



11-12-13 SEPT. 2026
SAINT-PALAIS 64
FRANCE



REGLEMENT PARTICULIER

Version février 2026

Le présent Règlement Particulier est une version provisoire, en cours de validation auprès de la FFM, sujet à ajustements.

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS GENERALES	P 5
ARTICLE 1 – Cadre règlementaire	P 5
ARTICLE 2 – Promoteur JLMCO	P 5
ARTICLE 3 – Moto Club Organisateur (MCO)	P 6
ARTICLE 4 – Jury de l'épreuve	P 6
CHAPITRE 2 – FORMAT DE L'EPREUVE, NAVIGATION, MATERIELS DE CONTROLES EMBARQUES	P 7
ARTICLE 5 : Format d'une épreuve type et principes généraux	P 7
ARTICLE 6 : La navigation, l'ADN du Rally Moto TT, le Roadbook (RB)	P 8
ARTICLE 7 : Matériels de contrôle embarqués, balise GPS, transpondeur	P 8
Article 7.1. : Balise GPS	P 8
Article 7.2. : Bracelet transpondeur	P 10
CHAPITRE 3 – PILOTES ET MOTOS ADMIS, CATEGORIES	P 11
ARTICLE 8 : Pilotes admis	P 11
ARTICLE 9 : Licences	P 12
ARTICLE 10 : Motos admises	P 12
ARTICLE 11 : Catégories et numéros de course	P 13
ARTICLE 12 : Espaces publicitaires	P 14
ARTICLE 13 : Droits à l'image / Accréditations média	P 15
CHAPITRE 4 – PROCEDURES PAR SITES & MOMENTS CLEFS	P 17
ARTICLE 14 : Préambule	P 17
ARTICLE 15 : Bivouac (Paddock)	P 18
ARTICLE 16 : Vérifications administratives	P 19
ARTICLE 17 : Vérifications techniques	P 19
ARTICLE 17.1. : Contrôle carte grise et cylindrée	P 21
ARTICLE 17.2. : Marquages des pièces sur les motos et conditions de remplacement	P 21
ARTICLE 17.3. : Pneumatiques	P 21
ARTICLE 17.4. : Contrôle du niveau sonore	P 22
ARTICLE 17.5. : Contrôle de l'éclairage	P 22
ARTICLE 17.6. : Contrôle du téléphone mobile	P 22

ARTICLE 18 : Briefings pilotes	P 23
ARTICLE 19 : Assistanes et ravitaillement	P 23
ARTICLE 19.1. : Assistance technique	P 23
ARTICLE 19.2. : Ravitaillement, type de maintenance autorisée	P 24
ARTICLE 19.3. : Assistance entre pilotes	P 24
ARTICLE 19.4. : Assistance médicale	P 25
ARTICLE 19.5. : Neutralisation – Parc de regroupement	P 25
ARTICLE 20 : Prologue	P 26
ARTICLE 21 : Départ de l'Etape 1 - Samedi	P 28
ARTICLE 22 : Départ de l'Etape 2 - Dimanche	P 29
ARTICLE 23 : Parcours – Points de contrôles	P 29
ARTICLE 23.1. : Waypoints (WP)	P 30
ARTICLE 23.2. : Zones à vitesse contrôlée	P 31
ARTICLE 23.3. : Contrôles de pointage (CP)	P 31
ARTICLE 23.4. : Contrôle Horaire (CH)	P 31
ARTICLE 23.5. : Contrôles volants	P 32
ARTICLE 23.6. : Contrôles Roadbook	P 32
ARTICLE 24 : Parcours – Secteurs Sélectifs (SS)	P 33
ARTICLE 25 : Fin d'une étape, fin de course	P 34
ARTICLE 25.1. : Fin d'une étape	P 34
ARTICLE 25.2. : Fin de l'épreuve	P 34
ARTICLE 25.3. : Abandon pilote	P 35
CHAPITRE 5 – INSCRIPTION PILOTE	P 36
ARTICLE 26 : Tarif de l'engagement pilote	P 36
ARTICLE 27 : Capacité maximum de l'épreuve	P 36
ARTICLE 28 : Dates d'ouverture et de clôture, modalités d'inscriptions	P 36
ARTICLE 29 : Conditions de remboursement	P 37
ARTICLE 30 : Offres Partenaires / Challenges Marque	P 37
CHAPITRE 6 – CLASSEMENTS, REMISE DES PRIX	P 38
ARTICLE 31 : Modalités de classement	P 38
ARTICLE 32 – Remise des Prix	P 38
ARTICLE 33 – Réclamations	P 39
CHAPITRE 7 – REGLES ENVIRONNEMENTALES	P 41
ARTICLE 34 : Protection de l'environnement	P 41

ANNEXE 1 – OFFICIELS ET SERVICE MEDICAL	P 42
ANNEXE 2 – RECAPITULATIF DES INFRACTIONS ET PENALITES	P 43
ANNEXE 3 – EXEMPLE EXTRAIT DE ROADBOOK	P 44
ANNEXE 4 – ROADBOOK (RB), SYMBOLES ET SIGNIFICATIONS	P 45
ANNEXE 5 – SIGNALÉTIQUE SPORTIVE	P 47
ANNEXE 6 – EQUIPEMENTS DE PROTECTION PILOTE	P 48
ANNEXE 7 – SPORTITY RALLY MOTO TT	P 49
ANNEXE 8 – HORAIRES TYPES	P 50



CHAPITRE 1 – DISPOSITION GENERALES

ARTICLE 1 – Cadre règlementaire

Le Moto Club Les 2 Gaves affilié à la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) sous le numéro C1226 organise un nouveau format de compétition inédit en France, une nouvelle discipline, le RALLY MOTO TT basé sur le concept de la discipline Rallye-Raid, avec une 1^{ère} épreuve de lancement qui se déroulera, les 11, 12 et 13 septembre 2026, à Saint-Palais (64) France, ville d'accueil du Paddock.

Une épreuve de RALLY MOTO TT est une compétition tout terrain de navigation à moto par Roadbook (RB), ou pour la catégorie découverte « Trail Experience GPX , par GPS qui se déroule :

- Sur des portions de route ouvertes à la circulation, à parcourir avec des moyennes prédéterminées et des temps dans le respect des règles du code de la route, définis comme « transfert » ou « parcours de liaison ».
- Sur des secteurs sélectifs (SS), sur des chemins ou espaces de natures diverses, fermés à la circulation, à parcourir en respectant le Road Book le plus rapidement possible, tout en respectant les vitesses maximums indiquées dans le Road Book.

La FFM reconnaît au niveau statutaire la discipline RALLY MOTO TT initiée dans le cadre de cette épreuve de lancement.

Les définitions et les caractéristiques de la discipline RALLY MOTO TT sont régies par le présent règlement sportif et technique, approuvé par la FFM ainsi que par les dispositions générales du code sportif national FFM.

Chaque compétition RALLY MOTO TT est régie conformément aux dispositions du présent Règlement Particulier spécifique (RP) qui régleme et régit le déroulement de chaque épreuve.

Tout changement ou modification du présent règlement devra être porté à la connaissance des concurrents par publication sur le site internet de l'événement rallymotott.com.

ARTICLE 2 – Promoteur JLMCO

JLMCO, promoteur du RALLY MOTO TT, passe un accord avec chaque organisateur en proposant un package complet clef en main intégrant les aspects sportifs, promotionnels et de communication de l'évènement.



ARTICLE 3 –Moto Club Organisateur (MCO)

Le Moto Club Organisateur (MCO), le Moto Club des 2 Gaves, conformément aux obligations en vigueur a souscrit une assurance de type « RCO » (Responsabilité Civile Organisateur) correspondant à la capacité de l'épreuve auprès de la compagnie d'assurance (en cours de confirmation).

Le Moto Club Organisateur d'une compétition RALLY MOTO TT est notamment chargé des tâches suivantes :

- a) Obtenir toutes les autorisations nécessaires et se conformer scrupuleusement aux dispositions afférentes, notamment en respectant les éventuelles directives des Autorités locales.
- b) Obtenir l'arrêté préfectoral d'autorisation d'organisation de l'épreuve.

Le Président du MCO ainsi que l'ensemble des membres impliqués dans la conception du parcours de la compétition ne peuvent pas participer à la course en tant que pilote.

ARTICLE 4 –Jury de l'épreuve

Le Jury est composé des Officiels ainsi que du représentant du Promoteur (voir [ANNEXE 1](#)) et fonctionne conformément aux dispositions du code sportif national FFM

A titre d'information et sans préjudice des compétences des Officiels de la course, les tâches du Jury comprennent :

- a) Décider de retarder le départ de la course, d'arrêter ou d'annuler une épreuve en tout ou en partie, pour des raisons impératives de sécurité ou dans d'autres cas de force majeure.
- b) Proposer les pénalités éventuelles à appliquer aux pilotes, en soumettant leur demande au directeur de course (DdC).
- c) Proposer les pénalités à appliquer aux pilotes en déléguant leur application au DdC.
- d) Statuer sur toutes les réclamations présentées lors de l'événement, conformément aux dispositions du présent règlement ([voir Article 33 - Réclamations](#)) et du code sportif national FFM.
- e) Valider les classements officiels de l'épreuve après traitement des éventuelles pénalités et réclamations aux pilotes concernés.
- f) Etablir un procès-verbal de toutes les réunions du Jury, signé par tous les membres.
- g) Effectuer d'autres tâches qui lui sont spécifiquement assignées par la présente réglementation.

Des tiers, sur validation du Président du Jury, peuvent participer aux réunions du Jury mais sans droit de vote. A titre d'exemples : représentant FFM, personnalités de l'univers des rallyes-raids, etc.



CHAPITRE 2 – Format de l'épreuve, navigation, matériels de contrôle embarqués

ARTICLE 5 : Format d'une épreuve type et principes généraux

Le RALLY MOTO TT est une discipline sportive de navigation à moto selon les mêmes principes que la discipline internationale rallye-raid, organisée sous l'égide de la FFM.

La navigation s'effectue à l'aide d'un road book électronique ou, et uniquement pour la catégorie « Trail Experience GPX » au GPS, sur l'ensemble du parcours, pour la liaison ou « transfert » et pour les Secteurs Sélectifs (SS) ou « Spéciales ».

Le RALLY MOTO TT est une discipline accessible :

- A tous les niveaux de pilotes (pas de difficultés techniques majeures type franchissement), aucune expérience de la compétition enduro ou rallye-raid n'est requise.
- Dès 16 ans.

Il est toutefois fortement recommandé aux pilotes souhaitant s'inscrire

- D'avoir une expérience de la pratique enduro en randonnée ou en compétition, de la pratique trail en ayant participé à des randonnées trail type off road.
- D'être en bonne condition physique et en mesure de rouler 6h à 7h d'affilée à moto en off road « tout chemin » à un rythme soutenu.
- De se familiariser avec la navigation notamment pour les pilotes roulant au road book ([voir article 11 – Catégories](#)), avoir une parfaite connaissance des symboles ([voir Annexe 3 – Exemple Extrait de Roadbook](#) et [Annexe 4 – Roadbook, symboles et significations](#)), s'entraîner à rouler au Roadbook ou au GPS (pour les pilotes de trail / adventure optant pour cette catégorie).

Chaque épreuve de RALLY MOTO TT se compose de 3 journées :

- 1^{ère} journée : vérifications administratives et techniques le matin, l'après-midi briefing pilotes, suivi du prologue (optionnel, selon les épreuves).
- 2^{ème} journée : étape 1, briefing pilotes.
- 3^{ème} journée : étape 2, remise des prix de l'épreuve.

Chaque étape est organisée de la manière suivante :

- Départ et arrivée au Bivouac (Paddock).
- Un parcours de liaison ou « transfert » d'une distance approximative de 200 kms.
- 2 Secteurs Sélectifs (SS) ou « Spéciales », un le matin, un l'après-midi.
- Un contrôle horaire (CH) avec ravitaillement unique après le 1^{er} SS du matin et avant le 2^{ème} SS de l'après-midi, avec la possibilité pour les assistances des pilotes (caractère non obligatoire) d'être sur place pour procéder aux différentes opérations de maintenance dans les limites autorisées par le présent règlement.



Le principe de la discipline étant la navigation, la découverte du parcours, les reconnaissances et par extension les actions suivantes sont strictement interdites et sanctionnés par l'exclusion de la compétition. La seule exception concerne le prologue, un secteur sélectif balisé qui peut être reconnu à pied ou à vélo uniquement le jeudi ou le vendredi avant l'horaire du briefing.

- Il est interdit d'apposer des signes de reconnaissance pour indiquer le parcours sur tous types de support (panneaux de signalisation, balises d'intersection, chaussée, etc...). Tout contrevenant sera mis hors course par les autorités sportives et pourra être sanctionné par les pouvoirs publics.
- Toute assistance à la navigation autre que le Roadbook (RB) est interdite (à titre d'exemple mais non limité à : appel à un signal de positionnement par satellite type GPS à l'exception de la catégorie individuelle Trail Adventure GPX naviguant au GPS, photo ou vidéo transmise par des tiers autres tels que pilotes ou assistance).

ARTICLE 6 : La navigation, l'ADN du Rally Moto TT, le Roadbook (RB)

La navigation s'effectue uniquement à l'aide du Roadbook (RB) digital ([voir Annexe 3 – Exemple extrait de Roadbook](#)) ou, uniquement pour la catégorie « Trail Experience GPX » à l'aide de la trace GPX, dénommée également par extension dans le présent règlement « Roadbook » (RB).

Le Roadbook (RB) contient toutes les informations nécessaires (kilométrages, informations sous forme de symboles, selon la nomenclature officielle FIM Rally-Raid, [voir Annexe 4](#)) au pilote pour naviguer en respectant le parcours de la compétition défini par l'organisation.

Pour la catégorie « Trail Experience GPX, le pilote doit respecter scrupuleusement la trace fournie annotée avec les points essentiels (par exemple, départ, SS, CH avec Ravitaillement, arrivée).

Le Roadbook (RB) est transmis sous forme de fichier par l'organisateur, pour le prologue du vendredi après-midi avant celui-ci, pour les étapes du samedi et du dimanche, chaque journée avant l'horaire de départ du 1^{er} pilote de la catégorie concernée ([voir Article 21 – Départ de l'étape 1 - Samedi](#)).

Il appartient à chaque pilote de s'équiper du matériel et des logiciels adéquats pour lire le fichier Roadbook transmis par l'organisateur. Le bon fonctionnement du système de lecture du pilote sera vérifié par l'organisation, lors des vérifications techniques (pour la partie prologue), puis avant le départ de chaque étape ainsi qu'à différents points de contrôle déclaré, dont le CH avec ravitaillement, comme lors d'autres points de contrôle indiqués sur le RB ou non (contrôles volants, effectués par l'organisation).

Le RB est la propriété exclusive du Moto Club Organisateur (MCO), il est concédé aux pilotes pour un usage limité à la durée de l'étape.

Le RB est indiscutable et ne peut faire l'objet d'aucune réclamation.

ARTICLE 7 : Matériels de contrôle embarqués, balise GPS et transpondeur

Les matériels de contrôle embarqués par le pilote sont la balise GPS fixée sur la moto et transpondeur sous forme de bracelet fixé au poignet du pilote et sont fournis par le MCO pour la durée de l'épreuve et doivent être restitués selon les dispositions indiquées dans les 2 articles suivants.



La balise GPS et le bracelet transpondeur permettent à la direction de course de suivre la navigation des pilotes durant l'épreuve, d'établir les classements en appliquant les éventuelles pénalités en fonction des infractions constatées ([voir Annexe 2, Récapitulatifs des infractions et pénalités](#)).

ARTICLE 7.1. : Balise GPS

La balise GPS est remise à chaque pilote avant chaque départ et doit être restituée par le pilote à l'arrivée de chaque journée, l'équipe dédiée effectuant les opérations suivantes, installation de la balise sur la moto au niveau du guidon, vérifications du bon fonctionnement et de la charge, mise en charge après l'arrivée pour la journée suivante :

- Vendredi : installation avant le départ du Prologue, reprise après le prologue, au CH Arrivée au Bivouac (Paddock).
- Samedi et dimanche pour chacune des 2 étapes : installation, 15 minutes avant l'horaire de Départ avant le CH départ au Bivouac (Paddock), reprise après le CH Arrivée au Bivouac.

Le pilote devra remettre un chèque de caution, à l'ordre de OWAKA, lors des vérifications administratives, d'un montant de 130 € qui lui sera restitué à la fin de l'épreuve après le CH d'arrivée du dimanche lors de la restitution de la balise en bon état (voir ci-après, conditions de restitutions et de remplacement).

En cas de non-restitution de la balise ou de dégradation de la balise constatée après chaque restitution, les pénalités financières s'appliquent, celles-ci s'imposant au MCO selon les conditions de mise à disposition des balises GPS par l'équipe dédiée, la remise d'un nouveau chèque de caution étant nécessaire pour la mise à disposition d'une nouvelle balise en cas de non-restitution ou dégradation majeure de l'ancienne balise :

- Défaut de restitution de la balise GPS à la fin de chaque journée : pénalité financière de 130 €, chèque de caution encaissé, remise d'un nouveau chèque de caution par le pilote pour la mise à disposition de la nouvelle balise.
- Balise GPS restituée à la fin de chaque journée avec les plastiques et / ou les caoutchoucs détériorés ou cassés à la fin de chaque journée : pénalité financière de 100 €, chèque de caution encaissé, remboursement au plus tard 15 jours après l'épreuve de la différence soit 30 €, remise d'un nouveau chèque de caution par le pilote pour la mise à disposition de la nouvelle balise.
- Balise GPS restituée à la fin de chaque journée avec des rayures sans que les plastiques / les caoutchoucs ne soient détériorés ou cassés à la fin de chaque journée : pénalité financière de 40 €, chèque de caution encaissé, remboursement au plus tard 15 jours après l'épreuve de la différence soit 90 €, non remplacement de la balise.

La balise GPS est active durant toute la durée de la compétition, du départ à l'arrivée du pilote.

Chaque balise est numérotée et chaque numéro est unique et lié à un pilote.

Le pilote est responsable du bon fonctionnement de la balise ainsi que de la validité et de l'intégrité des données collectées.

La balise GPS enregistre en temps réel la trace du pilote tout au long de la course et permet de vérifier avec précision l'itinéraire parcouru, la vitesse et les éventuels arrêts. La balise permet ainsi de détecter les écarts (anomalies, coupes, etc.) par rapport au parcours prévu par le RB et de déterminer avec précision les éventuels arrêts en course. La balise peut également être utilisée par la direction de course et le Jury pour identifier les éventuels accidents, constater d'éventuelles infractions (dépassement de la vitesse maximum sur une section donnée, non-respect du tracé, etc. [voir Annexe 2, Récapitulatifs des infractions et pénalités](#)), reconstituer la dynamique du parcours du pilote, régler différents litiges suite à une demande de réclamation.



La balise GPS dispose d'un bouton « SOS » pour alerter en direct la direction de course, à activer par le pilote en cas de problème technique ou accident le contraignant à l'arrêt. Dans le cas où un pilote serait dans l'incapacité d'activer le bouton « SOS » ou d'appeler le numéro d'appel d'urgence de la course, les autres concurrents sont dans l'obligation de s'arrêter et d'alerter la direction de course ([voir Article 19.3. – Assistance entre pilotes](#)).

Tout "écart temporel" anormal détecté dans la transmission des données de la balise GPS, ainsi qu'un sabotage volontaire de celle-ci, que ce soit par un masquage intentionnel de la réception, une altération de l'équipement, son abandon, même temporaire ou le transfert, même temporaire, à des tiers, entraîne une pénalité de 60 minutes.

En cas d'abandon même partiel (suite au prologue du vendredi, lors d'une étape), le pilote ayant la possibilité de repartir le lendemain, le pilote, ou son assistance, est tenu de restituer le traceur GPS à l'équipe dédiée présente en permanence au Bivouac (Paddock).

A différents moments de la course, en plus des contrôles systématiques effectués aux CH de départ, avec ravitaillement et arrivée, le MCO procédera à des contrôles du bon état de fonctionnement à différents points. En cas de perte, dégradation physique majeure de la balise, constatée par le pilote, ce dernier est tenu de prévenir le MCO au prochain point de contrôle sur la course.

ARTICLE 7.2. : Bracelet Transpondeur

La bracelet Transpondeur est remise à chaque pilote avant chaque départ et doit être restituée par le pilote à l'arrivée de chaque journée, l'équipe de chronométrage FFM étant chargée de remettre le bracelet avant chaque départ et de le reprendre au Contrôle Horaire (CH) d'arrivée :

- Vendredi : remise avant le départ du Prologue, reprise après le prologue, au CH Arrivée au Bivouac (Paddock).
- Samedi et dimanche pour chacune des 2 étapes : installation, 15 minutes avant l'horaire de Départ avant le CH départ au Bivouac (Paddock), reprise après le CH Arrivée au Bivouac.

Le pilote devra remettre un chèque de caution lors des vérifications administratives d'un montant de 200 €, à l'ordre de la FFM, qui lui sera restitué à la fin de l'épreuve après le CH d'arrivée du dimanche lors de la restitution du bracelet.

En cas de non-restitution du bracelet ou de dégradation majeure impliquant son remplacement constaté lors des différents points de contrôle (CH, départ / arrivée des SS), le chèque de caution sera encaissé, selon les règles de fonctionnement du chronométrage officiel FFM, la remise d'un nouveau chèque de caution étant nécessaire pour la mise à disposition d'un nouveau bracelet.

Le bracelet transpondeur est actif durant toute la durée de la compétition, des vérifications techniques à la fin de l'épreuve, le pilote doit le porter avant chaque départ de course.

Chaque transpondeur est numéroté et chaque numéro est unique et lié à un pilote.

Le pilote est responsable du bon fonctionnement du transpondeur ainsi que de la validité et de l'intégrité des données collectées. En cas de perte du transpondeur, constatée par le pilote, ce dernier est tenu de prévenir le MCO au prochain point de contrôle sur la course.

Le transpondeur enregistre en temps réel, les horaires de passage du pilote à chaque CH (départ, arrivée au Bivouac, CH avec ravitaillement, les horaires de départ et d'arrivée à chaque SS, dont le prologue, ainsi que le temps réalisé par le pilote dans chaque SS, dont le prologue. Le transpondeur permet ainsi de vérifier que l'horaire de passage du pilote est conforme à celui indiqué sur la feuille de temps du pilote, remise au pilote avant le départ de chaque jour dont le prologue et de déterminer avec précision les éventuels écarts, le pilote devant se présenter dans la minute indiquée pour chaque horaire et réaliser le parcours entre 2 CH dans le temps maximum imparti sous risque de pénalités : 1 minute de pénalité par minute de retard, mise hors course après 30 minutes ([voir Annexe 2, Récapitulatifs des infractions et pénalités](#)).



CHAPITRE 3 – Pilotes et motos admis, catégories

ARTICLE 8 : Pilotes admis

Rappel Article 5 – Format d'une épreuve :

Le RALLY MOTO TT est une discipline accessible :

- A tous les niveaux de pilotes (pas de difficultés techniques majeures type franchissement), aucune expérience de la compétition enduro ou rallye-raid n'est requise.
- Dès 16 ans.

Il est toutefois fortement recommandé aux pilotes souhaitant s'inscrire

- D'avoir une expérience de la pratique enduro en randonnée ou en compétition, de la pratique trail en ayant participé à des randonnées trail type off road.
- D'être en bonne condition physique et en mesure de rouler 6h d'affilée à moto en off road « tout chemin » à un rythme soutenu.
- De se familiariser avec la navigation notamment pour les pilotes roulant au road book ([voir article 11 – Catégories](#)), avoir une parfaite connaissance des symboles ([voir Annexe 3 – Exemple Extrait de Roadbook](#) et [Annexe 4 – Roadbook, symboles et significations](#)), s'entraîner à rouler au Roadbook ou au GPS (pour les pilotes de trail / adventure optant pour cette catégorie).

Pour être admis à participer à une compétition RALLY MOTO TT, les pilotes doivent :

- Être âgé de 16 ans minimum.
- Etre titulaire du permis de conduire moto valable pour la cylindrée de la moto avec laquelle le pilote participe à l'épreuve.
- Etre en possession du type de moto admise par le présent Règlement Particulier (RP).
- Disposer de l'équipement adéquat selon les règles FFM en vigueur ([voir Annexe 6 – Equipements Pilote](#)), certains équipements étant obligatoires, d'autres non obligatoires mais fortement recommandés.
- Etre en possession d'une assurance valide pour la moto avec laquelle le pilote participe à l'épreuve.
- Etre en possession d'une licence FFM valide, soit Nationale Compétition (« NCO »), soit « Une manifestation » de type « LJA », ou d'une licence internationale à l'année ou d'une licence internationale une manifestation (voir Article 9 : Licences).
- Etre inscrit à l'épreuve MOTO RALLY TT, leur participation devant être confirmée par le MCO, après paiement de l'engagement, fixé à 500 € par pilote pour l'épreuve de 2026 ([voir Chapitre 5 – Inscriptions pilotes](#)).
- Se présenter le vendredi matin de l'épreuve pour les vérifications administratives et techniques et avoir satisfait aux conditions de ces dernières ([voir Article 16 – Vérifications administratives](#) et [Article 17 – Vérifications techniques](#)).

Les participants ne disposant pas de la nationalité française devront répondre aux modalités de l'article 2.2.2.13 du code sportif national FFM.

L'organisateur est en droit de refuser toute demande de participation, notamment pour des motifs de comportement déplacé des pilotes ou des accompagnateurs, observé sur de précédentes épreuves quelle que soit la discipline moto.

Les pilotes, quelle que soit leur nationalité, respectant les conditions d'admission ci-dessus décrites participeront à la compétition et seront classés ([voir Chapitre 6 – Classements](#)).



Chaque pilote est responsable de ses accompagnateurs. A ce titre, les pilotes et les accompagnateurs doivent respecter les dispositions suivantes :

- Se conformer aux consignes et aux ordres des officiels.
- Tout refus ou insubordination fait l'objet d'un rapport d'un (ou des) officiel(s). Suivant l'appréciation du Jury, une pénalité peut être appliquée au pilote.
- Les comportements à risques (vitesse excessive dans les villes, villages ou hameaux, dérapage, wheeling ou autres figures de style ...) ou un bruit volontairement excessif (moteur au rupteur) sont sanctionnés, y compris dans le bivouac (Paddock).
- Chaque pilote ou accompagnateur utilisant un véhicule à moteur thermique ou électrique à deux ou trois roues ou un quad, dans le bivouac (Paddock), comme dans le voisinage de la compétition doit impérativement porter un casque. Le défaut de port du casque, outre les éventuelles sanctions appliquées par les représentants des forces de l'ordre (Gendarmerie ou Police) en application du code de la route, constaté par les Officiels ou tout membre licencié de l'organisation, sera systématiquement sanctionné par une pénalité appliquée au pilote définie par le Jury de l'épreuve.

Le nombre maximum de pilotes admis à participer à l'épreuve définie par le présent Règlement Particulier (RP) est fixé à 300 pilotes.

ARTICLE 9 : Licences

Tout pilote de nationalité française ou d'une autre nationalité, participant doit présenter lors des vérifications administratives de l'épreuve une licence délivrée par la FFM en cours de validité.

Les différents types de licences FFM acceptés sur une épreuve de RALLY MOTO TT :

- Licence internationale ou Union Européenne délivrée par la FFM.
- Licence FFM Nationale Compétition (« NCO »).
- Licence FFM Une Manifestation (« LJA »).

Pour l'obtention d'une licence FFM Une Manifestation, « LJA » (tarif 2026 : 85 Euros) :

- Rendez-vous sur le site internet FFM, à l'adresse ci-dessous et suivez les indications en ligne : <https://licencie.ffmoto.net/>
- Le nom du club organisateur à préciser : Le Moto Club des 2 Gaves, n° d'affiliation FFM C1226.

Les pilotes étrangers peuvent participer à une épreuve RALLY MOTO TT et être classés dans les différentes catégories. Ils doivent être toutefois titulaires d'une licence sportive FFM en cours de validité à la date de l'épreuve : à minima d'une Licence FFM Une Manifestation (« LJA »). (voir ci-dessus).

ARTICLE 10 : Motos admises

3 types de motos sont admises à participer à une épreuve de RALLY MOTO TT, à partir de la cylindrée 125cc, tout type de motorisation thermique (2 temps ou 4 temps), les motos électriques n'étant pas admises :

- Les motos d'enduro.
- Les motos de rallye-raid, usine comme compétition client.
- Les trail / adventure.



Les motos admises doivent être immatriculées et homologuées pour la route selon les directives européennes en vigueur et équipées d'une béquille ainsi que d'une plaque d'immatriculation.

Les certificats d'immatriculation (cartes grises) de type « garage » sont interdits.

Une seule et même moto machine doit être utilisée pour toute l'épreuve.

ARTICLE 11 : Catégories et numéros de course

Les catégories sont établies de la manière suivante en fonction du type de moto et de la cylindrée ainsi que les catégories additionnelles mentionnées ci-après.

Les pilotes doivent faire obligatoirement le choix d'une unique catégorie en fonction du mode de navigation, Road Book ou GPS et du type de moto avec laquelle il participe à l'épreuve.

Catégories avec une navigation au Roadbook :

Trail :

- TR1 ; 125cc à 300cc.
- TR2 : + de 300cc à 500cc.
- TR3 : + de 500cc à 700cc.
- TR4 : + de 700cc.

Enduro :

- EN1 : 2 temps 125cc à 250cc et 4 temps 250cc.
- EN2 : 2 temps à partir de 300cc et plus, 4 temps de + de 250cc à 450cc.
- EN3 : 4 temps + de 450cc.

Rally-Raid : uniquement 450 4 temps.

Catégorie avec une navigation au GPS, via la trace GPX : catégorie unique « Trail Experience GPX », uniquement pour les motos de type trail / adventure, à partir de 125cc.

Les pilotes recevront leur numéro de course imposé par l'organisation à partir du 17 août.

Le pilote peut sélectionner sa catégorie individuelle unique au plus tard jusqu'au 31 juillet 2026, date de clôture des engagements, après quoi la catégorie individuelle sélectionnée sera définitive et ne pourra pas être modifiée.

Chaque pilote recevra lors des vérifications administratives un jeu de 3 stickers de plaque à numéro correspondant à leur catégorie unique et à leur numéro de course, stickers à mettre sur le devant de la moto et sur les 2 côtés à l'arrière de la moto.

Les plaques à numéros fournies ne peuvent faire l'objet d'aucune modification par le pilote. Ce point sera contrôlé lors des vérifications techniques, tout pilote ne respectant pas cette disposition se verra refuser le départ de la course.



Par ailleurs, les catégories avec une navigation RB feront l'objet de classements complémentaires selon les dispositions suivantes :

- Scratch : classement toutes catégories individuelles confondues.
- Féminine : classement toutes catégories individuelles confondues.
- Juniors : classement toutes catégories individuelles confondues, pour les pilotes de 23 ans et moins, à date de l'évènement, soit le 11 septembre 2026.
- Vétérans : classement toutes catégories individuelles confondues, pour les pilotes de plus de 40 ans et de moins de 50 ans, à date de l'évènement, soit le 11 septembre 2026.
- Super Vétérans : classement toutes catégories individuelles confondues, pour les pilotes de plus de 51 ans à date de l'évènement, soit le 11 septembre 2026.

Catégories par Equipe de 3 pilotes :

En plus de leur catégorie individuelle (solo) unique, les pilotes ont la possibilité de participer en équipes de 3 pilotes.

Une équipe est composée impérativement de 3 pilotes quelle que soit la catégorie individuelle de chaque pilote.

Les pilotes doivent indiquer dans leur formulaire d'engagement en ligne ([voir Chapitre 5 – Inscription pilote](#)), s'ils souhaitent participer également en équipe auquel cas chaque pilote doit préciser le nom de l'équipe ainsi que la catégorie équipe, ce au plus tard à la date de clôture des inscriptions.

Les pilotes peuvent sélectionner une unique catégorie d'équipe parmi les 2 possibilités suivantes :

- Moto club : pour les pilotes licenciés à un même moto club.
- Distributeur : pour les pilotes représentant un même distributeur (ou concessionnaire) moto.

Ces 2 catégories feront l'objet d'un classement par équipe.

Les pilotes peuvent décider de créer une Equipe ou la modifier (catégorie Equipe, composition en indiquant les 2 autres pilotes) au plus tard jusqu'à la clôture des engagements, soit le 31 juillet 2026

Challenges partenaires :

Certains partenaires RALLY MOTO TT peuvent proposer aux pilotes participants de participer à un challenge marque.

Les conditions de participation à ce type de challenge sont définies par le partenaire en accord avec le promoteur et feront l'objet d'une mise à jour du présent Règlement Particulier (RP) et publiées sur le site web officiel rallymotott.com, rubrique pilote.

Chaque challenge partenaire fait l'objet d'un classement officiel regroupant les pilotes participants quelle que soit leur catégorie individuelle unique.

ARTICLE 12 : Espaces publicitaires

Les espaces publicitaires sur l'ensemble de l'évènement et donc sur l'ensemble des sites (à titre indicatif bivouac / Paddock, Prologue, SS, CH avec ravitaillement, l'ensemble du parcours et non limités aux sites ci-avant mentionnés) comme sur les différents supports prints et plateformes digitales sont exclusivement du ressort du promoteur en accord avec le MCO.



Cela comprend également les supports stickers plaques à numéro fourni par l'organisation.

Il est formellement interdit à tout pilote et par extension, ses accompagnateurs ou son team, d'installer tout support publicitaire quel qu'en soit le format, la nature sur les espaces cités ci-dessus.

Le pilote est libre d'apposer les marquages publicitaires de son choix sur les supports suivants :

- Son équipement.
- Sa moto, à l'exception des stickers plaques à numéro.
- Le périmètre de la structure qui est attribué à chaque pilote et par extension à l'espace attribué à un team pour le compte d'un ou plusieurs pilotes, dans le Bivouac / Paddock ainsi qu'au CH avec ravitaillement. Toutefois en cas de supports publicitaire de types banderoles ou beach flags (les structures gonflables à destination purement promotionnelles étant interdites dans les espaces attribués), seules les marques suivantes peuvent apparaître sur ces supports : marque de moto, moto club, nom d'un distributeur, support reprenant le nom du team et l'ensemble des marques associées au team.

L'exposition, la promotion, la vente de produits comme de services est interdite dans l'espace attribué à chaque pilote et par extension à l'espace attribué à un team pour le compte d'un ou plusieurs pilotes.

L'exposition, la promotion, la vente de produits comme de services pour être autorisée dans l'espace attribué à chaque pilote et par extension à l'espace attribué à un team pour le compte d'un ou plusieurs pilotes, doit faire l'objet d'un accord avec le promoteur de l'évènement.

Le promoteur est libre de ne pas donner suite à une demande notamment en cas de concurrence avec l'un des partenaires du RALLY MOTO TT bénéficiant d'une exclusivité ou dans le cas où le type de produit ou service est contraire aux bonnes mœurs, à l'intérêt du MCO, de la FFM ou encore à la réputation du RALLY MOTO TT.

Tout pilote ne respectant ces dispositions (ou par extension ses accompagnateurs et son team, exposant alors le pilote) s'expose au retrait et à la confiscation des supports publicitaires mis en place, ainsi qu'à une éventuelle pénalité financière d'un montant minimum de 100 € à 500 € par infraction constatée sur décision du Jury.

ARTICLE 13 : Droits à l'image / Accréditations média

Tout pilote et par extension ses accompagnateurs ainsi que son team, en s'inscrivant à une épreuve acceptent de céder au promoteur et au MCO son droit à l'image, pour tout support, pour toute utilisation et pour tout pays dans le cadre de sa participation à l'épreuve, que ce soit en amont de l'épreuve à partir de la confirmation de son inscription, pendant l'épreuve et après l'épreuve.

En s'inscrivant à l'épreuve, le pilote et par extension ses accompagnateurs ainsi que son team, bénéficient d'un droit d'accès compris dans l'engagement pour la création de tout type de contenu à vocation uniquement sportif destiné à valoriser la participation du pilote à l'épreuve.

Toute production de contenu par le pilote et par extension ses accompagnateurs ainsi que son team à partir d'une caméra embarquée, quel que soit son emplacement sur la moto ou l'équipement du pilote est strictement interdite, sauf par un accord préalable avec le promoteur à un emplacement autorisé et validé au préalable par un commissaire technique.



Toute production de contenu par le pilote et par extension ses accompagnateurs ainsi que son team à partir d'un drone est strictement interdite, sauf par un accord préalable avec le promoteur et sous réserve que la demande soit accompagnée des autorisations validées en amont par les autorités locales compétentes pour l'épreuve.

Dans tous les cas les pilotes ou par extension ses accompagnateurs ainsi que son team, doivent faire une demande d'accréditation média via le site web officiel rallymotott.com, rubrique contact en sélectionnant contact media et en précisant l'objet de leur demande et notamment en cas de captation vidéo.

A la suite de quoi, un formulaire d'accréditation média sera à retourner complété à l'adresse mail media@rallymotott.com.

En fonction de la demande, la confirmation d'accréditation média leur sera confirmée par le promoteur et les personnes accréditées seront invités à venir retirer leur chasuble RALLY MOTO TT média à partir du vendredi matin 11 septembre en salle de presse située au Bivouac (Paddock).

La production de contenu par le pilote et par extension ses accompagnateurs ainsi que son team, quel que soit le type de support, ayant pour objet l'exposition, la promotion ou la vente d'un produit ou d'un service n'est pas compris dans l'engagement du pilote et doit faire l'objet d'une déclaration et de l'achat d'un droit spécifique auprès du promoteur, au plus tard 3 semaines avant la date de l'évènement.

Le promoteur est libre de ne pas donner suite à une demande notamment en cas de concurrence avec l'un des partenaires du RALLY MOTO TT bénéficiant d'une exclusivité ou dans le cas où le type de produit ou service est contraire aux bonnes mœurs, à l'intérêt du MCO, de la FFM ou encore à la réputation du RALLY MOTO TT.

Tout pilote ne respectant ces dispositions (ou par extension ses accompagnateurs et son team, exposant alors le pilote, s'expose à la demande de retrait sans délai du contenu diffusé ainsi qu'à une éventuelle pénalité financière.



CHAPITRE 4 – Procédures par sites et moments clefs

ARTICLE 14 : Préambule

Ce chapitre détaille par article le déroulement de l'épreuve de manière chronologique de l'arrivée du pilote au Bivouac (Paddock) à la fin de la compétition.

2 semaines avant l'évènement, l'organisation publie en complément du présent RP des informations à caractère sportif, sur le tableau officiel de l'évènement, 100% digital, via l'application Sportity. Il est indispensable que les pilotes prennent connaissance régulièrement des contenus publiés ([voir Annexe 7 - Sportity – Rally Moto TT](#)).

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux vérifications administratives ([voir Article 16](#)) puis aux vérifications techniques ([voir Article 17](#)) et satisfaire aux conditions de ces dernières avant d'être autorisé à prendre part à la compétition.

Les horaires auxquels le pilote doit se présenter aux différents points seront publiés sur le Sportity RALLY MOTO TT :

- Vendredi fin de matinée : starting list et la feuille de temps prologue ([voir Article 20 – Prologue](#)). Pour info, le classement du Prologue détermine l'ordre de départ de l'étape du samedi matin ([voir Article 21 – Départ de l'Etape 1 - samedi](#)).
- Vendredi en fin de journée après la réunion de Jury : starting list et la feuille de temps de l'étape du samedi.
- Samedi en fin de journée après la réunion de Jury : starting list et la feuille de temps de l'étape du dimanche.

Les temps sont calculés de manière à ce que chaque pilote puisse pointer dans la minute indiquée pour chaque point. Tout retard d'une minute entraîne une pénalité de 1 minute par minute de retard ([voir Annexe 2 – Récapitulatif des infractions et pénalités](#)).

Pour des questions de sécurité, au-delà d'un délai de 30 minutes par rapport à un temps indiqué, le pilote sera mis hors course pour l'étape concernée et donc ne sera pas classé pour l'étape concernée. Un pilote mis hors course dans ce contexte, sur l'étape du samedi peut reprendre le départ de l'étape du dimanche.

Dans les Secteurs Sélectifs (SS), [voir Article 24](#), un temps de parcours maximum est établi et préalablement publié la veille des vérifications administratives sur le Sportity Rally Moto TT, au-delà duquel le pilote est déclaré hors course. Dans ce cas :

- Le pilote sera arrêté par les Officiels à son arrivée au Secteur Sélectif (ASS) et mis en communication avec la direction de course qui lui notifiera la décision et demandera aux officiels de reporter la décision sur sa feuille de temps et son carton de pointage.
- Le pilote sera ensuite invité à prendre l'itinéraire le plus court pour rejoindre le Bivouac par la route, sans suivre le parcours de la course.

En cas d'évènements exceptionnels (accidents avec suspension temporaire du temps de course, conditions météorologiques particulièrement défavorables ou autres cas de force majeure), la Direction de Course peut modifier en conséquence les horaires indiqués sur la feuille de temps des pilotes.



ARTICLE 15 : Bivouac (Paddock)

Le Bivouac (Paddock) est une zone délimitée par le MCO où stationnent les pilotes et leurs structures pour toute la durée de l'épreuve.

Le Bivouac se compose de différentes parties :

- Le Parc Assistance : lieu d'installation des pilotes et teams, uniquement les véhicules utilisés pour l'installation de la structure dans le Parc Assistance, les véhicules d'assistance ou autres véhicules doivent être garés à l'extérieur du Parc Assistance dans le parking adjacent prévu à cet effet.
- Le Parc d'attente, avant le départ : site des vérifications techniques du vendredi matin, la zone de préparation avant chaque départ (prologue du vendredi après-midi, le matin de chaque étape) dans l'ordre des pilotes indiqué par le présent RP.
- Départ (CH départ Bivouac).
- Arrivée (CH arrivée Bivouac).
- Village commercial (Partenaires, exposants).
- Salles organisation : accueil, secrétariat, vérifications administratives du vendredi matin, salle de presse, PC course, Jury.
- Sanitaires et douches.
- Zone Recyclage pour le dépôt des fluides usagés, containers pour les déchets ménager.

Pour l'épreuve 2026, le bivouac est situé à Saint-Palais à l'emplacement indiqué dans le lien google maps ci-dessous :

<https://maps.app.goo.gl/QHrSZidam2fyPyp6>

Le bivouac sera ouvert aux pilotes et teams à compter du jeudi 10 septembre à 9h

Les horaires d'ouverture du Bivouac, ainsi que des différents services (accueil, salle de presse, etc.) sont publiés à partir de fin juin et disponibles dans [l'Annexe 8](#) du présent RP.

Chaque pilote bénéficie d'une surface nue dans le Parc Assistance de 8m linéaires par 6m de profondeur (espace pour une tente 6m x 3m et un véhicule assistance

Les teams regroupant plusieurs pilotes peuvent bénéficier d'une surface étendue.

Les pilotes et teams doivent obligatoirement se conformer aux instructions du MCO pour leur emplacement dans le Parc Assistance.

Les pilotes et par extension les accompagnateurs et les teams doivent respecter les règles suivantes dans le Bivouac :

- Horaires d'ouverture, [voir Annexe 8](#).
- Avoir un extincteur en état de fonctionnement dans l'emplacement occupé.
- Espaces publicitaires, [voir Article 12](#).
- Déposer les déchets ménagers dans les containers prévus à cet effet et les déchets techniques dans la zone recyclage prévue à cet effet, [voir Article 34 – Protection de l'environnement](#).



ARTICLE 16 : Vérifications administratives

Les Vérifications Administratives ont lieu le vendredi matin à partir de 9h jusqu'à 13h, au Bivouac dans la salle prévue à cet effet.

Les pilotes doivent présenter les éléments suivants :

- Permis de conduite moto.
- Carte grise de la moto.
- Assurance de la moto. Toutes les assurances délivrées par des assureurs français sont conformes aux exigences de l'article L211-1 du code européen des assurances. La validité pour l'Europe et la conformité aux exigences de l'article L211-1 du code européen des assurances est explicitement mentionnées sur le document présenté. Les pilotes étrangers présentant l'assurance de leur moto doivent vérifier que ces dispositions sont effectives pour l'assurance souscrite et le document présenté.
- Licence FFM, ou FIM Europe ou FIM en cours de validité : **[voir Article 9 – Licences](#)**.
- L'e-mail de confirmation d'engagement à présenter sous forme électronique (depuis votre téléphone mobile, tablette...) ou imprimé.
- Téléphone portable allumé, ce dernier devant être allumé en permanence pendant les horaires de course, dont les vérifications administratives et techniques,
- Chèque de caution pour le boîtier balise GPS à l'ordre de OWAKA d'un montant de 130 €.
- Chèque de caution pour le bracelet Transpondeur à l'ordre de la FFM d'un montant de 200 €.

L'organisateur remettra à chaque pilote les éléments suivants :

- Bracelet pilote comportant le numéro d'urgence du PC course à mettre au poignet.
- Pass pour le(s) véhicule(s) assistance.
- 3 stickers plaque à numéro : 1 avant et 2 arrières.

Les pilotes doivent obligatoirement avoir satisfait aux exigences des vérifications administratives avant de se présenter aux vérifications techniques.

Avant de passer aux vérifications techniques, les pilotes doivent apposer les stickers plaques à numéro sur leur moto et préparer leurs équipements de protection contrôlé lors des vérifications techniques (**[voir Annexe 6 – Equipements de protection pilote](#)**).

ARTICLE 17 : Vérifications techniques

Les Vérifications Techniques ont lieu le vendredi matin à partir de 9h30 jusqu'à 13h30 au Bivouac dans la zone prévue à cet effet à proximité du Départ.

Pour tous les points qui ne sont pas détaillés dans le présent article, les règles prévues par le Règlement Technique Enduro FFM s'appliquent.

Le pilote est en toute circonstance responsable de sa moto, de sa conformité au code de la route et de son homologation.



Les pilotes doivent présenter leur machine au contrôle technique munis de :

- Leur moto avec les stickers plaques à numéro fournis lors des vérifications administratives et équipée d'une béquille.
- Certificat d'immatriculation de la moto, la carte grise, les immatriculations de type « garage » sont interdites.
- Leurs équipements de protection faisant l'objet d'une vérification à savoir le casque et les protections pectorale et dorsale (ou gilet intégral ou airbag sous conditions). **Pour mémoire le pilote doit disposer des protections obligatoires pour participer à la compétition (voir Annexe 6 – Equipements de protection pilote).**
- Les systèmes de communication embarqués, dont type intercom sont interdits.
- Tout bagage ou top case sur la moto n'est pas autorisé.

Les Vérifications Techniques peuvent être effectuées par une personne mandatée par le pilote.

Les officiels Commissaires techniques réalisent les opérations suivantes durant les vérifications techniques :

- Contrôle des équipements de protections pilote vérifiés (casque et protections pectorales et dorsales ou gilet intégral ou airbag sous conditions). Si un pilote dispose de plusieurs casques, tous doivent être présentés aux Vérifications Techniques.
- Contrôle visuel des machines portant sur les organes de sécurité.
- Marquage des pièces qui ne peuvent pas être changées durant la compétition.
- Contrôle des pneumatiques.
- Contrôle du niveau sonore des motos selon la méthode 2METERMAX.

Une moto refusée lors d'un premier passage peut être représentée une nouvelle fois, jusqu'à l'horaire de fermeture des vérifications techniques.

Après quoi, le pilote et sa moto peuvent rejoindre leur espace dans le Parc Assistance. Comme en Rallye-Raid et contrairement à la discipline Enduro, il n'y a pas de Parc Fermé après les Vérifications Techniques, ni à la fin de chaque journée de course (Prologue, Etape du samedi).

Après la fin des vérifications techniques et avant le début du Prologue, les pilotes recevront les fichiers nécessaires à la navigation pour le Prologue. Quand bien même ce dernier est situé à proximité du Bivouac et consiste en un Secteur Sélectif court, cette opération permet à l'organisation ainsi qu'aux pilotes de vérifier le bon fonctionnement des matériels embarqués (bracelet dispositif de navigation) avant l'étape du lendemain.

Pendant la compétition, une moto peut faire l'objet d'un contrôle par un officiel.

A l'issue de l'épreuve, les Commissaires Techniques vérifient si aucune irrégularité n'a été commise et peuvent demander la mise en Parc Fermé d'une moto pour procéder à des vérifications plus approfondies.

Les articles suivants détaillent les points contrôlés, les possibilités de changement en cas de casse, ainsi qu'en cas d'infraction les pénalités appliquées.

Les modifications techniques et les remplacements de pièces sur les motos, exceptions faites des dispositions mentionnés dans cet article, sont autorisés dans la mesure où ils sont conformes au code de la route et qu'ils ne modifient pas la cylindrée dans les limites indiquées par la catégorie unique individuelle dans laquelle le pilote est inscrit (voir Article 11 – Catégories).



ARTICLE 17.1. : Contrôle carte grise et cylindrée

Les Commissaires Techniques vérifient que :

- La cylindrée déclarée par le pilote pour la catégorie unique indiquée et le numéro de châssis correspondent aux informations indiquées sur la carte grise de la moto, préalablement enregistrées et contrôlées lors des vérifications administratives.
- La plaque d'immatriculation d'origine ou de remplacement correspond à celle indiquée sur la carte grise de la moto, préalablement enregistrée et contrôlée lors des vérifications administratives, et qu'elle est fixée de manière permanente sur la moto.

ARTICLE 17.2. : Marquages des pièces sur les motos et conditions de remplacement

Les pièces ci-dessous sont marquées par touche de peinture, stickers ou plombage afin qu'elles ne puissent pas être remplacées sans la validation préalable d'un Commissaire Technique :

- Cadre : zone de la colonne de direction, côté droit.
- Carter moteur interne, côté droit.
- Ligne d'échappement et silencieux.

Toute falsification de ces marquages est sanctionnée.

Le cadre ne peut pas être remplacé.

Le moteur peut être remplacé par un moteur de rechange préalablement marqué par un commissaire technique avant remplacement moyennant une pénalité de 15 minutes.

La ligne d'échappement et le silencieux peuvent être remplacés à la fin de chaque étape, sous réserve d'une nouvelle vérification et d'un marquage de la pièce remplacée par un commissaire technique :

- Ces remplacements ne pourront avoir lieu que si les éléments contrôlés par un Commissaire Technique sont jugés techniquement irréparables.
- Le Commissaire Technique pourra également vérifier les pièces après leur remplacement. Afin de permettre les vérifications précitées, le pilote est tenu de remettre au Commissaire Technique la ligne d'échappement et le silencieux remplacés après l'arrivée de l'étape et procéder en même temps à la nouvelle vérification et aux marquages des pièces remplacées.

Dans le cas où les formalités précitées ne seraient pas respectées par le pilote, ce dernier sera exclu du classement de l'étape du jour.

ARTICLE 17.3. : Pneumatiques

Les types de pneumatiques suivants sont autorisés :

- Pneus Enduro FIM.
- Pneus rallye-raid ou Baja.
- Pneus trail profil type « enduro ».

Le changement des pneumatiques est autorisé au CH avec ravitaillement ainsi que dans le Parc Assistance au Bivouac, avant le départ ou après l'arrivée.



ARTICLE 17.4. : Contrôle du niveau sonore

Le contrôle du niveau sonore des motos est effectué selon la méthode 2METERMAX.

Pour toutes les catégories, il convient de se référer aux dispositions mentionnées dans le règlement technique Enduro FFM.

Une moto qui dépasse les limites de niveau sonore ainsi établies peut être présenté à nouveau aux vérifications techniques plusieurs fois, jusqu'à l'horaire de fermeture des vérifications techniques.

Au cas où un nouveau passage s'avère nécessaire, le pilote devra prendre la place en fin de file d'attente.

Des contrôles de niveau sonore peuvent avoir lieu à tout moment de l'épreuve.

Les pilotes, dont les motos contrôlées durant la course dépasseront le seuil de bruit autorisé, se verront infliger les pénalités suivantes :

- Dépassement du niveau sonore de + 2 à – de 5 dB A : 10 secondes de pénalités + obligation de représenter après la fin de l'étape et réparation, la moto à un nouveau contrôle.
- Dépassement du niveau sonore de + de 5 dB A : mise hors course pour la journée (étape) + obligation de représenter après la fin de l'étape et réparation, la moto à un nouveau contrôle pour repartir pour l'étape du lendemain.

ARTICLE 17.5. : Contrôle de l'éclairage

Le Commissaire Technique vérifie le système d'éclairage qui doit être fonctionnel.

Une moto dont le système d'éclairage ne fonctionne pas peut être présenté à nouveau aux vérifications techniques plusieurs fois, jusqu'à l'horaire de fermeture des vérifications techniques.

Au cas où un nouveau passage s'avère nécessaire, le pilote devra prendre la place en fin de file d'attente.

Pendant toute la journée de compétition, les pilotes doivent garder les feux de croisement allumés.

Le montage sur la moto de dispositifs auxiliaires d'éclairage avant ayant pour but de rendre les pilotes plus visibles et pouvant remplacer l'éclairage d'origine en cas de panne est autorisé.

En plus des Vérifications Techniques, le système d'éclairage peut être vérifié aux occasions suivantes :

- Départ de la course, prologue et étape.
- Départ des Secteurs Sélectifs (DSS).

Dans les cas précités, en cas de non-fonctionnement, le pilote se verra appliquer une pénalité de 10 secondes et disposera de 15 minutes pour réparer.

Si le défaut d'éclairage n'est pas réparé , le pilote sera quand même autorisé à prendre le départ, avec une pénalité globale de 1 minute.

ARTICLE 17.6. : Contrôle du téléphone mobile

Lors des vérifications techniques, le Commissaire Technique vérifie que le pilote dispose de son téléphone mobile chargé et en état de fonctionnement.



ARTICLE 18 : Briefings pilotes

Les briefings pilotes se déroulent au Bivouac au niveau du départ.

- Le vendredi après-midi après la fin des Vérifications Techniques, au moins 1h avant le début du prologue.
- Le samedi en fin d'après-midi, après l'arrivée de l'étape.

La durée de chaque briefing est d'environ 20 minutes.

La présence aux briefings est obligatoire, il est fortement conseillé aux personnes en charge de l'assistance d'être également présent compte tenu des informations sportives essentielles délivrées pour l'étape du lendemain, à titre d'exemple :

- Profil de l'étape : temps et km entre les différentes sections.
- Point de ravitaillement en carburant sur le parcours de liaison (transfert), stations-services + CH avec ravitaillement.
- Points sensibles, sections à vitesse limitée sur le parcours.
- Points dangers majeurs niveaux 2 et 3.
- Rappel des horaires de départ, prologue, étape.
- Temps maximum pour chacun des 2 Secteurs Sélectifs (SS).

Les informations clefs diffusées durant les briefings seront publiées à la fin des briefings sur le Sportity MOTO RALLY TT.

ARTICLE 19 : Assistanes et ravitaillement

Le pilote peut recevoir différents types d'assistance détaillées dans le présent article :

- Assistance Technique uniquement au Bivouac dans le Parc Assistance et sur le CH avec Ravitaillement.
- Types de maintenance autorisées sur les motos dans le Parc Assistance et au CH avec ravitaillement.
- Assistance entre pilotes.
- Assistance médicale.

Par ailleurs l'organisation, pour des raisons de sécurité, peut décider d'une zone de neutralisation dans laquelle aucune assistance technique n'est autorisée.

ARTICLE 19.1. : Assistance technique

Les pilotes peuvent bénéficier d'une assistance extérieure uniquement dans les espaces prévus à cet effet par l'organisation, à savoir :

- Au bivouac (Paddock) dans le Parc Assistance, avant de départ ou après l'arrivée de chaque étape (dont le prologue du vendredi).
- Le CH avec ravitaillement de chaque étape entre le Secteur Sélectif (ASS) et le SS de l'après-midi, indiqué sur le Roadbook (RB) de chaque étape.

A noter que l'assistance technique au CH avec ravitaillement est obligatoire pour les motos enduro ainsi que pour toutes les motos avec un réservoir de moins de 12 litres.



En dehors de ces 2 zones d'assistance et pour toute la durée de la course sur le parcours, comme en dehors du parcours, il est interdit au pilote de recevoir de toute aide extérieure autres que le pilote lui-même ou d'un autre pilote en course dans les cas expressément prévus dans [l'Article 19.3. – Assistance entre pilotes](#), comme de recevoir des pièces de rechange provenant de véhicules d'assistance, d'assistants ou d'autres moyens et de personnes.

Toute infraction au précédent paragraphe constatée par l'organisation est sanctionnée par la mise hors course et hors classement pour la journée concernée, avec la possibilité de repartir pour l'étape du lendemain.

ARTICLE 19.2. : Ravitaillement, type de maintenance autorisée

Le ravitaillement en carburant, huile, autres fluides et eau doit être effectué dans les espaces suivants :

- Bivouac – Parc Assistance.
- Stations-services indiquées sur le RB.
- CH avec ravitaillement indiqué sur le RB pour chaque étape.

Le carburant ne peut être transporté que dans les réservoirs avant et arrière prévus à cet effet et solidairement fixés à la moto, sous peine de mise hors course et de l'exclusion du classement pour l'étape concernée par l'infraction.

Le ravitaillement en carburant est obligatoire aux stations-services indiquées sur le RB ainsi que sur le CH avec ravitaillement pour les motos des catégories enduro. Pour les autres catégories, Rallye-Raid et Trail, c'est à l'appréciation du pilote en fonction de la capacité du ou des réservoirs et de la présence d'une assistance technique au CH avec ravitaillement.

Au CH avec Ravitaillement, l'assistance technique peut procéder à toute opération de maintenance, à l'exception des pièces faisant l'objet d'un marquage, sauf pour la ligne d'échappement et le silencieux, aux conditions indiquées dans [l'article 17.4.](#)

Au Bivouac – Parc Assistance, l'assistance technique peut procéder à toute opération de maintenance, à l'exception des pièces faisant l'objet d'un marquage, sauf pour la ligne d'échappement et le silencieux et le changement du moteur préalablement marqué aux conditions indiquées dans [l'article 17.](#)

Au Bivouac – Parc Assistance, comme au CH avec ravitaillement, pour toute opération de ravitaillement et de maintenance, un tapis environnemental doit être placé sous la moto et répondre aux normes décrites au [Chapitre 7 – Règles Environnementales](#).

Le changement de moto durant la compétition n'est pas autorisé sous peine d'exclusion définitive de la course et de non-classement pour l'étape concernée par l'infraction.

Tout manquement à cette disposition est sanctionné par l'exclusion du classement de l'étape concernée par l'infraction et par l'exclusion définitive de la compétition.

ARTICLE 19.3. : Assistance entre pilotes

En cas d'accident et/ou de chute d'un pilote sur l'ensemble du parcours, liaison / transfert comme en Secteur Sélectif (SS) , le pilote suivant est obligé de ralentir et/ou de s'arrêter et de voir s'il est nécessaire de fournir une assistance ; ou si l'accident est mineur que le pilote ayant chuté et/ou blessé n'a pas besoin de sa présence pour une aide immédiate.



Si nécessaire, le pilote portant assistance doit immédiatement alerter la Direction de Course en appuyant sur le bouton « SOS » de sa balise GPS et d'appeler le numéro de téléphone « URGENCE » du PC course inscrit sur le bracelet pilote, en indiquant le numéro de note du RB et du Km de l'accident.

En cas dans d'impossibilité de contacter la Direction de Course, il doit continuer et alerter le premier poste de contrôle qu'il rencontre. Dans tous les cas, le pilote devra reprendre la course régulièrement et son temps d'arrêt sera relevé par la balise GPS.

Immédiatement après l'arrivée au Bivouac, le pilote doit se présenter à la Direction de Course et remplir le formulaire "Demande de compensation pénalité en temps" avec toutes les données suivantes :

- Numéro de note RB relatif au lieu de l'arrêt et le Km.
- Numéro de course du ou des pilotes assistés lors de l'arrêt.
- Toutes informations additionnelles pertinentes.

Ce n'est que dans ce cas que le processus d'évaluation de compensation pénalité temps commencera et sera examiné par le Jury sur la base des informations relevées sur la balise GPS.

Tous les pilotes qui passent sur les lieux d'un accident, avec une assistance déjà en place par deux pilotes ou personnel médical ou staff organisation, sont tenus de poursuivre leur course et dans tous les cas, aucun temps d'arrêt ne leur sera décompté en cas d'arrêt dans ces circonstances.

De plus, aucune compensation de pénalité en temps ne sera accordée en cas d'arrêt pour assistance mécanique ou assistance de toute autre nature que sanitaire ou pour des raisons graves de sécurité.

L'absence d'arrêt des pilotes suivant en cas d'accident et/ou de chute détectée par le traceur GPS, sauf en cas de présence de 2 pilotes ou du staff médical, entraîne une pénalité de 60 minutes pour chaque pilote ne respectant pas cette disposition impérative d'assistance entre pilotes.

ARTICLE 19.4. : Assistance médicale

Comme sur le parcours de liaison / transfert, en cas d'urgence, l'équipe médicale organisation peut intervenir sur un SS de manière à préserver la sécurité des pilotes engagés ou en attente de prendre le départ de la SS.

L'intervention peut être autorisée, en plus de la Direction de Course, par le Directeur de Course, le Directeur de Course Adjoint, le responsable du SS.

ARTICLE 19.5. : Neutralisation – Parc de regroupement

L'organisateur peut prévoir la mise en place de parcs de regroupement fonctionnant sous le régime de non-assistance extérieure, dans le cas de retard prolongé (incident sur le parcours de liaison ou en SS, intempéries, par exemple).

Leur gestion est sous la responsabilité du Directeur de Course qui gèrera cette neutralisation.

Une nouvelle heure de départ peut être donnée à la sortie du parc de regroupement et noté sur le Carton de pointage du pilote.

Dans tous les cas, le redémarrage de la course se fera selon l'ordre de départ de la course.



ARTICLE 20 : Prologue

La séquence Prologue, bien que très réduite, tant au niveau de la liaison, que de la distance du Prologue en lui-même (Secteur Sélectif balisé de quelques km) permet de tester l'ensemble du dispositif avant l'étape du samedi.

Les pilotes sont invités à se rendre en zone d'attente du CH de départ au Bivouac ([voir Annexe 5 – Signalétique Sportive](#)) :

- Départ de leur espace dans le Parc Assistance moto en marche au pas (moins de 20 km/h).
- 20 minutes avant leur horaire de Départ du vendredi indiqué sur la feuille de temps publiée sur Sportity.
- Remise du bracelet transpondeur par l'équipe de chronométrage officielle FFM.
- Installation de la balise GPS par l'équipe dédiée sur la moto au niveau du guidon.
- Ordre des catégories, de la 1^{ère} à la dernière : Rallye-Raid, Enduro (EN1, EN2, EN3), Trail (TR1, TR2, TR3, TR4), puis Trail Experience GPX.
- Ordre dans chaque catégorie par numéro de course croissant.

Le bon fonctionnement du matériel de navigation du pilote, de la balise GPS et de son téléphone portable peut être vérifié aux occasions suivantes :

- Départ de la course, prologue et étape.
- Contrôle de Pointage (CP) dont contrôle de pointage volant, CH avec Ravitaillement.
- Départ des Secteurs Sélectifs (DSS).

Dans les cas précités, en cas de non-fonctionnement, le pilote se verra appliquer les pénalités suivantes :

- Téléphone mobile du pilote non actif : de 10 minutes de pénalités à la mise hors course pour la journée concernée.
- Défaut de fonctionnement du matériel d'affichage de navigation du pilote : Départ retardé + application des pénalités selon la durée du retard, mise hors course au-delà de 30 minutes de retard.

Dans la zone d'attente, l'organisation et les équipes dédiées procèdent aux vérifications suivantes avant l'horaire de départ :

- Arrivée avant la zone d'attente moteur coupé jusqu'à l'horaire de départ.
- A l'entrée de la zone d'attente : vérification de la présence du bracelet pilote au poignet droit.
- Commissaire technique : Vérification de l'équipement pilote obligatoire (voir Annexe 6 – Protection pilote), vérification du téléphone mobile du pilote allumé, vérification des marquages sur la moto et des pneumatiques.
- Vérification du système de lecture du pilote et du fichier navigation actif (RB digital ou trace GPX).
- A la sortie de la zone d'attente le carton de pointage est remis au pilote.

Les départs des pilotes s'effectuent selon les intervalles suivants :

- Catégorie Rallye-Raid : 30 secondes entre chaque pilote,
- Catégories Enduro (EN1, EN2, EN3) : départ du premier pilote catégorie Enduro EN1, 2 minutes après le départ du dernier pilote de la catégorie Rallye-Raid. 30 secondes entre chaque pilote
- Catégories Trail (TR1, TR2, TR3, TR4) : départ du premier pilote catégorie Trail TR1, 2 minutes après le départ du dernier pilote de la catégorie Enduro EN3. 30 secondes entre chaque pilote
- Catégorie TRAIL Experience GPX : départ du premier pilote de cette catégorie 2 minutes après le départ du dernier pilote de la catégorie Trail TR4. 30 secondes entre chaque pilote.

L'organisation se réserve le droit d'insérer dans l'ordre de départ, en les repositionnant à sa discrétion dans les catégories de son choix, des pilotes de notoriété dans les spécialités Enduro, Rallye-Raid ou d'autres disciplines moto.



Chaque pilote est invité à démarrer sa moto dans la minute indiquée sur sa feuille de temps au signal du starter.

Franchir le panneau avant le signal de départ entraîne une pénalité d'une minute.

Démarrer le moteur en poussant la moto n'est pas pénalisé mais doit être effectué dans la minute de départ.

Il est impératif de respecter chaque horaire de départ indiqué sur la feuille de temps. Toute minute de retard entraîne une pénalité de 1 minute par minute de retard.

Un retard de plus de 30 minutes par rapport à un horaire indiqué sur la feuille de temps entraîne la mise hors course du pilote pour la journée de compétition concernée, le pilote ne sera pas classé pour cette journée, toutefois le pilote a la possibilité de repartir le lendemain.

Les zones d'attente, de départ et de ligne de départ sont uniquement accessibles aux pilotes et aux officiels.

Après la très courte liaison, les pilotes arrivent à la zone du Prologue / Départ du Secteur Sélectif (DSS), [voir Annexe 5 – Signalétique Sportive](#), et doivent prendre la minute indiquée sur leur feuille de temps au panneau jaune « Début de Zone » et prendre le départ du SS dans la minute indiquée sur sa feuille de temps, à l'ordre du starter, au niveau du panneau « Start Cellule ».

Le Prologue étant un SS balisé la navigation n'est pas utile et sert uniquement à tester le fonctionnement du matériel de navigation qui doit être opérationnel.

A l'arrivée du Prologue / Arrivée du Secteur Sélectif (ASS), la proximité de l'arrivée étant indiquée par le panneau jaune avec le drapeau à damier, le pilote doit couper les gaz après le panneau « Finish Cellule » et décélérer jusqu'au panneau « Fin de Zone ».

Le pilote reprend ensuite le parcours de liaison / Transfert, jusqu'au CH Arrivée Bivouac en suivant les indications du RB.

Au CH Arrivée :

- Le pilote remet son carton de pointage au chronométreur officiel.
- L'équipe balise GPS reprend la balise sur la moto pour vérifier son état et la mettre en charge pour le lendemain.
- Sur demande du Commissaire Technique, le pilote peut être invité à mettre sa machine en mini-parc fermé afin que le Commissaire Technique procède à différentes vérifications.

Après la réunion de Jury, le classement du Prologue est validé (temps chronométré réalisé sur le Prologue majorée avec les éventuelles pénalités).

Le classement du Prologue sert à déterminer l'ordre de départ de l'Etape du samedi.

Le temps réalisé sur le Prologue avec applications des éventuelles pénalités est pris en compte dans le classement de l'épreuve.



ARTICLE 21 : Départ de l'Etape 1 - Samedi

Le départ du 1^{er} pilote sera donné entre 7h et 8h.

Le RB (ou trace GPX pour la catégorie Trail Experience GPX) est communiqué directement au pilote 1 heure avant l'horaire de départ du 1^{er} pilote pour selon les catégories suivantes :

- Catégories Rallye-Raid + Enduro (EN1, EN2, EN3) + Trail (TR1, TR2, TR3, TR4).
- Trail Experience GPX.

Il appartient à chaque pilote de charger le fichier transmis et de l'installer dans son matériel de navigation avant de quitter son espace dans le Parc Assistance et avant de se présenter dans la zone d'attente du CH de départ.

Les pilotes sont invités à se rendre en zone d'attente du CH de départ au Bivouac ([voir Annexe 5 – Signalétique Sportive](#)) :

- Départ de leur espace dans le Parc Assistance moto en marche à allure réduite (moins de 20 km/h).
- 20 minutes avant leur horaire de Départ du samedi publié le vendredi soit après la réunion de Jury en fonction du classement du prologue indiqué sur la feuille de temps remise dans la zone d'attente (voir ci-après).
- Ordre de départ selon le classement scratch du prologue pour toutes les catégories, sauf la catégorie Trail Experience GPX., classée à part, ordre de départ selon le classement de la catégorie au prologue.

Dans la zone d'attente, l'organisation et les équipes dédiées procèdent aux mêmes vérifications que lors du Départ du Prologue ([voir Article 20 – Prologue](#)).

L'ordre des départs de la 1^{ère} étape sera établi en fonction du classement du Prologue.

Les intervalles de départ entre les pilotes seront définis par la Direction de Course en fonction des caractéristiques de l'épreuve.

L'organisation se réserve le droit d'insérer dans l'ordre de départ, en les repositionnant à sa discrétion dans les catégories de son choix, des pilotes de notoriété dans les spécialités Enduro, Rallye-Raid ou d'autres disciplines moto.

Chaque pilote est invité à franchir le panneau dans la minute indiquée sur sa feuille de temps au signal du starter.

Prendre le départ avant le signal de départ entraîne une pénalité d'une minute.

Démarrer le moteur en poussant la moto n'est pas pénalisé mais doit être effectué dans la minute de départ.

Il est impératif de respecter chaque horaire de départ indiqué sur la feuille de temps. Toute minute de retard entraîne une pénalité de 1 minute par minute de retard.

Un retard de plus de 30 minutes par rapport à un horaire indiqué sur la feuille de temps entraîne la mise hors course du pilote pour la journée de compétition concernée, le pilote ne sera pas classé pour cette journée, toutefois le pilote a la possibilité de repartir le lendemain.

Les zones d'attente, de départ et de ligne de départ sont uniquement accessibles aux pilotes et aux officiels.



ARTICLE 22 : Départ de l'Etape 2 - Dimanche

Le départ du 1^{er} pilote est entre 7h et 8h.

Le déroulé et les modalités sont identiques à celui de l'Etape 1 du samedi, avec les actualisations suivantes :

- Envoi du fichier RB du dimanche vs samedi.
- Ordre des départs basés sur le classement de l'Etape 1.
- Remise du carton de pointage du dimanche dans la zone d'attente.

ARTICLE 23 : Parcours – Points de contrôles

Afin de vérifier le strict respect du parcours préparé par l'Organisation et indiqué dans le RB ainsi que les vitesses de roulage imposées, différents points de contrôle sont prévus le long du tracé.

Ces points de contrôles permettent à la Direction de Course de vérifier que les pilotes respectent les indications du parcours.

Dans tous les cas, le pilote doit observer scrupuleusement le parcours indiqué par le RB et passer par l'ensemble des points de contrôles prévus par l'organisation (notes RB) qui y sont indiqués en respectant les limitations de vitesse indiquées.

Le non-respect de cette disposition entraîne des pénalités de temps variable selon la nature de l'infraction constatée, soit par un officiel de la course, soit par le relevé des informations de la balise GPS.

A noter que pour la catégorie Trail Experience GPX naviguant au GPS, les pilotes sont tenus de respecter avec exactitude la trace GPS fournie ainsi que les limitations de vitesse. En cas d'infraction, les mêmes pénalités s'appliquent que pour les pilotes naviguant au RB.

Sur la partie du parcours ouvert à la circulation (parcours de liaison / transfert ainsi que certaines sections, les zones à vitesse limitée des secteurs sélectifs), les forces de l'ordre (Gendarmerie, Police) peuvent procéder à des verbalisations en cas de non-respect du code de la route.

Les points de contrôle sur le parcours sont de différents type :

- Waypoints (WP) ou points de passage : sur le parcours de liaison / transfert, comme sur les Sections Sélectives (SS).
- Zones à vitesse contrôlée : sur le parcours de liaison / transfert, comme sur les Sections Sélectives (SS).
- Contrôles de Pointage (CP) : sur le parcours de liaison / transfert. Zones fixes signalées par panneaux, non-indiquées sur le RB.
- Contrôle Horaire (CH) : sur le parcours de liaison / transfert, un CH unique avec ravitaillement après le SS du matin et avant le SS de l'après-midi. Zone fixe signalée par panneaux, indiquée sur le RB.
- Contrôles volants : sur les Secteurs Sélectifs réalisés de manière aléatoire par un membre de l'organisation, non indiqués sur le RB.
- Contrôles de Roadbook : sur les Secteurs Sélectifs. Zones fixes signalées par panneaux, non indiquées sur le RB.

Voir l'Annexe 5 – Signalétique Sportive pour les panneaux de signalisation à l'entrée de chaque zone fixe.



Le non-passage par l'un des points de contrôle, constaté visuellement par un officiel de la course ou vérifié par le tracé enregistré par la balise GPS, entraîne une pénalité en temps variable selon la nature de l'infraction et le dépassement de la limitation de vitesse indiquée pour la section concernée.

La perte du carton de pointage par le pilote ou la non-déclaration de la perte du carton de pointage par le pilote, entraîne une pénalité de 5 minutes.

La falsification du carton de pointage par le pilote entraîne l'exclusion définitive du pilote de la course.

Les pilotes se présentant en sens inverse de la course à un point de contrôle (CP, CH, Contrôle Volant, Contrôle Roadbook) dans le sens de la course, reçoivent une pénalité de 5 minutes par point de contrôle abordé dans cette situation.

Sur le parcours de liaison / transfert, les pilotes revenant en arrière et circulant dans le sens inverse de la course reçoivent une pénalité minimum de 10 minutes pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la course en fonction de la vitesse, sur appréciation du Jury.

Le temps passé dans les différentes opérations de contrôle ne peut en aucun cas être neutralisé.

Tout dépassement de vitesse dans n'importe quelle section du parcours entraîne des pénalités.

Définition des pénalités en cours de réalisation.

Les pénalités pour dépassement de la vitesse limitées sont cumulatives pour les infractions commises dans les différents secteurs du parcours.

Par ailleurs, en cas de non-respect de trace, les pénalités peuvent varier selon les cas suivants, à l'appréciation du Jury :

- Coupe n'impliquant pas d'avantage de temps : pénalité standard.
- Coupe générant un avantage de temps : pénalité standard à laquelle s'ajoute le temps économisé entre le parcours emprunté par le pilote et le temps officiel en prenant comme référence le temps réalisé par le dernier pilote classé de la même catégorie individuelle unique dans la section et n'ayant pas fait l'objet d'une pénalité selon les informations de la balise GPS. Dans tous les cas, la pénalité minimum appliquée est fixée à 5 minutes.

[Voir l'Annexe 2 – Récapitulatif des infractions et pénalités.](#)

ARTICLE 23.1. : Waypoints (WP)

Dans le RB d'une épreuve RALLY MOTO TT différents types de Waypoints sont prévus.

Les types de Waypoints sont en cours de définition, ainsi que les pénalités appliquées en cas de non validation.



ARTICLE 23.2. : Zones à vitesse contrôlée

Les Zones à vitesse contrôlée sont des sections particulièrement sensibles en matière de sécurité et/ou d'environnement, dans lesquelles le pilote doit faire preuve d'une vigilance accrue par rapport aux autres limitations de vitesse sur le parcours.

Les Zones à vitesse limitées sont présentes aussi bien sur le parcours de liaison / transfert que sur les Secteurs Sélectifs (SS).

Les Zones à vitesse limitées sont mentionnées lors du briefing pilotes, publiées sur le Sportivity RALLY MOTO TT et indiquées sur le RB de la manière suivante :

- Début de Zone à Vitesse Limitée : DZ + indication de la limitation de vitesse.
- Fin de Zone à Vitesse Limitée : FZ + indication de la limitation de vitesse.

Tout dépassement de la vitesse entraîne une pénalité selon les indications mentionnées au début de l'article 23, le Jury se réservant le droit d'augmenter les pénalités étant donné le caractère sensible de ces zones et du comportement du pilote.

ARTICLE 23.3. : Contrôles de pointage (CP)

Les Contrôles de pointage sont des points fixes situés sur le parcours de liaison / transfert.

Les CP ne sont pas signalés sur le RB. Leur nombre et leur emplacement ne peuvent pas être divulgués.

Le pilote doit présenter son carton de pointage (panneau rouge avec tampon) et le faire valider par un officiel.

La distance entre les panneaux jaune (début de zone) et le panneau rouge (fin de zone, zone de validation) varie entre 10 à 100m selon la typologie du terrain.

Le temps passé dans l'opération de contrôle ne peut en aucun cas être neutralisé.

L'absence de validation d'un CP entraîne une pénalité de 5 minutes.

ARTICLE 23.4. : Contrôle Horaire (CH)

Un unique Contrôle Horaire (CH) avec ravitaillement est présent sur chaque étape (Etape 1 – Samedi et Etape 2 – Dimanche), avec ravitaillement, positionné après le SS du matin et avant le SS de l'après-midi.

Dans tous les CH, Le pilote doit s'arrêter au début de la zone de CH (panneau jaune avec le chrono) dans la minute indiquée dans sa feuille de temps. Tout retard est pénalisé par 1 minute par minute de retard.

En cas d'avance au CH, le pilote peut attendre son horaire de passage au CH avant le panneau jaune, moteur arrêté, sans encourir de pénalité

Le pilote doit présenter son carton de pointage (panneau rouge avec chrono) et le faire valider par un officiel.

La distance entre les panneaux jaune (début de zone) et le panneau rouge (fin de zone, zone de validation) varie entre 5m à 50m selon la typologie du terrain.



Le temps passé dans l'opération de contrôle ne peut en aucun cas être neutralisé.

Si un pilote est pénalisé au CH, son heure de pointage qui lui sera communiquée, servira pour calculer sa nouvelle heure d'arrivée au SS de l'après-midi et au CH d'arrivée au Bivouac, le temps imparti entre ces points, restant toujours le même.

Au-delà de 30 minutes de retard à un CH, le pilote sera déclaré hors course pour l'étape concernée et le non classé sur l'étape concernée. Lors du prochain point de contrôle, le pilote doit alors rejoindre le CH d'arrivée de l'étape au du bivouac. Le pilote peut toutefois prendre le départ de l'étape du lendemain.

L'absence de validation du CH entraîne la mise hors course du pilote pour l'étape concernée et le non-classement du pilote sur l'étape. Lors du prochain point de contrôle, le pilote doit alors rejoindre le CH d'arrivée de l'étape au du bivouac. Le pilote peut toutefois prendre le départ de l'étape du lendemain.

ARTICLE 23.5. : Contrôles volants

Les contrôles volants peuvent être placés sur les Secteurs Sélectifs (SS) et sont gérés par les membres de l'organisation.

La confirmation du passage doit être renseignée sur la feuille de passage chronologique interne à l'organisation dûment remplie et signée par la personne de l'organisation en charge du contrôle.

Le non-respect d'un point de contrôle volant équivaut à un Contrôle de Roadbook (voir ci-après) manqué et entraîne l'application d'une même pénalité de 5 minutes.

Le temps passé dans l'opération de contrôle ne peut en aucun cas être neutralisé.

ARTICLE 23.6. : Contrôles Roadbook

Un Contrôle Roadbook (RB) peut être effectué par les membres de l'organisation.

Les pilotes peuvent être contrôlés sans préavis. Des panneaux de contrôle RB (panneau jaune et rouge), sont positionnés à la discrétion de l'organisation indiquant la position du point de contrôle.

Les contrôles peuvent avoir lieu sur les Secteurs Sélectifs et concernent tous les pilotes.

Le pilote est tenu de s'arrêter et de faire une pause le temps nécessaire à la vérification et de ne redémarrer qu'après autorisation de la personne de l'organisation en charge du contrôle. Au point de contrôle (panneau rouge) le RB du pilote doit être positionné sur la note en cours du RB avec une tolérance de deux notes en plus ou en moins.

Le pilote pour qui, ce pour quelque raison que ce soit (y compris en cas de dysfonctionnement de leur lecteur de RB) il n'est pas possible de procéder au contrôle, reçoit une pénalité de 5 minutes.

Le pilote qui ne passe pas, ne s'arrête pas à la demande de l'organisation ou qui ne s'arrête pas le temps nécessaire à la vérification, sera également pénalisé de 5 minutes.

Le temps passé dans l'opération de contrôle ne peut en aucun cas être neutralisé.



ARTICLE 24 : Parcours –Secteurs Sélectifs (SS)

Chaque Secteur Sélectif comporte des Zones à Vitesse contrôlés (voir Article 23.2.) qui :

- Se déroulent sur une portion de route ouverte à la circulation.
- Sont à parcourir en respectant la vitesse maximum indiquée par le RB.

Aucune réclamation ne pourra être formulée à cet égard.

La non-exécution ou l'annulation d'un ou plusieurs SS, du fait d'une décision de la Direction de Course n'entraîne pas l'annulation d'une étape, ni le classement de cette dernière, ni celle de l'épreuve.

Chaque SS ne fait l'objet que d'un seul passage chronométré par Etape.

Le pilote doit franchir le début de la zone de départ de la SS (DSS) (panneau jaune avec le drapeau) dans la minute indiquée dans sa feuille de temps. Tout retard est pénalisé par 1 minute par minute de retard.

En cas d'avance au DSS, le pilote peut attendre son horaire de passage avant le panneau jaune, moteur arrêté, sans encourir de pénalité. Le pilote peut se rendre à pied à la table des chronométreurs (panneau rouge) pour consulter l'heure officielle.

L'heure de départ de la SS est inscrite sur le carton de pointage du pilote. Le pilote doit se positionner dans la minute indiquée au panneau rouge avec le drapeau « Start Cellule ».

Le signal du départ est donné sous l'autorité du responsable de SS.

En cas d'arrêt / neutralisation prolongé entre le Contrôle Horaire (CH) et le début du Secteur Sélectif (CH Départ Bivouac pour le SS du matin, CH avec ravitaillement pour le SS de l'après-midi), en raison d'un retard au départ de celui-ci ou de la suspension des accès au SS pour les urgences, la reprise s'effectuera en respectant les intervalles de temps et l'ordre de départ des pilotes.

Dans le cas d'un arrêt de course définitif dans un SS, le Jury peut décider d'annuler ce SS.

Dans tous les cas, les pilotes doivent se conformer aux directives de la Direction de Course, des Officiels et Marshals présents sur place. Le non-respect des dispositions et/ou départ anticipé entraînera l'application d'une pénalité de 1 minute.

Dans un SS, la rentrée en piste, suite à une erreur de navigation, doit s'effectuer avec la plus grande prudence.

Le pilote est également tenu, dans cette phase, de respecter les signaux et indications des Officiels place.

Pour un pilote réintégrant le parcours en dépassant les 30 km/h ou en roulant en sens inverse de la course : minimum de 10 minutes de pénalité, avec une possible augmentation de la pénalité en fonction de la vitesse, pouvant aller jusqu'à à l'exclusion de la course sur appréciation du Jury.

L'arrivée du SS (ASS) est signalée par un panneau jaune avec le drapeau à damiers placé entre 20m et 100m avant l'ASS. La fin de l'ASS est matérialisée par le panneau rouge avec le drapeau à damiers, indiquant le point précis de la prise de temps (Finish Cellule) ;

Le panneau fin de zone est placé entre 20 m et 100 environ après l'ASS pour vérifier l'ordre de passages des concurrents.

L'arrêt au panneau fin de zone ASS est obligatoire.



ARTICLE 25 : Fin d'une étape, fin de course

ARTICLE 25.1. : Fin d'une étape

La fin de l'étape est définie par le passage du CH d'arrivée situé au Bivouac.

En cas d'avance au CH d'arrivée, le pilote peut pointer en avance sans encourir de pénalité.

Le pilote doit présenter son carton de pointage (panneau rouge avec chrono) et le faire valider par un officiel qui le conserve.

Le temps passé dans l'opération de contrôle ne peut en aucun cas être neutralisé.

Le pilote remet au chronométrateur son bracelet transpondeur ([voir Article 7](#)).

L'équipe balise GPS prend la balise GPS sur la moto du pilote et s'assure de son état puis se charge de la remettre en charge pour l'étape du lendemain ([voir Article 7](#)).

Sur demande d'un Commissaire Technique, le pilote peut être invité à amener sa moto dans un petit Parc Fermé à proximité du CH d'arrivée pour procéder à différents contrôles dont test du niveau sonore.

Après quoi le pilote peut regagner son espace dans le Parc Assistance à moto à allure réduite (moins de 20 km/h).

A la fin de l'étape du samedi le pilote est invité à assister au briefing pour l'étape du dimanche ([voir Article 18. Briefing Pilotes](#)).

ARTICLE 25.2. : Fin de l'épreuve

La fin de l'épreuve est définie par le passage du CH d'arrivée situé au Bivouac à l'issue de l'Etape 2 du dimanche, qui suit les mêmes principes que celui du CH d'arrivée ([voir Article 25.1](#)) avec les spécificités décrites ci-après.

Après le passage du panneau Stop marquant la fin du CH (panneau rouge avec le chrono) :

- Le pilote remet au chronométrateur son carton de pointage ainsi que son bracelet transpondeur. Le pilote reçoit en retour son chèque de caution en cas de remise en bon état du bracelet ([voir Article 7.2.](#)).
- L'équipe balise GPS prend la balise GPS sur la moto du pilote. Le pilote reçoit en retour son chèque de caution en cas de remise en bon état de la balise GPS ([voir Article 7.1.](#)).

Sur demande d'un Commissaire Technique, le pilote peut être invité à amener sa moto dans un petit Parc Fermé à proximité du CH d'arrivée pour procéder à différents contrôles dont test du niveau sonore.

Après quoi le pilote peut regagner son espace dans le Parc Assistance à moto à allure réduite (moins de 20 km/h).

A la fin de l'étape du dimanche le pilote est invité à assister à la remise des prix officielles de l'épreuve ([voir Chapitre 6 – Classements, Remise des prix](#)).



ARTICLE 25.3. : Abandon pilote

Le pilote contraint à l'abandon pour quelque raison que ce soit, est tenu, sous réserve qu'il soit en capacité de le faire, dans le cas contraire, il appartient à ses accompagnateurs de procéder à sa place :

- D'avertir immédiatement la Direction de Course via le numéro de téléphone d'urgence du PC Course,
- De remettre au CH d'Arrivée du Bivouac : le carton de pointage et le bracelet transpondeur au chronométrateur, la balise GPS à l'équipe dédié (en échange de quoi et sous réserve de remise en bon état du bracelet et de la balise GPS, les chèques de caution seront rendus, [voir Article 7](#)).

Le pilote abandonnant ne pourra pas figurer sur le classement total de l'épreuve, mais restera éventuellement classé au titre de la journée ou étape précédent celle de l'abandon ([voir Chapitre 6 – Classements, Remise des prix](#)).



CHAPITRE 5 – INSCRIPTIONS PILOTES

ARTICLE 26 : Tarif de l'engagement pilote

Le tarif de l'engagement est de 500 € par pilote. Il s'agit d'un tarif unique quelle que soit la catégorie.

Le tarif de l'engagement inclut :

- Le droit de participer à la compétition (après avoir rempli les conditions des vérifications administratives et techniques).
- La surface dans le Parc Assistance.
- La fourniture des 3 stickers plaques à numéros à apposer sur la moto.
- La location de la balise GPS et du bracelet transpondeur.
- La mise à disposition des fichiers de navigation indispensable pour participer à l'épreuve et uniquement pour la durée de celle-ci, les fichiers transmis demeurant la propriété de l'organisation.

Le tarif de l'engagement n'inclut pas :

- La licence sportive FFM (ou FIM ou FIM Europe) indispensable pour participer à la compétition.
- Le matériel de navigation nécessaire à la lecture des fichiers transmis.
- Les cautions pour la balise GPS et le bracelet transpondeur, restituées au pilote en fin d'épreuve contre la remise du matériel en bon état.
- La moto, l'équipement du pilote, les pièces et consommables, dont les frais de carburant, nécessaires à la participation à la compétition.
- Les frais de déplacements, d'hébergement, de restauration pour se rendre à la compétition ou sur le site de l'épreuve.
- Tout autre poste de dépense, qui est à la charge du pilote, exception faite des postes indiqués dans le paragraphe précédent « Le tarif de l'engagement inclut : ».

ARTICLE 27 : Capacité maximum de l'épreuve

La capacité maximum de l'épreuve est fixée à 300 pilotes afin de garantir à chaque pilote inscrit un niveau optimum de qualité d'accueil, d'organisation et d'encadrement de l'évènement.

ARTICLE 28 : Dates d'ouverture et de clôture, modalités d'inscriptions

Date d'ouverture des inscriptions : mardi 3 février 2026.

Date de clôture des inscriptions : vendredi 31 juillet 2026.

Dans le cas où la capacité maximum de l'épreuve est atteinte avant la date de clôture, les pilotes seront informés et auront la possibilité de s'inscrire en liste d'attente. L'organisation les informera alors des éventuels désistements, ils seront alors invités à régler directement leur engagement selon les mêmes modalités que celles décrites ci-après.



Modalités d'inscription :

- Via le site officiel rallymotott.com / rubrique Pilotes.
- Règlement uniquement par paiement en ligne en une seule fois de l'engagement.
- Il n'est possible que de payer un engagement pilote à la fois (par commande). Si une entité souhaite engager plusieurs pilotes, elle doit renouveler l'opération autant de fois que le nombre de pilotes.
- Le paiement de l'engagement implique l'acceptation par le pilote du présent Règlement Particulier, comme le pilote sera invité à le faire pour confirmer le règlement de son engagement.
- Après le paiement de l'engagement, sous un délai de 1 semaine, le pilote recevra par mail son identifiant et son mot de passe pour accéder à son formulaire d'engagement en ligne.
- Le pilote pourra ainsi compléter au fur et à mesure les informations demandées, jusqu'au 31 juillet 2026. Les informations ainsi collectées permettront d'assurer la fluidité des vérifications administratives et techniques sur l'épreuve.

ARTICLE 29 : Conditions de remboursement

Les conditions de remboursement en cas d'annulation par le pilote sont définies ci-après, ce, quel que soit le motif de l'annulation.

Dans tous les cas de remboursement, 30 € seront conservés au titre des frais de gestion.

Toute demande de remboursement doit être adressée impérativement par courrier à l'adresse suivante : Moto Club des 2 Gaves, BP 3, 64120 Saint-Palais - FRANCE, le cachet de la poste faisant foi.

Le montant du remboursement est déterminé en fonction de la date d'annulation :

- Du 30 janvier au 31 mai 2026, 100% du montant de l'engagement remboursé (moins les 30 € de frais de gestion).
- Du 1^{er} juin au 30 juin 2026, 50% du montant de l'engagement remboursé (moins les 30 € de frais de gestion).
- A compter du 1^{er} juillet, aucun remboursement.

En cas d'annulation d'une journée / étape ou de l'intégralité de l'épreuve, pour motif de force majeure, indépendant de la volonté de l'organisateur et s'imposant à lui, notamment pour les motifs suivants, mais non limitée à ces cas, conditions météo, sécurité, pandémie, il ne sera procédé à aucun remboursement des frais d'engagements.

ARTICLE 30 : Offres Partenaires / Challenges Marque

Les Partenaires du RALLY MOTO TT peuvent proposer des conditions spéciales aux pilotes participants et / ou de participer à un Challenge Marque.

La liste des offres disponibles ainsi que les possibilités de s'inscrire à un Challenge marque seront résumées dans cet article dans une prochaine mise à jour du présent Règlement Particulier et publiées en détail sur le site officiel rallymotott.com. / rubrique Pilotes.



CHAPITRE 6 – CLASSEMENTS, REMISE DES PRIX

ARTICLE 31 : Modalités de classement

Le classement de chaque journée est établi de la manière suivante : cumul des temps sur les différents Secteurs Sélectifs (SS) de la journée, enregistrés par le chronométrage officielle (précision 1/000ème de seconde), éventuellement augmenté du cumul des pénalités en temps appliqué au pilote en cas d'infraction(s) au présent Règlement Particulier.

Le 1^{er} pilote est celui qui réalise le temps total (temps cumulés sur les SS + éventuelles pénalités) le moins élevé, indiqué en heures, minutes, secondes et centièmes de secondes

Le classement du Prologue en plus de définir l'ordre de départ de l'Etape 1 du samedi, compte dans le classement de l'épreuve (voir [Article 20 – Prologue](#) et [Article 21 – Départ Etape 1 samedi](#)).

Les résultats du prologue sont publiés comme indiqué dans l'article 20 : scratch catégories rallye-raid, enduro, trail), Trail Experience GPX.

Le Prologue et chacune des Etape 1 (samedi) et Etape 2 (dimanche), ainsi que le classement de l'épreuve, donnent lieu à un classement par catégorie, selon les catégories individuelles et par équipe définies à [l'Article 11 – Catégories](#).

Dans le cas où 2 pilotes seraient ex-aequo au classement d'une étape, les critères de départage successifs seront appliqués :

- Cumul des positions selon le classement scratch dans les SS de l'étape, le pilote ayant le cumul le moins élevé étant classé avant l'autre.
- Le pilote ayant enregistré le moins de pénalité.

Le classement de chaque journée est publié en fin de journée, après validation du Jury de l'épreuve sur le site officiel de l'évènement rallymotott.com / rubrique Résultats.

Le classement de l'épreuve est établi en cumulant les résultats du Prologue et des 2 étapes et sert de référence pour organiser la remise des prix de l'épreuve ([voir Article 32](#)).

ARTICLE 32 – Remise des Prix

La remise des prix de l'épreuve est prévue le dimanche à 18h30 au Bivouac (Paddock), horaire de début à confirmer, sur les bases du classement officiels cumulant les résultats du Prologue et des 2 étapes.

Les 3 premiers pilotes de chaque catégorie, ou les 3 pilotes des 3 1^{ères} équipes de chaque catégorie par équipe, sont invités à monter sur le podium.



L'ordre des catégories pour la remise des prix est le suivant :

- Challenges marques.
- Equipe catégorie Motos Clubs.
- Equipe catégorie Distributeurs.
- Trail Expérience GPX.
- Super Vétérans.
- Vétérans.
- Juniors.
- Féminines.
- Trail TR1.
- Trail TR 2.
- Trail TR 3.
- Trail TR 4.
- Enduro EN 1.
- Enduro EN 2.
- Enduro EN 3.
- Rallye-Raid.
- Scratch

La participation à la remise des prix est obligatoire pour les pilotes figurant dans les 3 premiers des catégories primées listées ci-dessus.

L'obligation pour un pilote d'être présent à la remise des prix devient caduque si celle-ci débute 1 heure après l'horaire indiqué au début de cet article.

Dans tous les cas, les prix seront attribués exclusivement aux pilotes présents à la remise des prix.

ARTICLE 33 – Réclamations

Les réclamations doivent être posées conformément aux dispositions du Code Sportif National FFM.

Les réclamations concernant un autre pilote ou sa machine doivent être présentées au plus tard 30 minutes suivant l'arrivée du dernier pilote au Bivouac pour la journée concernée par la demande de réclamation.

Une réclamation portant sur les caractéristiques d'une moto est autorisée à l'arrivée du pilote recevant la plainte. Le pilote ayant déposé la réclamation et le pilote objet de la réclamation doivent tous les deux laisser leurs motos dans le mini Parc Fermé aménagé par l'organisation à cet effet à proximité du CH d'arrivée au Bivouac, le temps nécessaire à l'examen des 2 motos par un commissaire technique, sous peine d'exclusion définitive de l'épreuve, sans possibilité de repartir le lendemain du pilote qui ne respecterait pas cette disposition.

Toute réclamation reçue fera l'objet d'une enquête complémentaire, avec vérifications de la balise GPS et des temps de passage aux différents points de contrôle, témoignages des officiels des représentants de l'organisation de l'épreuve pour le pilote objet de la réclamation comme pour le pilote déposant réclamation.

Toute réclamation concernant les résultats doit être déposée au plus tard dans les 30 minutes suivant la publication des résultats de la journée.



Les résultats officiels provisoires doivent être publiés dans un délai maximum deux heures après l'arrivée du dernier concurrent.

Chaque réclamation doit se référer à un seul sujet et être accompagnée d'un montant de 150€ ; de plus, en cas de démontage, une caution de 75 € pour un moteur 2 temps ou de 150 € pour un moteur 4 temps doit être également versée. Tout pilote mis en cause doit être entendu par le Jury.

Si la réclamation est fondée et la décision précédente modifiée dans un sens favorable au réclamant, alors :

- Cette caution lui est remboursée. Dans le cas contraire, elle est perçue par la FFM en dédommagement des frais administratifs engendrés.
- Les classements officiels provisoires seront révisés en conséquence, la version mise à jour sera publiée sur le site officiel rallymotott.com / rubrique Résultats, au plus tard le jeudi suivant l'épreuve.

Le droit de réclamation en appel est porté à 300 €. Le pilote peut demander que sa sanction soit suspendue jusqu'à ce que son appel soit traité, mais cette demande peut lui être refusée.

Si la réclamation doit être jugée immédiatement à la demande expresse du réclamant, et nécessite une réunion urgente, une caution de 1 500 € doit être versée pour "frais de justice".

Il est précisé, qu'en cas d'incident impliquant plusieurs personnes, le droit en appel doit être versé, ainsi que la caution par chacune des personnes intéressées, mais en aucun cas collectivement.



CHAPITRE 7 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

Les règles environnementales du RALLY MOTO TT doivent particulièrement être prises en compte par les concurrents dans l'intérêt commun de pérennité du loisir vert motorisé.

L'organisateur et les officiels seront très vigilants aux respects de ces règles.

ARTICLE 34 : Protection de l'environnement

Les concurrents se doivent de respecter les dispositions suivantes :

1. Tapis environnemental obligatoire répondant aux caractéristiques suivantes :

- Dimensions : 160 cm x 100 cm minimum.
- Capacité d'absorption : 1 litre minimum.
- Epaisseur : de 5 à 7 mm minimum.

Ce tapis doit impérativement être utilisé lors de toute opération de maintenance, de mécanique ou de ravitaillement, aussi bien dans le parc d'assistance que dans les zones d'assistance lors du parcours routier.

2. Déposer les fluides usagés dans les points de dépôts prévus à cet effet dans le parc assistance : des liquides (bidons ou fûts) pour huiles, liquides de refroidissement, de freins, etc..

3. Reprendre leurs pneus et mousses usagés et de ne pas les jeter.

4. Jeter ses déchets dans les containers, poubelles disposées dans le parc assistance et sur l'ensemble du site (précisions container verre, tri sélectif, nombre, emplacements) ainsi que dans les poubelles installées à l'entrée des CH et des Sections Sélectives.

5. Les concurrents et leur assistance doivent veiller particulièrement à conserver l'espace qu'ils utilisent dans le parc d'assistance dans le même état qu'ils l'ont trouvé lors de leur arrivée, et évacuer leurs déchets divers dans les containers et poubelles prévus à cet effet par l'organisateur.

6. Le pilote (ou son assistance) ne respectant pas ces dispositions est pénalisé d'une amende pécuniaire de 100 € à chaque infraction constatée.



ANNEXE 1 – OFFICIELS ET SERVICE MEDICAL

LISTE DES OFFICIELS FFM (dénominations en cours)

Directeur de course : A préciser

Commissaires sportifs / Directeurs de course adjoints :

- A préciser.
- A préciser.

Président du Jury : A préciser

Commissaires techniques :

- A préciser.

Promoteur, représentant : Jean-Luc Miroir

SERVICE MEDICAL :

Responsable Médical : A préciser

Dispositif Médical :

- Médecins : nombre de médecins à préciser.
- Ambulances : nombre d'ambulance à préciser.





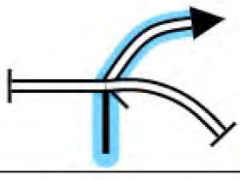






ANNEXE 2 – RECAPITULATIF DES INFRACTIONS ET PENALITES

INFRACTIONS	PENALITES			Référence Article
	Mise hors course ⁽¹⁾	Pénalités en temps	Pénalités financières (€ TTC)	
Reconnaissance du parcours et / ou apposition de repères	X			Article 5
Toute assistance à la navigation sur le parcours faisant appel au signal satellite	X			Article 5
Machine non-conforme aux normes de la circulation routière ou à la fiche de contrôle établie lors des vérifications techniques		De 10 secondes à la mise hors course		Article 17
Pneus non conformes aux normes d'homologation (FIM Enduro ou Baja ou pneus trail / adventure homologués route)	X			Article 17
Falsification ou absence des marquages d'identification du cadre ou du moteur ou de l'échappement apposés lors des vérifications techniques	X			Article 17
Changement du moteur (préalablement marqué), au Bivouac - Parc Assistance		15 minutes		Article 17
Dépassement du niveau sonore : de + 2 à - de 5 dB A		10 secondes		Article 17
Dépassement du niveau sonore : de + de 5 dB A	X			Article 17
Eclairage non conforme AV ou AR		De 10 secondes à 1 minute		Article 17
Téléphone mobile du pilote non actif avant le départ et pendant de l'étape		De 10 minutes à la mise hors course		Article 17
Défaut de fonctionnement du matériel d'affichage de navigation du pilote		Départ retardé + application des pénalités en temps selon la durée du retard, mise hors course au-delà de 30 minutes de retard		Article 17
Assistance extérieure en dehors du Bivouac - Parc Assistance et du CH	X			Article 19
Transport de carburant en dehors du ou des réservoirs intégrés à la moto et homologués	X			Article 19
Ravitaillement en carburant hors des zones autorisées (Bivouac - Parc Assistance, CH avec ravitaillement, stations services sur le parcours de liaison)	X			Article 19
Echange de moto pendant la manifestation	X			Article 19
Défaut d'assistance à un autre pilote en situation de danger (sécurité)		60 minutes		Article 19
Démarrage de la moto avant l'horaire de départ (CH départ, DSS)		1 minute		Article 20
Non-respect de l'horaire de pointage à un CH Départ, CH avec Ravitaillement (hors pour le dernier CH arrivée Bivouac, non applicable), Départ SS (DSS)		1 minute par minute de retard		Article 20
Non-respect de l'horaire de départ au-delà de 30 minutes de retard	X			Article 20
Plus de 30 minutes de retard par rapport l'horaire indiqué sur la feuille de temps	X			Article 23
Absence de pointage à un CH	X			Article 23
Absence de pointage / arrêt à un CP ou contrôle volant, ou non déclaration de perte du carton de pointage		5 minutes		Article 23
Arrivée à un point de contrôle (CP, CH, volant, roadbook) en sens inverse de la course		5 minutes		Article 23
Waypoints non validés : types de Waypoints en cours de définition		Pénalités en temps par type de Waypoints en cours de définition		Article 23
Falsification du carton de pointage	X			Article 23
Coupe de la trace sans avantage pour le pilote		1 minute par note manquée		Article 23
Coupe de la trace avec un avantage pour le pilote		5 minutes par note manquée + pénalité additionnelle sur décision du jury		Article 23
Lors d'un contrôle du roadbook, défaut de fonctionnement du matériel de lecture		5 minutes		Article 23
Lors d'un contrôle roadbook, absence de passage, d'arrêt ou du temps nécessaire au contrôle		5 minutes		Article 23
Absence d'arrêt à un point stop		1 minute		Article 23
Retour en arrière et circulation dans le sens inverse de la course en liaison		De 10 minutes à l'exclusion en fonction de la vitesse		Article 23
Dans un Secteur Sélectif (SS) réintégrer le parcours suite à une erreur de navigation à + de 30 km/h ou roulant en sens inverse de la course		De 10 minutes à l'exclusion en fonction de la vitesse		Article 24
Dépassement de la vitesse, par dépassement constaté : en cours de définition		Pénalités en temps par dépassement, selon la vitesse, pouvant aller, en fonction du nombre de dépassements et des vitesses enregistrés sur décision du Jury, jusqu'à la mise hors course, en cours de définition		Article 23
Défaut de restitution du bracelet transpondeur à la fin de la course ou perte du bracelet transpondeur durant la course			200 €	Article 7
Défaut de restitution de la balise GPS à la fin de chaque journée			130 €	Article 7
Balise GPS restituée à la fin de chaque journée avec les plastiques / les caoutchoucs détériorés ou cassés			100 €	Article 7
Balise GPS restituée à la fin de chaque journée avec des rayures sans que les plastiques / les caoutchoucs ne soient détériorés ou cassés			40 €	Article 7
Non respect des règles environnementales sur l'épreuve, par infraction constatée			100 €	Article 34

⁽¹⁾ La mise hors course concerne la journée, l'étape concernée par l'infraction, avec la possibilité pour le pilote de repartir le lendemain, sauf disposition contraire clairement indiquée dans le présent Règlement Particulier.

ANNEXE 3 – EXEMPLE EXTRAIT DE ROADBOOK

PAGE 31	RALLY MOTO TT 2026 - RECO 2	KM TOTAL: 254
103,56		
1,29 ↓ 241		105° 45°16.305'N 3°13.216'E
104,55		
1,00 ↓ 242		353° 45°16.764'N 3°13.442'E
105,00		
0,45 ↓ 243		8° 45°16.999'N 3°13.473'E
105,07		
0,07 ↓ 244		330° 45°17.034'N 3°13.496'E
105,20		
0,13 ↓ 245		323° 45°17.063'N 3°13.413'E
105,47		CHEMIN ENDURO 
0,27 ↓ 246		5° 45°17.155'N 3°13.556'E
105,73		290 sentier enduro
0,27 ↓ 247		290° 45°17.295'N 3°13.591'E
105,79		sentier enduro
0,05 ↓ 248		230° 45°17.306'N 3°13.552'E

PROXIMA NOTA
PROCH NOTE
NEXT NOTE **0,97**



ANNEXE 4 – ROADBOOK, SYMBOLES ET SIGNIFICATIONS

PISTES	WAYPOINTS (WP)	SUR LA PISTE	SYMBOLES
Route bitumée	WP Masqué	Bosse	Barrière
Piste	WP Caché	Nid de poule	Barrière avec fil Barbelé
Hors Piste (HP)	WP Sécurité	Compression	Voix ferrée
Piste avec visibilité Réduite	WP Navigation	Fossé	Trou
P Piste	WP Précis	Sommet	Effondrement, fossé, ravine, etc.
PP Piste Principale	WP Visible	Au dessus du pont	Ornières
RO Route	WP Eclipse	Sous le pont	Tordu / sinueux
P// Piste parallèle	Numéro de Waypoint	Marche en montée	Bosselé / cassures
HP Hors piste Pilotage à vue !	POINTS DE CONTRÔLE	Marche en descente	Bosselé
HP Hors Piste interdit	DSS Départ Secteur Sélectif (SS)	Montée Descente	Dévers
FPP Suivre la Piste Principale	ASS Arrivée Secteur Sélectif (SS)	Coupez, danger	Poteau
FRO Suivre la Route	CP Check Point Contrôle Pointage	Droite ou Gauche au dessus de la crête	Poteau électrique
SA Sablonneux	DN / FN Début / Fin Neutralisation	Portail de clôture	Ligne électrique
GV Gravier	DN Début Neutralisation avec vitesse limitée	Clôture avec barrière à bétail	Tour haute tension
SÉCURITÉ	DT / FT Début / Fin Transfert	Portail mural	Antenne
Danger Niveau 1	DT Début Transfert avec vitesse limitée	Traversée à gué	Puit
Danger Niveau 2	T:25 Neut./Transfert temps maximum autorisé	Passage en béton	Réservoir
Danger Niveau 3	Début zone attente SS	CAPS	Barils
Danger global dans la note	Point de départ SS	CAP Cap de sortie	Eléments notables
DZ 40 Début de Zone Vitesse limitée	Zone de ravitaillement en carburant	CAP_A Cap Moyen	Pneus
FZ 40 Fin de Zone Vitesse limitée	Contrôle Horaire (CH)	CAP_C Cap Calculé (uniquement en HP)	Panneaux de signalisation
Stop	Zone autorisée Service Assistance	OBLIC Cap tournant	Zone réglementée / protégée
Important	Zone de marquage des pneumatiques		Bâtiments / maisons
25,25 Ligne rouge sous km = danger 2 dans la note	Fin de Zone (CP, CH, SS)		Eglise Autre institution religieuse

SYMBOLES	SYMBOLES	ABRÉVIATIONS	ABRÉVIATIONS
Ruine / abandoné	Petit oued	VG Végétation	EFF Effondré
Fort / château	Grand oued	L/R Gauche et Droite	ORN Ornières
Cimetière	Oued ensablé	R/L Droite et Gauche	BAD Mauvais
Village	Rivière (eau)	onL Sur la Gauche	RP Rejoindre
Bivouac	Lac / mare	onR Sur la Droite	BTW Entre
Tunnel	Plaine / chott	kpL Restez à Gauche	MODIF Modification de la moto ouvreuse
Pipeline	Vers / direction	kpR Restez à Droite	NEW NOTE Nouvelle note de la moto ouvreuse
Mur	Travaux	kpS Gardez le Cap	BIG Grand SMALL Petit FOLLOW Suivre
Camp autochtones locaux	Réinitialiser/Recaler le compteur	-V Moins visible*	
Station-service et type de carburant	Distance	±V Plus/Moins Visible*	
Monument	DUNES / SABLES	ALT Alternance	
Animaux individuels	Plaine sablonneuse	/ Pendant	
Animaux	Cuvette (grande)	IN Dans / Vers	
Cairn	Langue de sable	ET Et/Ensuite (suivant)	
Rochers	Dune	A À	
Montagnes	Dune cassée	CX Pierre / Pierreux	
Arbre	Dunes	E3 Etroit*	
Palmiers	DN Dune	QT Quitter / partir*	
Herbe à chameaux	DNX Dunes nombreuses	TJS Toujours	
Végétation	DNT «Dunette» (petite dune)	NBX Nombreux	
Pentes	L1 L2 L3 Niveau de difficulté des dunes	IMP Impératif	

Nomenclature officielle Rallye-Raid FIM



Indications spécifiques à des rallyes dans des zones désertiques, non appliquées dans le cadre d'épreuves Rallye Moto TT.

(*) Symboles indiqués en couleur dans le road book, descriptif en texte noir dans les tableaux.

ANNEXE 5 – SIGNALÉTIQUE SPORTIVE

EN COURS DE DÉFINITION.

Les diagrammes correspondants seront publiés dans la prochaine version du présent Règlement Particulier.



ANNEXE 6 – EQUIPEMENTS DE PROTECTION PILOTE

EQUIPEMENT PROTECTION PILOTE	PROTECTION OBLIGATOIRE	MODELE(S)	NORME OBLIGATOIRE	NORME RECOMMANDEE ⁽¹⁾
Casque	OUI	Off Road	ECE 2205-P ou ECE-22-06 P	
		Intégral avec visière intégrée ⁽²⁾		
Lunettes / Masque (utilisation d'écrans amovibles type tear-offs ou roll-offs interdits)	OUI ⁽³⁾			EN 938:2010
Gants	OUI			EN 13594
Maillot type jersey ou veste type off road	OUI			
Protection pectorale	OUI ⁽⁴⁾		Label FFM ou normes : EN 14021 ou EN 1621-3	
Protection dorsale	OUI ⁽⁴⁾		Label FFM ou norme EN 1621-2	
Gilet de protection intégral (protections pectorale + dorsale)	NON ⁽⁴⁾		Label FFM ou normes : pectorale EN 14021 ou EN 1621-3 et dorsale EN 1621-2 intégrées	
Gilet Airbag (à déclenchement automatique autonome, relié ou non à la moto)	NON ⁽⁴⁾			
Protection cervicale type neck brace	NON			
Ceinture de protection lombaire	NON			
Coudières	NON			
Pantalons	OUI			
Genouillères	OUI			EN 1621-1
Bottes	OUI			EN 13634

⁽¹⁾ Les normes suivantes ne sont pas obligatoires mais fortement recommandées.

⁽²⁾ L'utilisation de casque intégral avec visière intégrée est acceptée. L'utilisation de casque type off road sans écran complété de manière obligatoire par des lunettes / masque est cependant fortement recommandée pour la discipline RALLY MOTO TT pour des questions de confort visuel et de sécurité.

⁽³⁾ L'utilisation de lunettes / masque off road est obligatoire dans le cas d'utilisation d'un casque type off road.

⁽⁴⁾ Les protections pectorales et dorsales sont obligatoires. Un gilet de protection intégral ou un gilet airbag intégrant à la fois une protection dorsale et une protection pectorale est également accepté, à conditions de répondre aux normes obligatoires.

ANNEXE 7 –SPORTITY RALLY MOTO TT

La rubrique SPORTITY RALLY MOTO TT sera actif à 2 semaines avant l'évènement, soit à compter du vendredi 28 août 2026.

Le code d'accès sera publié en amont directement sur le site web officiel rallymotott.com / rubrique pilotes, ainsi que ci-dessous.

Il est important que les pilotes et leurs accompagnateurs consultent régulièrement le SPORTITY MOTO RALLY TT, l'organisation publiant l'intégralité des informations à caractère sportif via cette interface.

Il est fortement recommandé à tous les utilisateurs d'activer les notifications afin d'être informé en temps réel de toute nouvelle publication.



ANNEXE 8 – HORAIRES TYPES

Les horaires types détaillés, de la compétition, d'ouverture du Bivouac et de tous les services seront publiés dans cette annexe d'ici à fin juin 2026 :

- *Horaires d'ouverture du Bivouac aux pilotes et assistance, aux spectateurs.*
- *Horaires de la compétition.*
- *Horaires d'ouverture de l'accueil.*
- *Horaires d'ouverture de la salle de presse.*

