

# PROJET 2006

## REGLEMENT PARTICULIER DU DARK DOG TOUR 2006.

### Article 1. DEFINITION.

L'Association pour le Développement de la Pratique et de la Sécurité Moto (ADSM) organise, pour le compte d'Option Organisation, du dimanche 24 septembre au dimanche 1er octobre 2006 inclus (vérifications administratives et techniques les 22 et 23 septembre), la 4<sup>ème</sup> édition du DARK DOG TOUR. C'est une épreuve internationale motocycliste, sur invitation, dénommée "Dark Dog Tour 2006". Elle est placée sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme (F.F.M.).

**Article 2.** Cette épreuve est inscrite aux calendriers de la Fédération Française de Motocyclisme et de l'Union Européenne Motocycliste. Cette épreuve est hors championnat. Attention ne pourront s'inscrire que des pilotes de la CCE UEM.

### Article 3. COMITE D'ORGANISATION ET DE SELECTION.

Le Comité d'Organisation se réserve le droit de refuser l'inscription d'un pilote qu'il estimerait ne pas correspondre à l'image de la manifestation ou encore risquerait de porter atteinte à ses intérêts sportifs ou commerciaux. Ce comité est composé de :

Représentant de l'ADSM	Eric de SEYNES
Directeur de l'Epreuve	Marc FONTAN

### Article 4.

L'épreuve est divisée en deux groupes distincts :

- 4.1. Le 1<sup>er</sup> plateau est appelé « **EXPERT** ». Ce groupe participera à toutes les épreuves chronométrées.
- 4.2. Le 2<sup>ème</sup> plateau est appelé « **PROMOTION** ». Ce groupe peut éventuellement ne pas participer à toutes les épreuves chronométrées.

### Article 5.

Un 3<sup>ème</sup> plateau spécifique, appelé « **V.I.P.** » sera incorporé au Dark Dog Tour 2006. Il participera hors classement général, au Dark Dog Tour 2006. Ils partiront à chaque étape entre les deux plateaux ci-dessus. Ils seront intégrés au classement Promotion de l'étape. Cette épreuve annexe comportera une seule classe de pilote et les machines de cylindrées et de types différents seront regroupées dans une seule catégorie intitulée VIP. Ils devront se conformer au présent règlement et emprunteront le parcours Promotion.

Pour les étapes avec un circuit de vitesse et donc des courses par catégorie, le plateau VIP sera intégré au plateau Promotion par catégorie.

### Article 6. CATEGORIES.

Plateau EXPERT. Minimum 126 cc	
<b>Catégorie 1.</b> Multicylindres et Monocylindre toutes cylindrées.	<b>Catégorie 2.</b> Side Car. Cette catégorie est limitée à 25 concurrents. <i>Le règlement technique side car est celui du Championnat de France des Rallyes Routiers.</i>

Plateau PROMOTION. Minimum 126cc		
<b>Catégorie 3.</b> (dite "classique") Machines immatriculées entre 1955 et 1980.	<b>Catégorie 4</b> (dite "moderne") Machines immatriculées après le 31/12/1980.	<b>Catégorie 5</b> Scooters <b>D'au moins 18 CV</b>

La catégorie 4 "moderne" est subdivisée en 2 sous catégories, à savoir :

<b>Catégorie 4.1.</b> Multicylindres toutes cylindrées.	<b>Catégorie 4.2.</b> Monocylindres toutes cylindrées.
---	--

#### Article 7. CONCURRENTS.

Le nombre des concurrents est fixé par plateau à :

- 7.1. 70 pour le plateau EXPERT (**masculin uniquement**).
- 7.2. 170 pour le plateau PROMOTION (**mixte**).
- 7.3. 10 pour les V.I.P.
- 7.4 Soit un total de 250 concurrents maximum.

#### Article 8.

Cette épreuve est ouverte aux pilotes suivants :

- 8.1. Pilotes titulaires d'une licence compétition Internationale ou Nationale délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.
- 8.2. Pilotes titulaires d'une licence « une manifestation » délivrée sur place lors des contrôles administratifs. Montant de la licence à régler par chèque à l'ordre de la FFM au moment de son établissement : 75 euros
  - 8.2.1. Conditions de délivrance : être en possession :
    - d'une pièce d'identité
    - d'un certificat médical de moins d'un an de non contre indication à la pratique du sport motocycliste
    - d'un permis de conduire A (de plus de 2 ans sinon la Moto sera limitée à 34CV) correspondant à la cylindrée de la Moto pilotée durant l'épreuve.
    - de la carte grise
    - d'une attestation du propriétaire en cas de prêt de la machine.
    - d'une attestation d'assurance (carte verte) en cours de validité pour la machine engagée
  - 8.2.2. Cette licence spéciale Dark Dog Tour sera délivrée pour la durée de l'épreuve.
- 8.3. Pilotes titulaires d'une licence Internationale ou Nationale d'une autre Fédération accompagnée d'un timbre U.E.M. et d'une autorisation de leur Fédération Motocycliste Nationale.
- 8.4. **PARTICULARITE** : Une licence « une manifestation » sera délivrée à la journée uniquement pour le plateau V.I.P. au tarif de 45€ valable pour une étape.
- 8.5 Nous vous rappelons que le pilote du side-car ne doit pas interchanger avec le passager durant les parcours de liaison et les spéciales. En cas de problème, aucun des deux ne seraient couvert par l'assurance

#### Article 9. ENGAGEMENTS.

Les engagements sont ouverts depuis le 15 janvier 2006 et seront clos dès le nombre de concurrents atteint et au plus tard le 31 août 2006.

Les demandes d'engagement sont à demander à l'adresse suivante :

OPTION SPORT EVENEMENT DARK DOG TOUR

A l'attention de Marc FONTAN  
4, rue des Blés 93217 ST DENIS LA PLAINE

Les droits d'engagements sont fixés à **1100 € pour tous les participants** jusqu'au 31 mars 2006. Passée cette date, les droits d'engagements seront portés à 1200 euros pour tous les participants.

Ces droits d'engagements comprennent : l'Assurance en responsabilité civile et le Road Book.

- 9.1. **Le road book ne sera disponible que sous format électronique (fichier PDF), en téléchargement, sur le site internet [www.darkdogtour.com](http://www.darkdogtour.com) (sous réserve de s'être acquitté des droits d'engagement) à partir du 15 juillet 2006.**
- 9.2. Pour toute annulation avant le 31 mai 2006, 75% des frais d'engagement seront remboursés. Entre le 1<sup>er</sup> juin et le 31 juillet, 50% des frais d'engagement seront remboursés.  
Au-delà de cette date, l'organisation sera seule juge, en fonction des éléments apportés au dossier. Toute demande d'annulation doit se faire par lettre recommandée avec accusé de réception (cachet de la poste faisant foi).
- 9.3. **ANNULLATION DE L'ÉPREUVE** : Dans l'hypothèse où le départ de l'épreuve ne pourrait avoir lieu, pour quelque motif que ce soit, l'organisateur ne serait redevable envers les concurrents que du montant des droits d'engagement.

## **Article 10. CLASSES DES PILOTES.**

Les pilotes seront répartis en classe de la façon suivante :

### **10.1. Plateau EXPERT (masculin uniquement):**

#### **10.1.1. Notoriété.**

- 10.1.1.1. Tous les pilotes inscrits sur une liste de notoriété, Nationale ou Internationale, quelle que soit la discipline ;
  - 10.1.1.2. Ou ayant obtenu un titre de Champion (Scratch) F.F.M. ou d'une autre Fédération Motocycliste Nationale (reconnue F.I.M.) pour les années 2002, 2003, 2004 et 2005 ;
  - 10.1.1.3. Ou présentant un palmarès permettant d'être retenu dans cette catégorie par le Comité d'Organisation et de Sélection du Dark Dog Tour sous la Direction de Marc FONTAN.
- 10.1.2. Internationale de l'Union Européenne.** Tous les pilotes en possession d'une licence internationale ou licence nationale délivrée par une autre F.M.N. ayant acquis un timbre inter et n'entrant pas dans la catégorie Notoriété 10.1.1.

**10.1.3. Nationale.** Tous les pilotes en possession d'une licence nationale (NCA ou NCB) ou d'une licence « une manifestation F.F.M. ».

### **10.2. Plateau PROMOTION (mixte) :**

**10.2.1. Internationale.** Toutes F.M.N. de l'Union Européenne Motocycliste. Tous les pilotes en possession d'une licence internationale ou licence nationale délivrée par une autre F.M.N. ayant acquis un timbre inter et n'entrant pas dans la catégorie Notoriété 10.1.1.

**10.2.2. Nationale.** Licence nationale (NCA ou NCB) ou « Une manifestation » délivrée par la F.F.M comme décrit à l'article 8.2.

10.2.3. Les pilotes experts ne peuvent pas être pris en catégorie promotion (sauf cas particulier).

## **Article 11. MACHINES.**

Les motocyclettes, d'une cylindrée minimum de 126 CC et de 18 CV pour les scooters, des deux plateaux doivent être conformes aux définitions des groupes A1, A2, B1, B2 définis dans les règlements F.I.M. et F.F.M. Elles doivent être régulièrement immatriculées (les « W garage » sont interdits) et **devront être conformes à l'homologation française (ne dépassant pas les 100 chevaux autorisés à la roue arrière)** (Carte Grise, certificat d'immatriculation).

11.1. Elles devront rester en conformité avec la réglementation routière durant l'épreuve. La silhouette d'origine doit être conservée toutefois, le bas de carénage pourra être retiré sur les motocycles qui en sont dotés. Le guidon d'origine pourra être changé mais la tête de fourche maintenue et adaptée

En dehors de ces modifications, seules les pièces mécaniques d'origine, référencées sur le catalogue du constructeur seront autorisées.

11.2. Ces motocycles ne doivent pas subir de modifications en vue d'améliorer leurs performances (**100 chevaux maximum**).

11.3. **Toutes les machines seront équipées de pneumatiques exclusivement de marque PIRELLI / METZELER.** Les pneumatiques seront sculptés, moulés, et tarifés. Les pneumatiques doivent être homologués aux normes ETRTO ou DOT. Le retailage des pneumatiques est INTERDIT. Les

couvertures chauffantes sont INTERDITES pour le plateau PROMOTION. Elles sont autorisées pour les EXPERTS, uniquement pour les épreuves sur circuit et seulement en pré grille.

- 13.4. Les experts seront autorisés à utiliser un groupe électrogène en pré grille pour les couvertures chauffantes. Les couvertures devront être enlevées 5 mn avant l'entrée sur le circuit.

#### **Article 12. ITINERAIRE.**

L'itinéraire est tracé sur les cartes « **IGN** ». Les numéros vous seront communiqués ultérieurement.

Voir additif n°1 : cet additif sera envoyé à partir du 15 avril 2006

#### **Article 13. PARCOURS.**

Le parcours sera commun aux 2 groupes. Le fléchage de l'itinéraire n'étant qu'un complément du Road Book, l'organisateur ne saurait être tenu pour responsable en cas d'erreur ou de malveillance. Une étape du Dark Dog Tour sera également mise en place avec un « fléchage de confirmation allégé » installés quelques centaines de mètres après le changement de direction.

- 13.1. **Plateau EXPERT** : Le parcours comporte 9 étapes dont au moins une de nuit, représentant une distance totale d'environ **2600 Km**, sur routes ouvertes et non privatives, à parcourir à une moyenne horaire maximum de **60 Km/h**. **En fonction du tracé, un temps supplémentaire sera automatiquement ajouté.** Il comprend **treize (13)** secteurs sélectifs sur route à usage privatif et trois (3) circuits de vitesse **ainsi qu'une ou plusieurs base chrono**.
- 13.2. **Plateau PROMOTION** : Le parcours comporte 9 étapes dont au moins une de nuit sur une distance totale d'environ **2600 Km** sur routes ouvertes et non privatives à parcourir à une moyenne horaire maximum située de **60 Km/h**. **En fonction du tracé, un temps supplémentaire sera automatiquement ajouté.** Il comprend **dix (10)** épreuves sélectives sur routes à usage privatif et trois (3) circuits de vitesse **ainsi qu'une ou plusieurs base chrono**. Lorsqu'une épreuve sur circuit est prévue, le Plateau Promotion accède ensuite à la spéciale routière de la journée.
- 13.3. Plateau VIP : Parcours identique à celui des PROMOTIONS à effectuer dans les mêmes conditions à l'exception des machines d'une cylindrée inférieure à 125cc pour lesquelles aucune moyenne horaire n'est imposée.

#### **Article 14. CODE DE LA ROUTE.**

Sur l'ensemble du parcours, en dehors des secteurs chronométrés et des circuits, les pilotes des deux plateaux sont soumis au Code de la Route. Ils doivent impérativement respecter les règles de la circulation routière.

- 14.1. Un système de contrôle de vitesse sera mis en place par l'organisateur. Voir tableau des pénalités en annexe 2. Un officiel sportif sera sur place, il s'agira donc d'une « constatation de fait » donnant lieu, le cas échéant, à une notification de sanction émanant de la Direction de Course contre laquelle il n'y a pas de réclamation possible (art.2.3 .1.5. du Code Sportif FFM).

#### **Article 15. PROGRAMME.** Voir annexe 1

#### **Article 16. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES.**

Les concurrents sont tenus de se présenter aux horaires fixés sur la confirmation d'engagement sous peine de pénalités. Seuls, les documents originaux seront acceptés (ni photocopie, ni fax).

Les pilotes doivent présenter :

- 16.1. La confirmation d'engagement.
- 16.2. La licence de compétition valable pour l'année en cours ou la licence FFM « 1 manifestation » délivrée sur place. (voir conditions art.8.2)
- 16.3. Le permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule (A) et en conformité avec la réglementation (pas de photocopie ni de permis international seul).
- 16.4. Le Certificat d'Immatriculation du véhicule (pas de photocopie) et une attestation du propriétaire du véhicule en cas de prêt y compris les professionnels de la moto utilisant une machine de leur magasin.
- 16.5. L'attestation d'assurance
- 16.6. Un chèque de caution de 200 € à l'ordre de la société de Chronométrage + 8 € pour l'achat du support du transpondeur pour le transpondeur de chronométrage.

#### **Article 17. VERIFICATIONS TECHNIQUES.**

Les pilotes devront présenter leur tenue de course : Un pantalon et une veste de cuir, les gants (les tissus synthétiques sont interdits), une protection dorsale **OBLIGATOIRE**, les bottes et un ou plusieurs casques. Les casques doivent être homologués NF ou ECE 22 05/05. Les casques de plus de 5 ans ou en mauvais état seront refusés.

- 17.1. Sonomètre.** Un contrôle sonomètre sera effectué. Le nombre des décibels devra correspondre à celui inscrit sur la carte grise du véhicule ou sur la feuille des mines. Un contrôle de bruit en dynamique pourra être effectué lors des Spéciales sur route.
- 17.2.** Pour la catégorie **CLASSIC**, le contrôle de bruit sera pris selon les normes FIM. Le plafond de bruit sera de 98 dB (tolérance de +/- 2 dB).
- 17.3. Pour les deux groupes.** Des marques seront apposées sur certaines pièces, telles que carters moteur, silencieux d'échappement, cadre. **Un moteur** de rechange est autorisé sous réserve de le présenter et de le faire marquer au Contrôle Technique dès le **1<sup>er</sup> jour**.

Le changement de moteur sera autorisé sans limitation du nombre de fois sous réserve de garder les carters marqués, moteur bridé version française aux vérifications et d'avertir la Direction de course avant toute opération de démontage. Cette opération devra être effectuée durant l'assistance prévue à l'article 25.

- 17.4.** Un contrôle de l'éclairage aura lieu au cours des vérifications pré course ainsi qu'au départ de l'étape de nuit. Les batteries additionnelles doivent être fixées de telle manière qu'elles présentent toutes les garanties de sécurité. Les phares additionnels sont autorisés pour autant que les branchements soient conformes au Code de la Route (feux de route en même temps que les longues portées).
- 17.5. Récupérateurs.** Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vidé avant tous les départs. La capacité d'un récupérateur devra être de 250 cc minimum pour les reniflards de la boîte de vitesse. Pour les moteurs 4 temps démunis d'un système de recyclage permanent, le(s) récupérateur(s) doit (doivent) avoir une capacité de 1000 CC minimum. Les motocycles 4T, s'ils sont équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.
- 17.5.1.** Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le reniflard doit être dans un matériau approprié.
- 17.5.2.** Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cc) en matériau approprié.
- 17.6. Bouchons de vidange et tuyaux d'alimentation d'huile.** Tous les bouchons de vidange, niveaux et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes ou écrous qui font partie de circuit de lubrification d'huile doivent être freinés par un fil métallique de sécurité. Tout ce qui comporte de l'huile moteur, de boîte ou de transmission doit être freiné.
- 17.7. Circuit de refroidissement.** Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure ou l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.
- 17.8. Puissance de la Moto. La puissance de la Moto ne devra pas dépasser 100 chevaux.** Un passage obligatoire sur un banc de puissance sera effectué lors du passage aux vérifications techniques pour toutes les Motos ainsi que lors de chaque étape pour quelques Motos.
- 17.9.** Voir fiche technique récapitulative annexe 5
- 17.10.** Voir tableau des pénalités en annexe 2.
- 17.11.** Les pilotes devront collés sur leur machine une étiquette sur laquelle figure le numéro de téléphone du PC.
- 17.12.** Les commissaires techniques pourront relever le kilométrage de chaque Moto lors des vérifications techniques mais également à l'arrivée de chaque étape.

## **Article 18. ATTRIBUTION DES NUMEROS.**

- 18.1. Plateau EXPERT (masculin uniquement) :** (1 à 70) Les numéros 1 à 25 seront attribués dans l'ordre du classement de l'épreuve 2005. Les numéros 26 à 30 seront attribués à des pilotes de notoriété. Les numéros de 31 à 35 seront réservés aux 5 premiers pilotes de la catégorie promotion du Dark Dog Tour 2005. Les numéros suivants seront attribués par le Comité de Sélection dans le respect

de l'ordre d'arrivée des demandes d'engagement et des demandes spécifiques formulées. Les side-cars se verront attribuer les derniers numéros.

- 18.2. **Plateau PROMOTION (mixte):** (de 100 à 270) Les numéros seront attribués dans l'ordre par le Comité de Sélection dans le respect de l'ordre d'arrivée des demandes d'engagement et des demandes spécifiques formulées.
- 18.3. **Plateau VIP :** (de 300 à 310)
- 18.4. **Plaques Numéros :** L'organisateur fournira les stickers avec les numéros aux couleurs du Dark Dog Tour. Le pilote devra prévoir les 3 supports (un face à la route sans que la plaque ne masque l'éclairage et un de chaque côté de l'arrière du véhicule). Les stickers doivent être entièrement visibles, droits, non pliés et non découpés. Leurs dimensions sont de 310 x 245. Pour les side car, les plaques seront placées à l'avant de la Moto, sur la partie droite du side et sur la partie arrière gauche de la Moto.
- Les supports plaques fournies par les pilotes ne devront pas être métalliques et devront être bordées (bords non tranchants)
- 18.5. **Écusson :** l'organisateur enverra par courrier un **écusson du logo Dark Dog Tour** à chaque pilote qu'il faudra **apposer sur la combinaison** (sur la poitrine côté gauche ou droit). Sa dimension est de **11cm\*6,5cm**.

## Article 19. PROCEDURES DE DEPART.

### 19.1. Plateau EXPERT :

- 19.1.1. Dimanche 24 septembre 2006. Les concurrents partiront de la ville de départ pour la première épreuve chronométrée de la manière suivante : individuellement, de minute en minute pour les pilotes de notoriété, solos uniquement, dans l'ordre des numéros toutes catégories confondues.
- 19.1.2. Les étapes avec spéciale sur Circuit, les départs de la ville étape seront donnés de la manière suivante : Pour la 1<sup>er</sup> course sur circuit, 2 par 2 minute par minute, **dans l'ordre établi par le jury ou en fonction du classement de la veille par catégorie**. Ceci est la position sur la grille de départ.

Pour les autres circuits suivant la place obtenue au cumul des circuits précédents.

Les étapes sans spéciale sur circuit : les départs seront donnés individuellement minute par minute dans l'ordre du classement général de la veille toutes catégories confondues.

Pour l'étape de nuit, le départ s'effectuera dans le même ordre que le départ du matin.

Ordre de départ pour les étapes avec Spéciale sur Circuit : Après les spéciales sur circuit, les départs pour le parcours routier seront donnés individuellement, à la sortie de la piste, de minute en minute dans l'ordre d'arrivée au circuit et en fonction des passages sur la piste.

### 19.2. Plateau PROMOTION :

Les départs se feront trente minutes (30 mn) après le plateau EXPERT.

- 19.2.1. Dimanche 24 septembre 2006, les concurrents partiront pour le parcours routier individuellement toutes les minutes toutes catégories confondues dans l'ordre des numéros.
- 19.2.2. Ordre de départ les autres jours avec spéciale sur circuit, les départs de la ville étape seront donnés de la manière suivante :

Pour la 1<sup>er</sup> course sur circuit, 2 par 2 minute par minute, **dans l'ordre établi par le jury ou en fonction du classement de la veille par catégorie**. Ceci est la position sur la grille de départ.

Pour les autres circuits suivant la place obtenue au cumul des circuits précédents. Ceci est la position sur la grille de départ.

Les jours sans spéciale sur circuit : les départs seront donnés individuellement minute par minute dans l'ordre suivant : individuellement toutes les minutes toutes catégories confondues dans l'ordre du classement général de la catégorie de la veille.

Pour l'étape de nuit, le départ s'effectuera dans le même ordre que le départ du matin.

- 19.2.3. Ordre de départ pour les étapes avec Spéciale sur Circuit : Après le circuit, les départs pour la poursuite du parcours routier seront donnés individuellement, à la sortie de la piste, minute par minute dans l'ordre d'arrivée au circuit et des passages sur la piste.

### 19.3 : Plateau VIP :

Les départs de la ville se feront individuellement de minute en minute dans l'ordre des numéros :

- les jours avec spéciale sur circuit : avec le plateau promotion par catégorie et 2 par 2

- les jours sans spéciale sur circuit : directement après les experts

**Article 20. Etape de nuit.** Les départs de l'étape de nuit seront donnés individuellement de minute en minute dans le même ordre que pour l'étape de la matinée.

**Article 21. ÉPREUVES SPECIALES CHRONOMETREES.**

Les temps seront pris au 1/100<sup>ème</sup> de seconde.

**21.1. Reconnaissances. L'organisation demande à chaque Pilote d'être responsable et de faire des reconnaissances « intelligentes ». Afin de ne pas gêner les riverains, les reconnaissances des épreuves chronométrées sur route seront interdites durant la période des 15 jours qui précéderont la course.** Les reconnaissances de l'étape de nuit sont interdites entre 23h00 et 07h30. Tout pilote pris en reconnaissance pendant cette période, soit par un membre de l'organisation, soit par les services de police ou de gendarmerie, soit par un riverain, se verra pénalisé, voir mis hors course selon le rapport établi et laissé à l'appréciation du Comité d'Organisation dirigé par Marc FONTAN et sans que cela entraîne un quelconque remboursement.

**21.2. Spéciales sur routes fermées et gardées.** Les départs se feront individuellement de minute en minute, machine arrêtée et moteur en marche. Les pilotes ne devront pas s'arrêter en vue de la ligne d'arrivée, mais continuer en direction du CH suivant. Toutefois, pour éviter toute confusion des numéros de course, ils devront **OBLIGATOIREMENT S'ARRÊTER AU POINT STOP** situé environ 300 mètres après la ligne d'arrivée ; aucune présentation du carnet de route n'est nécessaire. S'il est disponible, ils pourront s'informer de leur temps effectué au cours de cette Spéciale. Ce temps sera affiché au Point Stop. Les temps retenus seront ceux effectués en temps réel.

Dans le cas d'un arrêt de course dans un secteur chronométré, le jury décidera d'annuler la Spéciale ou d'appliquer un temps forfaitaire pour les pilotes n'ayant pas effectué la Spéciale. En cas de panne mécanique ou de chute pendant l'épreuve chronométrée, le pilote ne pourra repartir que sous le contrôle d'un commissaire de route. En aucun cas, un second départ ne sera donné.

**21.2.1.** En cas de non franchissement de la ligne d'arrivée, le temps appliqué sera le plus mauvais temps scratch de la spéciale de son plateau majoré de 5%.

**21.3. Épreuves sur Circuit.** Les grilles de départ de la 1<sup>ère</sup> épreuve sur circuit seront établies par la Direction de Course et approuvées par le Jury en fonction de l'ordre d'arrivée sur le circuit et des normes de sécurité.

Sur les autres circuits, les grilles seront établies en tenant compte des temps réalisés sur le circuit précédent.

La distance à parcourir sur chaque circuit sera de  $\pm 20$  Km. Les pilotes effectueront un tour de reconnaissance à partir de la pré-grille pour rejoindre la grille de départ dans l'ordre qui leur aura été donné en pré-grille. Ils partiront ensuite, aux ordres du Directeur de Course, pour un tour de reconnaissance et un tour de chauffe avant de revenir sur la grille pour le départ de la spéciale qui sera donné machine arrêtée et moteur en marche. La course sera arrêtée sur le concurrent en tête à l'issue des tours prévus. Après le passage sous le Drapeau à damier, les pilotes effectueront un tour de décélération pour rejoindre la sortie de la piste.

Si un pilote, ayant franchi la ligne d'arrivée, a effectué un nombre de tours inférieur à celui du vainqueur, il se verra crédité d'un temps obtenu par une règle de trois entre le nombre de tours accomplis et ceux effectués par le vainqueur. **Ex** : 08'15"/ 3 tours = 02'45" X 5 tours = 13'45".

**21.3.1.** En cas de non franchissement de la ligne d'arrivée, le temps appliqué sera le plus mauvais temps toutes séries confondues de la catégorie du plateau Expert ou Promotion majoré de 5%.

**21.4. Pour les différents classements,** le temps retenu sera le temps réel ou issu de la règle de trois.

**Article 22. CONTROLES HORAIRES ET DE PASSAGE.**

**22.1. Contrôles Horaires (CH).** Les concurrents sont tenus de se présenter dans le sens de la course et dans les délais impartis à tous les contrôles indiqués sur la feuille de route. Les CH seront pré signalés par un panneau de couleur JAUNE avec inscrit CH placé environ 100 mètres avant et signalés par un panneau de couleur ROUGE placé 10 mètres avant la pendule horodatrice. Un concurrent franchissant le panneau ROUGE avec sa machine doit obligatoirement pointer sa feuille de route. Néanmoins, il pourra se déplacer à pied afin de vérifier l'heure de l'horodatrice. Les concurrents sont tenus d'effectuer eux-mêmes le pointage de leur feuille de route et de la présenter au contrôleur qui inscrira sur sa feuille témoin l'heure enregistrée. Une impression d'essai sur une feuille neutre est autorisée. En cas de panne de l'horodatrice, seul, le contrôleur est autorisé à inscrire à la main l'heure indiquée par la pendule

témoin. Il devra faire apparaître son nom et sa signature pour authentifier cette marque . Les moteurs devront être arrêtés entre le panneau jaune et le panneau rouge ; cette zone est considérée comme PARC FERME. Le retard ou l'avance pris au CH ne sera pas rattrapé. L'heure d'arrivée indiquée sur la feuille de route est considérée comme l'heure de départ. Dans le cas d'un CH suivi par le départ d'une épreuve chronométrée, une nouvelle heure sera donnée au départ de la spéciale. A noter que dans ce cas, la zone comprise entre le Contrôle Horaire et le départ de la spéciale, est considérée comme zone de « PARC FERME ».

- 22.2. **Un CH d'Assistance de 30 minutes permettant aux pilotes de se restaurer sera mis en place chaque jour à mi-parcours. Ce CH fonctionnera comme un CH normal avec un pointage « heure d' Arrivée » et un pointage « heure de Sortie ».**
- 22.3. **LE POINTAGE EN AVANCE AUX ARRIVEES D'ETAPE EST INTERDIT. LE POINTAGE EN AVANCE, APRES L'ASSISTANCE, A L'ENTREE DU PARC FERME EST AUTORISE.**
- 22.4. **Contrôles de Passage (CP).** Les concurrents sont tenus de se présenter dans le sens de la course. Les CP seront signalés de la même façon que les CH. Le concurrent s'arrêtera au niveau du contrôleur et lui présentera sa feuille de route sur laquelle le contrôleur apposera une marque. Les CP ne seront pas mentionnés sur le road book ni leur nombre.
- 22.5. Voir tableau des pénalités en annexe 2.
- 22.6. Le CH Arrivée N°1 sera placé à l'entrée de la Ville. Le pilote devra se rendre au CH Arrivée N°2 du village pour valider définitivement son arrivée. Au CH Arrivée N°1, il lui sera remis un carton avec le temps de parcours à la vitesse de 10km/h qu'il fera pointer au CH Arrivée N°2 avant d'effectuer son assistance de 2 heures.

### **Article 23. PARC FERME.**

Avant le départ de l'épreuve et aussitôt après avoir satisfait au Contrôle Technique, la machine sera obligatoirement mise en Parc Fermé. L'entrée en Parc Fermé doit se faire moteur arrêté.

Durant la course, les machines seront mises en Parc Fermé :

- 23.1. A l'arrivée de chaque étape le soir après l'assistance.  
L'entrée des pilotes en Parc fermé, pour le départ de l'étape, est autorisée 15 minutes avant son heure théorique de départ et au plus tard 15 minutes après cette heure théorique de départ pour la mise en place du road book, combinaison de pluie... Aucune autre intervention n'est autorisée. Toutefois, en cas d'incident (crevaison, bris de chaîne, arrimage d'accessoire...) dûment constaté, une intervention est possible sous le contrôle d'un commissaire technique ou d'un officiel FFM avec accord du Directeur de Course. La sortie du parc fermée doit se faire moteur arrêté, toutefois une dérogation peut-être accordée aux concurrents circulant avec side-car, suivant la configuration du terrain.  
Toutes les machines, y compris celles qui ne prendraient pas le départ, doivent avoir été retirées du parc fermé au plus tard 15 minutes après l'heure de départ théorique du dernier concurrent. Au-delà de ce délai, le gardiennage ne sera plus assuré et l'organisateur se décharge de toute responsabilité.
- 23.2. A la fin de l'épreuve, le 1<sup>er</sup> octobre 2006 (Toulon), les concurrents pourront retirer leur machine 1 heure après l'heure d'arrivée théorique du dernier pilote. Ils devront présenter la carte grise de la machine au responsable du parc Fermé.
- 23.3. Voir tableau des pénalités en annexe 2.  
Le parc fermé restera surveillé 3 heures après l'heure théorique du dernier arrivant, au-delà de ce délai l'organisateur se dégage de toute responsabilité vis-à-vis des machines qui n'auraient pas été retirées, le pilote devenant seul responsable de son matériel.

### **Article 24. DOCUMENTS DE ROUTE.**

Il sera remis au pilote les documents suivants :

- 24.1. Une feuille de route qui sera changée à chaque étape ou demi-étape. ATTENTION, toute feuille de route non rendue, sera considérée comme perdue (20' de pénalités).
- 24.2. Un carnet d'Infraction sera remis à chaque pilote au départ de chaque étape. Il devra être présenté à chaque contrôle de Police ou de Gendarmerie en cas d'infraction au Code de la Route. L'inscription de trois (3) infractions sur ce carnet, entraînera la mise hors course pour la suite de l'épreuve. Il pourra

également être demandé à tout instant par le Directeur de Course ou son adjoint. Ce carnet devra être remis obligatoirement à chaque fin d'étape sous peine de mise hors course.

- 24.3. Un carton de pointage avec l'heure de départ sera remis à chaque pilote pour chaque spéciale. Ce carton devra être remis au chronométreur du point stop de la spéciale.

#### 24.4. Voir tableau des pénalités en annexe 2.

#### Article 25. ASSISTANCE.

L'assistance pourra s'effectuer :

A un C.H. d'assistance de mi-journée (art. 22.2).

- 25.1. A l'arrivée de l'étape de jour (2 heures) après pointage CH arrivée N°2.
- 25.2. **Sur les circuits (15 minutes avant et 30 minutes après l'épreuve).** Les 15mn d'assistance avant l'épreuve sur circuit seront incluses dans le temps de parcours du pilote. Il aura alors à pointer au CH à l'heure inscrite sur son carton.
- 25.3. L'assistance sera autorisée sur le parcours de jour sauf sur **certains tronçons signalés par l'organisation.** L'annexe relative aux restrictions de circulation des véhicules d'accompagnement et d'assistance sur certains tronçons de l'itinéraire sera envoyée ultérieurement.
- 25.4. Pour l'étape de nuit, un point d'assistance sera défini par l'organisateur. En dehors de ce lieu, aucune autre assistance ne sera autorisée sous peine de pénalisation. A la suite de l'étape de nuit, les machines seront directement mises en Parc Fermé. Le temps d'assistance et les horaires seront affichés à l'entrée de ce Parc Fermé. Les pilotes auront droit le lendemain matin à 1h d'assistance (non obligatoire) avant leur heure de départ pour l'étape.
- 25.5. **Attention, le pilote est le seul responsable de son équipe d'assistance, toutes irrégularités effectuées par celle-ci pénaliseront le pilote.**
- 25.6. Voir tableau des pénalités en annexe 2.

#### Article 26. CLASSEMENTS.

L'affichage des résultats des épreuves chronométrées du jour, du classement de l'étape ainsi que le classement général scratch provisoire sera effectué chaque soir au PC organisation et à l'entrée du Parc Fermé.

- 26.1. Le classement de l'étape se fera par l'addition des **temps réels** des épreuves chronométrées de l'étape. Les pénalités du parcours routier seront prises en compte uniquement pour le classement général scratch.
- 26.2. Le classement général provisoire de l'épreuve sera effectué chaque jour en additionnant les pénalités encourues sur le parcours de liaison, les temps réalisés et retenus dans les différentes épreuves spéciales chronométrées (route et circuits) et les pénalités dues aux éventuelles infractions au Code de la Route notées sur le Carnet.
- 26.3. L'affichage du classement général final sera fait le dimanche 1er octobre 2006 à partir de 14h00 au PC Organisation et à l'entrée du Parc Fermé et sera suivi de la remise des prix.
- 26.4. D'autres classements pourront être affichés tels que :

Classe	Catégorie	Spéciales Route	Circuit	Féminin
--------	-----------	-----------------	---------	---------

#### Article 27. RECLAMATIONS.

Chaque réclamation doit se référer à un seul objet, être formulée par écrit, signée de la personne concernée et accompagnée d'un chèque de caution 75 € à l'ordre de la FFM. Elle devra être remise au Directeur de Course ou son adjoint dans les délais impartis. De plus, en cas de démontage moteur, une caution de 75 € pour un moteur 2 temps et 150 € pour un moteur 4 temps devra également être versée.

- 27.1. Toutes les réclamations seront soumises au Jury qui entendra les personnes concernées avant de statuer.
- 27.2. Si le bien fondé de la réclamation est reconnu, cette caution sera remboursée. Dans la négative, elle sera perçue par la F.F.M.
- 27.3. Le droit de réclamation en appel est porté à 150 €. 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 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.

- 27.4. Un briefing général de début de Rallye sera organisé le samedi 23 septembre 2006 au car podium. De plus, chaque soir sera organisé un briefing pilote. Ce briefing aura pour objet le programme du lendemain et les éventuelles mises en garde sur le parcours. C'est pourquoi la présence de tous les pilotes est obligatoire.

**Aucune réclamation ne peut être acceptée contre une contestation de fait (ex : départ anticipé, excès de vitesse...)**

**Article 28. DELAIS DE RECLAMATIONS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 2 ; 3 ; 1 ; 3 DU CODE SPORTIF FFM.**

- 28.1. Pour une réclamation concernant une des clauses du présent règlement : avant le commencement des vérifications administratives.
- 28.2. Toute réclamation concernant la classification d'un pilote, d'une machine lors des Contrôles Administratifs et Techniques : au plus tard dans la demi-heure après la fin des opérations de vérification, pour une réclamation contre une décision prise par un commissaire technique ou tout ce qui concerne le pesage ou les vérifications et la qualification des concurrents.
- 28.3. A la fin de chaque étape au plus tard dans la demi-heure (30mn) suivant l'arrivée du dernier concurrent pour toute réclamation pour une décision prise par un officiel de l'épreuve contre un pilote ou sa machine et demi-heure (30mn) après l'affichage des résultats pour une réclamation concernant les classements et résultats.

**Article 29. MESURES EXCEPTIONNELLES.**

Si, pour des raisons de force majeure, une section devient impraticable, le Directeur de Course en accord avec le Jury pourra neutraliser le parcours à condition que la modification concerne tous les pilotes. Si une neutralisation de temps est rendue nécessaire, le Directeur de Course ou l'officiel présent pourra en indiquer la durée sur la feuille de route. Si un contrôle a été mal placé par rapport au plan de course, le Directeur de Course devra neutraliser ce contrôle. En cas de nécessité d'organisation ou autre (intempéries...), un parc de regroupement et un convoi pourront être organisés sous l'autorité du Directeur de Course.

**Article 30. ABANDON.**

- 30.1. Plateau EXPERT : Tout concurrent abandonnant au cours d'une étape pour une raison quelconque sera considéré comme étant hors course définitivement.
- 30.2. Plateau PROMOTION : Tout concurrent abandonnant au cours d'une étape pour une raison quelconque (panne,...) pourra repartir le lendemain sous réserve :
- 30.2.1. De prévenir l'Organisateur de sa position d'arrêt et du motif.
- 30.2.2. Les concurrents du plateau PROMOTION bénéficieront UNE seule fois de ce privilège. A condition de prévenir un officiel ou l'Organisateur sur le parcours (à un CH,CP, Spéciale, à l'arrivée, etc.) pour que l'organisateur ne lance pas les " RECHERCHES " .
- 30.2.3. Afin de réapparaître dans le classement il prendra 5000 points de pénalités (ou moins à voir)
- 30.2.4. Tout concurrent abandonnant définitivement au cours d'une étape devra rendre impérativement sa feuille de route à un officiel, informer la direction de course sous peine de sanction et notamment de prise en charge des frais de recherches éventuelles, et barrer ses numéros ses plaques de course.

Voir tableau des pénalités.

**Article 31. REMISES DES PRIX.**

Chaque soir, une remise de Coupes sera effectuée en présence des personnalités locales et des partenaires officiels de l'épreuve. La présence des trois premiers du classement de l'étape du jour DARK DOG TOUR EXPERT et PROMOTION est OBLIGATOIRE sous peine de perdre la prime prévue au classement de la journée.

La remise des Prix du classement général scratch se fera le dimanche 1er octobre à partir de 16h au car podium.

**Article 32. DIVERS.**

Tous les litiges qui ne seraient pas prévus au présent règlement, seront soumis au jury souverain.

**Article 33. ASSURANCES / VISA F.F.M.**

L'ADSM prendra une assurance en Responsabilité Civile auprès d'un Cabinet d'assurances de son choix.  
**La manifestation, inscrite aux calendriers F.F.M. et U.E.M. a reçu le visa n°**

**Article 34. SECURITE MEDICALE.**

34.1. Médecins :

34.2. Ambulances :

**Article 35. PUBLICITE.**

Il est formellement interdit de masquer la publicité de l'organisation sur les plaques de course. Toutes les autres publicités sur le concurrent ou la machine sont autorisées.

**Article 36. OFFICIELS F.F.M. (Communs aux deux groupes).**

## ANNEXE N° 1

### PROGRAMME.

Vendredi 22 et samedi 23 septembre 2006	Contrôles Administratifs et Techniques de 14h à 20h30 le 22/09 et de 9h à 20h30 le 23/09 (À l'issue du Contrôle Technique les machines sont mises en Parc fermé) <b>En cas de retard par rapport à la convocation, des pénalités seront appliquées (voir Annexe 2 – Pénalités)</b>
---	--

### ETAPES DARK DOG TOUR.

Le tracé de l'épreuve vous sera communiqué après la conférence de presse (qui aura lieu en avril) dans l'additif N°1.

## ANNEXE N° 2

### PENALITES

Motifs	Nature	Pénalités
<b>Reconnaisances</b>		
• <b>Reconnaisances dangereuses</b>		<b>a. Désengagement du Pilote sans aucun remboursement.</b>
<b>Vérifications administratives et techniques art 16 &amp; 17.</b>		
• <b>Retard</b> à la convocation des contrôles administratifs et techniques.	a. Par tranche de 15 minutes	b. 1 minute sauf avec justificatif du retard.
• <b>Sonomètre.</b> Deux présentations de la machines seront autorisées	a. Plus 5 décibels. b. Plus de 10 décibels. Un délai d'1 heure sera accordé pour la mise en conformité.	a. 30 secondes par jour jusqu'à la mise en conformité. b. Au-delà d'1 heure, mise hors course.
• <b>Machine non conforme</b> au code de la route.	a. Un délai d'1 heure est accordé pour la mise en conformité.	a. Au-delà de 1h00 départ refusé.
• <b>Machine non conforme</b> aux articles 17.5 & 17.6	a. Un délai d'1 heure est accordé pour la mise en conformité.	a. Au-delà de 1h00 départ refusé.
• <b>Falsification.</b>	a. Des marquages sur les pièces.	a. Hors course.
• <b>Changement de moteur.</b>	a. Sans autorisation de la direction de course.	a. Pouvant aller jusqu'à la mise hors course.
• <b>Moto débridée (non conforme à l'homologation française)</b>	a. vérification par les commissaires techniques	<b>a. Hors course</b>
<b>Epreuves chronométrées sur route art 22.</b>		
• <b>Reconnaissance des SP.</b>	a. Abusive ou non autorisée.	a. Jusqu'à la mise hors course de l'épreuve.
• <b>Départ anticipé.</b>	a. En Spéciale route ou Circuit	a. 5 secondes par seconde d'anticipation.
<b>Contrôles horaires et passages art 23.</b>		
• <b>Retard au CH de départ.</b>	a. . b. Au-delà de 15minutes de retard.	a. Le pilote sera considéré comme étant parti à son heure idéale. b. Hors Course ou PF pour les Promotion.
• <b>Absence de pointage CH.</b>	a. Sur la feuille de route.	a. Hors course.
• <b>Pointage de la feuille de route.</b>	a. Retard ou Avance au CH. b. Retard d'01 heure sur l'ensemble de l'étape. c. Retard de plus d'1h sur l'ensemble de l'étape	a. 15 secondes par minute ou fraction de minute. b. Plateau EXPERT : 3mn de pénalité Plateau PROMOTION : Une pénalité forfaitaire (PF) de 5mn en plus du retard de la feuille de route pour le plateau Promotion. Cette PF ne sera accordée qu'une seule fois. Hors course en cas de nouveau retard supérieur à 1 heure. c. Plateau expert : mise hors course
• <b>Absence de visa CP sur la feuille de route.</b>	a.	<b>a. 3 minutes.</b>
• <b>Arrivée en sens inverse CH ou CP.</b>	a.	a. 30 secondes.

<b>Parc fermé art 23.</b>		
• Retard.	a. À l'entrée en Parc Fermé.	a. 15 secondes par minute ou fraction de minute.
• Intervention.	a. Sur la machine sans le contrôle d'un officiel.	a. Hors course.
• Entrée.	a. Moteur en marche.	a. 15 secondes.
<b>Documents de route art 24.</b>		
• Perte de la feuille de route.	a. Passage au CH ou CP constaté sur la feuille de contrôle. b. Pas de passage.	a. 3 minutes b. Hors course.
• Falsification de la feuille de route.	a.	a. Hors course.
• Carnet d'infraction.	a. 1 <sup>ère</sup> non remise. b. 2 <sup>ème</sup> non remise.	a. 3 minutes. b. Hors course.
• Inscription d'une infraction au Code de la Route sur le carnet.	a. Une infraction. b. Deux infractions. c. Trois infractions. d. Toutes Infractions pouvant entraîner le retrait du permis de conduire	a. 1 minute. b. 2 minutes. c. Hors course. d. Hors course.
• Contrôle de vitesse de l'Organisateur (en agglomération ou hors agglomération). Article 14.1	a. De 1 à 20 Km/h a) 1 <sup>ère</sup> infraction. b) 2 <sup>ème</sup> infraction. c) 3 <sup>ème</sup> infraction. b. De 21 à 40 Km/h a) 1 <sup>ère</sup> infraction. b) 2 <sup>ème</sup> infraction. c) 3 <sup>ème</sup> infraction. c. Au-delà de 40 Km/h.	a a) avertissement. b) 1 minute. c) Hors course. b. a) 2 minutes. b) 3 minutes. c) Hors course. c. hors course
<b>Assistance art 25.</b>		
• Assistance.	a. Non autorisée sur l'itinéraire.	a. 3 minutes.
<b>Abandon art 30.</b>		
• Abandon.	a. EXPERT. b. PROMOTION.	a. Hors course. b. Une pénalité forfaitaire (PF) de 5 heures sera appliquée. Chaque SP non franchie sera sanctionnée par le plus mauvais temps réalisé du plateau concerné augmenté de 10 %. Cette PF ne sera accordée qu'une seule fois.

## ANNEXE 3

### OFFICIELS SPORTIFS F.F.M. DE L'ÉPREUVE

<u>Direction de course de l'épreuve</u> Directeur de Course Directeur de Course Adjoint		Licence n° Licence n°
<u>Jury</u> Président du Jury Membre Membre		Licence n° Licence n° Licence n°
<u>Responsable de spéciale et circuit N° 1</u> Directeur de course circuit Directeur de course spéciale adjoint Directeur de course spéciale adjoint		Licence n° Licence n° Licence n°
<u>Responsable de spéciale N° 2</u> Directeur de course spéciale Directeur de course spéciale adjoint Directeur de course spéciale adjoint		Licence n° Licence n° Licence n°
<u>Techniques</u> Commissaires Techniques Commissaires Techniques Commissaires Techniques Commissaires Techniques		Licence n° Licence n° Licence n° Licence n°
Chronométrage		Licence n°

### ASSURANCES / VISA F.F.M.

Société/ Compagnie : .....

N° de police..... Validité : .....

N° visa FFM : .....

## ANNEXE 4

### DRAPEAUX ET PANNEAUX DE SIGNALISATION COURSE.

#### SUR CIRCUIT.

• National Agité	• Signal de départ
• Rouge	• Arrêt de la course ou des essais.
• Vert	• Piste libre de <b>tout danger</b>
• Jaune Agité	• Danger sur cette portion de piste.
• Jaune avec Bandes Rouges	• Surface glissante.
• Bleu Immobile • Bleu Agité	• Signal de dépassement un pilote vous rattrape • un pilote cherche à vous dépasser.
• Blanc Agité	• Un véhicule lent est sur la piste. Le dépassement du véhicule est autorisé mais pas le dépassement entre pilote. • le dépassement du véhicule et entre les pilotes est interdit.
• Blanc avec une croix rouge	
• Noir avec disque orange	• Le pilote doit quitter la piste le plus rapidement possible
• Noir Accompagné d'un Numéro	• Signal d'arrêt pour le pilote portant ce numéro.
• Damier	• Fin de course.

#### SUR ROUTE.

• National	• Début de la Spéciale sur route.
• Vert	• Piste libre de <b>tout danger</b> .
• Jaune Agité	• Danger sur cette portion de piste.
• Rouge	• Arrêt de la course.
• Damier	• Fin de la Spéciale sur route.

## ANNEXE N° 5

### REGLES TECHNIQUES

#### A / PLATEAU EXPERT ET PROMOTION (sauf Classiques)

Voir article 11.

#### B / CLASSIQUES.

##### 1- Définition d'une motocyclette « classique » :

##### 1- Définition d'une motocyclette « classique » :

Plusieurs critères obligatoires permettent de définir une motocyclette classique dans le cadre du championnat de France des Rallyes Moto, à savoir :

- l'homologation du modèle type doit être effective avant le **31/12/1980** (quelque soit la date d'immatriculation)
- les freins sont à tambour ou à disque, **mais libres** et doivent s'adapter sans modification sur la fourche d'origine; les durites sont libres
- les disques de frein ont un diamètre libre mais ils sont fixes et non « flottants »
- la fourche est conventionnelle (pas de fourche inversée – sauf side-cars et modèles homologués avec un autre type de fourche)
- pas de système anti-plongée sur la fourche avant

##### 2- homologation et immatriculation:

L'homologation du modèle type par le service des Mines français devra avoir été obtenu avant le 31/12/1980. Si une machine est immatriculée après cette date, il appartient à son pilote de prouver

que sa machine est bien conforme à un modèle homologué, et ce en fournissant lors des vérifications techniques, des éléments rédigés en langue française (revues techniques, revues d'époque, cartes grises de modèles similaires, attestation du constructeur ou de l'importateur) corroborant ses dires.

### 3- Partie cycle:

Le cadre sera :

- d'origine, éventuellement renforcé
- spécial, sous réserve d'avoir été homologué par le service des Mines français ; dans ce cas, le certificat d'immatriculation en fera mention. Sinon, l'utilisateur devra apporter la preuve de cette homologation par le service des mines français s'il ne peut pas fournir un certificat d'immatriculation modifié (ex : Godier Genou, Martin...)

Le bras oscillant sera d'origine, renforcé ou adaptable, sous réserves que le principe du système d'amortissement d'origine soit conservé. Cet amortissement devra être conforme au système d'origine ; les éléments hydrauliques et les ressorts pourront être remplacés par des éléments adaptables de même conception ou de même époque que les éléments d'origine.

La fourche avant sera conventionnelle, sauf pour les side-cars et les modèles homologués avant un autre type de fourche ; l'adaptation d'une fourche inversée et éventuellement d'un système anti-plongée est interdite.

#### **Les roues seront d'origine.**

L'ensemble selle-réservoir du modèle d'origine sera si possible conservé. Toutefois, des ensembles adaptables (ex : coque Roca pour Suzuki) seront acceptés dans la mesure où il s'agit de pièces d'époque. Des ensembles contemporains sont interdits.

Le carénage, s'il est d'origine, sera conservé totalement ou partiellement, et pourra être totalement déposé. Les modèles dépourvus de carénage à l'origine pourront être équipés de tête de fourche. Les sabots moteurs (ex : Yamaha RDLC 350 « Coupe ») seront acceptés dans la mesure où il s'agit de pièces d'époque. Attention, il ne faut pas de partie saillante.

### 4- Pneumatiques:

Toutes les machines classiques seront équipées de pneumatique exclusivement de marque PIRELLI/METZELER. Les pneumatiques seront homologués pour un usage routier, les pneumatiques « racing » ou « slick » retaillés sont interdits conformément au règlement technique du Dark Dog Tour.

### 5- Freins :

Les freins sont libres et pourront être à tambour ou à disque. Pour des raisons de sécurité, le remplacement des durites de frein, des maîtres cylindres et des étriers par des pièces adaptables sera accepté.

Les disques de frein sont libres.

Le perçage des disques est accepté.

Les disques flottants seront interdits.

Les durites sont libres.

### 6- Moteur :

Le moteur sera d'origine et conforme au modèle homologué. Toutefois, le remplacement de certaines pièces d'origine (parfois indisponibles) par des pièces adaptables correspondantes à l'époque de la machine sera accepté. L'architecture moteur ainsi que le système d'admission seront conservés.

### 7- Echappement :

Le système d'échappement sera d'origine et conforme au modèle homologué. Toutefois, le remplacement de certaines pièces d'origine (parfois indisponibles) par des pièces adaptables correspondantes à l'époque de la machine sera accepté. Quel que soit le système d'échappement

utilisé, son niveau sonore devra être en conformité avec le code de la route et les contrôles techniques avant, pendant et après l'épreuve du Dark Dog Tour.

#### 8- Eclairage :

Le phare devra avoir l'aspect du phare d'origine. Les phares additionnels sont acceptés.

## **C./SIDE-CARS**

### ANNEXE REGLEMENT SIDE CAR DE RALLYE.

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-Car 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-Car Rallyes sont soumis aux articles : 50-02, 53-04, 53-07, 53-08 53-11, 53-12, 53-13, 53-20, 53-24, 53-26 du règlement technique Courses sur Route FIM et aux spécifications particulières ci-dessous :

1. Les pneus doivent être homologués : norme ETRTO (V.H. ou Z) ou DOT. Les side-cars seront équipés de pneumatique de marque de leur choix.
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. 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 maximum de la circonférence de la roue avant.
7. **Si le Side-Car est amovible**, il doit être fixé au motorcycle en quatre points au maximum. 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 50mm.
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 la 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.53.21).
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 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 adéquates, **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 celles portées sur la feuille d'homologation.

## OFFICIELS DE L'ORGANISATION.

• Responsable Secrétariat	•
• Relations concurrents Dark Dog Tour	•
• Ouvriers Voiture	•
• Ouvriers Motos	•
• CH Départ et Parc Fermé Etape	•
• CH Arrivée	•
• Parc Fermé	•
• CH Midi	•
• EQUIPE 1	•
• EQUIPE 2	•
• CP 1	•
• CP 2	•
• CP 3	•
• Fléchage	•
• Défléchage	•
• Responsable RADIO SP	•
• Responsable RADIO LIAISON	•
• Service Médical	•
• Ambulances	•
• Camion Balai	•
• Véhicule Technique	•