

REGLEMENT PARTICULIER DE L'ULTIMATE RALLY 2009

Article 1. DEFINITION

Le Sport Motorbike Club (SMBC) moto-club affilié FFM n° C2686, organise, les 26 & 27 Juin 2009 un rallye routier moto dénommé l'Ultimate Rally. Cette épreuve nationale enregistrée au calendrier sportif de la Fédération Française de Motocyclisme sous le n° 918 est une manifestation « ZUE » pouvant accueillir les pilotes de l'union européenne.

Article 2. CONCURRENTS

Le rallye est ouvert aux conducteurs suivants :

- Titulaires d'une licence Nationale 2009 d'une autre fédération, avec autorisation de leur fédération nationale européenne.
- Titulaires d'une licence « Nationale » délivré par la FFM pour l'année 2009
- Titulaires d'une licence à l'épreuve (54 €) délivrée sur place lors des contrôles administratifs (fournir certificat médical de moins d'un an de non contre indication à la pratique du sport motocycliste).

Le nombre des concurrents est fixé à un maximum de 180 pilotes.

Les concurrents peuvent constituer des équipes afin de concourir au classement par équipe. Chaque Equipe doit être constituée d'un minimum de 3 pilotes et d'un maximum de 5. Il ne sera retenu que les résultats des 3 premiers de chaque équipe. Il s'agit d'un Classement « par point » (et non au temps) selon le barème indiqué sur l'annexe 5 "Challenges".

Article 3. ENGAGEMENTS

Les engagements sont ouverts depuis le 15/12/2008 et seront clos le 30/05/2008 au plus tard ou dès que le nombre maximum sera atteint. Le formulaire d'inscription est disponible sur le site internet www.ultimate-rally.com ou auprès de notre secrétariat à l'adresse ci-dessous.

Les 100 premiers engagements sont validés au fur et à mesure de leur réception (cachet de la poste ou accusé fax ou email), sous réserve qu'ils soient complets (toute inscription incomplète sera retournée). Le comité d'organisation constitué de Cyrille Grattarola (Sport Motorbike Club) et de Patrick Bournisien (Xzeos Team) se réserve le droit de refuser l'inscription d'un pilote sans qu'il ait à fournir de raison ou justificatif.

Les engagements suivants seront soumis systématiquement à sélection du comité d'organisation.

Le droit d'engagement est fixé à 340€ jusqu'au 15/01/2009 et à 390€ après cette date.

Le règlement complet doit être joint au formulaire d'inscription pour que celui-ci soit complet. Les chèques ne seront encaissés qu'au moment de la confirmation d'engagement.

Les formulaires d'engagements sont à expédier à : Ultimate Rally – Xzeos Team – 15 rue de l'Etoile – Toulon – France (tél 04 94 92 51 76 – Fax 04 34 09 10 46 – email : xzeosteam@gmail.com).

Conditions d'annulation : Toute demande d'annulation doit être confirmée par lettre recommandée avec AR. Avant le 28/02/09 : 75% remboursés. Entre le 01/03/09 et le 30/04/09 : 50% remboursés, au-delà : aucun remboursement, sauf cas de force majeure (accident, immobilisation, décès d'un proche, ...). Dans ce cas, l'organisation sera seule juge en fonction des éléments justificatifs transmis par le concurrent.

Une assurance « Annulation » est proposée aux concurrents d'un coût de 15€ (voir bulletin d'inscription et site web).

Article 4. CATEGORIES DE MACHINES ADMISES

Cette épreuve est ouverte à toutes les motos d'une cylindrée minimale de 126cc (sans maximum).

- Moderne Multicylindre (machines homologuées après le 31/12/85)
- Monocylindre (machines homologuées après le 31/12/85).
- Classique (machines homologuées entre le 01/01/1955 et le 31/12/85)
- Scooter de plus de 15cv.
- Side-car

Un challenge «Tourisme 125 cc » sera disputé entre les machines d'une cylindrée inférieure ou égale à 125 cc. Ce groupe spécifique participera à l'épreuve hors classement général, en suivant le même parcours que les autres motos, mais ne seront pas soumis aux temps de pointage (seul un pointage départ / arrivée sera exigé) Les pilotes de ce groupe partiront à chaque étape après les pilotes ouvreurs et avant le premier pilote classé.

Un challenge « Anciennes » sera disputé entre les machines homologuées entre le 01/01/1955 et le 31/12/1978.

Le règlement technique des « Classiques » et « Anciennes » est celui du Championnat de France des Rallyes Routiers 2009. Les machines « Classiques » ne respectant pas ce règlement sont autorisées mais seront classées dans les catégories « Moderne » ou « Monocylindre ». Dans tous les cas, ces machines devront respecter les normes de bruit imposées par le règlement.

Le règlement technique des « Side-car » est celui du Championnat de France des Rallyes Routiers 2009.

Article 5. MACHINES

Les motos doivent être normalement homologuées selon les normes françaises & immatriculées (W garage interdits). La puissance à la roue arrière (norme « Jante CEE ») ne doit pas dépasser les 100cv (avec une tolérance de 6% soit 106 cv) (sauf pour les motos Classiques homologuées avant la promulgation de la loi française sur la puissance maxi). Des contrôles de puissance intempestif pourront être effectués par un banc de puissance, tout au long de l'épreuve y compris à l'arrivée finale.

Ces machines doivent conserver leur silhouette d'origine (tête de fourche, carénage, ..), et ne peuvent pas être modifiée en vue d'améliorer leur performances. Seules les modifications concernant l'amélioration de la sécurité et l'agrément de conduite peuvent être réalisées (exemple : couple, suspensions, ...) sous réserve de rester conforme à leur homologation et en deçà de la limite des 100cv précisée ci-dessus. Il en est de même pour les pièces mécaniques ou accessoires homologués & régulièrement distribués dans le commerce.

Les machines doivent être équipées du système d'échappement d'origine non modifié ou d'un système d'échappement adaptable homologué (respectant les normes de bruit imposées). Lors du contrôle sonomètre le nombre de décibels maximum accepté sera celui figurant sur la carte grise ou feuille des mines du véhicule. Pour la catégorie Classique voir le règlement du CFRR.

Les pneus utilisés doivent être marqués des informations suivantes :

- DOT et/ou E TRTO
- Dimensions, année de fabrication, marque du fabricant.
- Classification de la vitesse (indice vitesse) : cet indice doit correspondre à l'homologation de la machine.

Le pilote doit vérifier auprès du constructeur que l'indice de vitesse des pneus qu'il utilise soit homologué pour sa machine et en apporter la preuve d'homologation (ex : une moto homologuée avec un indice de vitesse W ne pourra pas utiliser de pneus avec un indice H).

La marque des pneus est libre.

Les couvertures chauffantes sont interdites dans les zones de Parc Fermé sauf en Pré-Grille des circuits.

Article 6- PARCOURS – ITINERAIRE

Une particularité de cette épreuve est d'offrir 5 villes départs différentes aux concurrents : Montfavet (84), Marsac sur l'Isle (24), Le puy en Velay (43), Le Mans (72) et Ornans (25). Départ du premier concurrent à 00h le 26/06/09.

Parcours de concentration : Entre la ville départ choisie et Marcillat en Combraille (03) – environ 560 Kms à parcourir à une moyenne de 60km/h.

Parcours sportif : A effectuer à une moyenne de 60 km/h et constitué par 3 boucles Marcillat/Marcillat.

Etape 1 – Vendredi 26/06/09 : 250 Kms environ.

Etape 2 – Nuit de vendredi au samedi : 160 kms environ.

Etape 3 – samedi 17/06/09 : 390 kms environ.

Le tracé est réalisé sur les cartes IGN suivantes :

- Liaison au départ de Montfavet : D84, D30, D07, D43, D63, D03.
- Liaison au départ de Marsac sur l'Isle : D24, D46, D15, D63, D03.
- Liaison au départ du Puy en Velay : D43, D07, D63, D03.
- Liaison au départ du Mans : D72, D37, D36, D23, D03
- Liaison au départ d'Ornans : D25, D39, D01, D69, D42, D63, D03.
- Etape 1 : D03, D23, D36.
- Etape 2 : D03, D63.
- Etape 3 : D03, D23, D19.

Le parcours ne sera pas fléché, les roadbooks papier seront donnés aux concurrents lors des vérifications administratives. Les systèmes GPS et/ou Tripy sont strictement interdits, y compris pour une éventuelle assistance effectuée en motos (voir tableau des pénalités).

Les concurrents s'engagent à respecter scrupuleusement le Code de La Route sur l'ensemble du parcours (sauf sur circuits et spéciales chronométrées). Voir tableau des pénalités en cas d'infraction.

Article 7. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Les concurrents doivent se présenter au contrôle administratif et technique au lieu et horaires mentionnés sur leur confirmation d'engagement.

Les documents à fournir lors des vérifications administratives sont les suivants :

- La confirmation d'engagement.
- Permis de conduire A en cours de validité, correspondant à la cylindrée de la moto (si moins de 2 ans, moto limitée à 34cv)
- Carte grise.
- Attestation du propriétaire en cas de prêt de la machine.
- Attestation d'assurance en cours de validité (carte verte).
- Certificat médical de moins d'un an de non contre indication à la pratique du sport motocycliste, pour les licenciés à l'Epreuve.
- **Un chèque de 200€ pour la caution du transpondeur (+ 8 € pour achat support).**

Le concurrent doit présenter les originaux et prévoir une copie de tous ces documents qu'il remettra à l'organisation.

Article 8. VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les concurrents doivent présenter leur équipement de course obligatoire : combinaison ou ensemble en cuir avec des protections ; protection dorsale, gants & bottes, casque homologuée NF ou ECE 22 05/05 (casques de plus de 5 ans interdits). Ils devront également présenter leur tapis environnement de protection des sols.

L'éclairage de la machine doit être en état de marche, et conforme au code de la route. Les phares additionnels sont autorisés sous réserve que leur fonctionnement soit conforme (en même temps que les

feux de route). Si batterie additionnelle celle-ci doit être sérieusement fixée à la machine en présentant toutes les sécurités. Les phares additionnels sur casque et les batteries additionnelles non fixées à la machine sont strictement interdits.

Les machines doivent être équipées d'un récupérateur d'une capacité minimum de 250 cc récupérant tous les tubes reniflards et autres mises à l'air.

Les filtres à huile externes et les bouchons ou écrous qui font partie du circuit de lubrification d'huile doivent être freinés par un fil métallique de sécurité (filtre, bouchon de remplissage et écrou de vidange).

Le circuit de refroidissement des machines ne doit être rempli que d'eau pure ou d'eau mélangée avec de l'alcool éthylique.

Les sacs à dos et sacoche banane sont autorisés sous réserve de ne transporter que des effets en matière molle (combinaison de pluie, pull, etc..). Tout transport d'objets durs, contondants ou de bidons même plastique (essence ou huile) est strictement interdit. Les sacs à dos, valises et top case sont strictement interdit lors des épreuves se déroulant sur circuit.

L'organisation fournira un autocollant « PC COURSE » portant le n° de téléphone du PC.

L'organisation fournira, lors du contrôle administratif, les stickers plaques/n° avec les numéros. Le pilote devra prévoir les 3 supports (un face à la route sans que le support ne masque l'éclairage et un de chaque côté à l'arrière de la machine). Les stickers doivent être entièrement visibles et non découpés (sponsors de l'organisation visibles). Leurs dimensions seront de 28 cm x 22 cm. Les supports plaques installés par les concurrents ne devront pas être métalliques et posséder des bords non tranchants. La pose des stickers plaques/n° sera faite par les pilotes, sous la responsabilité de l'organisation qui procédera à leur contrôle lors des vérifications techniques.

Toute assistance devra être effectuée sur un tapis de protection absorbant placé sous la moto et suffisamment grand.

Article 9. DOCUMENTS DE ROUTE

L'organisation remettra aux concurrents, à chaque départ d'étape, les documents suivants :

- Feuille de route (ou carton de pointage) servant à pointer à chaque CH (Contrôles Horaires) et CP (Contrôle de passage). Cette feuille de route est à restituer à chaque fin d'étape, sa non restitution entrainera la pénalisation du pilote selon le tableau des pénalités.
- Fiche d'infractions située au dos de la feuille de route, devant être obligatoirement présentée à chaque contrôle des forces de l'ordre en cas d'infraction au Code de la Route (voir tableau des pénalités).
- Carton de spéciale remis au départ de chaque spéciale mentionnant son heure de départ, et devant être remis au chronométrateur du point Stop situé après la fin de la spéciale.

Article 10. CONTROLES HORAIRES (CH) ET DE PASSAGE (CP)

Les CH sont pré-signalés par un panneau Jaune placé environ 100 mètres avant et signalés par un panneau Rouge placé 10 mètres avant le tapis. La zone comprise entre le panneau Jaune et le panneau Rouge est considérée comme « parc fermé » donc aucune assistance n'est autorisée. Un concurrent dont l'avant de la machine dépasse, même légèrement, le panneau Rouge, doit immédiatement pointer sans attendre. Cependant, le concurrent peut se déplacer à pied dans toute la zone CH pour vérifier l'heure de l'horloge.

Le passage sur le tapis doit se faire au ralenti. Le concurrent doit stopper sa machine juste après avoir roulé sur le tapis. Le pilote collera sur le carton l'étiquette mentionnant son heure de passage. En cas de panne du système informatique, seul le commissaire est habilité à mentionner manuellement sur la feuille de route, l'heure de passage (+ signature + son nom).

L'avance ou le retard pris au CH n'est pas rattrapé (voir tableau des pénalités). L'heure d'arrivée mentionnée sur la feuille de route est considérée comme l'heure du départ du CH. Lorsque qu'une spéciale

suit immédiatement un CH, il sera mentionné, par un commissaire, sur la feuille de route, une nouvelle heure de départ correspondant à l'heure du départ réel de la spéciale. Dans ce cas, la zone comprise entre le CH et le départ de la spéciale est considérée comme « parc fermé ».

Le CH d'Arrivée de fin d'étape doit être pointé à l'heure idéale (pointage en avance interdit). Les concurrents doivent remettre leur feuille de route au commissaire, au CH d'Arrivée d'étape.

Un CH d'Assistance de 30 mn sera mis en place le samedi, environ à mi-étape, permettant aux concurrents de se ravitailler et restaurer. Il sera constitué d'un CH « entrant » et un CH « sortant » fonctionnant comme un CH normal.

Des CP (Contrôle de passage inopinés) seront placés sur le parcours et signalés comme les CH (panneau Jaune puis panneau Rouge). Les concurrents doivent s'arrêter et faire tamponner leur feuille de route par le contrôleur. Les CP sont secrets et ne figurent donc pas sur le Roadbook.

Au CH d'Arrivée, il sera remis aux concurrents, un carton de pointage Assistance mentionnant son heure d'arrivée et le temps dont ils disposent pour effectuer l'assistance sur leurs machines avant de les rentrer au Parc Fermé (entre 1/2h et 2h).

Le pointage en avance à l'entrée du Parc Fermé est autorisé.

Des contrôles horaires inopinés pourront être mis en place. Ces contrôles dont l'emplacement n'est pas révélé aux pilotes, ni signalés d'une manière quelconque fonctionnent comme des contrôles horaires habituels.

Ils ont pour but de vérifier si les pilotes ne dépassent pas la moyenne horaire prévue de plus de 33% de la vitesse moyenne plafond. Si la moyenne réalisée par un pilote est inférieure à la moyenne plafond, aucune pénalité ne s'en suivra. Par contre pour le pilote qui dépassera cette moyenne majorée de 33%, des pénalités lui seront infligées (voir Annexe 2 - Tableau des pénalités).

Article 11. PARC FERME

A l'issue du contrôle technique du départ, les machines sont mises en Parc Fermé, en attendant le départ de l'épreuve.

A la fin de chaque étape, après le temps d'assistance alloué, les machines doivent être mise en Parc Fermé jusqu'au prochain départ.

L'entrée et la sortie en Parc Fermé doit se faire moteur éteint en poussant la machine. L'entrée des pilotes dans le parc fermé est autorisée 15 mn avant l'heure effective du départ de chaque concurrent, permettant au concurrent de mettre en place son Roadbook ou d'enfiler sa combinaison de pluie. Aucune intervention mécanique n'est autorisée dans l'enceinte du Parc Fermé, sauf en cas d'anomalie constatée par un commissaire (crevaisin, panne, ...). Dans ce cas, le concurrent peut être autorisé à effectuer sa réparation sous le contrôle d'un commissaire et avec l'aval du Directeur de Course.

Les zones suivantes sont également considérées comme Parc Fermé :

- Entre la sortie du Parc Fermé et le CH de Départ.
- Entre le CH avant spéciale et le Départ de la Spéciale.
- Entre le Panneau Jaune et le Panneau Rouge des CH et CP.
- Entre le CH Circuit et le départ de la série Circuit (Grille de départ)
- Eventuellement sur certains tronçons de route mentionnés sur le RoadBook (mention « Assistance Interdite »).

Article 12. ASSISTANCE

L'assistance est libre sur tout le parcours sauf dans les zones « Parc Fermé » mentionnées ci-dessus et dans les zones mentionnées sur le Roadbook (« mention Assistance Interdite »). Cependant il est interdit aux véhicules d'assistance (sauf motos) de suivre le même parcours que les pilotes. L'assistance pourra également s'effectuer au CH Assistance de la mi-journée (lorsqu'il existe), le soir après le CH d'Arrivée, et à tout autre moment précisé par l'organisation.

A l'arrivée de l'étape de nuit, les machines seront directement placées en Parc Fermé. Les concurrents pourront, s'ils le souhaitent, retirer leur machine le lendemain matin, 1H avant leur heure de départ afin d'effectuer l'assistance souhaitée.

Les concurrents sont responsables de leurs équipes d'assistance (voir tableau des pénalités).

Article 13- DEPARTS

Le 26 Juin, les concurrents partiront de leur ville Départ respective, de minute en minute, selon l'ordre des numéros de course.

Pour l'étape comportant un circuit le départ se fera 2 par 2, de minute en minute, toujours selon l'ordre des numéros de course.

Les grilles de départ sur circuits seront constituées selon l'ordre des numéros de course, en respectant les catégories (scooters, Classiques, etc..), ou selon un ordre défini par l'organisation. Un tour de reconnaissance sera effectué par les concurrents, puis un tour de chauffe, avant le départ de la série. Le nombre de pilotes par série est déterminé par l'organisation, en respectant le nombre maximal précisé sur l'homologation du circuit ainsi que la position de la pôle.

Au CH de sortie de Circuit les départs se feront 1 par 1 de minute en minute.

Pour l'étape de nuit, le départ se fera 1 par 1, de minute en minute dans le même ordre que le matin.

Le départ de la 3^{ème} étape se fera selon l'ordre du Classement général scratch après la première étape.

Le départ des spéciales doit s'effectuer dans le même ordre que celui du CH précédent la spéciale, de minute en minute, moto arrêtée et moteur en marche.

Article 14. EPREUVES SPECIALES

Les épreuves spéciales, routières ou circuits seront connues et leur reconnaissance autorisée jusqu'à la date du 22 juin 2009 (sauf pour les circuits jusqu'au 25 Juin 2009). Cependant chaque pilote devra déclarer au préalable (24h minimum) auprès de l'organisation, ses dates de reconnaissances. Ces déclarations pourront être faites par email, fax ou téléphone. En cas de non déclaration ou de déclaration incorrecte, la mise hors course pourra être prononcée par l'organisation (voir annexe 2 Tableau des pénalités).

Cependant, lors des reconnaissances, les concurrents doivent avoir un comportement responsable et respecter strictement le Code de la Route ainsi que les autres usagers.

Tout pilote ayant un comportement dangereux, ou n'ayant pas déclaré ses dates exactes de reconnaissances, et pris sur le fait par un membre de l'organisation, des services de police ou gendarmerie pourra être pénalisé (jusqu'à l'exclusion), selon l'appréciation du Comité d'Organisation. Les reconnaissances effectuées de nuit sont interdites de 24h00 à 8h00.

Un plan de communication sera mis en place avec chaque commune concernée, afin d'informer les habitants et riverains de ces possibles reconnaissances.

En cas de non franchissement de la ligne d'arrivée d'une spéciale routière par le concurrent, il lui sera appliqué le plus mauvais temps scratch de sa catégorie majoré de 5%. En cas de chute, le concurrent ne pourra repartir qu'après l'avis favorable d'un commissaire, aucun second départ ne sera donné.

En cas de non franchissement de la ligne d'arrivée d'une spéciale circuit (ou dans un délai de plus de 5mn après l'arrivée du premier concurrent), il sera appliqué au concurrent le plus mauvais temps scratch de sa catégorie majoré de 5%. En cas de chute, le concurrent ne pourra repartir qu'après l'avis favorable d'un commissaire. Lorsqu'un concurrent franchi la ligne d'arrivée avec un nombre de tours inférieur à celui du premier, il lui sera appliqué un temps calculé par la moyenne de ces temps au tour * par le nombre de tours effectués par le premier (ex : le concurrent fait 4 tours au lieu de 5 en 5 mn, son temps moyen au tour est donc de 1'15 mn, son temps total sera de 5 fois 1'15).

A la fin d'une épreuve spéciale (routière ou circuit) il est interdit aux concurrents sélectionnés pour passer leur machine au contrôle du banc de puissance, d'éteindre leurs moteurs (voir tableau pénalité).

Article 15. ABANDON

Le concurrent abandonnant définitivement l'épreuve devra le signaler immédiatement à un officiel, lui rendre sa feuille de route et enlever ses numéros de course.

Le concurrent abandonnant dans une étape peut repartir à l'étape suivante sous réserve de prévenir la direction de course. Il lui sera appliqué une pénalité forfaitaire de 3H.

Article 16. RECLAMATIONS

Les réclamations, manuscrites et accompagnées d'une caution de 75€ (chèque à l'ordre de la FFM), doivent être déposées par les concurrents à la direction de course dans un délai maximum de 30 mn après leur heure de pointage au CH d'Arrivée, ou après l'affichage des résultats pour une réclamation concernant les dits résultats.

Dans le cas où la réclamation est fondée, la caution sera remboursée.

Aucune réclamation ne peut être acceptée contre une constatation de fait : excès de vitesse, départ anticipé, etc...

Article 17. CLASSEMENTS

Le classement d'une étape est fait par l'addition des temps réalisés lors des épreuves spéciales chronométrées. Les pénalités éventuelles seront appliquées dans le classement final scratch.

L'affichage des classements sera effectué au PC Presse et à l'entrée du Parc Fermé. Le classement général final sera affiché le samedi 27 Juin 2008 à partir de 20h00.

Les classements suivants seront établis :

- Scratch
- Monocylindre
- Multicylindres
- Classiques
- Side-cars

Les Challenges suivants seront établis :

- 125 cc
- Débutant
- Anciennes
- Féminines
- Par équipe
- Vétérans

Article 18. PRIMES & LOTS

Scratch

1^{er} 500€ + 1 engagement UR 2010, 2^{ème} 300€ + 1 lot valeur 200€, 3^{ème} 150€ + 1 lot valeur 100€, 4^{ème} 100€ + lot valeur 50€, 5^{ème} 100€

Monocylindre

1^{er} 1 engagement UR 2010, 2^{ème} 1 lot valeur 200€, 3^{ème} 1 lot valeur 100€

Multicylindre

1^{er} 1 engagement UR 2010, 2^{ème} 1 lot valeur 200€, 3^{ème} 1 lot valeur 100€

Classiques

1^{er} 1 engagement UR 2010, 2^{ème} 1 lot valeur 200€, 3^{ème} 1 lot valeur 100€

Side-cars

1^{er} 100€ + 1 engagement UR 2010, 2^{ème} 1 engagement UR 2010, 3^{ème} 1 lot valeur 200€

Article 19. REMISE DES PRIX

La remise des prix sera effectuée le samedi 27 juin 2009 à compter de 20h30. La présence des 3 premiers de chaque classement et challenge est obligatoire.

Article 20. MEDECINS / AMBULANCES

Un médecin sera désigné responsable médical de la manifestation. En tant que chef du service médical (CSM), il supervisera l'ensemble des secours médicaux mis à sa disposition. Sur chaque spéciale, du premier au dernier concurrent, sera présent un Médecin urgentiste, ainsi qu'un véhicule médical de type B.

Article 21. SECURITE

Un Plan de Sécurité Globale (PSG) sera mis en place et comprendra :

- Un Plan de Sécurité Routière (PSR)
- Un Plan de Sécurité Médicale (PSM)
- Un Plan de Sécurité Préventive (PSP)
- Un Plan de Sécurité Environnementale (PSE)

Voir détails dans Annexe 5

Dans le cadre du PSR, des contrôles de vitesse seront mis en place par l'organisation. Les personnes responsables des contrôles seront habilitées à effectuer des constatations de fait. La sanction éventuellement appliquée (voir Annexe 2 Tableau des Pénalités) par la Direction de Course sera donc sans appel (art 2-3-1-5 du code sportif FFM).

Article 22. ASSURANCES

Le Sport Motorbike Club a souscrit une assurance en Responsabilité Civile auprès d'AMV (n° de contrat 747149).

Article 23. PUBLICITE / IMAGES

Il est interdit de masquer (ou supprimer) la publicité de l'organisation sur les plaques de course, ainsi que l'écusson Ultimate Rally sur le pilote.

Toutes autres publicités sont autorisées tant sur la machine que sur le pilote.

Les concurrents abandonnent sans réserves, leur droit à l'image au bénéfice de l'organisation.

Article 24. DIVERS

Tout litige qui n'aurait pas été prévu au présent règlement sera soumis au jury qui sera souverain.

Annexe 1
Programme

Annexe 2
Tableau des pénalités

Annexe 3
Drapeaux

Annexe 4
Liste des Officiels

Annexe 5
Plan de sécurité globale

Annexe 6
Challenges

ANNEXE 1 PROGRAMME PREVISIONNEL

Jeudi 25 Juin :	14h – 20h : Contrôle administratif & Technique dans chaque ville Départ. Briefing pilotes à 21h00
Vendredi 26 juin :	00h : Départ 1 ^{er} pilote de chaque ville Départ pour parcours de concentration (560 kms environ).
Vendredi 26 juin :	04h : Point d'assistance (1 ^{er} pilote vers 4h00) :
Vendredi 26 Juin :	09h30 : Arrivée 1 ^{er} pilote à Marcillat en Combraille (point de concentration)
Vendredi 26 Juin :	11h00 : Briefing pilotes
Vendredi 26 juin :	11h30 : Départ 1 ^{ère} étape jour – 1 ^{er} pilote Boucle de 250 Kms ENVIRON Epreuve sur circuit + 1 spéciale + 1 spéciale circuit de kart
Vendredi 26 juin :	18h : Arrivée de la 1 ^{ère} étape – 1 ^{er} pilote Briefing pilotes à 21h30
Vendredi 26 juin :	22h : Départ 2 ^{ème} étape nuit – 1 ^{er} pilote Boucle de 160 Kms - 1 spéciale
Vendredi 26 juin :	01h : Arrivée de la 2 ^{ème} étape – 1 ^{er} pilote
Samedi 27 juin :	07h30 : Départ 3 ^{ème} étape jour – 1 ^{er} pilote Boucle de 350 kms – 4 spéciales
Samedi 27 juin :	16h : Arrivée 3 ^{ème} étape – 1 ^{er} pilote - Fin de l'épreuve
Samedi 27 juin :	20h : Remise des Prix & fête du Rallye

ANNEXE 2 TABLEAU DES PENALITES

Infractions	Commentaires	Pénalités
Contrôle administratif & technique	Non respect de l'heure de convocation	15" par tranche d'1h de retard
Contrôles Horaires	Avance ou retard : par minute	15"
CH inopinés	Au-delà de 30 minutes Arrivée au CH ou CP en sens inverse Dépassement moyenne plafond +33% & - 35% Dépassement moyenne plafond 35% & - 45% Dépassement moyenne plafond 45% & - 55% Dépassement moyenne plafond 55% & - 65% Dépassement moyenne plafond 65% & plus	Hors course 1' Avertissement 1' 2' 4' Hors course
Feuille de route & Carnet d'infraction	Absence pointage CH Absence pointage CP Perte de la feuille de route Falsification	5' 3' 3' Hors Course
Parc Fermé	Retard pour rentrer Intervention sur la machine sans autorisation & contrôle d'1 officiel Infraction sous régime de parc fermé Entrée moteur en marche	15" par minute Hors Course 3' 15"
Départ	Non respect de l'heure idéale Non respect de l'heure idéale + 1/2h	15" par minute Hors Course
GPS	Utilisation d'un système GPS	Hors Course
Reconnaitances	Reconnaitances après 24h et avant 8h Comportement dangereux ou non respect du code de la route Non déclaration des dates de reconnaitances	Hors Course Pouvant aller jusqu'à la mise hors course. Hors Course
Assistance	Sur spéciales Sur autres zones de régime de parc fermé.	Hors Course 3'
Motos ouvreuses	Dépassement des motos ouvreuses	1'
Départs spéciales	Anticipé sur circuit ou spéciale	5" par seconde
Machines	Non-conformité au code de la route Plus de 106 cv avant départ Plus de 106 cv contrôle inopiné -110CV Plus de 106 cv contrôle inopiné 110CV ou +	De 10" à mise HC Départ refusé 3' Hors Course
Sonomètre	Tolérance 2 db Dépassement de + de 2db	0" 10"
Délai d'1 h pour mise en conformité	Dépassement de 3db et +	Hors Course
Abandon définitif	Non déclaration d'abandon	Amende 500€
Abandon d'1 étape	Pénalité forfaitaire	3h
Carnet d'infractions	1 case infraction cochée 2 cases infraction cochées 3 cases infraction cochées 4 cases infraction cochées Infraction pouvant entraîner un retrait de permis	30" 1' 3' Hors Course Hors Course
Conduite	En état d'ivresse Sous l'emprise de stupéfiants Sous le coup d'une suspension de permis Délit de fuite	Hors Course Hors Course Hors Course Hors Course
Mauvais comportement	Pilote ou son assistance	Jusqu'à Hors Course
Excès de vitesse en agglomération	Dépassement < 10 km/h Dépassement 10 km/h & < 20 km/h Dépassement 20 km/h & < 30 km/h Dépassement 30 km/h & < 40 km/h Dépassement 30 km/h & < 40 km/h Dépassement 40 km/h & +	Avertissement 1' 2' 3' 5' Hors Course

Excès de vitesse hors agglomération	Dépassement > 10 km/h & < 20 km/h	Avertissement
	Dépassement 20 km/h & < 30 km/h	1'
	Dépassement 30 km/h & < 40 km/h	2'
	Dépassement 30 km/h & < 40 km/h	3'
	Dépassement 40 km/h & < 50 km/h	5'
	Dépassement 50 km/h & +	Hors Course

Annexe 3 DRAPEAUX

Drapeau National agité	Signal du départ de la course
Rouge	Arrêt de la course ou des essais
Drapeau Noir avec un disque Orange	Ce drapeau est présenté sur ordre de la Direction de course. Il est présenté Fixe et suivi d'un numéro. Le pilote portant ce dossard doit s'arrêter immédiatement, le plus souvent au poste de commissaires suivant.
Drapeau Noir avec présentation numéro	Ce drapeau, accompagné d'un numéro, est présenté Fixe par la Direction de Course. Le pilote portant ce dossard doit obligatoirement s'arrêter à son stand au prochain tour
Drapeau Jaune	La présentation agitée de ce drapeau correspond à un danger sur cette section du circuit. Tous les concurrents doivent ralentir et être prêts à stopper, il est interdit de dépasser un autre concurrent tant que l'on n'est pas passé devant un drapeau vert signifiant la fin du danger.
Jaune à Bandes Verticales Rouges	Ce drapeau indique que cette section du circuit a changé d'adhérence, que la surface est devenue glissante via une fuite d'huile, d'essence ou de liquide refroidissement (<i>si la moto n'est pas préparée exclusivement pour la piste...</i>) En cas de chute d'un pilote, le drapeau jaune sera systématiquement accompagné de ce drapeau jaune à bandes rouges, jusqu'à vérification de l'état de la piste ...
Drapeau Bleu immobile	Ce signal signifie au concurrent qui se le voit présenté qu'un autre concurrent le rattrape.
Drapeau Bleu agité	Ce signal signifie au concurrent qui se le voit présenté qu'un autre concurrent plus rapide cherche à le dépasser.
Drapeau Vert	Ce drapeau se présente fixe, la piste est libre et aucun danger n'est à signaler. Ce drapeau est présenté à tous les concurrents lors du tour de formation qui précède la mise en place sur la grille de départ, mais également lors du tour de chauffe.
Drapeau Blanc	Ce drapeau qui se présente agité signifie la présence d'un véhicule lent sur le circuit (<i>ambulance, véhicule de nettoyage, etc</i>) Les concurrents peuvent dépasser le véhicule en question mais ne peuvent pas se dépasser entre eux sous peine de sanction.
Drapeau Blanc avec une croix de Saint André Rouge	Communément appelé le « <i>trois gouttes</i> », ce drapeau signifie qu'il commence à pleuvoir sur cette portion du circuit.
Drapeau damier	Fin de course

Annexe 4 OFFICIELS

Fonction	Nom	Prénom	Licence
Directeur de Course Général	Guillemoz	Jean Jacques	012409
Directeur de Course Général Adjoint	Brunel	Christian	166801
Directeur de Course Avignon	Sevat	Xavier	103964
Directeur de Course Périgueux	Boscut	Jean François	121789
Directeur de Course Le Mans	Martin	Jean Luc	016655
Directeur de Course Ornans	Staelens	Jean Louis	022555
Directeur de Course Le Puy	Moulin	Philippe	017930
Président du Jury	Courbon	André	042516
Commissaire Sportif jury	Derrien	Pierre	008532
Commissaire Sportif jury	Moulin	Philippe	017930
Directeur de Course SP1 & Kart & SP3 & SP5	Staelens	Jean Louis	022555
Directeur de Course Circuit et SP2 & SP4 & SP6	Martin	Jean Luc	016655
Commissaire Technique National	Tourniayre	Alain	
Commissaire Technique Avignon	Blanc	Roger	400065
Commissaire Technique Périgueux	Fourquier	Francis	10570
Commissaire Technique Le Mans	Lesourd	Yannick	
Commissaire Technique Ornans	Sulpice	Christian	022644
Commissaire Technique Le Puy	Tourniayre	Alain	
Commissaire Sportif CH Départ	Vinet	Jean Marc	107556
Commissaire Sportif CH 1	Saugere	Jacques	176423
Commissaire Sportif CH 2	Coat	Anne Marie	107564
Commissaire Sportif CH 3	Aboulin	François	189068
Commissaire Sportif CH 4	Marlin	Pascale	058088
Commissaire Sportif CH Arrivée	Vinet	Jean Marc	107556
Commissaire Sportif CP 1	Fessaguet	Françoise	126941
Commissaire Sportif CP 2	Lejeune	Laurent	137652
Commissaire Sportif CP 3	Roland	Pascal	159306

Annexe 5 SECURITE

Plan de Sécurité Global (PSG)

Le Plan Global de Sécurité comprend :

- Plan de Sécurité Routière (PSR)
- Plan de sécurité Médical (PSM)
- Plan de Sécurité Préventif (PSP)
- Plan de Sécurité Environnemental (PSE)

Plan de Sécurité Routière (PSR)

- Contrôles de vitesse : Binôme (association de gendarmes ou policiers intervenant à titre privé) circulant au milieu des concurrents et pratiquant des contrôles réguliers de vitesse au moyen de radar, notamment sur les zones sensibles (agglomérations, sorties des écoles, points dangereux, ...).
- Motos ouvreuses + motos "balai".
- CH (contrôles Horaires) inopinés, évitant les trop grandes vitesses.
- Contrôle des motos sur banc de puissance (vérification de la limite des 106 cv et de la conformité des motos à la législation française).

Plan de Sécurité Médical (PSM)

- Assuré par l'association médicale AMIS (médecins urgentistes circulant à moto au milieu des concurrents et aptes à intervenir très rapidement).
- 1 médecin urgentiste au départ de chaque spéciale
- 1 ambulance type B au départ de chaque spéciale
- Pompiers de Marcillat en Combraille en alerte durant la compétition.
- Centre hospitalier de Montluçon (20 kms).

Plan de Sécurité Préventif (PSP)

- Partenariat avec la Prévention Routière :
 - o Piste éducative scooter destiné aux jeunes
 - o Atelier sécurité
 - o Voiture tonneau
 - o Simulateur 2 roues

Plan de Sécurité Environnemental (PSE)

- Exigence d'un tapis absorbant pour chaque moto (lors des assistances)
- Programme de "rachat carbone" (action-écologique.com) pour l'ensemble des émissions co2 des 200 motos durant la compétition.
- Récupérateurs d'huile mis à disposition des pilotes.
- Contrôle du bruit émis par les motos par sonomètre (avec pénalités ou exclusion)

Annexe 6 CHALLENGES

1- 125 Cm3

Ce challenge est ouvert à tous les possesseurs de motos ou scooters d'une cylindrée égale ou inférieure à 125 cc et supérieure à 119 cc.

Le vainqueur se verra offrir une combinaison cuir Force One, offerte par notre partenaire "Passion Motos 83".

2- Débutants

Ce challenge est ouvert à tous les possesseurs de licence nationale pour la première fois ou d'une licence à l'épreuve. Dans ce dernier cas, il ne faut pas que le concurrent ait possédé une licence annuelle les 2 années précédentes (2007 & 2008), ceci afin de préserver l'esprit de ce challenge qui doit réunir les vrais débutants.

Le vainqueur se verra offrir un engagement pour l'Ultimate Rally 2010.

3- Anciennes

Ce challenge est ouvert à tous les concurrents participant avec des motos correspondant à la définition "anciennes" du règlement du Championnat de France de rallye Routier 2009.

Le vainqueur se verra offrir une paire de pneus Pirelli Sport Demon...

4 – Equipes

Les concurrents peuvent constituer des équipes afin de concourir au classement par équipe. Chaque Equipe doit être constituée d'un minimum de 3 pilotes et d'un maximum de 5. Pour 2009, la constitution des équipes est libre. Il ne sera retenu que les résultats des 3 premiers de chaque équipe. Il s'agit d'un Classement « par point » (et non au temps) afin de ne pas trop avantager les pilotes de notoriété, chaque pilote marquant les points correspondants à sa place au classement scratch (ex. : le 5^{ème} marque 5 points). L'équipe totalisant le moins de points est classée première. En cas d'égalité, c'est l'équipe ayant la moins mauvaise place qui est classée devant.

L'équipe vainqueur se verra offrir 1 lot pour chacun de ses pilotes.

5- Vétérans

Un challenge vétérans est ouvert aux pilotes ayant un minimum de 50 ans révolus à la date du départ de l'Ultimate Rally.

Le vainqueur se verra offrir un engagement pour l'Ultimate Rally 2010.