

CLUB MOTOCYCLISTE DE LA POLICE NATIONALE



RÈGLEMENT DES RALLYES MOTOCYCLISTES POLICE

Mise à jour :
Assemblée Générale
09/03/2017



INDEX

ARTICLE	1	: DEFINITION DE L'EPREUVE	P	02
ARTICLE	2	: ORGANISATION REGIONALE	P	02
ARTICLE	3	: JURY	P	03
ARTICLE	4	: CONCURRENTS	P	03
ARTICLE	5	: TENUE VESTIMENTAIRE	P	03
ARTICLE	6	: DOCUMENTS DE ROUTE	P	04
ARTICLE	7	: VEHICULES	P	04
ARTICLE	8	: CONTRÔLES TECHNIQUES ET ADMINISTRATIFS	P	04
ARTICLE	9	: IDENTIFICATION DES CONCURRENTS	P	05
ARTICLE	10	: PARCOURS DE MANIABILITE	P	05
ARTICLE	11	: PARCOURS ROUTIER	P	05
ARTICLE	12	: CONTRÔLES DE PASSAGE (CP)	P	06
ARTICLE	13	: NON RESPECT DU CODE DE LA ROUTE	P	06
ARTICLE	14	: EPREUVE « ZONE DE REGULARITE »	P	06
ARTICLE	15	: DUREE DE L'EPREUVE	P	07
ARTICLE	16	: CLASSEMENTS DES RALLYES MOTOCYCLISTES POLICE REGIONAUX ET SELECTION POUR LA FINALE	...	P 07
ARTICLE	17	: RECLAMATIONS	P	08
ARTICLE	18	: MESURES EXCEPTIONNELLES	P	09
ARTICLE	19	: RESEAU TELEPHONIQUE ET SECOURS	P	09
ARTICLE	20	: ITINERAIRE ET ORGANISATION DE LA FINALE	P	09
ARTICLE	21	: CLASSEMENTS DE LA FINALE	P	10
ARTICLE	22	: DROIT A L'IMAGE ET DIFFUSION DE DONNEES PERSONNELLES	P	10
ARTICLE	23	: CONTRÔLE ANTI DOPAGE	P	10
ARTICLE	24	: RECONNAISSANCE DES REGLEMENTS	P	10
ARTICLE	25	: TITRE	P	11
ARTICLE	26	: TROPHEES	P	11
ANNEXE	01	: TABLEAU DES PENALITES	P	12
ANNEXE	02	: LA SEQUENCE DE TIR	P	14
ANNEXE	03	: LE CONTROLE DES VEHICULES	P	15

REGLEMENT GENERAL POUR L'ORGANISATION DES RALLYES MOTOCYCLISTES POLICE

Version mise à jour le 09 Mars 2017

L'instruction ministérielle du 29 juillet 2010 sur la pratique des activités physiques et des compétitions sportives de la police nationale dans le cadre associatif 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 régionaux 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.

Article 1 : Définition de l'épreuve.

Le championnat de France des rallyes motocyclistes police est organisé chaque année 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.

Chaque CMPN territorialement compétent est tenu d'organiser une épreuve dans sa région. Le Correspondant Technique de Ligue des Sports Mécaniques, membre d'un CMPN devra communiquer à la Ligue Régionale de la FSPN, la date du rallye pour l'établissement des calendriers des activités.

Article 2 : Organisation régionale et nationale

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. Le Correspondant Technique de Ligue, membre d'un CMPN devra faire parvenir à la Ligue Régionale, au moins 15 jours avant l'épreuve, la liste des participants (organisateur et concurrents).

Pour la finale nationale, le Club Motocycliste de la Police Nationale organisateur sera exempt de rallye régional afin de se consacrer pleinement à la manifestation. De ce fait, il aura toute latitude pour sélectionner les participants de sa région pour la dite finale.

L'ordre pour l'organisation de la finale sera défini comme suit : à compter de 2017, le CMPN ALCA puis les années suivantes : 2018 CMPN PACA (ligue fspn Méditerranée), 2019 CMPN IDF/PARIS (ligue fspn Ile de France), 2020 CMPN GO/CPL (ligue fspn Centre Loire Bretagne), 2021 CMPN NORD NORMANDIE (ligue fspn hauts de France Normandie), 2022 CMPN ALIP (ligue fspn Sud-Ouest), 2023 CMPN R2A (ligue fspn Rhône Alpes Auvergne), 2024 CMPN MPLR (ligue fspn Occitanie), 2025 CMPN ALCA/BFC (ligue fspn Bourgogne Franche Comté Grand Est) et ainsi de suite

A titre dérogatoire, 2 CMPN peuvent inverser l'ordre si les raisons sont suffisantes et acceptables.

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
- Le directeur de l'épreuve
- 3 membres du bureau régional du CMPN

B. Echelon national

- Le président du Club Motocycliste de la Police Nationale (national)
- Le directeur de l'épreuve
- Un représentant du bureau national du CMPN (national)
- Le Directeur Technique National
- Le CTL du lieu de la finale

Article 4 : Concurrents.

Tous les adhérents titulaires d'une licence FSPN en cours de validité 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 conformément à 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. 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.

Lors de la remise des prix, la tenue de service d'honneur avec casquette 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 blanche avec cravate sombre, veste ou blouson).

Article 6 : Documents de route.

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

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

– photocopie couleur d'une carte routière comportant le tracé de l'itinéraire, à une échelle de **1/ 100 000** ^(ème) **ou plus détaillée.** 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.

– numéro d'identification.

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 certificat 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.

Un contrôle technique de sécurité ainsi qu'un état visuel des machines seront effectués avant le départ et au retour de l'épreuve. La licence FSPN en cours de validité ainsi que le permis de conduire seront présentés lors du contrôle administratif. De plus, les concurrents utilisant une motocyclette personnelle ou en prêt devront présenter le certificat

d'immatriculation, l'attestation et le certificat d'assurance ainsi que l'éventuelle attestation de prêt. En cas de non respect, se référer à l'annexe 1.

Article 9 : Identification des concurrents.

Pendant la durée de l'épreuve, les concurrents seront équipés d'une chasuble d'identification. Cette chasuble de sécurité sera conforme à la réglementation en vigueur. L'attribution de cet identifiant sera effectuée par tirage au sort. 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 (horloge parlante 3699) 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. L'ordre de passage se fera à l'appréciation de l'organisateur. A la sortie du parcours, chaque concurrent validera par un émargement sa feuille de pénalités attribuées selon le barème fixé en annexe 1. **Le temps effectué pour la réalisation complète du parcours ne servira qu'à départager les concurrents ex-æquo.**

Lors de la finale, le parcours de maniabilité sera 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 (cf. annexe 2).

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 : Parcours routier.

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, 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.

Article 12 : Contrôles de passage (CP).

Au nombre maximum de 16, 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 véhicules de transport des commissaires devront être placés hors de vue des concurrents.

Article 13 : 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 (cf. annexe 1). **Au moins un contrôle de vitesse est obligatoire pour la finale.**

Article 14 : Epreuve « zone de régularité ».

L'organisateur prévoira de une à trois épreuves de régularité maximum. Dans ces zones, la vitesse moyenne est fixée à 50 Km/h. Celles-ci seront dénommées « zone de régularité ». Ces zones ne devront 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. A ce titre, au milieu d'une zone de régularité connue, une autre zone de régularité secrète pourra être mise en place avec

une prise de temps au vol. La matérialisation de début et de fin de zone connue se fera comme un CP.

Les temps seront pris au 10^{ème} de seconde. Le départ de ces zones peut se faire « départ arrêté » ou prise de temps « au vol » avec prise des temps d'arrivée dans les mêmes conditions. Dans le cas de prise des temps « au vol », les entrées et sorties de zones peuvent être matérialisées par un couloir barrière ou par des panneaux à damiers et avec matérialisation au sol pour créer une zone non-stop d'environ 20 m (distance avant et après la matérialisation). A l'intérieur des zones sont interdits : le pied à terre, l'arrêt et le demi-tour (cf. annexe 1). Les zones de régularité seront incluses dans le classement général.

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

Article 15 : Durée de l'épreuve.

Le relevé des heures de départ et d'arrivée pourra être effectué à l'aide de cellules mises en place par une équipe spécialisée. Pour des impératifs d'organisation, les contrôles de passage seront levés au bout de **5 heures**. Ce délai ne sera pas porté sur le carton de contrôle, mais sera suffisant pour effectuer le parcours en sécurité.

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** qui participeront à la finale nationale des rallyes motocyclistes police comme suit :

- **7** policiers motocyclistes « tenue » minimum* titulaires de la spécialité motocycliste
- **3** 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 à 10.*

Concernant les CMPN d'outre-mer, 2 policiers par CMPN sont qualifiés pour la finale nationale.

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 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 scratch de l'année n-1 et le major de chaque promotion de motocyclistes depuis la finale précédente sont sélectionnés d'office.

Pour l'année 2017, année de transition, le nombre de qualifiés reste à 5 + 2 par CMPN.

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 75 € par réclamant et objet de réclamation.

17.3 Délai de réclamation

La réclamation doit être effectuée impérativement dans l'heure qui suit 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 à « Orphéopolis »

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 : Itinéraire et organisation de la finale.

Le club organisateur de la finale devra respecter les règles de l'article 11 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.

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.

Article 21 : Classements de la finale.

Tout participant ayant un numéro d'identification à l'épreuve devra figurer obligatoirement dans le classement général, même en cas d'arrivée hors temps.

Liste des classements :

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

22.2 - un classement par équipe, par addition des points,

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

22.3 - un classement général des zones de régularité,

22.4 - un classement général maniabilité technique,

22.5 – 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'organismes 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, hors 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.aflid.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 champion de France 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.

Champion de France des Rallyes Motocyclistes de la Police Nationale :

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

Une médaille Or FSPN

Vice-champion de France des Rallyes Motocyclistes de la Police Nationale :

Médaille Beauvau (prix du ministre de l'intérieur)

Une médaille Argent FSPN

Troisième scratch : 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)

3 médailles d'or FSPN pour 3 meilleurs des vainqueurs par équipe

Pièces jointes : 3 annexes

Le Directeur Technique
National

Le Secrétaire Général
Du CMPN

Le Président
Du CMPN

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.

CONTROLES TECHNIQUES ET ADMINISTRATIFS	
Tenue non réglementaire	Départ refusé
Motocyclette administrative ou en prêt non conforme au code de la route	
Motocyclette en prêt : Absence de certificat d'immatriculation, d'attestation ou de certificat d'assurance ou d'autorisation du propriétaire	
Non présentation du Permis de conduire	
Non présence au briefing concurrent	

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

ZONE DE REGULARITE	
Temps	10 Points par 1/10 ^{ème} de seconde d'avance ou de retard
Pied à terre, arrêt, demi-tour ou chute dans la zone non-stop	600 points
Non-passage	2000 points

CONTRÔLE DE VITESSE	
Dépassement de la vitesse autorisée inférieure à 40 km/h	20 points par km/h au-dessus de la vitesse autorisée
Dépassement de la vitesse autorisée supérieure ou égal à 40 km/h	Mise hors épreuve = 100 000 points

PARCOURS ROUTIER	
Différence avec le kilométrage idéal au-delà de la tolérance en plus ou en moins de 2 %	100 points par kilomètre de différence
CP en sens inverse	500 points
CP non-passage	2000 points
Falsification ou perte du carton de pointage	Mise hors épreuve = 100 000 points
Utilisation d'un appareil d'aide à la navigation	Mise hors épreuve = 100 000 points
Changement de motocyclette après le départ	Mise hors épreuve = 100 000 points
Non-respect du code de la route	Décision du jury suite à rapport circonstancié
Hors délai	Mise hors épreuve = 100 000 points
Refus de prendre le départ	Décision du jury suite à rapport circonstancié

AUTRES PENALITES	
Comportement Antisportif	Décision du jury suite à rapport circonstancié

TIR PISTOLET LASER	
Temps de référence (+ ou – 1/10 ^{ème})	0 point
Pénalités de temps	1 Point par 1/10 ^{ème} de seconde de retard par rapport au temps de référence
Pénalités de tir	20 points par tir non réussi sur la base de 5 cibles 10 points par tir non réussis sur la base de 8 cibles (à équilibrer avec les pénalités de temps afin qu'il soit toujours préférable de réussir un tir plutôt que de gagner du temps)
Parcours non conforme	20 points par erreur
Refus de l'épreuve	Mise hors épreuve ou 100 000 points

1/ Modalités de l'épreuve de tir

Préalablement à l'épreuve, le parcours de tir devra être validé par le Directeur Technique National, un temps de référence sera établi, il 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 au temps et à la réussite des tirs. Le temps maximum sera indiqué afin de ne pas gêner l'arrivée des concurrents suivants. La zone de tir devra se situer au plus près de la fin du parcours de maniabilité. 5 cibles au minimum (5 leds verts) devront être allumées.

A l'issue du parcours de maniabilité, le concurrent devra mettre sa machine au point mort, la positionner sur la béquille latérale et se diriger rapidement vers la zone de tir. L'épreuve de tir sera mise en place par l'organisateur.

Le concurrent devra se munir du pistolet laser et effectuer un parcours de tir chronométré.

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.

Le tir complet réalisé dans le temps de référence (le plus rapide) sera crédité de 0 points. Ensuite chaque dixième de seconde supplémentaire correspondra à 1 point de pénalité. Chaque tir manqué correspondra à 20 points de pénalité. Un temps maximum sera fixé par l'organisateur. Ces points seront comptabilisés pour le classement « scratch ».

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.

A la convenance des organisateurs et en fonction de la configuration des lieux, tout comme le parcours de maniabilité, la séquence de tir pourra s'organiser de différentes manières : obstacles, abris, déplacements ... le parcours de tir sera reconnu en même temps que le parcours de maniabilité.

Contrôle véhicule



PILOTE

Nom:

Prénom:

Affectation:

MOTO

Marque:

Modèle:

Immatriculation:

PAPIERS

(oui / non)

Permis de Conduire :

Certificat Immatriculation :

Attestation Assurance :

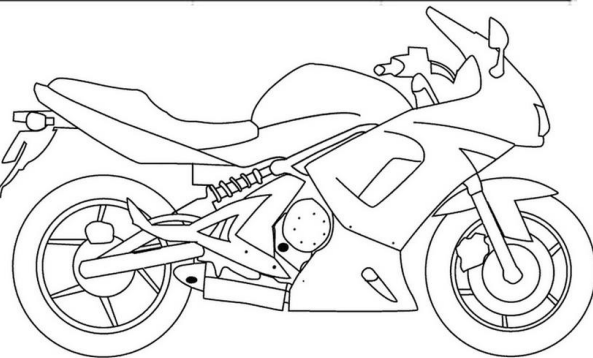
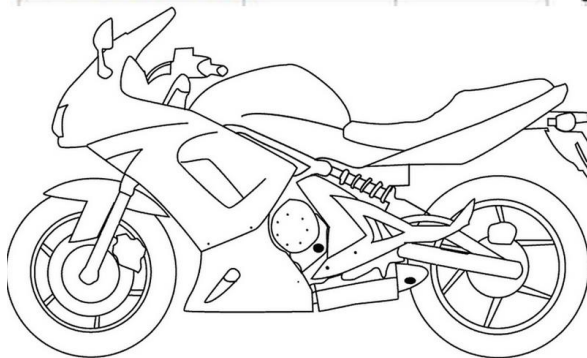
Attestation Prêt Véhicule :

Etat pneumatique:

AV: AR:

Organes	OK	Défauts
FREINS		
ECLAIRAGE		
RETRO		
ECHAPPEMENT		

EQUIPEMENTS	OK	DEFAUTS
CASQUE		
GANTS		
BLOUSON		
BOTTES ou équivalent		



ETAT au RETOUR :

.....

- O Choc
- Rayure
- X Cassé ou Manquant