

# CLUB MOTOCYCLISTE DE LA POLICE NATIONALE



## RÈGLEMENT DES RALLYES MOTOCYCLISTES POLICE

Mise à jour :  
Assemblée Générale  
23 / 06 / 2026

# INDEX

ARTICLE	1	: DÉFINITION DE L'ÉPREUVE .....	P	02
ARTICLE	2	: ORGANISATION RÉGIONALE ET NATIONALE .....	P	02
ARTICLE	3	: JURY .....	P	03
ARTICLE	4	: CONCURRENTS .....	P	03
ARTICLE	5	: TENUE VESTIMENTAIRE .....	P	04
ARTICLE	6	: DOCUMENTS DE ROUTE .....	P	04
ARTICLE	7	: VÉHICULES .....	P	04
ARTICLE	8	: CONTRÔLES TECHNIQUES ET ADMINISTRATIFS .....	P	05
ARTICLE	9	: IDENTIFICATION DES CONCURRENTS .....	P	05
ARTICLE	10	: PARCOURS DE MANIABILITÉ .....	P	05
ARTICLE	11	: SEQUENCE DE TIR .....	P	06
ARTICLE	12	: PARCOURS ROUTIER .....	P	07
ARTICLE	13	: CONTRÔLES DE PASSAGE (CP) .....	P	08
ARTICLE	14	: NON RESPECT DU CODE DE LA ROUTE .....	P	08
ARTICLE	15	: ÉPREUVE « ZONE DE RÉGULARITÉ » .....	P	08
ARTICLE	16	: CLASSEMENTS DES RALLYES MOTOCYCLISTES ... POLICE RÉGIONAUX ET SÉLECTION POUR LA FINALE	P	09
ARTICLE	17	: RÉCLAMATIONS .....	P	10
ARTICLE	18	: MESURES EXCEPTIONNELLES .....	P	11
ARTICLE	19	: RÉSEAU TÉLÉPHONIQUE ET SECOURS .....	P	11
ARTICLE	20	: ORGANISATION DES RÉGIONAUX ET DE LA FINALE .....	P	11
ARTICLE	21	: CLASSEMENTS DE LA FINALE .....	P	12
ARTICLE	22	: DROIT A L'IMAGE ET DIFFUSION DE DONNEES PERSONNELLES .....	P	12
ARTICLE	23	: CONTRÔLE ANTI DOPAGE .....	P	12
ARTICLE	24	: RECONNAISSANCE DES RÈGLEMENTS .....	P	13
ARTICLE	25	: TITRE .....	P	13
ARTICLE	26	: TROPHÉES .....	P	13
ANNEXE	01	: TABLEAU DES PÉNALITÉS .....	P	14
ANNEXE	02	: LE CONTRÔLE DES VÉHICULES .....	P	17

# REGLEMENT GENERAL POUR L'ORGANISATION DES RALLYES MOTOCYCLISTES POLICE

Version mise à jour le 23/06/2026

L'instruction DGPN N° 2025-00412-D du 25 Juillet 2025, relative à la pratique et au développement des activités physiques et sportives dans le cadre de la Fédération Sportive de la Police Nationale confie d'une part, l'organisation du rallye régional motocycliste police aux présidents des C.M.P.N. régionaux et d'autre part, l'organisation de la finale des rallyes motocyclistes police à la FSPN via les Clubs Motocyclistes régionaux de la Police Nationale.

Le présent règlement devra être impérativement affiché lors de chaque rallye motocycliste police à l'arrivée et sur le lieu d'hébergement des concurrents lors des rallyes régionaux et de la finale nationale.

## Article 1 : DÉFINITION DE L'ÉPREUVE

L'épreuve des rallyes motocyclistes police peut être organisée chaque année régionalement et tous les 2 ans pour la finale exclusivement par le ou les groupements sportifs CMPN régionaux. Ces épreuves sont basées sur la régularité, l'orientation et la maniabilité à l'exclusion de toute notion de vitesse ou de moyenne imposée, la seule limite de temps se situant dans les horaires d'ouverture ou de fermeture de l'épreuve. L'organisation de l'épreuve de tir, facultative pour le régional, est obligatoire pour la finale nationale. L'ordre des épreuves est défini par l'organisateur.

Chaque CMPN territorialement compétent est tenu d'organiser une épreuve dans sa région.

## Article 2 : ORGANISATION RÉGIONALE ET NATIONALE

A l'échelon régional, le CMPN organisateur devra signaler l'année N-1 à sa ligue FSPN régionale les dates et lieu de son régional afin de l'ajouter au calendrier national des manifestations de la FSPN par l'intermédiaire du correspondant technique de ligue ou son représentant.

A l'échelon national, le CMPN régional organisateur de la finale devra signaler l'année N-2 les dates et lieu de la finale afin de l'ajouter au calendrier national des manifestations de la FSPN par l'intermédiaire du DTN en établissant une plaquette d'organisation.

A l'arrivée des concurrents, un tableau d'affichage mentionnera les heures de rendez-vous et les modalités des différentes épreuves du rallye régional ou national.

Chaque CMPN organisateur se conformera au présent règlement et devra rédiger un avenant comportant notamment le lieu, la date, les horaires de départ ainsi que les différents classements.

L'ordre pour l'organisation de la finale sera défini tous les 2 ans dans l'ordre suivant à compter de 2027 : CMPN ALIP, CMPN NORD, CMPN RAA, CMPN MPLR, CMPN ALCA et BFC, CMPN PACA, CMPN IDF et PARIS, CMPN GO et CPL.

A titre dérogatoire, 2 CMPN peuvent inverser l'ordre si les raisons sont suffisantes et acceptables après accord du conseil d'administration national.

Le programme, le règlement du Rallye, le listing des concurrents, le tableau des pénalités devront être obligatoirement affichés sur un tableau dès l'arrivée des concurrents et pendant tout le rallye.

### **Article 3 : JURY**

Le jury sera composé avant l'épreuve que ce soit à l'échelon régional ou national.

#### A. Echelon Régional

- Le président du CMPN régional ou son représentant
- Le directeur de l'épreuve ou son représentant (nom à communiquer au siège CMPN).
- 3 membres du bureau régional du CMPN

#### B. Echelon national

- Le président du Club Motocycliste de la Police Nationale (national) ou son représentant
- Le directeur de l'épreuve ou son représentant (nom à communiquer au siège CMPN).
- Un représentant du conseil d'administration du CMPN (national)
- Le Directeur Technique National ou un entraîneur ou un CTL d'une région désignée par le conseil d'administration
- Le CTL du lieu de la finale ou son représentant

### **Article 4 : CONCURRENTS**

Tous les adhérents titulaires d'une licence FSPN en cours de validité (à jour de certificat médical mention manuscrite sports mécaniques) peuvent participer à ces épreuves, sous réserve que le club organisateur souscrive via la FSPN une assurance en responsabilité civile couvrant les dégâts qui pourraient être occasionnés à autrui par ses concurrents. Toutefois lors de la finale nationale, les policiers actifs, administratifs, techniques et scientifiques ainsi

qu'un retraité de la police nationale par CMPN pourront prétendre à y participer en respectant les modalités de représentation de l'article 16 du présent règlement.

#### **Article 5 : TENUE VESTIMENTAIRE**

Les concurrents en civil devront être revêtus d'une tenue adaptée à la pratique de la motocyclette en toute sécurité tout au long des épreuves et lors de chaque déplacement (Blouson, pantalon, chaussures fermées). Pour les concurrents en tenue, ceux-ci porteront pendant les épreuves la tenue de police routière prévue par les règlements de leur direction d'emploi, y compris avec le port apparent de leur arme de service. Les concurrents en tenue porteront le casque en version intégrale pour des raisons de sécurité. Pour les autres concurrents le casque sera homologué et porté de préférence en version intégrale. En cas de non-respect, se référer à l'annexe 1.

Le port des gants est obligatoire pour toutes les épreuves.

Lors de la remise des prix, la tenue de service d'honneur sera systématiquement adoptée par les concurrents et les présidents ou leurs représentants des CMPN régionaux. Pour les concurrents n'étant pas dotés administrativement de tenue d'uniforme, une tenue correcte sera exigée (chemise de couleur unie avec cravate sombre, veste ou blouson).

#### **Article 6 : DOCUMENTS DE ROUTE**

Le Club organisateur devra fournir à chaque participant les documents suivants :

– photocopie couleur d'une carte routière comportant le tracé de l'itinéraire, à une échelle de  $1/100\,000$  (ème) ou plus détaillée. La carte routière sera remise à chaque concurrent 30 minutes avant son heure de départ. Le principe de l'itinéraire fléché est à proscrire sur la totalité du parcours. Néanmoins il sera autorisé pour les passages ou liaisons dans des zones d'agglomération où sa nécessité l'impose.

– carton de pointage remis au départ de l'épreuve d'orientation sur lequel devront figurer les contrôles de passage et les observations éventuelles des contrôleurs. En cas de manquement, se référer à l'annexe 1.

#### **Article 7 : VÉHICULES**

Les concurrents des formations motocyclistes en tenue doivent utiliser leur motocyclette de service. Les autres concurrents pourront utiliser soit une motocyclette sérigraphiée ou banalisée de leur service, soit une motocyclette mise à disposition contractuellement par le club organisateur. Les utilisateurs de motocyclettes ou de tout autre véhicule personnel ou en prêt, devront présenter le certificat d'immatriculation, l'attestation et le memo d'assurance du

véhicule, une autorisation de prêt du propriétaire le cas échéant, et dans tous les cas une mise à disposition contractuelle auprès du club organisateur. En cas de non-respect, se référer à l'annexe 1.

## **Article 8 : CONTRÔLES TECHNIQUES ET ADMINISTRATIFS**

Le contrôle visuel des machines et de la tenue des pilotes moto se fera obligatoirement dès l'arrivée des concurrents. Chaque pilote devra présenter les papiers administratifs concernant leur moto (civile) à savoir le permis de conduire, la licence FSPN en cours de validité, le mémo d'assurances ainsi que l'éventuelle attestation de prêt et le certificat d'immatriculation. Le contrôle technique obligatoire devra être effectué et sera présenté pour les motos concernées selon la réglementation en vigueur. Un des contrôleurs techniques devra être au départ de l'épreuve d'orientation pour vérifier les motos et les tenues des pilotes.

La tenue du pilote acceptée sera : un casque homologué, un blouson moto avec dorsale ou gilet air bag, une paire de gants homologué, un pantalon soit spécifique moto ou au minimum un jean, des chaussures moto ou au minimum montantes (sac à dos interdit).

En cas de non-respect, se référer à l'annexe 1.

Un rappel des documents sera affiché avant le contrôle technique.

## **Article 9 : IDENTIFICATION DES CONCURRENTS**

Pendant la durée de l'épreuve, les concurrents seront équipés d'une chasuble d'identification qui devra rester visible des 2 cotés durant la totalité de l'épreuve. Un tirage au sort sera effectué dès leur arrivée et déterminera leur numéro de chasuble. Cette chasuble de sécurité sera conforme à la réglementation en vigueur. L'heure de passage des concurrents sera mentionnée sur le tableau d'affichage. Les concurrents recevront le signal de départ à l'heure prévue pour chacun d'eux. Tout concurrent ne se trouvant pas sur la ligne de départ à l'heure prévue sera considéré comme étant parti à l'heure prévue. L'heure officielle (time.is) sera annoncée au cours de la réunion préparatoire et considérée comme référence.

## **Article 10 : PARCOURS DE MANIABILITÉ**

L'organisateur prévoira un parcours de maniabilité ayant pour but de mettre en exergue les qualités de pilotage et de maîtrise des concurrents. Cette épreuve doit être validée par le directeur technique national ou à défaut par un des membres du bureau national. Le parcours de maniabilité s'effectuera au guidon d'une motocyclette de même caractéristique pour chaque concurrent. Ce véhicule sera fourni par l'organisateur. Un second véhicule strictement identique devra être en réserve. La reconnaissance du parcours de maniabilité s'effectuera

pédestrement uniquement par le responsable du parcours de maniabilité. L'ordre de passage se fera par tirage au sort. A la sortie du parcours, chaque concurrent validera par un émargement sa feuille de pénalités attribuées selon le barème fixé en annexe 1.

L'organisateur devra prendre toutes mesures techniques nécessaires pour assurer un relevé des temps chronométrés. Le temps réalisé pour effectuer la totalité du parcours sera pris en compte pour établir un classement entre les compétiteurs ayant le même nombre de pénalité.

Lors de la finale, le parcours de maniabilité sera obligatoirement filmé en vidéo et conservé en cas de réclamation. Le jury aura pour mission de contrôler la bonne exécution de l'épreuve.

L'organisateur devra intégrer une séquence de tir au pistolet laser à la fin du parcours de maniabilité selon les modalités figurant en annexe 1.

Le classement devra être affiché à l'issue de l'épreuve. Il mentionnera la date, l'heure d'affichage et les signatures du jury et des responsables des saisies.

Le parcours de maniabilité sera inclus dans le classement général.

## **Article 11 : SÉQUENCE DE TIR**

Préalablement à l'épreuve, le parcours de tir devra être validé par le Directeur Technique National et le directeur de l'épreuve.

Cette épreuve de tir devra privilégier la réussite du tir mais il sera chronométré afin de créer une dynamique pour se rapprocher à la réalité du métier de policier.

L'épreuve de tir sera mise en place par l'organisateur de l'épreuve et pourra s'organiser de différentes manières : obstacles, abris, déplacements ...

Le parcours de tir devra être effectué à l'issue du parcours de maniabilité. Le concurrent devra mettre sa moto au point mort, la positionner sur la béquille latérale et se diriger rapidement vers la zone de tir. Pour effectuer le tir il aura la possibilité d'ôter ou non ses gants.

L'organisateur prévoit de mettre le stand de tir à la disposition des concurrents préalablement à l'épreuve. En cas d'intempéries et d'impossibilité d'abriter le matériel, l'épreuve de tir pourra être modifiée, voire supprimée après avis du jury.

Le parcours de tir sera reconnu en même temps que le parcours de maniabilité.

Le concurrent devra se munir du pistolet laser fourni par l'organisateur et effectuer un parcours de tir chronométré. Un seul tir sera effectué par cible.

Un temps de référence a été établi par un moniteur FTSI à savoir 12 secondes par cible permettant d'établir un temps maximum pour l'épreuve. (Exemple : un parcours avec 10 cibles établira un temps max de  $12 \text{ sec} \times 10 = 120 \text{ secondes}$  soit 2 minutes.) ce temps de référence comprendra le temps imparti, réalisé à pied, entre la fin du parcours de maniabilité et la zone de tir (gants et casques pouvant être ôtés pendant ce trajet) et le temps de réalisation du

parcours. Les points de pénalités seront liés à la réussite des tirs et au temps effectué. La zone de tir devra se situer au plus près de la fin du parcours de maniabilité.

Cette épreuve devra favoriser un tir de riposte mobile. Le chronomètre sera déclenché dès la fin du parcours de maniabilité (position béquille latérale) par le concurrent. Elle fera l'objet d'un classement spécifique qui sera affiché au même moment que l'épreuve de maniabilité.

Une fois le tir complet réalisé, des pénalités pourront être appliquées avec le barème en annexe 1. 20 points et 20 secondes à ajouter sur le temps d'exécution du parcours par cibles manquées, 0,4 points de pénalités par dixième de seconde d'écart avec le meilleur temps (meilleur temps calculé avec les pénalités des cibles manquées), 5 points de pénalités par dixième de secondes au-delà du temps maximum (établi par le nombre de cible x 12sec par cible).

Ces points seront comptabilisés pour le classement « scratch ».

## **Article 12 : PARCOURS ROUTIER**

Le club organisateur de la finale devra respecter les règles du présent règlement en ce qui concerne l'itinéraire et devra le soumettre à l'approbation du directeur technique national des sports mécaniques ou d'un des membres du bureau national, qui effectuera une ou plusieurs reconnaissances si nécessaire. L'itinéraire devra parvenir impérativement 4 mois avant la date du parcours routier au siège national du CMPN.

Il ne devra pas excéder 130 Km, distance à parcourir une seule fois. Le tracé réalisé pour chaque finale nationale, devra impérativement être validé par le DTN. L'épreuve devra se dérouler obligatoirement de jour sur des voies ouvertes à la circulation à l'exclusion des chemins de terre. Le temps n'étant pas la base de départage entre les concurrents, ceux-ci seront contrôlés sur le kilométrage idéal resté secret entre le point de départ et le point d'arrivée, et sur la validation des CP. Des relevés kilométriques seront effectués au départ et à l'arrivée des concurrents. Afin de compenser les erreurs liées aux éventuelles différences entre les compteurs, le kilométrage de référence devra impérativement avoir été confirmé par au moins deux véhicules dont on a retenu la moyenne. Une tolérance de plus ou moins 2 % sera acceptée. Il appartient à chaque concurrent de vérifier la justesse de son compteur. L'utilisation de tout dispositif d'aide à la navigation et à la communication tel que Gps, Smartphone, intercom, etc. ... est interdit. Celui-ci devra être mis sous enveloppe scellée. Toute enveloppe ouverte devra être justifiée sous peine de pénalité. En cas de non-respect, se référer à l'annexe 1.

Une dernière reconnaissance de parcours devra être effectuée par le directeur de course ou son représentant avant le départ du premier concurrent.

La durée de l'épreuve ne pourra excéder 5 heures pour chaque concurrent neutralisation de 15 minutes minimum comprise. Cette neutralisation sera définie par l'organisateur.

Le relevé des heures de départ et d'arrivée pourra être effectué à l'aide de cellules mises en place par une équipe spécialisée.

L'organisateur devra privilégier un départ et une arrivée au même endroit.

Un contrôleur technique ou de saisie informatique devra être au départ afin de vérifier la conformité des contrôles préalables.

### **Article 13 : CONTRÔLES DE PASSAGE (CP)**

Au nombre maximum de 16 et minimum de 10 pour la finale, les contrôles de passage seront signalés par des drapeaux ou panneaux de couleur rouge. Ces drapeaux seront disposés à l'endroit du contrôle. Ces contrôles de passage seront tenus par 2 commissaires présents issus du CMPN local pour le régional et de 2 membres de CMPN différents pour la finale. Ils marqueront le carton d'un signe propre au CP, l'horaire de passage ne servant que pour des raisons de sécurité. Le départ des concurrents à chaque CP se fera de minute en minute, afin d'éviter les départs groupés.

Les CP seront tenus par les 2 arbitres ou accompagnateurs des différents CMPN participants à la finale. Un CP ne pourra pas être tenu par 2 membres du même CMPN régional.

Les véhicules de transport des commissaires devront être placés hors de vue des concurrents.

### **Article 14 : NON RESPECT DU CODE DE LA ROUTE**

L'organisateur pourra mettre en place plusieurs contrôles inopinés de vitesse. Tout manque de respect du code de la route fera l'objet d'un rapport circonstancié, qui se traduira par des pénalités ou par une mise hors épreuve (annexe 1). Au moins un contrôle de vitesse est obligatoire pour la finale. L'emplacement de ce contrôle devra être communiqué au siège CMPN.

La vitesse retenue sera celle constatée.

Le non-passage devant le contrôle de vitesse sera sanctionné selon l'annexe 1.

### **Article 15 : ÉPREUVE « ZONE DE RÉGULARITÉ »**

L'organisateur prévoira d'une à trois épreuves de régularité maximum. Dans ces zones, la vitesse moyenne est fixée à 50 Km/h. Celles-ci seront dénommées « base chrono ». Ces zones devront faire un minimum de 2 kms mais ne pas excéder 10 kilomètres chacune. En aucun cas, elles ne devront comporter la traversée d'une agglomération ni de STOP. Tout changement de direction devra être clairement annoncé au départ du concurrent et signalé sur l'itinéraire. Le secteur de régularité peut être pris sur tout ou partie de celle-ci. La

matérialisation de début de zone connue se fera comme un CP. Le panneau fin de zone se placera après l'arrivée.

Les temps seront pris au 10<sup>ème</sup> de seconde. Le départ de ces zones se fera « départ arrêté » de minute en minute. A l'intérieur des zones sont interdits : le pied à terre, l'arrêt et le demi-tour (annexe 1). Les zones de régularité seront incluses dans le classement général.

Lors de la finale, au moins 2 zones de régularité sont obligatoires.

Une équipe de chronométrage spécifique aux zones de régularité validée par le bureau national sera présente sur la finale. Cette dernière pourra être sollicitée pour les régionaux. Cette équipe sera prise en charge par l'organisateur.

Une liaison radio sera à privilégier pour les équipes zones de régularité.

Les points GPS entrée et sortie seront à communiquer au DTN.

## **Article 16 : CLASSEMENTS DES RALLYES MOTOCYCLISTES POLICE RÉGIONAUX ET SÉLECTIONS POUR LA FINALE**

A l'issue de l'épreuve, un classement général scratch « policiers en activité » sera établi, en additionnant les pénalités du parcours routier, d'une ou (des) zone(s) de régularité, du parcours de maniabilité et de l'épreuve de tir. Un classement annexe par équipe sera établi en additionnant les 3 meilleurs de chaque région.

L'organisateur de l'épreuve prendra toutes les dispositions nécessaires lors des saisies des pénalités. A ce titre, il utilisera 2 modes de saisies distinctes. Cette procédure revêt un caractère obligatoire lors de l'organisation de la finale nationale.

Chaque classement régional scratch « police nationale » sera transmis au siège des CMPN. De ce classement seront extraits 10 concurrents ou 12 pour les régions avec fusion de CMPN qui participeront à la finale nationale des rallyes motocyclistes police comme suit :

10 participants :

- 7 policiers motocyclistes « tenue » minimum\* titulaires de la spécialité motocycliste
- 3 participants \* non titulaires de la spécialité motocycliste (cf art 4)

12 participants :

- 8 policiers motocyclistes « tenue » minimum\* titulaires de la spécialité motocycliste
- 4 participants \* non titulaires de la spécialité motocycliste (cf art 4)

*(\*En cas de très faible participation de policiers non titulaires de la spécialité motocycliste au rallye régional, le Président du C.M.P.N. pourra porter le nombre de concurrents policiers motocyclistes « tenue » titulaires de la spécialité motocycliste sélectionnés pour la finale nationale à 8 sur 10, voire 9 sur 10 ou 9 sur 12 voire 10 sur 12.*

Concernant les CMPN d'outre-mer, 2 policiers par CMPN sont qualifiés pour la finale nationale. Ces 2 qualifiés pourront être accompagné d'un arbitre ou d'un représentant du CMPN outre-mer. Les sélectionnés ne sont pas décomptés du nombre de sélectionnés de leur région d'appartenance de la métropole.

Concernant les régions avec fusion de 2 CMPN (ALCA/BFC, CPL/GO et IDF/PARIS, le nombre de sélectionnés sera porté à 12 et ils seront calculés au prorata de leur nombre de licenciés de l'année N-1 sauf en cas d'accord entre les 2 CMPN.

En outre, tout retraité de la police nationale pourra participer à la finale nationale et sera pris en charge intégralement par son club de rattachement.

Les différents classements de l'épreuve seront affichés au minimum 60 minutes avant la remise des prix. Ils mentionneront la date, l'heure d'affichage et les signatures des membres du jury et des responsables des saisies.

Le vainqueur de l'épreuve en titre est sélectionné d'office.

## **Article 17 : RÉCLAMATIONS**

### 17.1 Droit de réclamation

Toute personne ou groupe de personnes physiques se considérant comme lésées au cours d'une épreuve placée sous l'autorité d'un CMPN, a le droit de présenter une réclamation.

Les personnes physiques sont des licenciés FSPN participant en tant que concurrent ou officiel à l'activité « rallye motocycliste police ».

### 17.2 Procédure d'une réclamation

Une réclamation doit être formulée par écrit et signée par chaque personne directement concernée. Celle-ci doit être remise au président du CMPN organisateur ou au directeur de l'épreuve, accompagnée d'une caution dont le montant est fixé par le directeur technique national. Le montant de la caution a été fixé à 100 € par réclamant et objet de réclamation.

### 17.3 Délai de réclamation

La réclamation doit être effectuée impérativement dans les 30 minutes qui suivent l'affichage des résultats, que ce soit, contre une décision prise par un officiel de l'épreuve ou sur le classement de celle-ci.

### 17.4 Constatation d'une irrégularité par un officiel

Tout officiel ayant une fonction exécutive ou de contrôle lors de l'épreuve peut signaler au président du CMPN organisateur ou au directeur de l'épreuve une irrégularité commise par un participant ou un officiel. Il devra pour ce faire, lui adresser un rapport écrit.

### 17.5 Obligation du jury

Le jury doit impérativement statuer sur toute réclamation ou rapport officiel de l'épreuve. La caution sera remboursée si le bien fondé de la réclamation a été reconnu, ou sur décision du jury de l'épreuve. Dans le cas contraire, elle sera reversée au CMPN organisateur.

### 17.6 Procédure

Le réclamant ou celui qui fait l'objet d'une réclamation ou d'un rapport officiel sera convoqué et entendu par le jury dans le cadre de l'épreuve. La composition du jury est mentionnée à l'article 3 du présent règlement. Les délibérations se feront à huit clos. La décision devra être immédiatement notifiée aux parties et affichés. Un rapport de clôture (plus annexes éventuelles) sera établi et transmis par le CMPN organisateur au siège de la FSPN aux fins d'archivage.

### 17.7 Voies de recours

Les décisions du jury étant souveraines, aucune voie de recours n'est prévue.

## **Article 18 : MESURES EXCEPTIONNELLES**

Si pour des raisons de force majeure, une section de route devient impraticable, l'organisateur devra dévier l'itinéraire à condition que la modification concerne tous les concurrents. Dans le cas contraire, cette portion sera neutralisée.

## **Article 19 : RÉSEAU TÉLÉPHONIQUE ET SECOURS**

L'organisateur utilisera le réseau téléphonique pour d'éventuels secours. Chaque CP sera en liaison permanente avec le poste de contrôle de l'épreuve.

## **Article 20 : ORGANISATION DES RÉGIONAUX ET DE LA FINALE**

Le club organisateur de la finale peut sur invitation, faire participer des policiers étrangers sous réserve d'une couverture en responsabilité civile. Le nombre maximum de concurrents est fixé à 100.

Un briefing des pilotes et un briefing des commissaires seront systématiquement prévus avant le parcours routier. Chaque pilote et chaque commissaire devra émarger une feuille de présence et remise au jury.

RAPPEL de l'article 2 : Le programme, le règlement du Rallye, le listing des concurrents, le tableau des pénalités devront être obligatoirement affichés sur un tableau dès l'arrivée des concurrents et pendant tout le rallye.

Une participation financière sera déterminée par l'organisateur de rallye régional et devra être validé par le DTN pour la finale. Chaque club régional aura la possibilité de prendre en compte partiellement ou intégralement cette participation.

## **Article 21 : CLASSEMENTS DE LA FINALE**

Tout participant ayant un numéro d'identification à l'épreuve devra figurer obligatoirement dans les différents classements, même en cas d'arrivée hors temps.

Liste des classements :

21.1 - un classement général scratch « Policiers en activité »,

21.2 - un classement par équipe des 3 meilleurs concurrents par CMPN, par addition des points,

Pour ce classement, les clubs d'outre mer ne forment qu'une équipe.

21.3 - un classement général des zones de régularité,

21.4 - un classement général maniabilité technique,

21.5 – un classement Tir.

## **Article 22 : DROIT À L'IMAGE ET DIFFUSION DE DONNÉES PERSONNELLES**

Dans le but d'informer ses adhérents et le public, il est autorisé de capter des images photographiques ou vidéographiques représentant un licencié ou un groupe de licenciés dans le cadre de cette activité, tout en respectant la dignité de la personne humaine dans toutes ces productions d'images.

De même, il est autorisé de diffuser sur internet des données telles que des résultats sportifs ou des contacts d'organisateur et de correspondants associatifs. Toute personne concernée par une telle diffusion doit en être préalablement informée pour qu'elle puisse s'y opposer au besoin. L'organisation s'engage à prendre toutes les précautions utiles pour préserver la sécurité de ces données et, notamment, empêcher qu'elles soient déformées, endommagées, ou que des tiers non autorisés y aient accès.

## **Article 23 : CONTRÔLE ANTI DOPAGE**

Conformément au règlement disciplinaire de la FSPN relatif à la lutte contre le dopage, des contrôles pourront être effectués lors de l'épreuve. En cas de contrôle positif, or le cadre particulier des AUT (Autorisation à Usage Thérapeutique), l'organisation engagera une procédure disciplinaire pouvant entraîner des sanctions.

La liste des substances interdites en compétition est consultable sur le site Internet de l'Agence Française de Lutte contre le Dopage ([www.afld.fr](http://www.afld.fr)). Vous pourrez également y consulter les modalités relatives aux AUT mentionnées ci-dessus.

#### **Article 24 : RECONNAISSANCE DES RÈGLEMENTS**

Conformément aux dispositions du préambule du présent règlement, son affichage vaut publicité et que la participation à la manifestation implique son acceptation.

#### **Article 25 : TITRE**

Le titre de vainqueur de l'épreuve des rallyes motocyclistes de la Police Nationale sera attribué au vainqueur de la finale nationale, conformément au classement figurant à l'article 21.1 supra.

#### **Article 26 : TROPHÉES**

Vainqueur de l'épreuve des Rallyes Motocyclistes de la Police Nationale :

Vase de Sèvres (prix de Mr le Président de la République)

Une médaille Or FSPN

Second de l'épreuve des Rallyes Motocyclistes de la Police Nationale :

Trophée du ministre de l'intérieur

Une médaille Argent FSPN

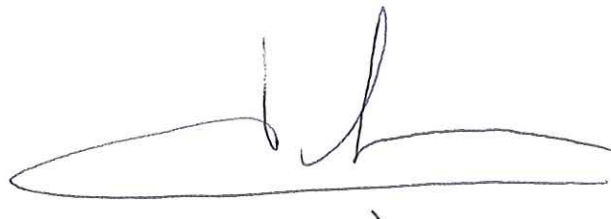
Troisième de l'épreuve Rallyes Motocyclistes de la Police Nationale :

Trophée du directeur général de la Police Nationale

Une médaille Bronze FSPN

Vainqueurs par équipe : Trophée FSPN (à remettre au président du CMPN ou CTL)

Le Directeur Technique  
National des SPME



## ANNEXE 1 : TABLEAU DES PÉNALITÉS

Ce tableau des pénalités a été validé en assemblée générale du Club Motocycliste de la Police Nationale. Il servira de référentiel pour l'organisation des rallyes moto police à l'échelon régional et national.

Toutefois, chaque CMPN organisateur aura toute latitude pour ajouter des pénalités au vue de l'épreuve tout en respectant l'esprit du présent tableau.

<b>CONTRÔLES TECHNIQUES ET ADMINISTRATIFS</b>	
Tenue non réglementaire	<b>Départ refusé</b>
Motocyclette administrative ou en prêt non conforme au code de la route	
Motocyclette en prêt : Absence de certificat d'immatriculation, d'attestation ou mémo d'assurance ou d'autorisation du propriétaire	
Non présentation du Permis de conduire	
Non présentation du contrôle technique obligatoire	
Non-respect de la tenue du pilote	
Non présence au briefing concurrent	<b>2000 points</b>

<b>PARCOURS DE MANIABILITÉ</b>	
Cônes, Piquet, Quille à terre	<b>5 points</b>
Pied à terre	<b>30 points</b>
Atelier non réussi	<b>50 points</b>
Non passage	<b>200 points</b>
Chute	<b>300 points</b>
Refus de l'épreuve	<b>Mise hors épreuve = 100 000 points</b>
<b><u>Le temps ne servira qu'à départager les concurrents ex-æquo. (aucune pénalité)</u></b>	

<b>ZONE DE RÉGULARITÉ</b>	
Temps	<b>10 Points par 1/10<sup>ème</sup> de seconde d'avance ou de retard</b>
Pied à terre, arrêt, demi-tour ou chute dans la zone non-stop	<b>600 points</b>
Non-passage	<b>20 000 points</b>

<b>CONTRÔLE DE VITESSE</b>	
Dépassement de la vitesse autorisée inférieure à 20 km/h	<b>20 points par km/h au-dessus de la vitesse autorisée</b>
Dépassement de la vitesse autorisée supérieur ou égal à 21 km/h et inférieur ou égal à 39 km/h	<b>50 points par km/h au-dessus de la vitesse autorisée</b>
Dépassement de la vitesse autorisée supérieure ou égal à 40 km/h	<b>Mise hors épreuve = 100 000 points</b>
Non passage devant le contrôle de vitesse	<b>20 000 points</b>

<b>PARCOURS ROUTIER</b>	
Différence avec le kilométrage idéal au-delà de la tolérance en plus ou en moins de 2 %	<b>100 points par kilomètre de différence</b>
Non passage des CP dans l'ordre défini	<b>250 points par CP</b>
CP en sens inverse	<b>500 points</b>
CP non-passage	<b>1000 points</b>
Falsification ou perte du carton de pointage	<b>Mise hors épreuve = 100 000 points</b>
Utilisation d'un appareil d'aide à la navigation	<b>Mise hors épreuve = 100 000 points</b>
Changement de motocyclette après le départ	<b>Mise hors épreuve = 100 000 points</b>
Non-respect du code de la route	<b>Décision du jury suite à rapport circonstancié</b>
Hors délai	<b>Mise hors épreuve = 100 000 points</b>
Refus de prendre le départ	<b>Décision du jury suite à rapport circonstancié</b>

<b>AUTRES PÉNALITÉS</b>	
Comportement Antisportif	<b>Décision du jury suite à rapport circonstancié</b>

**TIR PISTOLET LASER**

Tir laser	<b>Un seul tir réalisé à l'aide du pistolet fourni.</b>
Pénalités de tir	<b>20 points par cibles manquées + 20 secondes à ajouter sur le temps d'exécution du parcours.</b>
Meilleur Temps	<b>Concurrent ayant effectué le meilleur temps avec les pénalités de cibles manquées ajoutées.</b>
Pénalités de temps par rapport au meilleur temps	<b>0,4 points de pénalités par dixième de secondes d'écart avec le meilleur temps.</b>
Temps maximum	<b>Temps calculé par un moniteur FTSI sur la base de 12 secondes par cibles.</b>
Pénalités de temps par rapport au temps maximum	<b>5 points de pénalités par dixième de secondes au-delà du temps maximum.</b>
Parcours non conforme ou refus de l'épreuve	<b>Mise hors épreuve ou 100 000 points</b>



CONTRÔLE DES VEHICULES



DOSSARD :

NOM Prénom :

REGION :

SECTION :

n° de permis :  Délivré par :

**Moto**

MARQUE :

MODELE :

IMMATRICULATION :

**Equipements pilote**

	ok	défauts
casque homologué et en état:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
gants homologués:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
blouson moto avec dorsale:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bottes motos ou équivalent :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pantalon moto ou jean :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Etat des pneumatiques**

	AV		AR	
	OUI	NON	OUI	NON
code E2 présent sur le flanc du pneu :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Homologués route :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Témoins d'usure atteint :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gonflage ok ? :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Organes à contrôler**

	AV		AR	
	bon	mauvais	bon	mauvais
frein :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
éclairage :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
clignotants :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
rétroviseurs :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
échappement :			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Etat esthétique de la moto	choc	0
	rayures	///
	cassé ou manquant	x

Etat au retour si chute		
	oui	non
Véhicule roulant ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Commentaires :

**Nom Prénom et signature du contrôleur qui déclare apte l'équipage à participer :**