

DISCIPLINE RALLYE ROUTIER

PREAMBULE

Les présentes Règles Techniques et de Sécurité, discipline Rallye Routier sont édictées par la Fédération Française de Motocyclisme en application de l'article L.131-16 du Code du sport relatif à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives et conformément aux articles R.331-18 à R.331-45 de ce même Code.

Elles ont vocation à s'appliquer à l'ensemble des manifestations de Rallye Routier organisées sur le territoire français par tout organisateur relevant ou non de la fédération délégataire.

Au cas où un organisateur ferait une demande pour organiser une manifestation qui, par ses caractéristiques et/ou les motocycles ou engins utilisés, peut être régie par plusieurs disciplines ou spécialités différentes, il conviendra de se référer aux RTS de la spécialité la plus voisine pour apprécier les règles applicables. Dans tous les cas, et compte tenu du caractère très particulier de ce type de manifestation, la FFM appréciera *in concreto* et pourra établir des prescriptions spécifiques.

ARTICLE 1 : GÉNÉRALITÉS

Les manifestations dites Rallye Routier sont des épreuves sportives qui entrent dans la catégorie des épreuves de régularité, de vitesse et d'endurance.

Art 1.1 - Définition

Une Manifestation ou Épreuve d'un Rallye Routier est tracée sur un itinéraire composé :

- d'un Parcours de liaison sur voie ouverte à la circulation où les compétiteurs respectent impérativement le Code de la Route. A cet égard, l'organisateur doit s'assurer que le temps imparti est suffisant pour que les règles du Code de la Route soient respectées par tous. En aucun cas la moyenne imposée ne sera supérieure à 60 Km/h.
- et/ou de Spéciales sur route, sécurisées et homologuées temporairement fermées à la circulation par Arrêté Préfectoral.
- et/ou de "Spéciales sur Circuits" homologués permanents ou temporaires.
- de bases chronométrées où le temps imparti est suffisant pour que les règles du Code de la Route soient respectées par tous.

La manifestation ou l'épreuve comporte une ou plusieurs étapes. Chaque étape est un parcours routier qui sera emprunté en ligne ou en boucle, une ou plusieurs fois, de jour comme de nuit, sur une ou plusieurs journées.

Art 1.2 - Reconnaissances

Le parcours, sauf pour les épreuves spéciales, peut être reconnu librement dans le respect du Code de la Route, mais reste interdit de 23H00 à 7H30.

Les reconnaissances des épreuves spéciales sont interdites à tous les véhicules à moteur à 2 ou 3 roues et aux quads (les vélos à assistance électrique sont autorisés).

L'organisateur pourra mettre en place des reconnaissances officielles encadrées et sécurisées, sous réserve de l'autorisation préalable de la préfecture.

Tout manquement à ces règles pourra être constaté 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.

Art 1.3 - Durée

Les manifestations d'une durée inférieure ou égale à 24h00, ne pourront excéder 20h00 de course à partir du départ du 1^{er} concurrent.

Temps de Repos : Un temps de repos de 60 minutes obligatoire est compris dans les 20 heures.

Les manifestations de plus de 24h00 doivent comprendre 6 heures de repos consécutif par tranche de 24h00.

Assistance : Un temps d'assistance, de 15 minutes minimum, est donné lors des liaisons pour ravitailler les machines en carburant par exemple.

Art 1.4 - Participants

Ces manifestations sont indistinctement ouvertes aux participants « solo » ou aux équipages « duo » (un pilote et un passager) et side-cars.

Le passager doit avoir au minimum 16 ans et fournir une autorisation parentale.

ARTICLE 2 : HOMOLOGATION DES CIRCUITS ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES RELATIVES A L'ORGANISATION DES MANIFESTATIONS

En application des articles R.331-18 et suivants du Code du sport relatifs aux concentrations et manifestations sur les voies ouvertes ou dans les lieux non ouverts à la circulation publique et comportant la participation de véhicules terrestres à moteur, doivent être respectées les procédures administratives suivantes :

- Tout circuit permanent sur lequel se déroulent des activités motocyclistes doit faire l'objet d'une homologation préalable.

- Pour les circuits, la commission administrative d'homologation est soit la Commission Nationale d'Examen des Circuits de Vitesse (C.N.E.C.V.) lorsque la vitesse des véhicules peut dépasser 200 km/h en un point quelconque du tracé, soit la Commission Départementale de la Sécurité Routière (C.D.S.R.) dans les autres cas.
- Lorsque la manifestation se déroule sur un circuit permanent homologué, l'organisateur devra effectuer une déclaration auprès de la Préfecture et la réception du récépissé de déclaration délivré par cette dernière vaudra autorisation d'organiser la manifestation ;
- Lorsque la manifestation se déroule entièrement sur un circuit non permanent, un parcours ou un terrain elle est soumise à autorisation préfectorale;
- Sont également soumises à autorisation les manifestations qui se déroulent sur un circuit homologué mais dans une discipline différente de celle prévue par l'homologation.

ARTICLE 3 : AMÉNAGEMENTS DES CIRCUITS, PARCOURS ET PARCOURS DE LIAISON

Dans le cadre d'une manifestation, l'organisateur doit prévoir :

- Un parc d'assistance pouvant recevoir la totalité des pilotes inscrits avec leurs assistants et les véhicules d'ateliers;
- Un parc coureurs pouvant recevoir la totalité des pilotes inscrits avec les véhicules d'habitants. Les parcs d'assistance et coureurs peuvent être communs;
- Un parc fermé, entouré par des barrières et pouvant accueillir la totalité des machines des pilotes ;
- Une zone dégagée pour le contrôle technique avec éclairage et prise électrique;
- Un local pour effectuer les contrôles administratifs avec éclairage, prises électriques et une liaison téléphonique en état de marche;
- Un local pour les officiels, avec éclairage, tables et chaises;
- Un local pour effectuer les contrôles anti-dopage;
- Au moins un panneau d'affichage officiel, facilement reconnaissables et éclairés la nuit pour communiquer les classements et les notes d'informations aux concurrents ;
- Une zone de départ avec accès limité aux officiels et aux organisateurs de l'épreuve. Un couloir pour l'accès des pilotes et un couloir de sortie après le signal du départ pour la sécurité du public.

ARTICLE 4 : PRÉVENTION

4.1 - Protection Incendie

Dans le cadre d'une manifestation, du matériel de lutte contre les incendies (extincteurs) doit être placé judicieusement dans les spéciales, dans le parc coureurs, dans les zones d'attente, dans le parc fermé, sur l'aire de départ, dans les zones de départ des spéciales et sur la pré-grille. Il est interdit de fumer dans les zones de réparation, dans le parc fermé et dans les zones prévues pour les ravitaillements en carburant. Chaque pilote doit avoir à sa disposition un extincteur dans le paddock.

4.2 - Protection Environnement

Pour protéger le sol, les pilotes doivent installer un tapis étanche et absorbant conforme aux normes FIM sous leur machine pour tout ravitaillement en carburant ou toute séance de mécanique.

ARTICLE 5 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

Art 5.1 : Protection du public

Des banderoles ou des rubanises rouges interdiront au public l'accès à certains lieux dangereux. Les zones autorisées seront matérialisées en vert. La charge de la définition de ces zones incombe à l'organisateur en relation avec la commission départementale de sécurité.

Art 5.2 : Protection des participants

Art. 5.2.1 : Protection des participants dans les spéciales

À l'extérieur des virages, les obstacles artificiels (poteaux, panneaux de signalisation, muret...) susceptibles, au regard de la trajectoire raisonnablement anticipable des pilotes, d'être atteints par une machine quittant la piste doivent être protégés par des dispositifs amortisseurs. Ils peuvent être complétés de filets de protections dans les lieux où ceux-ci s'avèrent nécessaires.

Les postes de Commissaires de Piste sont des emplacements prévus afin d'assurer la sécurité des pilotes sur toutes les épreuves chronométrées spéciales et circuits.

- Un nombre suffisant de postes de commissaires doit être prévu tout le long de la Spéciale,
- Ces postes doivent être distinctement indiqués et les emplacements choisis de manière à ce que les signaux donnés soient parfaitement visibles des concurrents,
- L'emplacement des commissaires de piste doit permettre d'assurer leur sécurité,
- Les Commissaires de Piste seront munis de drapeaux afin d'effectuer la signalisation appropriée lors du passage des concurrents,
- Les Commissaires de Piste des circuits et des spéciales doivent pouvoir communiquer avec le Responsable de Spéciale.

Art. 5.2.2 : Protection des participants sur les parcours de liaison

Sur les parcours de liaison, il n'est pas prévu de postes de Commissaires de Piste à l'exception de ceux présents sur les points de contrôle. Etant soumis au respect du code de la route sur le parcours de liaison, aucune protection supplémentaire des participants n'est à prévoir.

Art 5.3 : Protection des riverains

Les reconnaissances du parcours routier sont autorisées entre 7h30 et 23h00.

Elles sont définies par le règlement particulier de chaque épreuve.

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

Lorsque les reconnaissances du parcours routier sont autorisées, le respect du Code de la Route est impératif sur l'ensemble de l'itinéraire de l'épreuve.

Tout manquement à ces règles pourra être constaté 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 6 : ENCADREMENT DES MANIFESTATIONS

Pour fonctionner, une épreuve doit obligatoirement être encadrée par des personnes titulaires d'une qualification délivrée par la fédération délégataire (FFM) ou par une fédération ayant passé une convention avec la Fédération délégataire de la discipline, pour les fonctions suivantes :

- 1 Directeur de Course
- 1 Directeur de Course Adjoint
- 1 Responsable par Spéciale

Ces trois postes doivent être tenus par des titulaires d'une qualification de Directeur de course Rallye Routier.

Le responsable de spéciale, sous l'autorité du directeur de course de l'épreuve, organise, met en place les commissaires de piste, le chronométrage et le service médical, vérifie, ouvre et ferme la spéciale, suivant les arrêtés préfectoraux ainsi que leurs conditions restrictives d'applications ; il répercutera à la direction de course tous les incidents et informations susceptibles d'engager la responsabilité sportive et pénale du directeur de course.

- Un jury composé d'un Président et de deux Commissaires Sportifs minimum. Le jury est responsable de faire respecter et appliquer le règlement technique et de sécurité ainsi que tout règlement fédéral et particulier, mais aussi des classements qu'il homologue.
- D'Adjoints au Responsable de Spéciale : Leur nombre est fixé à 1 pour les manifestations regroupant jusqu'à cent cinquante participants et d'au moins 2 pour les événements plus importants.
- Deux Commissaires Techniques jusqu'à cent cinquante concurrents et 1 Commissaire Technique supplémentaire par tranche de 50 pilotes.
- Des Chronométreurs disposant des moyens de contrôle nécessaires pour établir un chronométrage le plus précis possible.
- Des Commissaires de Piste en nombre suffisant.

Tous les officiels doivent être titulaires d'une licence en cours de validité et leur permettant d'exercer en Rallye Routier.

ARTICLE 7 : LES DRAPEAUX

Art 7.1 - Drapeaux utilisés sur les spéciales sur route

Drapeau national	Signal d'ouverture de la spéciale aux seuls concurrents.
Drapeau jaune agité	Danger grave. Le drapeau jaune agité est utilisé lorsque l'accident vient de se produire et s'il présente un certain caractère de gravité ou d'encombrement important de la piste.
Drapeau à damiers noirs et blancs	Signal d'ouverture de la route aux usagers.
Drapeau jaune à bandes rouges verticales	Changement d'adhérence de la piste ou de la route.

Art 7.2 - Drapeaux utilisés sur les spéciales sur circuits

Les drapeaux utilisés sur les spéciales sur circuit sont ceux définis par les RTS de la CNV.

ARTICLE 8 : LES PANNEAUX

Art 8.1 - Signalisation sur les spéciales :



Panneau indiquant un virage dangereux ou un obstacle à contourner par la Gauche



Panneau indiquant un virage dangereux, ou un obstacle à contourner par la Droite



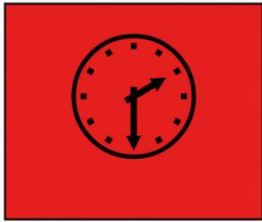
Danger particulier (compression, dos d'âne, etc.)



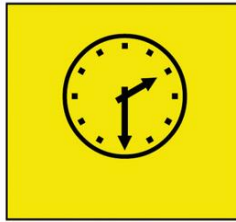
Virage en épingle à gauche ou à droite



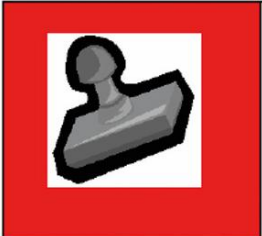
Virage dangereux à gauche ou à droite

Art 8.2 - Signalisations des Contrôles Horaires

Panneau rouge placé
10 m. avant la table de
contrôle.
Arrêt à ce panneau.
Contrôle à pied.



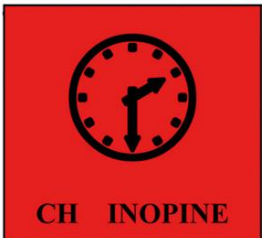
Panneau jaune placé
100m. avant le
panneau rouge.
Arrêt pour
vérification de
l'heure (à pied)

Art 8.3 - Signalisations des Contrôles de passage

Panneau rouge placé à
la table de contrôle.



Panneau jaune placé
100 m. avant le
panneau rouge.

Art 8.4 - Signalisations des Contrôles horaires inopinés

Panneau rouge placé
10m. avant la table de
contrôle.
Arrêt à ce panneau
pour vérification de la
vitesse à l'heure.

ARTICLE 9 : MEDICALISATION DES COMPETITIONS

Sur chaque épreuve spéciale, l'organisateur devra prévoir les moyens médicaux suivants :

- Un médecin titulaire d'une thèse en doctorat de médecine, inscrit au Conseil de l'Ordre des médecins et/ou appartenant au corps des médecins des armées, responsable médical de la spéciale qui supervisera l'ensemble des secours médicaux mis à sa disposition. Un des médecins présent sur l'une des spéciales sera désigné par l'organisateur comme responsable médical de la manifestation.
- Une ambulance de catégorie A type B..
- Un véhicule d'intervention rapide (VIR) équipé de matériel médical d'urgence et de moyens de communication avec la direction de course de la spéciale.

En complément des ambulances sur chaque épreuve spéciale, l'organisateur devra prévoir au minimum une ambulance de catégorie A type B en réserve sur l'ensemble de l'épreuve.

ARTICLE 10 : CATEGORIES DE MACHINES

Les manifestations de Rallye Routier sont ouvertes aux motocycles des catégories suivantes :

- Catégorie I, groupe A (motocycles solos), groupe B (véhicules à trois roues),
- Catégorie II, groupe D (Véhicules à trois roues, deux roues motrices), groupe G (quads)

ARTICLE 11 : SPECIFICATIONS GENERALES DES MACHINES

Les véhicules admis à participer à un Rallye Routier doivent être conformes aux dispositions du Code de la Route, immatriculés et homologués en France par le constructeur. Les véhicules étrangers régulièrement immatriculés dans leur pays d'origine sont acceptés.

Toute transformation du véhicule susceptible de modifier ses caractéristiques au regard du Code de la Route ou toute modification des organes qui font l'objet d'une mention de conformité à un texte réglementaire au sein de la notice descriptive du véhicule, doit faire l'objet d'une déclaration à la préfecture et le cas échéant d'une réception à titre isolé par le service des mines (DREAL).

Les prototypes sont interdits.

Les certificats d'immatriculation (cartes grises) garage sont interdits (W-00-AA).

Le niveau sonore de la machine doit correspondre aux normes inscrites sur la carte grise du véhicule (tolérance de 2 dB/A). Pour les machines anciennes pour lesquelles les normes de bruit ne sont pas inscrites sur le certificat d'immatriculation, le maximum à ne pas dépasser est de 95 dB/A (avec une tolérance de 2 dB/A) à la vitesse linéaire du piston de 8m/s.

Les machines pourront être équipées de moteur thermique (essence ou gasoil) et/ou électrique

La conformité des machines aux dispositions du Code de la Route, aux présentes règles techniques et de sécurité et au règlement particulier de l'épreuve sera vérifiée par les Commissaires Techniques qui établiront un procès-verbal des véhicules contrôlés.

Les machines qui n'auraient pas satisfait au contrôle technique ne prendront pas le départ.

Tout changement de machine est interdit au cours de l'épreuve.

Un éclairage additionnel pourra être posé à l'avant de la machine pour les étapes de nuit. Les projecteurs additionnels "longues portées" devront être couplés avec ceux d'origine en position route. Une vérification technique devra être effectuée avant le départ de nuit. Elle portera notamment sur la fixation et l'emplacement des batteries additionnelles, la fixation des projecteurs et l'absence de parties saillantes.

Les machines pourront être examinées à tout moment au cours des étapes.

Les pneumatiques devront être homologués pour un usage routier et vendus normalement dans le commerce. Aucun pneumatique ne devra être retaillé même s'il est neuf.

Les indices de vitesse et de charge devront correspondre au type de la machine homologuée en France.

ARTICLE 12 : CARBURANTS

Le carburant utilisé devra être celui normalement commercialisé pour les véhicules de tourisme. Si un additif est employé, il ne devra en aucun cas modifier l'indice d'octane du carburant utilisé.

Les officiels pourront à tout moment effectuer un prélèvement dans le réservoir d'une machine de leur choix afin de contrôler le carburant utilisé. L'analyse sera effectuée dans un laboratoire agréé.

Les carburants de type 95+, 95, 98, Gasoil, sont autorisés.

ARTICLE 13 : MOTOCYCLES CLASSIQUES ET HISTORIQUES

Sont considérés comme motocycles classiques et historiques et éligibles pour participer aux activités dites de « motos anciennes » les motocycles ayant plus de 25 ans d'homologation type carte grise ou année modèle (machines répliquas comprises). On entend par « répliqua » toute machine qui présente une esthétique similaire au modèle original.

ARTICLE 14 : EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS

Pour être admis à participer à une épreuve de Rallye Routier, les participants doivent impérativement être équipés :

- D'une combinaison de cuir, 1 ou 2 pièces reliées;
- De gants homologués en cuir ou en matériau de substitution de résistance équivalente ;
- De bottes (pour les passagers side-cars, les chaussures montantes sont acceptées.)
- De casques homologués à la norme ECE 22-05 ou ECE 22-06 ;
- L'utilisation d'une protection dorsale est obligatoire.
- L'utilisation d'un airbag homologué CE est autorisée et remplace éventuellement la protection dorsale.

ARTICLE 15 : ITINERAIRES ET EPREUVES DE CLASSEMENT

Les pilotes doivent respecter les dispositions du Code de la Route ainsi que les arrêtés municipaux et préfectoraux régissant la circulation et limitant la vitesse, en particulier pendant la traversée des agglomérations où la plus grande prudence est recommandée.

Art 15.1 - Les itinéraires ou parcours de liaison

Les parcours de liaison ont pour objectif de permettre aux pilotes d'aller d'un point de contrôle à un autre point de contrôle.

Le départ des machines sur les parcours de liaison est donné en individuel ou par deux, de trente secondes en trente secondes minimum.

Ils sont entrecoupés de contrôles horaires (CH), de contrôles de passage (CP) ou de contrôles inopinés (CI) ayant pour but de vérifier le respect de l'itinéraire et de la vitesse moyenne imposée.

En aucun cas, le temps réalisé sur un parcours de liaison ne peut directement ou indirectement être pris en compte à titre de bonification pour le classement des pilotes.

L'organisateur doit s'assurer que le temps imparti est suffisant pour que les règles du Code de la Route soient respectées par tous.

Toutefois, les organisateurs devront, pour des raisons de sécurité, allonger les temps de parcours lors des traversées d'agglomérations, surtout lorsque les horaires de passage des pilotes correspondent aux heures d'entrée ou de sortie des écoles.

Sur la feuille de route remise à chaque pilote, par les organisateurs, devront être indiqués les emplacements des contrôles horaires « CH », les distances partielles et le temps accordé entre chaque contrôle horaire. Les contrôles de passage « CP » pourront être tenus secrets.

Il est rappelé qu'aucune aide extérieure ne doit être apportée aux pilotes :

- sur les parcours effectués en régime de non-assistance extérieure;
- entre le panneau jaune et le panneau rouge d'un CH;
- entre le CH et le départ de l'épreuve spéciale;
- pendant et dans les spéciales ;
- chaque fois que le règlement particulier de la manifestation le prévoit.

Toute infraction à ces règles sera sanctionnée.

Art 15.2 - Epreuve de classement : « Base Chrono »

Les épreuves de Bases-Chronos se déroulent sur voie ouverte à la circulation publique où le temps imparti est suffisant pour que les règles du Code de la Route soient respectées par tous.

Le départ des Bases Chrono se fait machine par machine après la sortie d'un Contrôle Horaire. Le départ de la base chrono est équipé d'un panneau « ENTREE DE BASE ». La moyenne imposée est indiquée sur ce panneau.

Le point de chronométrage de la fin de base ne sera pas matérialisé sur le terrain.

La sortie de base sera matérialisée sur le terrain par un panneau « SORTIE DE BASE ».

Les pénalités seront calculées autant pour les pilotes en avance que pour ceux en retard. Les prises de temps départ ainsi que ceux de la fin de base seront faites par des cellules ou par tout autre moyen de chronométrage.

Art 15.3 - Epreuve de classement : Les « Spéciales sur Route »

Les Spéciales sur Route sont des épreuves de vitesse chronométrées se déroulant sur une portion de voie publique ne comportant pas de tunnel.

Le départ sur les spéciales de route est donné machine par machine, avec un minimum de 30 secondes entre chaque départ.

Une spéciale sur circuit dont les départs sont donnés en individuel de 15 secondes en 15 secondes au minimum si le circuit le permet doit être considérée comme une spéciale sur route.

L'arrivée est jugée lancée à l'aide de cellules de chronométrage ou par tout autre moyen. Ces épreuves peuvent se dérouler de jour comme de nuit.

Les spéciales ne peuvent se disputer que sur des voies où la circulation aura été préalablement interdite au public par un arrêté municipal et/ou préfectoral d'usage privatif.

Caractéristiques et aménagements des « Spéciales » :

- Les spéciales sur route ne peuvent mesurer plus de 4,5 kilomètres de la ligne de départ à la ligne d'arrivée
- Les protections de l'article 5.2.1 sont posées et fixées où cela est nécessaire et indiquées sur le plan de sécurité.
- Elles doivent disposer d'emplacements pour le départ et pour l'arrivée ne présentant aucun danger pour les pilotes, ni pour les officiels responsables de spéciale et chronométreurs ;
- Aux arrivées, des dégagements doivent permettre aux chronométreurs d'effectuer leurs mesures en toute sécurité ;
- Des panneaux de virages seront placés avant les courbes très serrées ;
- Des produits absorbants seront à la disposition des Commissaires de Pistes ;
- Un dispositif radio indépendant du réseau général de l'épreuve, devra permettre aux Commissaires de Piste de communiquer avec le Responsable de la Spéciale ;
- Un point stop sera placé à environ trois cents mètres de l'arrivée de chaque spéciale afin de vérifier le nombre de pilotes passés.

Art 15.4 - Epreuve de classement : Les Spéciales sur circuit

Le départ des spéciales chronométrées sur circuit sera donné groupé en grille au nombre autorisé par l'arrêté préfectoral après un tour de reconnaissance et un tour de chauffe.

L'arrêt après le tour de chauffe n'est pas obligatoire (pas de remise en grille).

Les passagers de la catégorie DUO ne pourront pas participer aux épreuves spéciales en ligne sur circuit.

L'épreuve sur circuit se dispute par catégorie de machines. Cependant, le directeur de course après accord du jury a possibilité de faire courir plusieurs catégories de machines ensemble à condition que seules les machines solos participent, à l'exclusion des motos de moins de 125 cm³, des side-cars et des quads.

Les dispositions en matière de sécurité sur les circuits de vitesse, de mise en grille des différentes catégories, de procédure de départ, d'entrée aux stands ainsi que de sortie de piste sont celles établies par les RTS de la CNV. Il en est de même pour les services médicaux de secours et de matériel de transport des blessés.

Le chronométrage s'effectuera comme pour les courses de vitesse. Un nombre de tours à effectuer, par circuit, sera mentionné sur le règlement particulier.

Pour les pilotes n'ayant pas effectué la totalité des tours et pour un classement logique, il sera nécessaire d'effectuer une règle de trois afin d'avoir le même nombre de tours que les meilleurs.

Ex :
$$\frac{\text{Temps du pilote en retard} \times \text{Nombre tours meilleurs pilotes}}{\text{Nombre tours effectués par le pilote en retard}} = \text{Temps du pilote}$$

Une assistance est à prévoir lors de la sortie du circuit pour que les machines puissent reprendre la route en conformité avec les dispositions du Code de la Route et après vérification par un Commissaire Technique.

ARTICLE 16 : CONTROLE HORAIRE

Les contrôles horaires, de départ, d'arrivée sont tenus par des officiels Commissaires de Piste.

- Les contrôles horaires sont placés sur l'itinéraire, leur nombre n'est pas limité. Ils sont signalés aux pilotes par des panneaux de couleur rouge et jaune, placés respectivement à 10 et 100 mètres du contrôle (voir Art 8) ;
- Le contrôle horaire doit disposer du matériel de contrôle ;
- Les pilotes doivent se présenter au CH dans le sens de la course ;
- Le dépassement par le pilote et sa moto du panneau rouge entraîne immédiatement son passage à ce contrôle.

ARTICLE 17 : CONTROLE DE PASSAGE

Les contrôles de passage sont tenus par des officiels Commissaires de Piste.

- Les contrôles de passage sont placés sur l'itinéraire, leur nombre n'est pas limité. Ils sont signalés aux pilotes par des panneaux de couleur jaune, placés à 100 mètres du contrôle et un panneau rouge placé à la table de contrôle ; (voir Article 8)
- Le contrôle de passage doit disposer du matériel de contrôle.
- Les pilotes doivent se présenter au CP dans le sens de la course.

ARTICLE 18 : CONTROLE INOPINE

Les contrôles inopinés sont tenus par des officiels Commissaire de piste.

Des Contrôles Horaire inopinés peuvent être prévus.

Ces contrôles dont l'emplacement n'est pas révélé aux pilotes ni signalé d'une manière quelconque fonctionnent comme des contrôles horaires. Ils ont pour but de vérifier si les pilotes ne dépassent pas la vitesse moyenne horaire de plus de 25%.

Si la moyenne réalisée par un pilote est inférieure à la moyenne plafond aucune pénalité ne s'ensuivra.

Le dépassement de cette moyenne sera sanctionné par tranches de vitesse afin de lutter contre les excès et permettre de rouler en sécurité.

ARTICLE 19 : ARTICLE RESERVE

ARTICLE 20 : LES PARCS DE REGROUPEMENT

Les organisateurs pourront prévoir la mise en place de parcs de regroupement (sous régime de non-assistance extérieure) dans lequel le temps de rétention sera modulable en fonction des circonstances.

ARTICLE 21 : CLASSEMENTS

Le classement de l'épreuve sera effectué par les Chronométreurs. Il sera exprimé en heure, minute, secondes, dixièmes et plus si possible, en additionnant les pénalités obtenues sur le parcours routier, les temps des spéciales et des circuits ainsi que les pénalités sanctionnant les infractions au Code de la Route.

Les résultats de l'Épreuve ne seront officialisés qu'après l'approbation du jury.