



## « RALLYE DU DOURDOU 2010 » REGLEMENT PARTICULIER



### Article 1 : Définition

Le Moto Club de Villecomtal organise les 16 et 17 juillet 2010 le 8<sup>ème</sup> « Rallye du Dourdou ».  
Cette épreuve est enregistrée au calendrier sportif de la Fédération Française de Motocyclisme sous le n° 64.

Cette compétition sera organisée conformément au décret n°2006-554 du 16/05/2006, aux RTS Rallyes Routiers version CNAPS N°2.

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.

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 2 dB**, le pilote sera mis hors course.

### Article 2 : Concurrents

Le Rallye est ouvert aux conducteurs titulaires d'une licence « Inter » ou « Nationale » NCA ou NCB délivrée par la FFM pour l'année 2010 ou d'une licence à l'épreuve (délivrée sur place le jour de l'épreuve) et d'un permis de conduire en cours de validité. Une seule personne est admise par machine à l'exception des side-cars dont le passager doit également être titulaire d'une licence.

**Equipement obligatoire :** 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, et de bottes en cuir ou matériaux synthétiques homologués,

Tous les casques devront être marqués avec l'une des marques d'homologation des normes internationales officielles suivantes :

Europe : ECE 22-05'P'. 'NP' ou 'J'.

L'utilisation d'une protection dorsale est obligatoire.

### Article 3 : Engagement

Les demandes d'engagement devront être adressées à :

#### Moto-club de VILLECOMTAL

Magasin Bieulac 17, Avenue J.Vidal 12580 VILLECOMTAL

☎ : 05.65.44.67.38 - 06.80.91.29.98

Email : [mcv@villecomtal.fr](mailto:mcv@villecomtal.fr)

Les droits d'engagement sont de :

- 155 € pour la totalité de l'épreuve (étape de jour + étape de nuit)
- 90 € pour l'étape de jour uniquement
- **Aucun supplément n'est demandé** au titre de la location du transpondeur. Seul un chèque de caution sera demandé.

**Les demandes ne seront acceptées qu'accompagnées du droit d'engagement.**

Passée la date du 16 juin 2010, les droits d'engagement seront portés à 165 € pour l'étape de jour et 215 € pour l'étape de nuit + jour, exigés au contrôle administratif et obligatoires pour prendre le départ.

A ces montants, il convient de rajouter, le cas échéant, le coût de la licence à l'épreuve, fixé pour l'année 2010 à 55 €. ( **Un certificat médical est obligatoire pour l'obtention de cette licence** ).

**Par le simple fait de son engagement, le concurrent déclare connaître le présent règlement et accepter de s'y conformer dans toutes ses dispositions.**

#### **Article 4 : Confirmation d'engagement**

Les organisateurs se réservent le droit de refuser un candidat dans le cas où cette décision serait prise dans l'intérêt de la discipline des rallyes routiers, le chèque du montant de l'engagement sera alors détruit. Les concurrents admis recevront une confirmation d'engagement qu'ils devront présenter lors du contrôle administratif.

#### **Article 5 : Remboursement**

Le droit d'engagement ne pourra être remboursé que dans la limite de 75%, sur justificatif d'absence adressé à l'organisateur par courrier recommandé cinq (5) jours francs avant le départ de l'épreuve.

En outre, si pour une cause de force majeure, et de manière non exhaustive, le rallye ne pouvait avoir lieu, agréments et (ou) autorisation non accordés ou retirés, troubles de l'ordre public, défection financière, nombre de participants inférieur à 70, l'organisateur ne serait redevable envers les concurrents **que des montants versés.**

Dans tous les cas, les participants ne pourront prétendre à aucune indemnité.

#### **Article 6 : Catégories**

Les catégories sont les suivantes :

<b>Sport</b>	Mono moins de 200cc 2T ou de 400cc 4T ; Bicylindres moins de 650 cc 4T, homologation DRIRE poids minimum 150 Kg ; Scooter à partir de 126 cc
<b>Mono</b>	Autres monocylindres
<b>Top Sport</b>	Autres multicylindres
<b>125cc 4 temps</b>	Cylindrée maxi 125cc
<b>Side-cars</b>	Tous les Side-cars
<b>Classiques</b>	Solo ou Side-cars Homologation comprise entre le 01/01/1955 et le 31/12/1986

#### **Article 7 : Machines**

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

Une seule et même machine devra être utilisée pour toute l'épreuve soit les 2 étapes.

Le récépissé de la DRIRE est exigé pour les homologations à titre isolé.

#### **Article 8 : Environnement**

Chaque assistance devra **OBLIGATOIREMENT** être en possession d'un **extincteur**.

Toute intervention sur une machine devra se faire sur une **protection de sol**.

Un fléchage indiquant l'aire de propreté où se trouve un récupérateur d'huiles usagées sera mis en place par le moto-club de Villecomtal.

#### **Article 9 : Epreuve**

**1) Déroulement** : Le parcours de liaison, tracé à partir de cartes I.G.N. se présente sous forme d'une boucle, d'environ 100 km, comportant 2 épreuves spéciales chronométrées à parcourir deux fois lors de l'étape de nuit et trois fois lors de l'étape de jour.

Sur ce parcours, les concurrents sont tenus **de respecter strictement les règles de circulation routière**.

La perte du carton de pointage est pénalisée sur l'ensemble du parcours de 5 minutes.

Les systèmes GPS et/ou Tripy sont strictement interdits.

Le parcours de liaison ne sera pas fléché.

Les concurrents pourront télécharger le Road Book complet sur le site du MCV, dans les huit jours avant le déroulement de l'épreuve.

**2) Départ :** Les concurrents recevront au départ de chaque boucle une feuille de route et le carnet d'infraction.

L'ordre de départ sera constitué en respectant les catégories (Scooters, Classiques, etc..), et selon un ordre défini par l'organisation.

L'heure de départ de chaque tour est impérative, le pilote sera sanctionné dès la première minute de retard. Au-delà de 30 minutes de retard, il sera mis hors course.

**3) Contrôle horaire :** Sur la feuille de route sera mentionné l'emplacement des contrôles horaires (CH) et les temps impartis entre chacun d'eux.

Le contrôle horaire est indiqué sur le road book. Il est tenu par un Commissaire et un adjoint, ils signalent leur contrôle au moyen d'un panneau jaune placé 100 mètres avant le contrôle et un panneau rouge placé 10 mètres avant la table de contrôle. Ils disposent d'un moyen de chronométrage et d'enregistrement. Le pilote effectue son pointage de l'heure. Le pilote doit présenter sa feuille de route au commissaire.

Si le moyen de chronométrage 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.

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

Les moteurs devront être arrêtés dans la zone entre les 2 panneaux. L'avance ou le retard à un CH sera sanctionné.

Chaque concurrent devra pointer au maximum dans les 30 minutes après son heure théorique. Au-delà le concurrent sera mis hors course.

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

**4) Contrôle de passage :** Le contrôle de passage (CP) est placé par l'organisateur, sur le parcours, à un endroit **non indiqué** sur le road-book. Il est tenu par un Commissaire et un adjoint qui signalent leur contrôle 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 de leur contrôle de passage. Ils effectuent le pointage 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 de passage n'est pas limité.

**5) Epreuve spéciale :** Les concurrents restent dans l'ordre de pointage au CH en attendant l'appel de leur N° pour pendre le départ de la spéciale sur route. Les concurrents auront à effectuer le plus rapidement possible la distance séparant les lignes de départ et d'arrivée. Les départs seront donnés machine arrêtée, moteur en marche.

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

L'arrivée sera signalée par un panneau rouge précédé à 100 mètres par un panneau jaune. Les concurrents ne devront pas s'arrêter à l'arrivée, mais continuer jusqu'au Point Stop ou ils **s'arrêteront obligatoirement** pour que le commissaire tamponne leur carnet de pointage et vérifie leur N° de course.

**6) Assistance :** Les concurrents auront la possibilité de ravitailler (carburant, huile) et de réviser leur moto sans prendre sur leur temps de route. L'assistance pourra s'effectuer seulement aux points prévus sur le road book et entre les boucles d'une même étape.

Les temps d'assistance sont toujours indiqués hors temps de liaison.

La mise en parc fermé en avance est autorisée.

**7) Pénalisations :** Voir Tableau des pénalités ANNEXE 1

Tout concurrent abandonnant devra impérativement en informer la direction de course et rendre sa feuille de route à un officiel. La non déclaration d'abandon entraînera l'exclusion du Rallye.

## **Article 10 : Parc fermé**

Tout mouvement de machine entrant ou sortant du parc fermé, s'effectue **impérativement machine poussée, moteur arrêté.**

En cas d'incident (crevaisin, bris de chaîne, ampoules, arrimage d'accessoires) constaté par un officiel, le pilote pourra effectuer la réparation sous le contrôle d'un commissaire sans aide extérieure.

### **\* Entrée en parc fermé**

Le retard constaté lors de l'entrée de la machine en parc fermé sera pénalisé.

Le concurrent qui intervient ou fait intervenir une personne de son entourage à l'intérieur du parc fermé sera pénalisé.

### **\* Sortie du parc fermé**

Les pilotes pourront pénétrer dans le parc fermé quinze minutes avant l'heure fixée pour leur départ.

Durant ce laps de temps, le pilote peut effectuer : l'arrimage de ses équipements, le branchement de son dérouleur.

Aucune autre intervention n'est permise.

La mise en marche du moteur s'effectuera dans la zone de départ, soit entre la sortie du parc fermé et la ligne de départ.

Durant l'épreuve, les machines seront mises en Parc Fermé :

\* Après les vérifications techniques et jusqu'au départ,

\* Au terme de l'étape de nuit et jusqu'au départ de l'étape de jour,

\* A l'arrivée de l'étape de jour jusqu'à 30mn après l'arrivée du dernier concurrent.

\* Aux épreuves spéciales entre le pointage du CH et le départ de la spéciale.

Aucune opération de réparation ou de ravitaillement ne pourra être effectuée sous le régime du parc fermé.

Au-delà de 30 mn après l'arrivée du dernier concurrent, le parc fermé ne sera plus sous la responsabilité de l'organisateur.

**Il est interdit de chauffer les pneus dans les zones de parc fermé.**

## **Article 11 : Accident prise en charge**

Pendant la compétition, tout concurrent impliqué dans un **accident avec un tiers** devra prévenir **immédiatement le PC course** au n° de téléphone inscrit sur son carton de route.

## **Article 12 : Reconnaissances**

Les reconnaissances, **sur route ouverte à la circulation publique**, ne seront autorisées que pendant les jours et horaires suivants :

- Le lundi 12 juillet de 19H à 23H
- Le mardi 13 juillet de 19H à 23H
- Le mercredi 14 juillet de 19H à 23H
- Le jeudi 15 juillet de 19H à 23H

*En dehors de ces horaires, tout concurrent pris à rouler **sur les Epreuves Spéciales** avec un **motocycle groupe A ou groupe B ≥ 50cc**, se verra refuser le départ, l'engagement restant acquis à l'organisateur. Ceci concerne également les pilotes en liste d'attente.*

### **ATTENTION ! :**

*Les concurrents devront se conformer aux prescriptions de la réglementation routière, ainsi qu'aux arrêtés municipaux ou préfectoraux régissant la circulation et la limitation de vitesse, en particulier sur les traversées d'agglomérations dans lesquelles les organisateurs vous demandent d'observer la plus grande prudence, tant le jour de la compétition, qu'auparavant, lors des reconnaissances d'itinéraires.*

*Tous manquements à ces règles simples pourront être constatés par les officiels ou tout membre de l'organisation, de la gendarmerie, de la police, qui sera considéré comme juge de fait.*

**Le départ sera refusé à tout pilote qui n'aurait pas respecté ces principes.**

### **Article 13 : Dispositif de sécurité**

Les dispositions mises en œuvre pour assurer la sécurité et la protection des participants et des tiers sont celles précisées aux articles 5 et 14 des Règles Techniques et de Sécurité complémentaires discipline Rallyes Routiers.

### **Article 14 : Tranquillité publique**

Afin de garantir la tranquillité publique les dispositions suivantes ont été prises ou le seront avant l'épreuve :

- Parcours de liaison : le tracé, par le passage sur de nombreuses routes communales, évite au maximum les villages.
- Rencontre et accord des municipalités concernées par le parcours de liaison.
- Distribution d'un courrier d'information au plus tard 2 semaines avant l'épreuve à tous les riverains du parcours de liaison
- Contrôle de la conformité des machines aux dispositions du code de la route, principalement en matière de bruit.

### **Article 15 : Accueil des concurrents**

L'accueil des concurrents se déroulera à Villecomtal le **vendredi 16 juillet de 09H00 à 16H00** à la salle des fêtes de Villecomtal.

Pour préserver le bon déroulement de la course, **aucune inscription ne sera prise au delà de ces horaires**. Les pilotes participant uniquement à l'étape de jour devront satisfaire aux contrôles administratifs et techniques le vendredi.

Les pilotes devront se présenter au **contrôle technique** à l'heure indiquée sur leur confirmation d'engagement.

### **Formalités Administratives :**

Les concurrents devront présenter les documents requis pour courir, à savoir :

- Convocation et confirmation de leur engagement
- Permis de conduire (original)
- Carte grise du véhicule (original)
- Autorisation écrite du propriétaire en cas de prêt du véhicule (original)
- Assurance du véhicule en cours de validité
- Licence en cours de validité.

### **Cas particuliers**

- Une autorisation parentale sera exigée pour les concurrents mineurs.
- Un certificat médical autorisant la pratique de la compétition motocycliste sera exigé pour les concurrents désireux de prendre une licence à l'épreuve.

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

- \* les 3 fonds de plaque et les numéros de course,
- \* les points de ravitaillement,
- \* les changements d'itinéraire (en cas de modifications),
- \* les renseignements nécessaires (téléphone PC, douches, container de matières polluantes, etc.)
- \* l'heure prévue pour le **briefing obligatoire**.

**IMPORTANT** : L'absence d'un seul de ces documents pourra contraindre les organisateurs à refuser le départ du concurrent, sans que celui-ci puisse réclamer le remboursement de son engagement ou une quelconque indemnité.

### **Article 16: Vérifications techniques**

Immédiatement après le contrôle administratif et après avoir collé plaques et numéros de course, les pilotes se présenteront au contrôle technique avec leur machine munis :

- \* de la carte grise
- \* du certificat de conformité,
- \* de leur équipement complet,
- \* de leur protection de sol et de leur extincteur (1 par véhicule d'assistance).

Les opérations de vérifications techniques **se dérouleront à partir de 9h00 le vendredi 16 juillet**.

Les machines admises seront mises en parc fermé, les machines refusées devront être représentées au contrôle.

Le pilote est en tout temps responsable de sa machine.

Pendant l'épreuve, les motocycles peuvent être examinés à n'importe quel moment pour s'assurer qu'aucune moto ou pièce marquée n'a été changée.

A l'issue de l'épreuve, les Commissaires Techniques vérifieront si aucune irrégularité n'a été commise.

• **Les plaques de course.** Les machines portent trois plaques à numéro fixées l'une à l'avant, face à la route, les deux autres de chaque côté de la roue arrière.

Les fonds de plaques et les N° sont fournis par l'organisateur.

Le pilote reste responsable de leur lisibilité.

Les plaques doivent être planes, entièrement visibles et leur inclinaison ne doit pas être inférieure à 60°.

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

• **Marquage.** Les pièces ci-dessous pourront être marquées par touche de peinture, stickers ou plombage afin qu'elles ne puissent pas être changées au cours de l'épreuve.

- \* Carters moteurs et boîte
- \* Cadre
- \* Echappement : pot et silencieux

• **Bouchon de vidange et tuyau d'alimentation d'huile.** Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés.

• **Pneumatiques et roues.** Les machines doivent être équipées de pneumatiques sculptés, moulés, tarifés et vendus normalement dans le commerce. Ils devront porter sur leurs flancs une lettre de la norme ERTO ou DOT, à savoir : H, S, V, W ou Z.

Il est interdit de retailler les pneus.

Les dimensions et indice de vitesse doivent correspondre en tout point au type présenté au service des mines.

• **Contrôle sonomètre.** Le niveau sonore ne doit pas dépasser la valeur indiquée sur la carte grise au régime prévu.

La mesure du bruit s'effectuera à 0,50 mètre et 45 degrés.

Tout dépassement de la mesure sera pénalisé.

Des contrôles de bruit en dynamique seront effectués dans les villages et hameaux traversés. Les motos bruyantes seront arrêtées.

• **Contrôle de l'éclairage.** Le contrôle du bon fonctionnement de l'éclairage aura lieu au cours des vérifications techniques et avant le départ du premier tour.

Les batteries additionnelles et les supports de projecteurs additionnels doivent être fixés de telle manière qu'ils présentent toutes garanties de sécurité.

L'éclairage avant et arrière doit fonctionner simultanément.

Les projecteurs additionnels « longues portées » devront être couplés avec ceux d'origine en position route.

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

#### **Article 17 : Infraction à la réglementation routière**

Les concurrents recevront leur carnet de route, avec un carnet d'infractions imprimé au dos comportant deux emplacements. Les autorités de Gendarmerie et de Police pourront indiquer les infractions commises par le pilote.

Suivant l'infraction relevée, les sanctions iront d'une pénalité horaire à l'exclusion de la course.

La mise hors course devra de même être prononcée en cas de non-présentation, perte ou falsification du carnet d'infraction.

#### **Article 18 : Réclamation**

Toute réclamation devra être présentée par écrit au Directeur de Course, accompagnée d'un montant de **75 €**

Toute réclamation contre un pilote ou sa machine devra être présentée dans les 30 minutes suivant l'arrivée du dernier concurrent.

Toute réclamation concernant le classement devra être présentée dans la demi-heure suivant l'affichage des résultats.

#### **Article 19 : Fin de la course**

Le conducteur pourra retirer sa moto 30 mn après l'arrivée du dernier concurrent, sur présentation de la carte grise.

Pendant ce temps, les Commissaires chargés de la vérification technique devront s'assurer que toutes les pièces marquées sont bien en place sur la moto et qu'aucune irrégularité n'a été commise.

#### **Article 20 : Classement**

Le classement sera effectué en additionnant les temps réalisés dans les épreuves spéciales, les pénalisations encourues dans les CH et les pénalisations dues aux sanctions éventuelles.

L'affichage des résultats aura lieu le samedi 5 juin à 20 heures.

Il sera établi :

- a) un classement scratch pour l'étape de nuit
- b) un classement scratch pour l'étape de jour
- c) un classement scratch pour l'étape de nuit + jour
- d) un classement par catégories (125cc, Sport, Mono, Top Sport, Side-car, Classique) pour l'étape de nuit + jour
- e) un classement licence à l'épreuve.

Les modalités d'attribution de points seront affichées le jour du Rallye.

#### **Article 21 : Horaires de l'épreuve**

##### ➤ **Vendredi 16/07**

- 9H00 - 16H00 Formalités administratives et contrôle technique
- **Briefing pilotes obligatoire** (l'horaire et le lieu seront communiqués sur place)
- 22H00 Départ étape de nuit

##### ➤ **Samedi 17/07**

- 9H30 Départ étape de jour

- En soirée Proclamation des résultats du rallye.

Remise des prix à la salle des fêtes de Villecomtal.

Remarque : Tout pilote appelé à une remise de prix est invité à adopter un comportement décent.

### **Article 22 : Officiels :**

Responsables organisation :

- Jean-Michel BIEULAC licence n° 144242 co-président du MCV
- Gilles HALLIER licence n° 121787 co-président du MCV

Officiels :

Licenciés F.F.M.

## ANNEXE 1

<b>INFRACTIONS</b>	<b>Hors Course</b>	<b>Pénalités En temps</b>	<b>Commentaires</b>
<b>Article 8</b> - Pas de tapis		<b>50 €</b>	
<b>Article 9</b>			
- Toute assistance au parcours faisant appel au signal satellite	X		
- Assistance sur les spéciales ou parc de regroupement	X		
- Assistance sur les étapes de nuit hors parc prévu à cet effet		<b>5 mn</b>	
- Non-déclaration d'abandon		Exclusion du Rallye	
- Non respect de départ à l'heure idéale		<b>15 s</b>	Par minute
- Non respect de départ à l'heure idéale au delà d'une demi-heure	X		
- Avance ou retard à un CH		<b>15 s</b>	Par minute
- Absence de pointage CH		<b>3 mn</b>	
- Absence de pointage CP		<b>3 mn</b>	
- Arrivée au CH ou CP en sens inverse		<b>2 mn</b>	
- Perte de la feuille de route et du carnet d'infraction		<b>5 mn</b>	
- Falsification de la feuille de route et / ou du carnet d'infraction	X		
- Plus de 30 minutes à 1 CH sur l'heure théorique	X		
- Départ lancé		<b>10 s</b>	
- Absence d'heure ou de marquage au point stop		<b>10 s</b>	
- Sur Spéciale, pilote non passé à l'arrivée		<b>+5%</b>	+ Mauvais temps
- Départ anticipé en spéciale		<b>5 s</b>	par seconde
<b>Article 10</b>			
- Retard pour rentrer la machine en parc fermé		<b>15 s</b>	Par mn de retard
- Intervention interdite en régime de parc fermé	X		
- Infraction (faire chauffer les pneus) sous régime de parc fermé		<b>3 mn</b>	
<b>Article 15</b> - Non-respect de l'heure de convocation au contrôle technique		<b>15 s</b>	Par tranche d'heure de retard
<b>Article 16</b>			
- Les machines non-conformes aux normes de la circulation routière ou à la fiche de contrôle établie lors des vérifications techniques			De 10 s à la mise hors course selon décision du jury
- Pneus non conformes - aux normes homologation - retaillés	X		Vérification pendant la course
- Infraction sur les marques d'identification cadre moteur échapp.	X		
- Pour dépassement de la norme de bruit de 2 dB		<b>10 s</b>	
- Pour dépassement de la norme de bruit de 3 dB et +	X		
- Eclairage non conforme AV et /ou AR		<b>10 s</b>	Décision jury
<b>Article 12</b> - Infractions aux reconnaissances		Départ refusé sans remboursement	
<b>Article 17</b>			
- Dépassement de la vitesse moyenne plafond > 20km/h < 30 km	X	<b>1mn</b>	Décision Jury
- Dépassement de la vitesse moyenne plafond > 31km/h < 40km/h		<b>2mn</b>	
- Dépassement de la vitesse moyenne plafond > 41km/h 1 <sup>ère</sup> fois		<b>5 mn</b>	
- Infractions au Code de la Route relevées sur le carnet d'infraction			
- Conduite en état d'ivresse	X		
- Délit de fuite			
- Conduite sous le coup d'une suspension de permis			

## ANNEXE 2

### ANNEXE REGLEMENT SIDE-CAR DE RALLYE

Appartient à la catégorie side-car tout véhicule à trois roues laissant deux traces sur le sol et composé d'une moto formant une trace et d'un side-car pour le passager formant l'autre trace. Les Side-cars doivent être homologués et strictement conformes au code de la route et à la feuille d'homologation. Ils 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 :

1. Les pneus doivent être homologués : norme ETRTO (V.H ou Z) ou DOT.
2. Ni le pilote ni le passager ne doivent être attachés.
3. Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté.
4. Le véhicule peut être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon ne doit pas dépasser la tangente de la roue.
5. Le bouchon du réservoir à essence doit être conçu de telle sorte qu'en profil, il ne dépasse pas la surface du carénage et que, lors d'un accident, le bouchon ne 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.
6. Le garde-boue avant doit couvrir 100° au minimum de la circonférence de la roue avant.
7. Si le Side-car est amovible, il doit être fixé au motorcycle en quatre points au minimum. Les points de fixation doivent présenter toutes les garanties de sécurité.
8. 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.
9. La suspension de la roue avant doit être conçue de telle façon qu'en position droite en avant, cette roue ne se déplacera que verticalement et dans un seul plan par rapport au motorcycle.  
Ce plan doit se trouver dans la direction de conduite. Cette action de suspension s'effectuera sans changement au carrossage et sans mouvement latéral.  
Le débattement de la suspension doit être d'au moins 50 mm.
10. 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.
11. Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier.
12. 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 (ART. 2.3.19.29)
13. Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche.
14. L'angle de braquage minimum de la roue avant doit être de 23° de part et d'autre de part de l'axe longitudinal.
15. Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine.  
Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au conducteur. Un câble en spirale (façon cordon téléphonique), d'une longueur maximale d'un mètre, est autorisé.
16. Les dimensions du Side-car devront être conformes à celle portée sur la feuille d'homologation.

### ANNEXE REGLEMENT MOTOS CLASSIQUES

#### Se reporter au règlement des Motos Classiques et Historiques