



DISCIPLINE RALLYES ROUTIERS

Les présentes Règles Techniques et de Sécurité complémentaires discipline Rallyes Routiers sont édictées par la Fédération Française de Motocyclisme en application de l'article 17 de la loi n°84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives et conformément au décret n°2006-554 du 16 mai 2006.

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

Les Règles Techniques et de Sécurité Rallyes Routiers posent les règles applicables à la discipline.

Au cas où un organisateur ferait une demande pour organiser une épreuve ou manifestation dans une discipline non répertoriée, il conviendra de se référer aux règles techniques et de sécurité de la spécialité la plus voisine pour apprécier les règles techniques et de sécurité applicables.

ARTICLE 1 : DEFINITION

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

Art 1.1

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

- D'un Parcours Routier sur voie ouverte à la circulation dont le respect du Code de la Route est impératif.
- Sur ce Parcours Routier, des routes privatisées par Arrêté Préfectoral appelées "Spéciale sur route", fermées à la circulation, sécurisées et avec une homologation temporaire.
- Sur ce Parcours Routier des passages par des " Spéciales sur Circuits " homologué permanent ou temporaire, pourront être imposé
- Sur ce Parcours Routier des passages par des Spéciales "Bases Chronométrées" pourront être imposées

L'épreuve comporte une ou plusieurs étapes. Chaque étape pourra être empruntée une ou plusieurs fois, de jour comme de nuit, sur une ou plusieurs journées.

Art 1.2

Les manifestations de moins de 24h00 ne devront pas dépasser 20h00 maximum d'épreuve à partir du départ du 1er concurrent, compris les deux (2) fois d'une heure trente assistance (1h30) soit : 30mn assistance + 60mn repos (3h00)

Les manifestations de plus de 24h00 doivent comprendre 6 heures de repos consécutif par tranche de 24h00, hors temps d'assistance

Le déroulement de ces manifestations se fait dans le respect des dispositions du Code de la Route ainsi que des arrêtés municipaux et préfectoraux régissant la circulation et limitant la vitesse.

ARTICLE 2 : HOMOLOGATION DES CIRCUITS ET AUTORISATION DES PARCOURS

En application du décret n°2006-554 du 16 mai 2006 relatif 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 :

- L'organisation d'une manifestation de rallyes routiers est soumise à autorisation préfectorale (article 1er-II et articles 6 et suivants).

- Tout circuit sur lequel se déroulent des compétitions, essais ou entraînements à la compétition et démonstrations doit faire l'objet d'une homologation préalable. 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 circuit, soit la Commission Départementale de la Sécurité Routière (C.D.S.R.) dans les autres cas. (article 14 et suivants)

- Lorsque la manifestation se déroule sur un circuit non permanent, l'autorisation préfectorale prévue au premier alinéa vaut homologation de ce dernier pour la seule durée de la manifestation. (article 16, 2°)



ARTICLE 3 : AMENAGEMENTS 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'habitations. Les parcs d'assistance et coureurs peuvent être communs.
- Un parc fermé, entouré par des barrières et pouvant accueillir la totalité 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 deux panneaux d'affichage officiel, facilement reconnaissables et éclairés la nuit pour communiquer les classements et les notes d'informations aux concurrents ;
- Une zone de départ : Contrôle Horaire Départ (CH dep.) 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 en individuel pour la sécurité du public ;
- Une zone d'arrivée : Contrôle Horaire Arrivée (CH arr.) de préférence situé près du parc assistance ;
- Un moyen de communiquer entre les différents officiels, directeur de course, responsable de spéciales, PC course.

ARTICLE 4 : PROTECTION INCENDIE

Dans le cadre d'une manifestation, du matériel de lutte contre les incendies (extincteurs) doit être prévu dans les spéciales un par poste de commissaire, 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.

ARTICLE 5: PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

Art 5.1 : Protection du public

Des banderoles ou des rubalises interdiront au public l'accès à certains lieux dangereux ces inscriptions seront en rouge. Les zones autorisées seront matérialisées en vert. La charge de la définition de ces zones incombe à l'organisateur.

Elles seront définies par l'organisateur en relation avec la commission de sécurité.

Art 5.2 : Protection des participants

Des protections doivent être installées afin de protéger les pilotes des obstacles naturels, le public et les commissaires de piste de tous risques. Ces protections peuvent être constituées de bottes de paille ou boudins gonflables et de filets de protections agréés 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. 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.

- Un nombre suffisant de postes de commissaires de piste pour la signalisation officielle doit être prévu tout le long de la Spéciale empruntée de façon à donner aux coureurs, au moyen de drapeaux, toute information nécessaire,
- 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 contrôles horaires, de départ, d'arrivée et contrôle de passage seront tenus par des officiels Commissaires de Piste,
- Le nombre de Commissaires de Piste doit permettre une surveillance permanente des pilotes en tous points du circuit ou de la spéciale,
- Les Commissaires de Piste des circuits et des spéciales doivent pouvoir communiquer avec le Responsable de Spéciale.

ARTICLE 6 : ENCADREMENT DES MANIFESTATIONS

Pour fonctionner, une épreuve doit obligatoirement être encadrée par des personnes diplômées par la fédération délégataire (FFM) ou par une fédération ayant passée une convention avec la Fédération délégataire et un calendrier national dans la discipline, pour les fonctions suivantes :

- I Directeur de Course
- I Directeur de Course Adjoint
- I Responsable de Spéciale

Le responsable de Spéciale doit être titulaire d'une qualification spécifique.

Il organise, met en place les commissaires de piste, le chronométrage, vérifie, ouvre et ferme la spéciale (route privatisée), suivant les arrêtés préfectoraux ainsi que leurs conditions restrictives d'applications sous l'autorité du Directeur de Course de l'Épreuve et du jury ;

- il fait donner par son adjoint les départs des pilotes de minute en minute ;
- il répercutera 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.

Le jury est responsable de faire respecter et appliquer le règlement technique et de sécurité ainsi que tout règlement fédéral et particulier, des classements qu'il homologue.

Spéciales sur circuit selon deux formules :

- Départ en individuel de minute en minute comme une spéciale sur route privatisée
- Le départ est donné en grille après un tour de reconnaissance et un tour de chauffe :
- Les Adjoints au Responsable de Spéciale : Leur nombre est fixé à 1 pour les manifestations regroupant jusqu'à cent cinquante participants et d'au moins 3 pour les événements plus importants.
- Des Commissaires Technique, deux jusqu'à cent cinquante concurrents et au-delà quatre Commissaires Technique minimum sont nécessaires.
- Des Chronométreurs disposant des moyens de contrôle nécessaires pour établir un chronométrage le plus précis possible.
- Des Commissaires de Piste en nombre suffisants.

ARTICLE 7 : LES DRAPEAUX

- Drapeau national : Signal du départ d'une course.
- Drapeau vert : Piste libre
- Drapeau rouge : Signal d'interruption d'une course ou d'une séance d'essai.
- Drapeau jaune agité : Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser. 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 bleu agité : Un concurrent de la tête de course cherche à doubler un concurrent attardé. Ce dernier doit garder sa trajectoire et le laisser passer.
- Drapeau noir accompagné d'un numéro : Pour le concurrent portant ce numéro, signal d'arrêt à son stand au prochain tour.
- Drapeau noir avec un cercle orange accompagné d'un numéro : .. Le conducteur portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste.
- Drapeau à damiers noirs et blancs : Signal d'arrêt à la fin de course ou de fin de séance d'essai.
- Drapeau jaune à bandes rouges verticales Changement d'adhérence de la piste ou de la route.

Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 750 x 600mm.

Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux rétro réfléchissants de couleurs identiques remplaceront les drapeaux.

ARTICLE 8 : LES PANNEAUX

a) 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.)

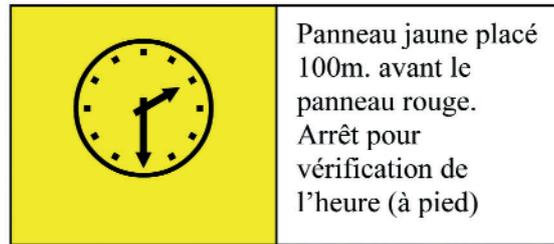
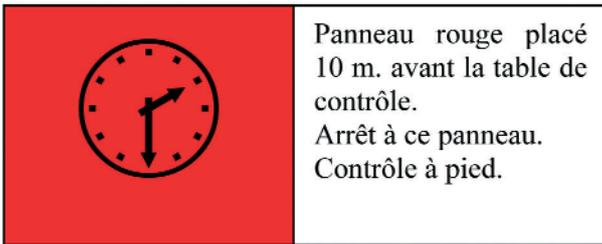


Virage en épingle à gauche ou à droite

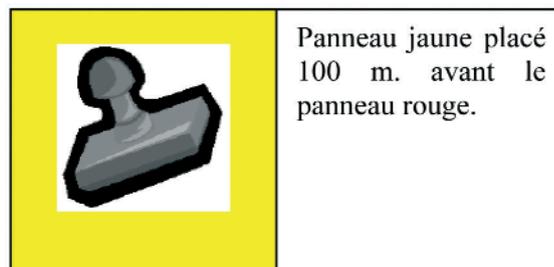


Virage dangereux à gauche ou à droite

b) Signalisations des Contrôles Horaires :



c) Signalisation des Contrôles des Passages :



d) Signalisation des Contrôles Horaires Inopinés :



ARTICLE 9 : MEDICALISATION DES COMPETITIONS

Sur toutes les épreuves, il faut un médecin titulaire d'une thèse en doctorat en médecine, inscrit au Conseil de l'Ordre des médecins, responsable médical de la manifestation. En tant que chef du service médical (CSM), il supervisera l'ensemble des secours médicaux mis à sa disposition.

L'organisateur devra également prévoir les moyens médicaux suivant :

- Une ambulance.
- Si le parcours ne peut être couvert en moins de trois minutes (temps calculé pour les véhicules médicaux), un véhicule d'intervention rapide doit être prévu. Il s'agit d'un véhicule pouvant intervenir rapidement sur les lieux de l'accident afin d'apporter un secours immédiat aux blessés et les gestes d'urgence vitale. Il peut s'agir, selon la compétition, d'une voiture rapide, d'un 4X4, d'un quad ou d'une moto, identifié par un logo, équipé de matériel médical d'urgence et de moyens de communication avec la direction de course. Un médecin ayant l'expérience de la prise en charge des états de choc et des blessures sera affecté à ce véhicule. De plus, si le véhicule nécessite un chauffeur, il devra, de préférence, être capable d'assurer les premiers secours.

ARTICLE 10 : CATEGORIES DE MACHINE

Les manifestations de Rallyes Routiers sont ouvertes aux motocycles des catégories suivantes :

- Catégorie I, groupe A1 (motocycle solos), groupe A2 (scooter), groupe B2 (motocycles avec side-car permanents),
- Catégorie II, 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. 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 (DRIRE).

Les prototypes sont interdits.



La carte grise du véhicule devra être du modèle émis à partir du 15 avril 2009 à savoir 2 lettres, tiret, 3 chiffres, tiret, 2 lettres (AA-000-AA). Le W en début d'immatriculation est interdit (W-001-AA) réservé au garage, le WW pourra être utilisé pour les véhicules provenant de l'étranger.

Les cartes grises émises avant la date du 15 avril 2009 sont encore valide.

Ils doivent correspondre aux normes inscrites sur la carte grise du véhicule (tolérance de 2dB). 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 96 dB à +/- 2dB. Toutes les machines dépassant ces normes au contrôle technique ne seront pas admises à participer à la manifestation.

Au cours de l'épreuve, tout pilote dont la machine dépasse ces normes lors des contrôles techniques effectués, sera sanctionné par des pénalités. Au delà de 5 dB, Le pilote sera mis hors course.

Les machines pourront être équipées de moteur thermique (essence 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. 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 pneumatiques devront correspondre en tout point au type de la machine homologuée en France, l'indice de vitesse, le diamètre, la largeur de la bande de roulement et la hauteur du flanc talon/ bande de roulement

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 : CONDUCTEURS

Pour participer à une manifestation de Rallyes Routiers, les pilotes doivent être titulaires d'un permis de conduire ou BSR correspondant à la catégorie de machine qu'ils pilotent.

Pour les mineurs, une autorisation parentale est requise.

ARTICLE 14 : EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS

Pour être admis à participer à une épreuve de Rallyes Routiers, les pilotes doivent impérativement être équipés :

- D'une combinaison de cuir, 1 ou 2 pièces ;
- De gants en cuir ;
- D'un casque de moins de 5 ans, en bon état et répondant aux normes FIM, Europe / ECE 22/05, Grande Bretagne BSA et B, USA SNELL +2000 ou Japon JIS.T.
- L'utilisation d'une protection dorsale est obligatoire.

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.

Chaque étape peut comporter des parcours de liaison et des secteurs sélectifs appelés "Spéciale sur route", "Spéciale sur Circuit" et "Base Chronométrée".

L'organisateur fournira obligatoirement l'itinéraire sous forme de fléché (road book) ou de carte.

L'organisateur indiquera la marque et le numéro de la ou les cartes qui ont servi à effectuer le tracé.

Un fléchage pourra être mis en place par l'organisateur.

En cas de contradiction entre le fléché ou la carte et le fléchage, le fléché a priorité.

L'itinéraire indiqué est obligatoire. Il ne sera admis aucune réclamation concernant une erreur de parcours.

Art 15.1 : Les parcours de liaison

Les parcours de liaison ont pour objectif de permettre aux pilotes d'aller d'un point de " Spéciale sur route" à un autre point ou rejoindre un point de concentration. Ils sont entrecoupés de contrôles ayant pour but de vérifier le strict respect de l'itinéraire et de la vitesse moyenne imposée.



Les parcours de liaison sont dotés de Contrôles Horaire (CH) certains suivis d'un parc fermé quand les pilotes sont en attente afin de prendre le départ de la Spéciale sur route, de la spéciale sur circuit, de la base chronométrée ou de reprendre la route sans attendre.

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.

La moyenne maximum autorisée sur les parcours de liaison est de 60 km/h pour les machines de 125cm³ et plus. De 45 km/h pour les machines de 124 cm³ et moins.

Le Préfet peut exceptionnellement autoriser une vitesse moyenne supérieure qui en aucun cas ne pourra dépasser les 70km/h, il peut même réduire la vitesse moyenne en dessous de 60km/h.

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.

Dans le règlement particulier, les organisateurs devront indiquer l'emplacement de tous les contrôles horaires. Ils pourront à leur choix, indiquer ou non l'implantation des contrôles de passages totalement ou partiellement.

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 tenu secret.

Les départs de l'Épreuve, des CH, des Spéciales sur Route et des Bases Chronométrées seront donnés individuellement de minute en minute. L'organisateur pourra toutefois prévoir, dans le règlement particulier, un départ par deux sur la liaison de l'étape se rendant directement à un Circuit pour effectuer des courses par catégories.

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

- sur les parcours effectués en régime de parc fermé;
- pendant et dans les spéciales ;
- sur les parcours de liaison la nuit, sauf aux emplacements ponctuels communiqués par les organisateurs.

Toute infraction à ces règles ou aux dispositions du Code de la Route sera sanctionnée.

Art 15.2 : Les épreuves de régularité : "Base Chrono"

Les épreuves de Bases-Chronos se déroulent sur voie ouverte à la circulation publique, à la vitesse moyenne de 60km /h maximum. Le parcours doit être d'au moins 5 kilomètres.

Le départ des Bases Chrono se fait individuellement, depuis la sortie d'un Contrôle Horaire "CH" équipé d'un panneau "ENTREE DE BASE", la sortie de base sera tenue secrète.

L'entrée et la sortie de base peuvent aussi être tenues secrètes mais toujours et obligatoirement entre deux Contrôles Horaire "CH".

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.

Une zone de non-stop de cent mètres maximum situé en amont de la fin de base et indiquée par panneau "FIN DE BASE ARRET INTERDIT sur 100 mètres", interdit aux pilotes tout arrêt sous peine de pénalités.

Art 15.3 : Secteur sélectif : Les "Spéciales sur Route"

Les Spéciales sur Route sont des épreuves de vitesse chronométrées se déroulant sur une portion de voie publique. 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 préfectoral d'usage privatif.

Caractéristiques et aménagements des "Spéciales":

- Elles doivent être d'une longueur supérieure à deux kilomètres ;
- Les protections de type bottes de paille, structure gonflable, filets ou tous autres moyens modernes seront posées et fixées où cela est nécessaire et indiquées sur le plan de sécurité.
- Elles ne doivent pas comporter de tunnel ;
- 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 absorbant 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 trois cents mètres maximum de l'arrivée de chaque spéciale afin de vérifier le nombre de pilotes passés.

Art 15.4 : Secteur Sélectif : Les Spéciales sur circuit

Les Spéciales chronométrées ne peuvent se dérouler que sur des circuits homologués.

Spéciales sur circuit, deux formules :

- Départ en individuel de minute en minute ou au minimum de 15 en 15 secondes si le circuit le permet.
- Le départ est donné groupé ou en grille au nombre autorisé par circuit après un tour de reconnaissance et un tour de chauffe.



L'épreuve sur circuit se dispute par catégorie de machines. Cependant, les organisateurs ont la possibilité de faire courir plusieurs catégories de machines à condition que seules les machines solos participent, à l'exclusion des motos de moins de 124 cm³, les side-cars et les quads.

Les dispositions de mise en grille des différentes catégories doivent être conformes aux règles techniques et de sécurité complémentaires discipline Courses sur Route en vigueur.

Les dispositions en matière de sécurité sur les circuits de vitesse et de procédure de départ, d'entrée aux stands ainsi que de sortie de piste sont celles établies par les règles techniques et de sécurité complémentaires discipline Courses sur Routes en vigueur. 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 tour, par circuit effectué, sera mentionné sur le règlement particulier; seule variante 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 : $\frac{\text{Temps du pilote en retard}}{\text{Nombre tours effectués}} \times \text{Nombre tours meilleurs pilotes} = \text{Temps du pilote}$

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.

Les dispositions du Code de la Route seront respectées sur l'ensemble de ces bases.

ARTICLE 16 : CONTROLE HORAIRE

- Les contrôles horaires sont placés sur l'itinéraire, leur nombre n'est pas limité. Ils sont signalés aux pilotes par des panneaux représentant un chronomètre sur un fond de couleur rouge et jaune, placés à 10 et 100 mètres du contrôle
- Le contrôle horaire doit disposer du matériel de contrôle, d'une table et de chaises
- Le contrôle horaire doit être équipé d'un éclairage pour la nuit
- Le dépassement par le pilote et sa moto du panneau rouge entraîne immédiatement son passage à ce contrôle.
- Lorsque le CH est suivi d'un départ de spéciale le pilote se trouve en attente dans le " parc fermé " non matérialisé.

ARTICLE 17 : CONTROLE DE PASSAGE

- Les contrôles de passage sont placés sur l'itinéraire, leur nombre n'est pas limité. Ils sont signalés aux pilotes par des panneaux représentant un tampon sur un fond de couleur jaune, placé à 100 mètres du contrôle et un panneau rouge placé à la table de contrôle.
- Le contrôle de passage doit disposer du matériel de contrôle, d'une table et de chaises.
- Le contrôle de passage doit être équipé d'un éclairage pour la nuit.

ARTICLE 18 : CONTROLE INOPINE

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 moyenne horaire de leur classe de plus de 33% de la vitesse moyenne plafond.

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

Par contre pour le pilote qui dépassera cette moyenne la sanction sera des pénalités infligées par des tranches de vitesse afin de lutter contre les excès de vitesse et permettre de rouler en sécurité.

ARTICLE 19 : LES PARCS FERMES

Un Parc Fermé est un lieu clos par des moyens naturels ou par des barrières rendant tout accès impossible autrement que par une entrée gardée par un ou plusieurs commissaires. Le Parc Fermé sera, pendant toute la durée de son utilisation, placé sous la surveillance d'un ou plusieurs officiels désignés par l'organisateur et sous sa responsabilité.

A chaque étape, les véhicules seront obligatoirement placés en Parc Fermé, après le contrôle technique de début de course et jusqu'au départ, ensuite à chaque arrivée d'étape, après le temps d'assistance.

A chaque fois qu'un contrôle horaire précède le départ d'une spéciale, les machines se trouvent en régime de Parc Fermé, ainsi qu'à chaque fois que le règlement particulier de la manifestation le prévoit.

L'accès au Parc Fermé est strictement interdit. Seuls les pilotes accompagnés d'un Commissaire Technique ou du Directeur de Course et les officiels de l'épreuve peuvent y accéder.

Les machines sont laissées libre 30mn après l'arrivée du dernier concurrent et de l'affichage des résultats.

ARTICLE 20 : CLASSEMENTS

Le classement de l'épreuve sera effectué par les Chronométrateurs. 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.