N° d'épreuve FFM	167
Moto-Club	MOTO SPORT 71
N° d'affiliation	C3448
Date	24 ET 25 MAI 2024
Lieu	CIRCUIT VAISON PISTE A TORCY 71
Organisateur technique	THIERRY BOYER
E-mail	thierryboyer33@centralteam.fr
Téléphone	06.85.20.91.35

REGLEMENT PRTICULIER

REGLEMENT PARTICULIER

RALLYES ROUTIERS
REGLEMENT PARTICULIER DU CHALLENGE TOUR 2024

Reconnaissances

Toute reconnaissance des spéciales et du parcours routier avant la manifestation est interdite. Tous manquements à ces règles simples pourront être constatés par les Officiels ou tout membre de l'organisation, de la Gendarmerie ou de la Police, de riverains, ou employés communaux, qui seront considérés comme juges de fait.

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

ARTICLE 1 – DEFINITION

MOTO SPORT 71 C3448 et LE CLUB MOTO DU BEAUJOLAIS C0118, motos club affiliés à la Fédération Française de Motocyclisme, coorganisent le rallye routier '' le Challenge tour '' **le vendredi et samedi 24 et 25 mai 2024** sous le numéro d'épreuve **167.**

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

ARTICLE 2 – FORMAT DE L'EPREUVE

Le Challenge Tour, entre dans la discipline des rallyes routiers édicté par la fédération Française de Motocyclisme sous la forme d'épreuve en régularité, de vitesse et d'endurance. L'épreuve se court sur des routes ouvertes et /ou fermées à la circulation

Epreuve dite de « vitesse » :

Une épreuve dite de « vitesse » se déroulera sur le circuit vaison le vendredi 24 au matin. 6 séries de 15 à 25 motos et side-car feront 7 tours chronométrés.
Le départ des séries vitesse, sera du type ''Le Mans'' au drapeau tricolore.

Spéciale chronométrée :

Des secteurs sélectifs sur route fermé, tracé sur le circuit Vaison et dans le secteur du Beaujolais (69), seront empruntés plusieurs fois par les concurrents les 24 et 25 mai 2024.
Deux passages chronométrés sur le circuit Vaison auront lieu le vendredi après-midi 24 mai, puis le samedi 25 mai, départ de Vaison Piste pour se rendre dans le beaujolais. Un premier passage de reconnaissance non chronométré s'effectuera, suivit de 4 passages chronométrés entre 9h et 18h30.

Le départ dans les spéciales se feront Individuellement toutes les 30 secondes.

Les pilotes s'élanceront sur le spécial rallye dans l'ordre des inscrits à l'épreuve, le vendredi et dans l'ordre du classement final du 1er jour de course le samedi. Pour la spécial sur circuit, l'ordre des départs dans les différentes séries reste à l'initiative de la direction de course.

Parcours routier :

Ce parcours sur route ouverte à la circulation devra être emprunté lors de la manifestation **dans le respect du Code de la Route.**
Ce parcours sera composé de trois boucles le vendredi et de six boucles le samedi.
Ce parcours de liaison, comportera des contrôles horaires (CH), et des contrôles de passage (CP)..

Un point d'assistance, situé sur le circuit Vaison à Torcy (71) et à proximité de la spéciale, sera prévu au départ du parcours routier de chaque boucle.
Le parc fermé et la fin de l'épreuve se fera au camping le Lyzeron 681 route de Lyon à Lamure sur l'Azergue (69870). L'accès au site et aux infrastructures est compris dans l'engagement.

ARTICLE 3 – CATEGORIES

Scratch	Groupe 1	Tous concurrents
Duo	Groupe 2	Un pilote et un passager sur la même moto, changement pilote/passager possible (Article 7) L'épreuve de vitesse se fera en solo
Side-car	Groupe 3	Side-car
Vétérans	Groupe 4	+ 50 ans à la date de l'épreuve
Sages	Groupe 5	+ de 60 ans à la date de l'épreuve
féminine	Groupe 6	Classement regroupement tous les pilotes féminins
Routard sans assistance	Groupe 7	Départ de Vaison piste en moto jusqu'au point d'arrivée dans le Rhône sans aucune assistance. L'organisation fait suivre une malle sur les différentes zones d'assistance
Classiques	Groupe 8	Homologation avant le 1 janvier 1985 avec roues de 17 pouces avant et arrière interdites.
Equipe	Groupe 9	Groupe de 3 pilotes – classement cumulé
Trail	Groupe 10	Trail équipé d'origine et pour l'épreuve d'une roue AV de 19/18 ou 21 pouces seulement – pneus libres voir annexe 1- la partie cycle doit être d'origine
Partage	Groupe 11	Deux pilotes se partageront l'épreuve. Chacun des pilotes fera une des deux journées de l'épreuve, dans son intégralité, pour être classé, soit avec une seule moto, soit avec 2 motos différentes. Une pénalité d'une minute sera attribuée à l'équipage afin de compensé les avantages de cette catégorie par rapport aux autres concurrents

ARTICLE 4 - RECOMPENSES:

- 3 remises des prix /classement jour 1 / classement jour 2 / classement cumulé jour 1 et 2
- Les 3 premiers pilotes Scratch seront récompensés au classement cumulé jour 1 et 2.
- Le 1er scratch et le 1er de chaque catégorie seront récompensés sur les classements jour 1 et 2.
- Les 1ers de chaque catégorie seront récompensés sur les classements cumulés jour 1 et 2.
- Il sera possible de s'inscrire dans plusieurs catégories et d'être récompensé dans plusieurs.

ARTICLE 5 - CLASSEMENT

Le classement de l'épreuve sera établi en additionnant les temps réalisés dans chaque épreuve spéciale et les pénalités du parcours routier.

.

ARTICLE 6 – ITINERAIRE

Les itinéraires des 3 boucles du vendredi 24 mai 2024 seront communiqués aux concurrents quelques jours avant l'épreuve sous forme de Roadbook et de carte par mail. Les itinéraires des 6 boucles du samedi 25 mai 2024 seront communiqués aux concurrents lors du briefing du jeudi 23 mai 2024 à 19h, sous forme de Roadbook et de carte. La reconnaissance de ces parcours est interdite. Lors de son inscription, chaque pilote devra mentionner dans quel format il veut avoir ces roadbook de l'étape marathon du samedi.

La reconnaissance de ces parcours est interdite.

Tous manquements à ces règles simples pourront être constatés par les Officiels ou tout membre de l'organisation, de la Gendarmerie ou de la Police, qui seront considérés comme juges de fait. Le départ sera refusé à un pilote qui n'aurait pas respecté ces principes, sans remboursement de son engagement.

ARTICLE 7 – CONCURRENTS

L'épreuve est ouverte aux titulaires d'une licence nationale (NCO, NCH et une manifestation) ou internationale délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.
Les pilotes étrangers pourront participer au challenge tour à condition qu'ils disposent d'une licence FFM.

Le nombre de concurrents est limité à **125 motos et 15 side-cars, soit 140 pilotes maximum**. Si le nombre de moto ou de side-car n'est pas atteint, une catégorie pourra compléter l'autre. Si le nombre d'inscrit est atteint, une liste d'attente sera créée dans l'ordre des inscriptions. En cas de désistement, les pilotes en liste d'attente seront convoqués pour participer à l'épreuve jusqu'au dernier jour avant la course, dans l'ordre d'arrivée sur cette liste d'attente.

Les passagers side-cars et les passagers de la catégorie duo devront être titulaires d'une licence NCO, NCH, NCP ou LJA .

Pour la catégorie Duo, si le passager possède une licence NCO, NCH ou LJA valide, il pourra piloter également en alternance avec son équipier.

ATTENTION : Les licences LJA seront prises obligatoirement sur le site FFM avant le départ de l'épreuve. **Aucune licence LJA ne pourra être souscrite sur place.**

Les numéros seront affectés dans l'ordre des inscriptions. Les pilotes voulant rouler ensemble, pour participer à la catégorie '' équipe'', pourront le faire sur simple demande lors de leur inscription.

Art 7.1 Droits d'engagement

Le montant du droit d'engagement est de **280€** pour une moto ou side-car, quel que soit la catégorie. Ce prix comprend l'inscription à l'épreuve, l'accès au circuit et au paddock dès le mercredi soir 18h, l'accès au paddock dans le Rhône le samedi et la remise des prix le samedi soir.

Les inscriptions se feront exclusivement en ligne sur le site www.centralteam.fr, (plus d'engagements papier) le règlement pourra se faire en ligne sur le site, ou par chèque, si le chèque n'est pas reçu dans les 10 jours l'inscription sera annulée.

- **Règlement en ligne** : Une fois l'engagement sur le site Centralteam.fr fait, un mail de confirmation sera envoyé.
- **Règlement par chèque** : vous aurez 10 jours pour envoyer votre règlement par la poste, un mail de confirmation sera envoyé à réception. Au-delà de ce délai, l'inscription sera automatiquement supprimée.

Le droit d'engagement sera remboursé sur justificatif médical ou cas de force majeur à l'appréciation de l'organisateur un mois avant l'épreuve. Après ce délai aucun remboursement ne sera fait, sauf si une liste d'attente permet de compléter les désistements.

L'organisateur se donne le droit de refuser une inscription, sans avoir à se justifier. Le pilote sera prévenu par mail du refus de son engagement à l'épreuve.

Art 7.2 Briefing

Deux briefings sont prévus le jeudi 23 mai et le vendredi 24 mai à 19h sur le circuit Vaison, ils sont obligatoires.

ARTICLE 8 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

Les contrôles administratifs commenceront à partir de 10h00 le jeudi 23 mai, sur le circuit Vaison, les contrôle technique des motos et des équipements se dérouleront dans la foulée de l'administratif.

Les concurrents présenteront eux-mêmes les documents ORIGINAUX suivants :

- Copie du bulletin d'engagement à l'épreuve
- Carte grise de la moto
- Attestation d'assurance
- Licence FFM
- Permis de conduire
- Autorisation parentale pour les mineurs

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

L'organisateur remettra aux concurrents :

- Un fond de plaque comportant le numéro de course à coller sur l'avant de la moto
- Un bracelet pour lui et son passager
- Un fond de plaque pour les véhicules d'assistances

ARTICLE 9 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Le pilote est en tout temps responsable de sa machine.

Le contrôle technique devra être effectué immédiatement après avoir satisfait au contrôle administratif le jeudi 23 mai à partir de 10h15

Les machines refusées pourront être représentées au contrôle avant sa fermeture, une fois mise en conformité.

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

- La carte grise de la moto
- Leurs équipements complets

Pendant l'épreuve, les motocycles peuvent être examinés à n'importe quel moment pour s'assurer que la moto est conforme.

A l'issue de l'épreuve, les Commissaires Techniques pourront vérifier si aucune irrégularité n'a été commise lors de la mise en parc fermé des motos après le dernier passage chronométré.

ARTICLE 10 – MACHINES

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

Une seule et même machine devra être utilisée pour toute l'épreuve. Sauf pour la catégorie partage ou deux motos pourront etre utilisé à condition que les deux motos passe au contrôle technique. Une seul et même moto par jour pourra etre utilisé.

Art 10.1 Les plaques de course

Les machines portent une seule plaque à l'avant, face à la route.
Les motos ne comportant pas de carénage ni de tête de fourche devront avoir un support à l'avant de la moto permettant de coller la plaque **d'au moins 30 cm de large et 20 cm de haut.**
Les concurrents doivent poser la plaques fournies par l'organisateur **sans les modifier (découper, etc..)**

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

Elles doivent être planes et entièrement visibles. Leur inclinaison doit permettre de lire le numéro aisément.
Pour la catégorie partage si deux motos sont utilisées, l'autocollant fournit par l'organisation devra etre décollé à la fin du 1er jour pour etre recollé sur la deuxième moto le jour 2.

Art 10.2 Bouchon de vidange et tuyau d'alimentation d'huile

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés.

Art 10.3 Système de refroidissement

Pour le système de refroidissement, du liquide d'origine est autorisé.

Art 10.4 Réservoir

Il est recommandé et non obligatoire de remplir le réservoir d'une mousse de type Explosaf.

Art 10.5 Pneumatiques

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

Ces pneumatiques devront porter obligatoirement sur leurs flancs une lettre de référence de la norme ETRTO ou DOT, à savoir H, S, V, W et Z.

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

Les dimensions et indice de vitesse doivent correspondre en tous points au type de véhicule présenté au service des mines par le constructeur importateur ou le fabriquant de la machine.

Art 10.6 Contrôle du bruit

Le niveau sonore ne doit pas dépasser la valeur indiquée sur la carte grise de la moto au régime prévu.
La mesure du bruit s'effectuera à 0,50 mètre et 45 degrés.
Le bruit sera contrôlé lors du contrôle technique.

Art 10.7 Contrôle de l'éclairage

Le contrôle du bon fonctionnement de l'éclairage aura lieu au cours des vérifications techniques

L'éclairage avant et arrière doit fonctionner simultanément.

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

Art 10.8 Parc de Regroupement

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

Sa gestion est sous la responsabilité du Directeur de Course.

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

ARTICLE 11 – ASSISTANCE

Les concurrents auront la possibilité de ravitailler (en carburant, huile) et de réviser leur moto en arrivant à la spécial après leur boucle avant de pointer au CH, ou en partant, une fois leur passage sur la spéciale effectué et avant de partir sur la boucle suivante.

15 minutes d'assistance seront ajoutées au temps de liaison des boucles 1-2-3-5-7-8
30 minutes d'assistance seront ajoutées au temps de liaison de la boucle 4
1h15 minutes d'assistance seront ajoutées au temps de liaison de la boucle 6 – pose midi

Les lieux de ces opérations se feront de préférence sur le paddock du circuit Vaison et aux abords de la spécial dans le beaujolais.

Toute assistance sera interdite et sanctionnée :

- Entre le CH et le départ des spéciale, sauf pour l'épreuve de

vitesse sur le circuit Vaison.

- Lors des contrôle de passage - CP

ARTICLE 12 – DEPART

Les pilotes se présentent au départ de la spéciale avec leur machine en respectant les horaires inscrits sur la feuille de départ, fournit la veille au soir lors du briefing.

Chaque pilote partira sous les ordres du commissaire de départ.

Les départs de chaque étape se donneront individuellement de 30 en 30 secondes

Au départ de l'ES le commissaire donnera au pilote son carton de pointage rempli (numéro et heure de départ) qu'il devra présenter une fois revenu au CH.

Si le pilote abandonne il devra déclarer son abandon à la direction de course

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

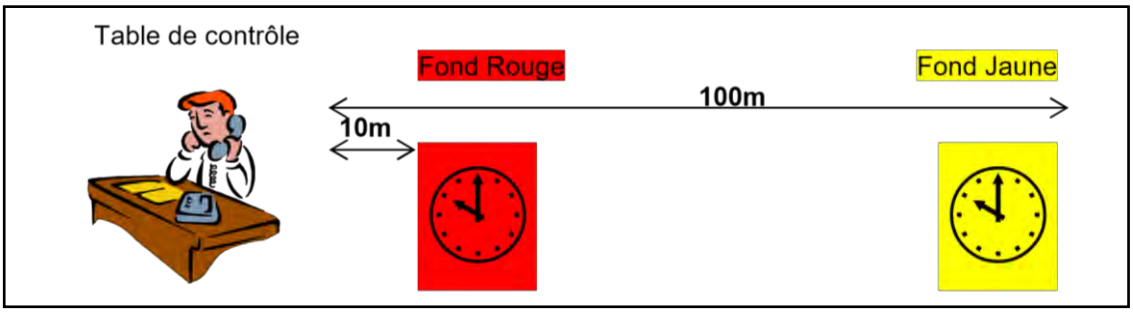
Si le pilote ne se présente pas au départ à l'heure, d'une des boucles, il pourra sur accord de la direction de course repartir sur la boucle suivante. Une pénalité de 30 min sera attribué au pilote ayant manqué une boucle.

ARTICLE 13 – CONTROLES HORAIRES

Le contrôle horaire (CH) est placé à l'entrée du site de Vaison et au départ de la spéciale dans le beaujolais.

Il est signalé par 'un panneau jaune placé 100 mètres avant le contrôle et un panneau rouge placé 10 mètres avant la table de contrôle.

Ils disposent d'horodatrices ou de tout autre système techniquement plus avancé pour mesurer le temps.



Le pilote est responsable de son pointage
Le pilote devra, à son heure idéale, récupérer sa machine laissée entre les panneaux jaune et rouge du CH, et la faire rouler, sur le tapis de contrôle.
Il récupérera à la table l'étiquette de confirmation de passage, qu'il collera sur son carton de pointage.

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

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

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

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

Si le système de pointage ne fonctionne plus ou pour tout autre problème rencontré, le commissaire inscrira à la main l'heure réelle de pointage des pilotes sur leur feuille de route ainsi que sur la feuille de contrôle du CH.
Il devra en informer sans délai le directeur de course
Le responsable du CH inscrira l'heure de passage sur une feuille de contrôle, qui sera remise à la direction de course en fin de d'étape.

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

ARTICLE 14 - CONTROLE DE PASSAGE

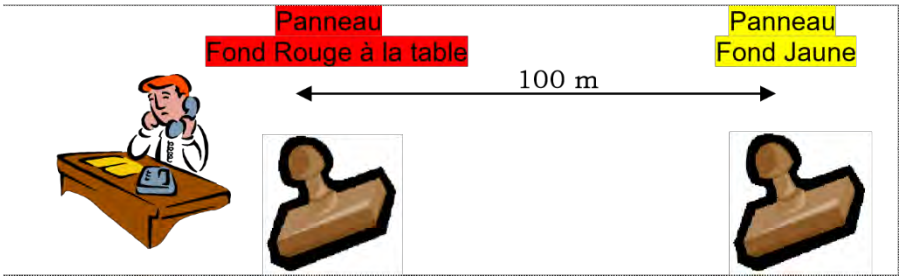
L'emplacement de chaque CP ne sera pas indiqué sur le road book et tenu secret.

Il est tenu par un Responsable 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 tampon spécifique à leur contrôle de passage.

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

Le nombre de contrôles n'est pas limité.



ARTICLE 15 – SPECIALES

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

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

Le départ de la spéciale est signalé par un drapeau tricolore et une ligne blanche au sol.
La ligne de départ est précédée à environ 5 mètres d'une ligne d'attente.

Le commissaire au départ de la spéciale, informe par talkie le commissaire du point stop du numéro du pilote et de son heure de départ.

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

Le pilote se place individuellement sur la ligne de départ.

Le signal du départ est donné par le commissaire.

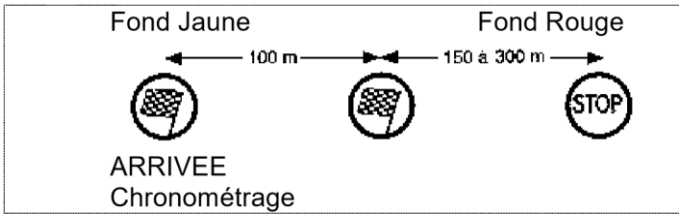
Le départ devra être donné machine arrêtée, **moteur en marche**. Les pilotes seront pénalisés en cas de départ anticipé. Les pilotes partiront **toutes les 30 secondes.**

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

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

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

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



L'arrêt au point Stop est obligatoire.

Au point Stop le commissaire donne au pilote le carton de pointage sur lequel est noté le numéro du pilote et son heure de départ.

Le pilote muni de son carton de pointage part sur le parcours routier.

ARTICLE 17.1 – SPECIALE SUR CIRCUIT

- La zone située entre le CH et le départ de la spéciale est sous régime du parc fermé. Le déplacement s'y effectue moteur en marche à faible vitesse.
- 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 avant de partir pour une course entre 10 et 20 Kilomètres. Le nombre de tours exact sera précisé lors du briefing.
- Les départs se font en grille, les motos placés en Epi et le moteur éteint. Le départ du tour de chauffe se fait au drapeau vert et le départ de la course au baissé du drapeau National.
  Les pilotes pour le départ du tour de chauffe et de la course se positionnent face à leur moto sur la ligne de l'autre bord de piste, regagne leur moto en courant au baissé du drapeau, puis démarre leur moto. Pour les side-cars, le pilote qui court doit avoir le coupe circuit du véhicule au poignet. Aucun coupe-circuit ne doit être présent sur le véhicule après la mise en grille lors la procédure de départ. Le passager reste dans le panier.
- Si le pilote a un incident durant la procédure de départ (chute ou panne), le pilote peut, si c'est possible, participer à la série suivante. Son temps réalisé est majoré de 5%.
- Les pilotes n'ayant pas participé au tour de reconnaissance puis au tour de chauffe est 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 effectué les 7 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 x 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 est pénalisé de 10 secondes. Le jury de l'épreuve peut sanctionner un concurrent ne respectant pas les dispositions de la procédure de départ.

Art 15.2 Précisions

Les pilotes victimes d'une chute ou d'une panne lors de l'épreuve spéciale, seront crédités, s'ils sortent de l'Es avant 30 minutes, du plus mauvais temps de l'ES, majoré de 5%.

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

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

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

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

ARTICLE 16 - FIN D'ETAPE ET DE LA COURSE

A la fin de chaque boucle les concurrents pointeront au CH à l'heure prévue sur la feuille de route, et rendront leur carton de pointage.
Lors de la dernière boucle, à l'arrivé au camping de Lyseron, les pilotes rendront leur carton de pointage avant de rentrer leur motos au parc fermé.

Les motos pourront etre récupérées 15 min après l'arrivée du dernier concurrent.

ARTICLE 17 – CHRONOMETRAGE

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

Les chronométreurs des épreuves sont chargés de fournir les temps enregistrés, les classements des spéciales, des catégories, le scratch de l'épreuve et classements annexes.

Le chronométrage des épreuves spéciales devra être assuré au 1/10ème de seconde par des chronométreurs officiels.

Le service devra comprendre au minimum un chronométreur officiel à l'arrivée.

Lors du contrôle administratif, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation au parc fermé. Ils devront être installés verticalement par les pilotes, sur la fourche de la moto ou au niveau de la roue avant pour les side-cars.

Le transpondeur reste sous l'entière responsabilité du concurrent jusqu' à sa restitution.

Les pilotes ne détenant pas de support devront se le procurer auprès du club organisateur, pour un montant de 5 euros. Ce dernier restera leur propriété.

ARTICLE 18 - INFRACTION A LA REGLEMENTATION ROUTIERE

Les concurrents auront derrière leur carton de pointage une zone réservée aux infractions qu'il pourrait commettre sur le parcours routier.

Les autorités de Gendarmerie en partenariat avec l'organisateur feront des contrôles de vitesse sur le parcours routier et indiqueront les ou l'infraction(s) commise(s) par le pilote, hors sanctions pénales. (Voir tableau des pénalités.)

Ces contrôles seront principalement effectués sur les parties très roulantes.

ARTICLE 19 – RECLAMATIONS

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

Toute réclamation concernant une décision prise par un commissaire technique ou la qualification d'un concurrent devra être déposée immédiatement après les opérations de vérifications.

Toute réclamation concernant les résultats devra être déposée dans la demi-heure suivant l'affichage de ces résultats.
Les résultats officiels seront affichés une heure après l'arrivée du dernier concurrent, sauf impondérables.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 20 – PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

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

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

Les concurrents et leur assistance devront veiller particulièrement à conserver l'espace qu'ils utilisent dans le parc d'assistance dans le même état qu'ils l'ont trouvé lors de leur arrivée, et évacuer leurs déchets divers dans les containers et poubelles prévus à cet effet par l'organisateur. L**e pilote (ou son assistance) ne respectant pas cette consigne sera pénalisé d'une amende de 50€ à chaque infraction constatée**

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**		
Article 9 - Non-respect de l'heure de convocation au contrôle technique		**15 sec** par tranche d'heure de retard	
Article 10 - Machine non-conforme aux normes de la circulation routière ou à la fiche de contrôle établie lors des vérifications techniques			de 10 sec à la mise hors course
- Pneus non conformes – aux normes homologation - retaillés	**X**		Vérification pendant la course
- Infraction sur les marques d'identification cadre moteur echapp	**X**		
- Pour dépassement de la norme de bruit de 2 db		**10 sec**	
- Pour dépassement de la norme de bruit de 3 db et +	**X**		
- Eclairage non conforme AV et /ou AR	**X**	**10 sec**	Voir jury
- Echange de machine pendant la manifestation	**X**		
Article 11			
- Retard pour rentrer la machine en parc fermé		**15 sec**	par minute de retard
- Intervention interdite en régime de parc fermé	**X**		
- Infraction (faire chauffer les pneus) sous régime de parc fermé		**3 mn**	
Article 12			
- Assistance sur les spéciales ou parc de regroupement	**X**		
Article 13			
- Non-déclaration d'abandon	Jury		
- Non respect de départ à l'heure idéale		**15 sec**	par minute
- Non respect de départ à l'heure idéale au delà d'une demi-heure	**X**		
Article 14 et 15			
- Avance ou retard à un CH		**15 sec**	par minute
- Absence de pointage CH		**3 mn**	
- Absence de pointage CP		**3 mn**	
- Arrivée au CH ou CP en sens inverse		**2 mn**	
- Perte de la feuille de route et du carnet d'infraction		**5 mn**	
- Falsification de la feuille de route	**X**		
- Plus de 30 minutes **de pénalités au cumul des** ~~à 1~~ CH sur l'heure théorique	**X**		
Article 17			
- Départ lancé		**10 sec**	
⇒ Absence d'heure ou de marquage au point stop		**10 sec**	
⇒ Sur Spéciale route ou circuit pilote non passé à l'arrivée		**+ 5%**	+ mauvais temps
- Départ anticipé en spéciale		**5 sec**	par seconde
- Infractions au Code de la Route relevées sur le carnet d'infraction	Voir Jury		
- Conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de produits dopants	Hors Course		
- Délit de fuite			
- Conduite sous le coup d'une suspension de permis			
Article 20	50 € / Infraction constatée		
- Infractions aux règles environnementales			

ARTICLE 21 – CATEGORIE SIDE-CAR

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

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

Les Side-cars Rallyes sont soumis aux articles : 2.3.19.3, 2.3.19.11, 2.3.19.13, 2.3.19.19, 2.3.19.24, 2.3.19.26, 2.3.19.27, des annexes techniques des Manifestations Internationales de Courses sur Route FIM et aux spécifications particulières ci-dessous :

Les pneus doivent être homologués : norme ETRTO (V.H ou Z) ou DOT.

Ni le pilote ni le passager ne doivent être attachés.

Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté.

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

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

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

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

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

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

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

Le débattement de la suspension doit être d'au moins 50 mm.

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

Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier.

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

Le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Side-car (ARTICLE 2.3.19.29)

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

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

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

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

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

VISA DU MOTO-CLUB	VISA DE LA LIGUE	VISA DE LA FFM
DATE : 06/01/2024	DATE :	DATE : NUMÉRO :

MOTO SPORT 71
42 Allée des Erables
ZONE ACTISUD
71100 SEVREY
tel: 06.13.01.47.57
Association Sportive