

RÈGLEMENT 2026

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.....	5
ARTICLE 5 – CHALLENGES DIVERS	6
ARTICLE 6 – CLASSEMENTS	6
ARTICLE 7 – ITINERAIRE.....	7
ARTICLE 8 – CONCURRENTS	7
8.1 – ENGAGEMENTS ET DROITS D'ENGAGEMENT	8
8.2 – BRIEFING.....	8
ARTICLE 9 – ACCUEIL ADMINISTRATIF	9
ARTICLE 10 – VERIFICATIONS TECHNIQUES	9
ARTICLE 11 – MACHINES	10
11.1 – PLAQUES DE COURSE	10
11.2 – MARQUAGES	10
11.3 – BOUCHON DE VIDANGE ET TUYAU D'ALIMENTATION D'HUILE	10
11.6 – PNEUMATIQUES.....	11
11.7 – CONTROLE DES EMISSIONS SONORES	11
11.8 – CONTRÔLE DE L'ECLAIRAGE	12
ARTICLE 12 – PARC FERME.....	12
ARTICLE 13 – PARC DE REGROUPEMENT.....	12
ARTICLE 14 – RECONNAISSANCES.....	12
14.1 – RECONNAISSANCES DU PARCOURS ROUTIER	12
14.2 – RECONNAISSANCES DES EPREUVES SPECIALES :	13
ARTICLE 15 – ASSISTANCE	13
ARTICLE 16 – DEPART.....	13
ARTICLE 17 – CONTROLES HORAIRES (CH).....	14
ARTICLE 18 – CONTROLES DE PASSAGE (CP)	15
ARTICLE 19 – SPECIALES.....	15
19.1 – SPECIALE SUR ROUTE	15
19.2 – SPECIALE SUR CIRCUIT	16
19.3 – SPECIALE INDIVIDUELLE SUR CIRCUIT	16
19.4 – PRECISIONS	16
ARTICLE 20 – FIN D'ETAPE ET DE LA COURSE	16

ARTICLE 21 – CHRONOMETRAGE	17
ARTICLE 22 – INFRACTION A LA REGLEMENTATION ROUTIERE	17
ARTICLE 23 – COMPORTEMENT	17
ARTICLE 24 – RECLAMATIONS	18
ARTICLE 25 – REMISE DES PRIX	18
25.1 – REMISE DES PRIX SUR CHAQUE EPREUVE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS	18
25.2 – REMISE DES PRIX DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS	18
ARTICLE 26 – PROTECTION DE L’ENVIRONNEMENT	19
RECAPITULATIF DES PENALITES	19
ANNEXE 1 – REGLEMENT SIDE-CAR DE RALLYE	22
ANNEXE 2 – REGLEMENT CATEGORIE « CLASSIQUES » ET CHALLENGE « ANCIENNES »	23
ARTICLE 27 – CATEGORIES, TITRES ET RECOMPENSES	23
ARTICLE 27.1 – GENERALITES	23
ARTICLE 27.2 – CHAMPIONNAT DE FRANCE CATEGORIE « CLASSIQUES » ET CHALLENGE « ANCIENNES »	23
ARTICLE 28 – DEFINITION TECHNIQUE - REGLES GENERALES - HOMOLOGATION	23
ARTICLE 29 - UTILISATION DE PIECES ADAPTABLES :	23
ARTICLE 30 - PNEUMATIQUES	24
ARTICLE 31 - FREINS	24
ARTICLE 32 - ECHAPPEMENT	24
ARTICLE 33 – PHARES ADDITIONNELS	24
ARTICLE 34 - CARENAGE	25
ARTICLE 35 – EXCLUSION	25
ARTICLE 36 - SPECIFICITES SIDE-CARS	25

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 courrent sur des routes ouvertes et /ou fermées à la circulation.

Une épreuve désigne l'ensemble des étapes d'un même Rallye. Une épreuve comprend une ou plusieurs étapes. Les étapes peuvent être disputées indifféremment de jour ou de nuit. Une assistance minimale de 90 minutes doit être prévue entre la dernière boucle de jour et la première boucle de nuit. Si une épreuve comprend une seule étape, celle-ci se déroulera obligatoirement de jour.

Une épreuve doit débuter par l'étape « de jour » sauf accord de la CNRR.

Une étape est composée d'une ou plusieurs boucles et comprend :

- Un parcours de liaison, avec contrôles horaires (CH) et contrôles de passage (CP).
- Au moins deux secteurs sélectifs sur route fermée à la circulation. Un de ces deux secteurs peut être sur circuit.

Pour un rallye débutant par une étape de nuit, l'étape de jour ne pourra pas débuter moins de 9 heures après l'arrivée du dernier concurrent.

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 (au plus tôt au début du crépuscule nautique).

Pour les boucles de jour, les départs de tous les concurrents, dans les épreuves spéciales, doivent être prévus avant la tombée de la nuit (avant la fin du crépuscule civil).

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 :

- **Soit une** étape en ligne dont le parcours est utilisé une seule fois au départ d'un point A et à l'arrivée au point B.
- **Soit une** étape multi-boucles : Ce parcours comporte une ou plusieurs boucles à parcourir plusieurs fois.
- 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 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 repartir dans l'étape suivante d'une même épreuve à condition d'avoir satisfait de nouveau au contrôle technique avant son heure théorique de départ pour cette étape.

ARTICLE 3 – CATEGORIES

Rallye1	Bicylindre 4T de + 800cc 3 cylindres 4T de + 675cc 4 cylindres et + 4T de + 600cc
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	Mono de 124cc à 450cc 4T Mono de 124cc à 300cc 2T 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 homologués
Classiques	Homologation comprise entre le 01/01/1965 et le 31/12/1998

ARTICLE 4 – TITRES

4.1 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 (**bilan établi en fin de saison**).
- Un titre est également décerné dans chacune des catégories prévues, à condition qu'au moins 5 concurrents soient classés.

- 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.

4.2 TROPHEES DE FRANCE

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

- Titulaires d'une licence NCO et pratiquant le Rallye Routier depuis trois saisons au maximum (2023, 2024 et 2025) 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 **1996** (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.

4.2.2 – Trophée VETERANS : réservé aux pilotes nés avant le 1^{er} janvier **1976**, titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM.

4.2.3 – Trophée FEMININES : réservé aux pilotes féminines titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM.

ARTICLE 5 – CHALLENGES DIVERS

Les clubs motocyclistes affiliés à la FFM **organisateur d'une épreuve de Championnat de France** ou des partenaires du Championnat de France des Rallyes Routiers **peuvent** organiser des Challenges, avec un classement par épreuve, sous leur responsabilité en ce qui concerne les extractions des chronométrages officiels.

Exemples de Challenges proposés : Duos, Européens, Anciennes.

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

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

5.2 – Challenge EUROPEENS : réservé aux pilotes européens résidant en dehors de France.

5.3 – Challenge Motos Anciennes : réservé aux motos homologuées du 01/01/1965 au **31/12/1985** (**et aux motos de 1986 équipées d'un frein arrière à tambour**). Ce challenge ne se dispute que sur l'étape de jour.

ARTICLE 6 – CLASSEMENTS

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

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

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

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

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

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

Ex-aequo au classement final : les critères de départage successifs seront appliqués :

- Le plus grand nombre d'étapes dans lesquelles le pilote a marqué des points ;
- Le nombre de meilleures places par épreuve (1^{ère} place, 2^{ème}, etc...) ;
- 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.

ARTICLE 7 – ITINÉRAIRE

- L'emplacement, les cartes et les vidéos des spéciales ainsi que le Road Book complet, sont communiqués le **vendredi de la semaine** précédent l'épreuve.
- A l'issue du briefing, le road book est considéré comme définitif. Aucune réclamation n'est acceptée à ce sujet après le briefing.
- Au moment du départ, les pilotes reçoivent leur 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 ou LJA, 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 pris en charge par la CNRR). Un pilote invité ne peut l'être que sur une épreuve. Ces pilotes invités ne sont pas prioritaires dans la liste des engagés.
- 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 **électronique**
- Le paiement de leur engagement

Le montant des droits d'engagement est de :

- 220 € pour un rallye à une seule étape.
- 260 € pour une étape uniquement lors d'un rallye à plusieurs étapes.
- 300 € pour les 2 étapes.

NB : Ces droits d'engagement sont majorés de 10% pour des inscriptions à partir de J moins 21 jours.

- La clôture des engagements est précisée dans le Règlement Particulier de chaque épreuve.
- Les engagements peuvent être réalisés par engage-sports, à l'initiative des clubs organisateurs.
- Les droits d'engagement ne peuvent être encaissés plus de **15** jours 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 ; 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 la veille du départ pour les épreuves commençant par l'étape de jour dans 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.

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.

Les concurrents présentent eux-mêmes les documents originaux suivants :

- Leur licence ;
- Leur permis de conduire ;
- Le certificat d'immatriculation ;
- Un justificatif d'assurance
- L'autorisation parentale (pour les mineurs)

Les concurrents doivent vérifier la catégorie ainsi que les trophées et/ou challenges dans lesquels ils sont engagés.

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

Le pilote est seul responsable de la conformité et de la validité des documents présentés.

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

- Les plaques numérotées :
 - Jaunes pour les Elites
 - Roses pour les Féminines
 - Blanches pour les autres catégories
- Les renseignements nécessaires

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 dument complétée qui leur a été remise lors du contrôle administratif
- **Le certificat de conformité du véhicule en cas de véhicule modifié**
- Le certificat d'immatriculation
- Leur équipement complet ; combinaison cuir 1 ou 2 pièces reliées, protection dorsale (norme EN 1621-2) ou gilet airbag à dorsale intégrée (marqué EN 1621-4 ou figurant sur la liste des airbags FFM), casque intégral homologué (norme ECE 22-05P, dernière année + ECE 22-06P obligatoire au 01/01/2027), bottes moto, gants cuir moto marqués CE + pictogramme moto (**gants tissus coqués autorisés pour les passagers side-car**)

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

Les machines refusées **peuvent** être représentées au contrôle avant sa fermeture.

Les contrôles techniques **sont** clos à 18H00. **Pour une épreuve débutant le jour même, ils sont clos au plus tard 3h avant le départ du premier pilote.**

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 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 inférieur 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 **peut entraîner** 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

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 – FREINAGE

- **Les étriers et disques de frein peuvent être remplacés par des pièces homologuées route par le fournisseur.**
- **Les plaquettes de frein Racing sont interdites.**
- **Les leviers de frein peuvent être remplacés.**
- **Toute modification sur le circuit hydraulique d'origine et/ou sur le système ABS est interdite.**
- **Le changement des durites de frein par des modèles de type « aviation » est autorisée.**

11.5 – REFROIDISSEMENT

Pour les épreuves spéciales se déroulant sur circuit, seul l'usage d'eau est autorisé pour le refroidissement liquide ; tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

11.6 – PNEUMATIQUES

- Les machines doivent être équipées de pneumatiques sculptés, moulés, tarifés et vendus normalement dans le commerce.
- Les pneus portant la mention "Not for highway use" et les pneus retaillés sont interdits (voir tableau de pénalité).
- L'indice de charge et l'indice de vitesse doivent correspondre en tous points au type de véhicule présenté au service des mines par le constructeur importateur ou le fabriquant de la machine.

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

11.7 – CONTROLE DES EMISSIONS SONORES

- Des contrôles de bruit sont effectués avant ou pendant l'épreuve (contrôles aléatoires) selon la méthode FIM décrite dans l'annuaire FFM.
- Pour les machines inscrites en catégories Classiques, 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.

11.8 – CONTRÔLE DE L'ECLAIRAGE

- 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. **En cas de non-conformité, le concurrent disposera de 20 minutes pour remettre sa machine en conformité avant de prendre son départ.**
- 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 FERME

- A l'issue de l'épreuve, toutes les machines sont mises en parc fermé, après le dernier CH d'arrivée. Elles sont libérées 10 minutes après l'arrivée du dernier concurrent.
- Tout mouvement de machine entrant ou sortant du parc fermé s'effectue impérativement machine poussée, moteur arrêté, sauf autorisation du commissaire responsable du parc fermé.

ARTICLE 13 – PARC DE REGROUPEMENT

- Les organisateurs peuvent prévoir la mise en place de parcs de regroupement (fonctionnant sous le régime de non-assistance extérieure) dans lesquels 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 14 – RECONNAISSANCES

14.1 – RECONNAISSANCES DU PARCOURS ROUTIER :

1/ Le parcours routier peut être reconnu librement dans le respect du Code de la Route, mais reste interdit de 22h30 à 8h00.

2/ Pour la reconnaissance des boucles du parcours routier sans emprunter les épreuves spéciales (Cf article 14.2), l'organisateur devra communiquer aux concurrents un itinéraire de déviation.

14.2 – RECONNAISSANCES DES EPREUVES SPECIALES :

1/ Les concurrents ont l'interdiction de reconnaître les épreuves spéciales avec tout véhicule à moteur, que ce soit en tant que conducteur ou passager. Les vélos, avec ou sans assistance électrique (VAE), sont autorisés.

2/ Tout concurrent qui ne respecte pas ces règles est passible d'une sanction prononcée par le jury (voir tableau des pénalités). Si l'exclusion de l'épreuve est prononcée, le concurrent ne sera pas remboursé de ses frais d'engagement.

3/ Une reconnaissance des épreuves spéciales doit être effectuée lors d'une boucle à temps impari, 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).

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

ARTICLE 15 – 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 le carton de pointage hors temps de liaison.
- Les temps d'assistance ne peuvent être inférieurs à 20 minutes.

Toute aide extérieure est interdite et sanctionnée, **sauf si elle est apportée (sans contact direct avec la moto) par un officiel de la manifestation désigné par l'organisateur dans le but d'assurer la sécurité du pilote et/ou des autres concurrents**. 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 la prégrille et la zone de départ d'étape ;
- Entre le CH et le départ de spéciales sur route ;
- En prégrille d'une spéciale sur circuit
- Entre les panneaux jaunes et rouges du CH ;
- Entre les panneaux jaunes et rouges du CP.

ARTICLE 16 – 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.
- Les commissaires 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.

Ordre de départ du Championnat de France (sauf épreuve sur circuit) :

- Les pilotes présents **parmi les 20 concurrents** les mieux classés au classement provisoire (dans l'ordre du classement) ;
- Les 3 invités par la Commission Nationale des Rallyes Routiers ;
- Les 3 pilotes de notoriété ou invités au choix de l'organisateur ;
- La catégorie Rallye 1 ;
- La catégorie Rallye 2 ;
- La catégorie Rallye 3 ;
- La catégorie Classique ;
- La catégorie Side-car et Side-car Classique, y compris les LJA ;

Les licenciés LJA partiront par catégorie après tous les licenciés NCO.

ARTICLE 17 – CONTROLES HORAIRES (CH)

- Le pilote est responsable de ses pointages (CP, CH) ; la perte du carton de pointage, sa non-présentation à chaque contrôle ou la restitution d'un carton de pointage inexploitable, en mauvais état, illisible, etc... sont sanctionnés.
- 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 **quelles que** raisons que ce soit, le Directeur de Course doit neutraliser ce contrôle.
- 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 le carton de pointage.
- Les pilotes doivent se présenter au CH dans le sens de la course ; toutes les arrivées dans un autre sens sont pénalisées.
- Les pilotes laissent leur machine moteur arrêté dans la zone comprise entre les deux panneaux.
- Pour pointer à chaque CH, les pilotes disposent d'horloge réglée à l'heure officielle du rallye.
- A son heure idéale, le concurrent passe le panneau rouge et **sous le barnum (ou** roule sur

le tapis), ce qui déclenche l'impression d'une étiquette sur laquelle est inscrite son heure de pointage. L'officiel du contrôle peut coller l'étiquette sur le carton de pointage sous la responsabilité du pilote.

- L'heure idéale de pointage comprend 30 secondes ; les pénalités sont de 7,5 secondes par tranche de 30 secondes d'avance ou de retard sur le temps idéal.
- 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 ;
- 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 carton de pointage 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, après décision du jury, à la fin de la boucle en cours.
- Les contrôles horaires sont levés après le passage du véhicule de fermeture.

ARTICLE 18 – CONTROLES DE PASSAGE (CP)

- 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.
- Les commissaires disposent d'un marquage spécifique à leur contrôle de passage.
- Ils effectuent le marquage du carton de pointage du pilote et inscrivent l'heure de passage sur une feuille de contrôle ; Cette feuille doit être rapportée à la direction de course.
- Le nombre de contrôles n'est pas limité.

ARTICLE 19 – SPECIALES

19.1 – 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.
- L'heure de départ fixée par le responsable de spéciale est inscrite sur le carton de pointage du pilote par un commissaire.
- 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. Cette dernière est 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 (**temps d'arrêt minimum de 3 secondes**) y compris pour les reconnaissances des ES.
- Un pilote en panne ou victime d'une chute n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée dans les 30 minutes suivant son départ, est déclaré en abandon.

19.2 – SPECIALE SUR CIRCUIT

- Pour les épreuves spéciales se déroulant sur circuit, seul l'usage d'eau est autorisé pour le refroidissement liquide ; tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.
- 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. 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 par une ou plusieurs roues du véhicule est sanctionné par 10 secondes de pénalité par franchissement des bandes de rive
- 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 de sa série.

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 en panne ou victime d'une chute n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée, est crédité du plus mauvais temps de sa série, majoré de 5%.

19.3 – SPECIALE INDIVIDUELLE SUR CIRCUIT

Les spéciales individuelles sur Circuit sont régies par les règles des Spéciales sur Route. Art 19.1

19.4 – 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 20 – FIN D'ETAPE ET DE LA COURSE

- A la fin de chaque étape chaque concurrent pointe au CH à l'heure prévue sur le carton de pointage.
- A la fin de l'épreuve, aussitôt après avoir rendu son carton de pointage, il devra mettre sa moto en parc fermé
- Tout carton de pointage non rendu au contrôle d'arrivée est considéré comme perdu et entraîne une pénalité.

- Le concurrent qui abandonne doit rapidement informer la direction de course, rendre son carton de pointage et son transpondeur.
- En cas de non-déclaration d'abandon par le pilote ou un accompagnateur, les frais de recherche seront à la charge du concurrent.

ARTICLE 21 – 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 **administratif ou** 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 et le plus loin possible des ballasts xenon si la moto en est équipée.
- Le transpondeur reste sous l'entièvre responsabilité du concurrent jusqu'à sa récupération en 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 8 euros. Ce dernier reste leur propriété.

ARTICLE 22 – INFRACTION A LA REGLEMENTATION ROUTIERE

- Les concurrents reçoivent leur carton de pointage, 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 **10 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 23 – COMPORTEMENT

- Chaque pilote est responsable de ses accompagnateurs, et est tenu de se conformer aux consignes et aux ordres des officiels.
- **La consommation d'alcool est interdite pendant la compétition de 8 heures avant l'heure du premier départ jusqu'à l'heure de l'arrivée. Des contrôles peuvent être organisés durant ce laps de temps.**
- Tout refus ou insubordination fait l'objet d'un rapport d'un (ou des) officiel(s), et le pilote concerné est éventuellement sanctionné. Suivant l'appréciation du Jury, la sanction appliquée est 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 24 – 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 **neuf** 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 25 – REMISE DES PRIX

25.1 – 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.

25.2 – 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.

ARTICLE 26 – 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
Article 2			
- Toute assistance au parcours faisant appel au signal satellite - Apposition de signes de reconnaissance	X X		
Article 7.2			
- Absence au briefing		10 s	
Article 10			
- 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		10s	
- Pour dépassement de la norme de bruit de 5 dB A ou plus	X		

INFRACTIONS	Hors Course	Pénalités (en temps)	Commentaires et décision du jury
- Eclairage non conforme AV et /ou AR	X	10s	Voir jury
- Echange de machine pendant la manifestation	X		
Article 10.1			
-Plaques de course posées non conformes ou découpées		30s	
Article 11			
- 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	
Article 12			
- Assistance extérieure sur les spéciales ou parc de regroupement	X		
Article 13			
- Non-respect de départ à l'heure idéale,		15 secs par minute	
- Non-respect de départ à l'heure idéale au-delà d'une demi-heure	X		
Article 14.2			
- Non-respect des règles de reconnaissance des spéciales			
Première constatation		2 min à chaque étape du rallye	
Deuxième constatation	X		
Article 17 et 18			
- Avance ou retard à un CH		7,5 s par tranche de 30s	
- Absence de pointage CH	X		
- Absence de pointage CP		3 mn	
- Arrivée au CH ou CP en sens inverse		2 mn	
- Perte du carton de pointage		5 mn	
- Carton de pointage détérioré et illisible		1 min	
- Falsification du carton de pointage	X		
- Plus de 30 minutes d'avance ou de retard au cumul des CH sur l'heure théorique	X		
Article 19			
- Départ lancé		10 s	
- Absence d'arrêt au point stop		10 s	
- Sur Spéciale sur circuit pilote non passé à l'arrivée		+ 5% du + mauvais temps de sa série	
- Sur Spéciale sur circuit, pilote ayant franchi les limites de la piste		10 s par franchissement	
- Sur Spéciale route, pilote non passé à l'arrivée dans les 30' suivant son départ	X		
- Départ anticipé en spéciale		10 s	

INFRACTIONS	Hors Course	Pénalités (en temps)	Commentaires et décision du jury		
Article 20					
- Non-déclaration d'abandon	Frais de recherche à la charge du concurrent				
Article 22					
- Dépassement de la vitesse de 1 à 10 km/h		1 s./Km/h			
- Dépassement de la vitesse de 11 à 20 km/h		2 s./Km/h			
- Dépassement de la vitesse de 21 à 30 km/h		3 s./Km/h			
- Dépassement de la vitesse de 31 à 40 km/h		4 s./Km/h			
- Dépassement de la vitesse de 41 à 50 km/h		5 s./Km/h			
- Dépassement de la vitesse de plus de 50 km/h	X	A l'étape			
- 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	X	Hors Course			
- Délit de fuite		Hors Course			
- Conduite sous le coup d'une suspension de permis		Hors Course			
Article 23					
Comportement à risques (pilotes ou accompagnateurs)	De 10 secondes à la mise hors course				
Non port du casque pilotes ou assistants – 1ière constatation	10 s				
Non port du casque pilotes ou assistants – 2ième constatation	1 minute				
Non port du casque pilotes ou assistants – 3ième constatation	Hors Course				
Article 26					
Infractions aux règles environnementales	100€ par infraction constatée				

ANNEXE 1 – RÈGLEMENT 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.

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.

Le réservoir d'essence doit être protégé de manière indépendante contre tout contact avec le sol.

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.

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 circonference de la roue avant ;

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

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

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.

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

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

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

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

ANNEXE 2 – REGLEMENT CATEGORIE « CLASSIQUES » ET CHALLENGE « ANCIENNES »

ARTICLE 27 – CATEGORIES, TITRES ET RECOMPENSES

ARTICLE 27.1 – GENERALITES

La catégorie « Classiques » concerne les motocyclettes et les side-cars homologués entre le **01/01/1965** et le **31/12/1998**.

ARTICLE 27.2 – CHAMPIONNAT DE FRANCE CATEGORIE « CLASSIQUES » ET CHALLENGE « ANCIENNES »

Sont considérées comme :

- Motos « anciennes » les machines homologuées entre le 01/01/1965 et le 31/12/1985 (**et les motos de 1986 équipées d'un frein arrière à tambour**)
- Motos « classiques » les machines homologuées entre le 01/01/1985 et le 31/12/1998

Le championnat de France catégorie « Classiques » et le challenge « Anciennes » se déroulent dans le cadre du Championnat de France des Rallyes Routiers Moto, dont chaque épreuve comporte une ou deux étapes.

La catégorie « Classiques » tient compte, pour établir les classements définitifs, de toutes les étapes. Le challenge « Anciennes » ne tient compte que des classements des étapes de jour.

ARTICLE 28 – DEFINITION TECHNIQUE - REGLES GENERALES - HOMOLOGATION

Les motocycles et les side-cars admis doivent :

- Avoir été homologués entre le 01/01/1965 et le 31/12/1998 ;
- Être conformes aux normes du Code de la Route.

Si une machine est immatriculée après le 31/12/1998, il appartiendra au concurrent de prouver que sa machine est bien conforme au modèle homologué avant cette date, et ce en fournissant, lors des contrôles techniques, des éléments rédigés en langue française ou anglaise (revues techniques, revues d'époque, cartes grises de modèles similaires, attestations du constructeur ou de l'importateur) corroborant ses dires.

Les immatriculations provisoires sont interdites.

Le récépissé d'homologation est exigé pour toute homologation à titre isolé.

Les motocycles et side-cars admis devront être techniquement conformes aux caractéristiques de leur homologation d'origine.

En cas de modification des caractéristiques de l'homologation d'origine, le pilote devra fournir un certificat d'immatriculation modifié.

ARTICLE 29 – UTILISATION DE PIECES ADAPTABLES :

Certaines pièces d'origine sont parfois indisponibles ; leur remplacement par des pièces adaptables correspondant à l'époque de l'homologation de la moto est toléré.

Attention : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 30 – PNEUMATIQUES

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 DOT, à savoir H, S, V, W ou Z.

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

Il est interdit de retailler les pneumatiques.

ARTICLE 31 – 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 correspondant à ce qui existait à l'époque de l'homologation de la moto sera toléré.

Le perçage des disques est accepté.

Les étriers à deux pistons et les disques flottants sont tolérés.

Attention : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 32 – 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 toléré.

Quel que soit le système d'échappement utilisé, la valeur du niveau sonore sera celle mentionnée sur le certificat d'immatriculation, avec une tolérance maximum de + 2 db.

Si aucune valeur sonore n'est mentionnée sur le certificat d'immatriculation, le niveau sonore est fixé à 95db avec une tolérance de + 2 dB.

Attention : Le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 33 – PHARES ADDITIONNELS

Les phares additionnels sont acceptés.

Ils devront être couplés au commutateur « feux de route/feux de croisement » du motocycle et comporter de plus un interrupteur permettant de les neutraliser totalement.

ARTICLE 34 – CARENAGE

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 pourvus.

Les sabots moteurs seront acceptés.

ARTICLE 35 – EXCLUSION

Si, lors du contrôle technique, il est constaté qu'une machine est équipée de pièces adaptables d'une période ne correspondant pas à sa date de mise en circulation, le concurrent pourra prendre le départ, mais il ne marquera pas de points dans le challenge « Anciennes ».

ARTICLE 36 – SPECIFICITES 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 et Classiques sont soumis aux spécifications particulières ci-dessous :

1. Les pneus doivent être homologués
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 circonference 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 75 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite, avec carburant, conducteur et passager ;
9. 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 ;
10. Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;
11. 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 ;

12. Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche ;
13. 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 ;
14. La fourche avant sera d'origine ou pourra être remplacée par une fourche à deux amortisseurs de type « Earles » ou similaire ;
15. Le cadre doit être obligatoirement d'origine, il peut être renforcé, mais toute découpe ou surbaissement est interdit.
16. 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 présentes règles générales de définition technique d'une machine dans le cadre du championnat de France des Rallyes Routiers « Classiques » et challenge « Anciennes » s'appliquent à toutes les épreuves de Motos Anciennes et Classiques comportant une catégorie similaire organisées hors du présent Championnat sur le territoire national.

Secrétariat FFM :
Lucas VERSTRAETE

Tel : 01 49 23 77 07

Mail : rallyeroutier@ffmoto.com

Président de la Commission :
Michel BONNEAU

Tel : 06 75 49 66 36

Mail : bonneau.michel@gmail.com