

CHAMPIONNAT DE FRANCE  DES

RALLYES ROUTIERS

LA COURSE SUR ROUTE À L'ÉTAT PUR !



FÉDÉRATION
FRANÇAISE



Le Rallye Routier...



Le découvrir et le pratiquer en **2023** !

www.rallyes-routiers.com

FB : *page* Rallye Routier Moto Officiel

FB : *groupe* Championnat de France des Rallyes Routiers

Le Rallye Routier... c'est quoi ?

- la course sur route à l'état pur, sur sa moto de tous les jours, dans des régions pittoresques ;
- la plus ancienne discipline du sport motocycliste ;
- un Championnat de France composé de **cinq** épreuves en **2023** ... mais vous pouvez très bien n'en disputer qu'une seule en vous procurant une licence **LJA** pour **une épreuve** auprès de la FFM ;
- près de 140 concurrents à chaque épreuve.



Le Rallye Routier... pour qui ?



POUR TOUS ET POUR TOUTES... les champions qui font « exploser » le chrono... et pour tous les autres venus faire un bon coup de moto avec leur machine de tous les jours ;

- > pas de qualification préalable ;
- > possibilité de prendre une licence sur place pour un rallye (avec un certificat médical d'aptitude) ;
- > possibilité de ne participer qu'à l'étape de jour ;
- > et surtout : **UNE BONNE AMBIANCE ASSUREE !!!**

Le Rallye Routier... mode d'emploi...

IMAGINEZ...

- > un parcours routier d'environ 100 à 120 kilomètres, à parcourir deux ou trois fois de jour et de nuit ;
- > des liaisons sur routes ouvertes à réaliser dans le respect du Code de la Route ;
- > des épreuves spéciales chronométrées sur routes fermées, où seul compte le temps effectué ;
- > des départs individuels toutes les minutes ou les trente secondes, tant en spéciales qu'en liaison ;
- > des contrôles horaires (CH) afin de vérifier le respect de la vitesse moyenne et le respect du parcours ; pour chaque minute d'avance ou de retard, vous êtes pénalisé de 15 secondes.



Le classement est établi en additionnant les éventuelles pénalités du routier et les temps réalisés en spéciales.

Le Rallye Routier... avec quoi ?



Avec votre moto (ou un scooter, ou un side-car) **de tous les jours**, homologuée, conforme au code de la route et en bon état (pneumatiques, freins, suspensions, etc.).

Pas besoin d'une super préparation pour s'amuser, seulement quelques phares supplémentaires si vous voulez participer à l'épreuve de nuit, 3 plaques support de numéro de course et c'est parti. En fonction de votre machine, vous serez engagé dans l'une des catégories existantes.

Le rallye routier, c'est la seule discipline où se côtoient 125 cc et 1300 cc, sportives, roadsters, GT, supermotards, trails routiers, motos classiques, side-cars, jeunots et papys... et même à deux sur la même moto (formule « duo »).

Une « spéciale » ... c'est quoi ?

C'est un parcours fermé à la circulation et sécurisé (service médical, ambulance, commissaires, protection, liaisons radio...) sur lequel les concurrents partent toutes les minutes ou de trente en trente secondes et sont chronométrés.

Comme vous pouvez l'imaginer, ces petites routes n'ont pas été prévues à cet effet et il faut tenir compte des conditions de course (état du revêtement, intempéries éventuelles, etc.).



Vous « monterez » chaque spéciale lors de chaque boucle de l'étape de jour et de l'étape de nuit. Il y a à minima deux spéciales différentes par épreuve.

Pour les épreuves spéciales sur route, attendez que le chronométrateur ait fini son compte à rebours pour partir. Le chronométrateur vous indiquera combien de temps il reste avant le départ (15 secondes, 10 secondes) puis décomptera les 5 dernières secondes.

INUTILE DE LUI ARRACHER LE BRAS pour gagner quelques dixièmes : le chronométrage se fait par cellules et c'est **VOUS** qui déclenchez le chrono au moment où vous franchissez la ligne.

Vous vous élancerez après le concurrent précédent (montée d'adrénaline assurée !).

Il n'y a que des pénalités à gagner si vous volez le départ ! Après l'arrivée de la spéciale, on vous arrêtera au **POINT STOP** pour vous donner votre temps, et surtout pour vérifier votre numéro. L'arrêt est court mais **OBLIGATOIRE**.

Un parcours de liaison... c'est quoi ?



C'est un parcours SUR ROUTES OUVERTES A LA CIRCULATION qui permet de relier les contrôles horaires et les épreuves spéciales.

L'objectif est de réaliser une liaison d'un CH (contrôle horaire à un autre en un temps imparti, défini par l'organisateur de l'épreuve.

Cela a l'air d'un jeu d'enfant, mais il faut tenir compte des contraintes suivantes :

- le parcours emprunte peu de nationales et beaucoup de petites routes, où le revêtement ne ressemble pas à celui d'un circuit de vitesse ;
- vous devez RESPECTER LE CODE DE LA ROUTE. Il n'est pas exclu que la gendarmerie, la police ou la Commission des Rallyes Routiers postent des radars en particulier dans les agglomérations et mettent les concurrents trop pressés hors course.

Une pénalité... c'est quoi ?

Le parcours routier est divisé en plusieurs CONTROLES HORAIRES (ou CH) ; à chaque départ de boucle, on vous remet un carton de pointage, et lorsque vous parvenez au CH suivant le départ, vous devez pointer à l'heure indiquée, et ainsi de suite.

Exemple (pour un départ toutes les minutes) :

- je pars à 14h00'00", le temps imparti pour le premier CH est de 15 minutes, je dois pointer entre 14h15'00" et 14h15'59". Je dispose d'une minute pour pointer.
- si j'arrive au CH et que l'horloge indique 14h15'00", je pointe immédiatement et je repars.
- si j'arrive au CH et que l'horloge indique 14h13'15". Je stationne ma moto AVANT le panneau rouge représentant une horloge, j'attends 14h15'00", je pointe et je repars.
- si j'arrive au CH et que l'horloge indique 14h17'10", j'ai deux minutes de retard, je pointe immédiatement et je repars ; je serai pénalisé de 30 secondes (15 secondes par minute) qui seront rajoutées au cumul de tous les temps que j'aurai réalisés en spéciale.
- qu'à cela ne tienne ! Je vais ouvrir la poignée des gaz en grand et pointer deux minutes en avance au prochain CH... **SURTOUT PAS**. Je suis pénalisé **AUSSI** si je pointe en avance et je vais écoper de 30 secondes de pénalité supplémentaires. **LE TEMPS PERDU NE SE RATTRAPE JAMAIS**. ; quand une pénalité est prise, c'est irrémédiable !



Depuis longtemps, l'antique système de pointage par horodatrice a été remplacé par des TRANSPONDEURS. Le principe en est le suivant :



- vous installez une patte de fixation sur votre moto ; ce support peut s'acheter lors du contrôle technique pour moins d'une dizaine d'euros. Il se fixe en quelques minutes sur la fourche de la moto à l'aide de colliers rilsans.
- la société de chronométrage vous prête un transpondeur (une petite boîte rectangulaire bourrée d'informatique et qui coûte... cher!).. Il est réputé pratiquement indestructible en cas de chute mais attention à ne pas le perdre !

- quand l'horloge indique l'heure idéale, vous roulez à faible allure sur un « tapis magique » devant le CH qui enregistre votre temps de pointage.
- vous récupérez une étiquette indiquant à quelle heure vous êtes passé sur le tapis avec votre moto et vous collez (ou un commissaire du CH vous colle, sous votre responsabilité) cette étiquette sur votre carton de pointage.

Le commissaire du CH note sur une feuille de contrôle (feuille de 100) à quelle heure vous avez pointé pour éviter toute contestation.

Pour ne pas prendre de pénalité...

Ne croyez pas ceux qui racontent qu'il faut rouler à 150 Km/h pour pointer à l'heure. Si c'était le cas, les Préfectures ne nous autoriseraient jamais à organiser un rallye routier !

Même une 125 mono 4 temps plafonnant à 80 km/h en côte peut pointer à l'heure partout.

Pour pointer à l'heure, il faut rouler régulièrement et NE PAS SE PERDRE !

Pour ne pas se perdre...

Attention, le parcours n'est pas fléché !!! Seul le **ROAD-BOOK** vous guide.

Un road-book, c'est quoi ?

C'est une liasse de feuilles aux signes bizarroïdes qui, utilisée correctement, vous indiquera la bonne route.

Prenons un exemple :

Voici la première page d'un road-book

Je commence la lecture par le bas de la colonne de gauche, **TOUJOURS** de bas en haut.



RB : An J 1a Distance totale : 17,2 km Page 1 colonne 1 de 2 pages			RB : An J 1a Distance totale : 17,2 km Page 1 colonne 2 de 2 pages		
Distance cumulée	Note	Description	Distance cumulée	Note	Description
7,4	RP	Saint-Alban D85	3,0	D 85 St ALBAN	
2,2			0,2		
5,2		C3 CHALLES la MONTAGNE	2,8	Stop	PAS D'ARRET
0,1			0,4		
5,1	D 85 a St ALBAN		2,4	Fin ES	
0,4			2,3		
4,7			0,1	Dep ES	PAS D'ARRET
1,7			0,1		
3,0	30 Km/h C3 BOCHES	ATTENTION !! Hameau	9,2	CH	RAZ
0,9			0,2		
2,1			9,0	C1 B1	Route de CERDON
1,4			0,2		
0,7	9 T	D11 ATTENTION motos en sens inverse	8,8		D85 Ralentir !!
0,7			0,1		
0,0		1° TOUR JOUR Sortie Parc Fermé	8,7	D 25 CHALLES 30 km/h	
0,0		Départ	1,3		

5,1	D 85 a St ALBAN	
0,4		6
4,7		
1,7		5
3,0	30 Km/h C3 BOCHES	ATTENTION !! Hameau
0,9		4
2,1		
1,4		3
0,7	9 T	D11 ATTENTION motos en sens inverse
0,7		2
0,0		1° TOUR JOUR Sortie Parc Fermé
0,0		Départ
0,0		1

Au départ, je mets mon compteur journalier à 0 Km et je suis la flèche en partant du bas ;

Lorsque mon compteur journalier marque 0.700, je tourne à gauche.

1,4 Km après, mon compteur journalier marque 2.100 : au carrefour, je vais tout droit... et ainsi de suite...



Le road-book, à quoi ça sert ?



A suivre le parcours sans se perdre !
Quelques jours avant l'épreuve, vous recevrez le fameux road-book.

Il est alors conseillé d'aller RECONNAITRE selon les indications du road-book.

C'est une question cruciale de sécurité et vous aurez beaucoup plus de chances de pointer à l'heure le jour de la course.

Les habitués découpent les colonnes et les « scotchent » pour en faire un rouleau qu'ils mettent dans un dérouleur, parfois acheté dans un commerce spécialisé, parfois de

fabrication maison à base de boîte Tupperware ou autre!

Il ne reste plus qu'à dérouler au fur et à mesure du parcours ou à chaque CH. Des dérouleurs basiques ou plus sophistiqués se vendent dans le commerce ou sur les réseaux sociaux à partir de 50 € environ.

Les reconnaissances...

Vous pouvez reconnaître le parcours routier avec les moyens de locomotion que vous souhaitez, **A L'EXCEPTION DES EPREUVES « SPECIALES »**, dont la reconnaissance est **STRICTEMENT INTERDITE** en moto, side-car, trike, quad et cyclomoteur à moteur thermique ou électrique ; l'utilisation d'une bicyclette à assistance électrique est toutefois autorisée.

Le jour de l'épreuve, vous effectuerez avec votre machine un « tour de reconnaissance des spéciales », **réalisé sur des routes fermées à la circulation**, qui ne sera pas chronométré et vous permettra de prendre vos points de repères avec la machine avec laquelle vous concurrez.

ATTENTION : Les reconnaissances se font en respectant scrupuleusement le code de la route. Soyez responsables. Un riverain qui va se plaindre de "nuisances" à son maire, et c'est une autorisation qui est annulée avec toutes les conséquences que cela implique...



Derniers conseils...

Lisez attentivement le **REGLEMENT PARTICULIER DE L'ÉPREUVE (RP)**, même si cela vous paraît fastidieux !

Notamment, regardez bien ce qui concerne l'équipement et la sécurité, pour vous et votre machine.

Notez aussi quand, combien de temps et à quel endroit vous avez droit à une assistance. Enfin, n'hésitez pas à demander conseil aux autres concurrents que vous rencontrerez le jour du rallye et lors de vos reconnaissances. Que vous tombiez

sur quelqu'un qui joue la gagne ou sur le premier « poireau » venu, il serait bien rare qu'il ne soit pas prêt à discuter le coup. C'est ça, l'ambiance conviviale du rallye routier !



Une licence, c'est quoi ?



Une licence est une autorisation de courir, qui comporte une assurance pour le pilote incluant le remboursement des soins et le rapatriement en cas d'accident. La licence est donc **OBLIGATOIRE** pour participer à un rallye comme à n'importe quelle compétition moto.

Il existe différents types de licence... à différents prix ! A vous de choisir celle qui vous convient selon le nombre de rallyes auxquels vous souhaitez participer.

1) LA LICENCE NCO (Nationale Compétition) :

Elle s'impose si vous voulez faire toute la saison car c'est la seule licence qui vous permet de marquer des points au championnat de France.

Elle est valable pour toute la saison.

Cette licence se remplit et se règle sur le site web de la FFM (www.ffmoto.org).

Montant de la licence NCO en **2023** : **300 €**

Cette licence est désormais payable en 10 fois !



2) LA LICENCE UNE EPREUVE (LJA) :

Comme son nom l'indique, elle vous permet de participer à **une seule épreuve**.



Il n'est pas nécessaire d'adhérer à un club affilié à la FFM pour l'obtenir. En revanche, la présentation d'un certificat médical datant de moins d'un an est obligatoire. Le modèle de certificat est disponible sur le site web de la FFM (www.ffmoto.org).

Cette licence se remplit et se règle sur le site web de la FFM (www.ffmoto.org).

Montant de la licence **LJA** «UNE EPREUVE » en **2023** : **75 € en ligne sur le site web de la FFM** (www.ffmoto.org) ou majoration de **15 € (soit 90 €)** sur le lieu de l'épreuve.

IMPORTANT

Pour l'obtention de votre première licence NCO, vous devrez passer le **CASM (Certificat d'Aptitude au Sport Motocycliste)**. Il s'agit d'un petit examen théorique visant à vous apprendre les règles élémentaires de sécurité en compétition (signification des drapeaux, etc.)

Des sessions de **CASM** sont organisées dans toutes les ligues durant la période hivernale.

Renseignements sur le site web de la FFM (www.ffmoto.org).



Si vous souhaitez prendre une licence nationale compétition annuelle (NCO), les formalités peuvent durer quelques jours... ne tardez pas.

N'entamez pas vos démarches juste avant le premier rallye ; tant que votre demande ne sera pas enregistrée à la FFM, vous serez obligé de souscrire une licence une épreuve **LJA** pour participer à une compétition, et vous ne pourrez pas marquer de points au championnat de France.

NB IMPORTANT: l'obtention de la licence une épreuve **LJA** nécessite un certificat médical préalable, mais pas l'obtention du CASM.

COMMENT OBTENIR UNE LICENCE NATIONALE COMPETITION (NCO) ?

Il vous faudra d'abord adhérer à un moto club affilié à la FFM (renseignements sur le site web de la FFM (www.ffmoto.org)).

Si vous ne connaissez pas de moto club, en fonction de votre lieu de résidence, optez de préférence pour un club organisateur de rallye (ASM ACO - 72 ; UM AIN - 01 ; MC VILLECOMTAL - 12 ; MC du DRAC - 34 ; CORRC – 16 etc...).

N'hésitez pas à rejoindre une équipe déjà constituée ou à créer une équipe avec des amis. C'est plus avantageux pour chercher des partenaires, partager les frais de route, mettre en commun des infrastructures, et beaucoup plus sympa de s'asseoir à une table de 10 ou 20 que de partir tout seul avec sa toile de tente ! D'ailleurs, même dans ce dernier cas, vous ne resterez sans doute pas longtemps tout seul à faire vos reconnaissances... et à déjeuner ou dîner de manière conviviale...

Alors, si vous voulez vivre autre chose et rencontrer toutes sortes de gens, passionnés de motos...

Osez le rallye routier !

La course sur route à l'état pur !

Bulletins d'inscription et règlements disponibles sur www.rallyes-routiers.com

Crédit photos : G2STP – Laurent BERTHE/FFM

Renseignements : Gilles PLANCHON-TOURLY : tél : 07 62 00 75 67 – mail : gptourly@wanadoo.fr