve spéciale précitée. Cette reconnaissance des **épreuves spéciales** est effectuée sur route **fermée** à la circulation. L'ensemble des mesures de sécurité des spéciales (direction de spéciale, commissaires de piste, radios, médecin, ambulance) sont en place et en fonctionnement lors de ces reconnaissances, **qui ne sont pas chronométrées.** **Les CH de départ et d'arrivée ainsi que les CH intermédiaires de cette reconnaissance sont actifs (avance et retard pénalisés).**

5/ Les pilotes n'ayant pas participé à la **boucle de reconnaissance** des spéciales ne peuvent participer à l'épreuve.

### **ARTICLE 14 – ASSISTANCE**

- Les concurrents ont 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 peut y 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 ne peuvent être inférieurs à 15 minutes.
- Ces temps d'assistance **sont inclus dans le temps de roulage** indiqué sur le carton de pointage.
- Le temps d'assistance entre la dernière boucle de jour et la première boucle de nuit est de 90 minutes minimum

Toute aide extérieure est interdite et sanctionnée, seuls le pilote et passager peuvent intervenir sur leur machine :

- A l'intérieur des parcs fermés ;
- A 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 15 – DEPART**

- **Les départs sont donnés individuellement toutes les 30 secondes y compris pour le prologue.**
- Les pilotes doivent être en pré grille 10 minutes avant leur heure de départ affichée. Le retard en pré grille est sanctionné.
- Les contrôleurs techniques vérifient 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.
- Le Directeur de Course peut modifier cet ordre de départ notamment pour les spéciales sur circuit où les départs peuvent être donnés par catégorie.
- Le Directeur de Course peut, sur avis favorable du Jury, autoriser les départs en groupes pour se rendre à une spéciale sur circuit.
- L'heure de départ de chaque étape est impérative, le pilote est sanctionné dès la première minute de retard.
- Au départ de chaque étape, le retard de plus de 30 minutes, est sanctionné par la mise hors course.
- La non-déclaration d'abandon par le pilote ou un accompagnateur, entraîne 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)
- Les 3 pilotes de notoriété désignés par la Commission Nationale des Rallyes Routiers ;
- Les 3 pilotes de notoriété au choix de l'organisateur ;
- La catégorie Rallye 1 ;
- La catégorie Rallye 2 ;
- La catégorie Rallye 3 ;
- La catégorie Ancienne et Classique ;
- La catégorie Side-car et Side-car Classique, **y compris les LJA** ;

**Pour les autres catégories, les licenciés LJA partiront par catégorie après tous les licenciés NCO.**

### **ARTICLE 16 – CONTROLES HORAIRES (CH)**

- Le pilote est responsable de ses pointages (CP, CH) ; 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, etc... est sanctionnée.
- Les contrôles horaires (CH) sont placés par l'organisateur aux endroits indiqués 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.

- Si un contrôle a été déplacé pour quelques raisons que ce soit, le Directeur de Course doit neutraliser ce contrôle.
- Les contrôles horaires précédant les reconnaissances des ES sont opérants.
- Si une section devient impraticable, le Directeur de Course et le Jury peuvent 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 précise la nouvelle heure de départ sur la feuille de route.
- Les pilotes doivent se présenter au CH dans le sens de la course ; toutes les arrivées dans un autre sens sont pénalisées.
- Les moteurs doivent 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, d'un moyen de prise de temps et d'une 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 doivent obligatoirement pointer leur feuille de route.
- Le pilote doit, à son heure idéale, récupérer sa machine stationnée entre les panneaux jaune et rouge du CH, et la faire rouler vers le moyen de prise de temps.
- Lorsque les départs sont donnés toutes les minutes, l'heure idéale de pointage comprend 60 secondes ; dans ce cas, les pénalités sont de 15 secondes par minute d'avance ou de retard sur le temps idéal.
- Lorsque les départs sont donnés toutes les 30 secondes, l'heure idéale de pointage comprend 30 secondes ; dans ce cas, les pénalités sont de 7,5 secondes par tranche de 30 secondes d'avance ou de retard sur le temps idéal.
- L'officiel du contrôle peut coller l'étiquette sur la feuille de pointage sous la responsabilité du pilote.
- Le responsable du CH inscrit l'heure de pointage sur une feuille de contrôle (dite « feuille de 100 »), qui est remise à la direction de course en fin d'étape ; l'avance ou le retard à un CH sera sanctionné (voir tableau des pénalités).
- Si le système de pointage ne fonctionne plus ou pour tout autre problème rencontré, le commissaire inscrit 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 avise la direction de course de tout incident.
- Chaque concurrent doit pointer au maximum dans les 30 minutes après son heure théorique au cumul des CH ; au-delà, tout concurrent est mis hors course.
- Les contrôles horaires sont levés après le passage du véhicule de fermeture.

#### **ARTICLE 17 – CONTROLE DE PASSAGE (CP)**

- Le nombre de contrôle de passage (CP) peut être indiqué par l'organisateur.
- L'emplacement de chaque CP peut 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 est remise **au véhicule de fermeture qui la remet à la** direction de course à la fin **de chaque boucle** ; cette heure peut servir de contrôle inopiné.
- Le nombre de contrôles n'est pas limité.

## **ARTICLE 18 – SPECIALES**

### **18.1 – SPECIALE 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 peuvent en sortir que pour prendre le départ de la spéciale.
- Il est interdit de chauffer ses pneumatiques dans cette zone ; toute infraction est sanctionnée.
- Le départ de la spéciale est signalé par une ligne tracée au sol ; une ligne d'attente, distante d'environ 4 mètres précède la ligne de départ.
- Le signal du départ est donné sous l'autorité du responsable de spéciale de 30 secondes en 30 secondes au minimum.
- Le départ doit être donné machine arrêtée, moteur en marche ; le pilote est pénalisé en cas de départ anticipé.
- **Les pilotes recevront un carton de chronométrage avant leur départ y compris pour les reconnaissances des ES.**
- En aucun cas, un second départ ne peut 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 y compris pour les reconnaissances des ES. Une marque est apposée sur le carton de pointage par le commissaire ;
- L'absence de marque est 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, est déclaré en abandon.

### **18.2 – SPECIALE 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 effectuent un tour de reconnaissance puis un tour de chauffe ligne par ligne avant de partir pour une course d'environ 20 Km. Le nombre de tours est précisé sur le règlement particulier de l'épreuve.
- Les départs se font lancés à la fin du tour de chauffe.
- Les pilotes n'ayant pas participé au(x) tour(s) de reconnaissance puis au tour de chauffe **sont** mis hors course.



- Le franchissement des limites de la piste est sanctionné par 10 secondes de pénalité par franchissement des bandes de rive par une ou plusieurs roues du véhicule.
- Un pilote qui, ayant franchi la ligne d'arrivée, a parcouru un nombre de tours inférieur à celui du vainqueur se voit 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 est affecté le temps suivant :  $(900 \times 10) : 9 = 1000$  soit 16' 40". Un pilote ayant chuté ou étant en panne n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée, est crédité du plus mauvais temps de sa série, correction faite, majoré de 5%.

- Un pilote ayant effectué un départ anticipé (moto qui bouge de son emplacement) est pénalisé de 10"

### **18.3 – SPECIALE INDIVIDUELLE SUR CIRCUIT**

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

### **18.4 – PRECISIONS**

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

## **ARTICLE 19 – FIN D'ETAPE ET DE LA COURSE**

- A la fin de chaque étape chaque concurrent pointe 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 rendre son transpondeur.
- Toute feuille de route non rendue par le pilote au contrôle d'arrivée est considérée comme perdue et pénalisée

## **ARTICLE 20 – CHRONOMETRAGE**

- Les chronométreurs désignés pour une épreuve doivent donner l'heure officielle du rallye au briefing.
- Le chronométrage des épreuves spéciales est assuré au 1/1000 ème de seconde par des chronométreurs officiels.
- A l'issue du contrôle technique, les concurrents se voient remettre un transpondeur. Le transpondeur doit être restitué à l'issue de la manifestation. Les transpondeurs perdus ou non restitués à la fin de la manifestation sont facturés 50 €.
- Les transpondeurs doivent être installés **verticalement** le plus près possible de la route et **le plus loin possible des ballasts xenon si la moto en est équipée**.
- 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 doivent se le procurer auprès du responsable transpondeur, pour un montant de **5 euros**. Ce dernier reste leur propriété.

### **ARTICLE 21 – INFRACTION A LA REGLEMENTATION ROUTIERE**

- Les concurrents reçoivent leur feuille de route, avec un carnet d'infractions imprimé au verso, comportant deux ou trois emplacements.
- Les autorités de Gendarmerie, de Police, ainsi que tous les juges de fait indiquent l'infraction(s) commise(s) par le pilote, hors sanctions pénales.
- Les vitesses brutes des relevés de dépassements de vitesse sont minorées de 20 Km/h par le jury avant l'application du barème des sanctions.
- Suivant l'infraction relevée, les sanctions vont d'une pénalité horaire à l'exclusion du Championnat.

### **ARTICLE 22 – COMPORTEMENT**

- Chaque pilote est responsable de ses accompagnateurs, et est tenu de se conformer aux consignes et aux ordres des officiels.
- Tout refus ou insubordination fait l'objet d'un rapport d'un (ou des) officiel(s), et le pilote concerné est éventuellement sanctionné, suivant appréciation du Jury, la sanction appliquée étant comprise entre 10 secondes de pénalité et la mise hors course.
- Les comportements à risques des pilotes (vitesse excessive dans les villes, villages ou hameaux, dérapage, wheeling ou autres figures de style ...) ou un bruit volontairement excessif (moteur au rupteur) sont sanctionnés, y compris dans le parc pilotes.
- Chaque pilote ou accompagnateur utilisant un véhicule à moteur thermique ou électrique à deux ou trois roues ou un quad, dans le paddock ou dans le voisinage de la compétition doit impérativement porter un casque ; le défaut de port du casque dans ces conditions, constaté par les Officiels ou tout membre licencié de l'organisation, de la Gendarmerie ou de la Police, qui sont considérés comme juges de fait, est systématiquement sanctionné (voir tableau des pénalités).

### **ARTICLE 23 – RECLAMATIONS**

- Les réclamations doivent être posées conformément aux dispositions du Code Sportif National.
- Elles doivent être présentées dans les délais impartis par les pilotes intéressés à la fin de chaque étape.
- Toute réclamation concernant les résultats doit être déposée dans la demi-heure suivant l'affichage de ces résultats.
- Les résultats officiels doivent être affichés deux heures 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 doivent être affichés le matin à huit heures.
- Toute réclamation contre un pilote ou sa machine doit être présentée dans la demi-heure suivant l'arrivée du dernier concurrent.
- Chaque réclamation doit se référer à un seul sujet et être accompagnée d'un montant de 150€ ; de plus, en cas de démontage, une caution de 75 € pour un moteur 2 temps ou de 150 € pour un moteur 4 temps doit être également versée ; tout pilote mis en cause doit être entendu par le Jury.
- Si la réclamation est fondée et la décision précédente modifiée dans un sens favorable au réclamant, cette caution lui est remboursée ; dans la négative, elle est 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 peut demander que sa sanction soit suspendue jusqu'à ce que son appel soit traité, mais cette demande peut 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 € doit être versée pour "frais de justice".
- Il est précisé, qu'en cas d'incident impliquant plusieurs personnes, le droit en appel doit être versé, ainsi que la caution par chacune des personnes intéressées, mais en aucun cas collectivement.

## **ARTICLE 24 – REMISE DES PRIX**

### **24.1 – REMISE DES PRIX SUR CHAQUE EPREUVE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS**

- Les récipiendaires doivent obligatoirement porter, lorsque leur catégorie est dédiée à un partenaire, une casquette siglée avec le nom ou le logo du partenaire. Tout refus du port de cette casquette est sanctionné par une amende pécuniaire de 100 €.
- Sur chacune des épreuves, les coupes et prix divers sont remis uniquement aux pilotes présents lors de la remise des prix. En cas d'absence, les coupes et prix divers sont recyclés.
- Les cas de force majeure sont examinés par l'organisateur, qui reste seul juge.

### **24.2 – REMISE DES PRIX DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS**

- La remise des prix a lieu, **sauf cas de force majeure**, lors de la dernière épreuve du Championnat de France des Rallyes Routiers.
- La FFM remet aux trois premiers de chaque catégorie du Championnat **et des Trophées** une coupe **ou autre récompense**.
- Les récipiendaires doivent obligatoirement porter, lorsque leur catégorie est dédiée à un partenaire, une casquette siglée avec le nom ou le logo du partenaire. Tout refus du port de cette casquette est sanctionné par une amende pécuniaire de 100 €.
- La présence de l'ensemble des récipiendaires lors de la remise des prix du Championnat de France des Rallyes Routiers est impérative, **y compris pour les Trophées. En cas d'absence, les prix ne sont pas remis mais recyclés.**
- Les cas de force majeure sont examinés par la FFM qui reste seule juge.

## **ARTICLE 25 – PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

- Chaque concurrent doit être en possession d'un tapis de sol absorbant, possédant les caractéristiques techniques suivantes :
  - Dimensions : 160 cm x 100 cm minimum
  - Capacité d'absorption : 1 litre minimum
  - Epaisseur : de 5 à 7 mm minimum
- Ce tapis doit 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.

- Les concurrents et leur assistance doivent 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 ces consignes est pénalisé d'une amende pécuniaire de 100 € à chaque infraction constatée.

### RECAPITULATIF DES PENALITES

INFRACTIONS	Hors Course	Pénalités (en temps)	Commentaires et décision du jury
<b>Article 2</b>			
- Toute assistance au parcours faisant appel au signal satellite	X		
- Apposition de signes de reconnaissance	X		
<b>Article 7.2</b>			
- Absence au briefing		10 secs	
<b>Article 9</b>			
- Non-respect de l'heure de convocation au contrôle administratif ou technique			Voir jury
<b>Article 10</b>			
- Machine non-conforme aux normes de la circulation routière ou à la fiche de contrôle établie lors des vérifications techniques		de 10 secs à la mise hors course	
- Pneus non conformes – aux normes homologation – retaillés	X		Vérification pendant la course
- Absence de compte tours	X	Refus du départ	
- Infraction sur les marques d'identification cadre moteur échappement	X		
- Pour dépassement de la norme de bruit de + 2 à – de 5 dB A		10 secs	
- Pour dépassement de la norme de bruit de 5 dB A ou plus	X		
- Eclairage non conforme AV et /ou AR	X	10 secs	Voir jury
- Echange de machine pendant la manifestation	X		
<b>Article 10.1</b>			
-Plaques de course posées non conforme ou découpées		1 mn	
<b>Article 11</b>			
- Intervention interdite en régime d'assistance extérieure interdite.	X		
-Faire chauffer les pneus sous régime d'assistance extérieure interdite.		3 mn	
-Emploi de couvertures chauffantes		3 min	
<b>Article 12</b>			
- Assistance extérieure sur les spéciales ou parc de regroupement	X		
- Assistance sur les étapes de nuit hors parc prévu à cet effet		5 mn	
<b>Article 13</b>			
- Non-déclaration d'abandon		Exclusion du Championnat	
- Non-respect de départ à l'heure idéale, retard en pré grille		15 secs par minute	
- Non-respect de départ à l'heure idéale au-delà d'une demi-heure	X		
<b>Article 14 et 18</b>			

INFRACTIONS	Hors Course	Pénalités (en temps)	Commentaires et décision du jury
- Avance ou retard à un CH		15 secs par minute	
- Absence de pointage CH	X		
- 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, etc		5 mn	
- Falsification de la feuille de route	X		
- Plus de 30 minutes d'avance ou de retard au cumul des CH sur l'heure théorique	X		
<b>Article 16</b>			
- Départ lancé		10 secs	
- Absence d'heure ou de marquage au point stop		10 secs	
- Sur Spéciale sur circuit pilote non passé à l'arrivée		+ 5% + mauvais temps	
- Sur Spéciale sur circuit, pilote ayant franchi les limites de la piste		10 secondes par franchissement	
- Sur Spéciale route, pilote non passé à l'arrivée dans les 30' suivant son départ		Abandon	
- Départ anticipé en spéciale		10 secs	
<b>Article 19</b>			
- Dépassement de la vitesse de 1 à 10 km/h		2"/Km/h	
- Dépassement de la vitesse de 11 à 20km/h		4" /Km/h	
- Dépassement de la vitesse de 21 à 30 km/h		6"/Km/h	
- Dépassement de la vitesse de 31 à 40 km/h		8"/Km/h	
- Dépassement de la vitesse de 41 à 50 km/h		10"/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		Hors Course	
- Conduite sous le coup d'une suspension de permis		Hors Course	
<b>Article 20</b>			
Comportement à risques		de 10 secondes à la mise hors course	
Non port du casque pilotes ou assistants – 1ière constatation		10 secondes + 50€	
Non port du casque pilotes ou assistants – 2ième constatation		1 minute + 50 €	
Non port du casque pilotes ou assistants – 3ième constatation		Hors Course + 50 €	
<b>Article 23</b>			
Infractions aux règles environnementales		100€ par infraction constatée	

## **ANNEXE 1 – 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 doivent être équipés d'une carrosserie d'un modèle d'aspect identique au Side-car homologué.

Les Side-cars Rallyes sont soumis aux articles des annexes techniques des Manifestations Internationales de Courses sur Route aux spécifications particulières ci-dessous :

Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le coureur et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du conducteur (ou ses vêtements) soit en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huile et de carburant (Art 2.2.7 b)

Les ailerons ou autres dispositifs aérodynamiques sont autorisés à condition qu'ils ne dépassent pas les dimensions de la carrosserie et qu'ils soient partie intégrante du carénage et/ou de la carrosserie. Ils ne doivent pas dépasser la largeur du carénage ni la hauteur du guidon. (Art 2.2.10)

Le réservoir d'essence doit être protégé de manière indépendante contre tout contact avec le sol (Art 2.2.24 a)

La batterie doit être protégée de telle façon que ni le conducteur, ni le passager ne puissent entrer directement en contact avec la batterie ou son contenu (Art 2.2.27)

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 10 % (dix) au minimum de la circonférence de la roue avant ;

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 ;

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 ;

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

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

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

Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;

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

Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du Sidecar, et l'extrémité arrière du pot d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Sidecar. (Art 2.3.10 a)

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

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

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine ; ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour

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

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

**Secrétariat FFM :**

Lucas VERSTRAETE

Tel : 01 49 23 77 07

Mail : [lverstraete@ffmoto.com](mailto:lverstraete@ffmoto.com)

**Président de la Commission :**

Gilles PLANCHON-TOURLY

Tel : 07 62 00 75 67

Mail : [gptourly@wanadoo.fr](mailto:gptourly@wanadoo.fr)