



Association créée le 10 juin 1980 (J.O. du 10/07/1980) Loi 1901  
Marque Déposée le 24 juin 1996 (J.O. du 02/08/1996)

**DUCATI**  
CLUB DE FRANCE

# REGLEMENT PARTICULIER

## DCF® / "DESMOSONIC Orchestra" 2019

	page
<b>ARTICLE 1 - PRESENTATION</b> -----	1
<b>ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET SECRETARIAT</b> -----	1
<b>ARTICLE 3 - JURIDICTION</b> -----	1
<b>ARTICLE 4 - APPLICATION DU REGLEMENT</b> -----	1
<b>ARTICLE 5 - OFFICIELS</b> -----	1
<b>ARTICLE 6 - ASSURANCE</b> -----	1
<b>ARTICLE 7 - MACHINES ADMISES</b> -----	2-3
<b>ARTICLE 8 - ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION</b> -----	3-4
<b>ARTICLE 9 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES</b> -----	4
<b>ARTICLE 10 - PASSES ET BRACELET</b> -----	5
<b>ARTICLE 11 - CARBURANTS</b> -----	5
<b>ARTICLE 12 - BRIEFING</b> -----	5
<b>ARTICLE 13 - SECURITE GENERALE</b> -----	5
<b>ARTICLE 14 - ESSAIS CHRONOMETRES - GRILLE DE DEPART - COURSES - ARRIVEE - CLASSEMENT</b> -----	5-6
<b>ARTICLE 15 - ABANDON</b> -----	6
<b>ARTICLE 16 - ANNULATION DE L'EPREUVE</b> -----	6
<b>ARTICLE 17 - PREVISION D'HORAIRE - PLAN DU CIRCUIT</b> -----	7-8

### **ARTICLE 1 - PRESENTATION**

Les Courses **FINALE Vitesse DESMOSONIC Orchestra** DCF®, sont 4 épreuves de vitesses organisée par le DUCATI CLUB DE FRANCE® les **27, 28 Septembre 2019**.

L'épreuve se déroule sur le circuit de Haute Saintonge Génoménil (17).

Ces courses sont placées sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme et de la Ligue Régionale de Motocyclisme où se déroulent les épreuves et sont enregistrées sous le N° **EP XXX**.

### **ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET SECRETARIAT**

Organisateur : DUCATI CLUB DE FRANCE®, Jérémy Pailhou.

Inscriptions : DUCATI CLUB DE FRANCE®, Jérémy Pailhou Tél 06 82 71 41 82 – [courses-vecchio@desmo-net.com](mailto:courses-vecchio@desmo-net.com)

Tous les engagements devront être effectués sur le site de <https://ffm.engage-sports.com/>

En cas de problème veuillez utiliser l'aide en ligne [https://ffm.engage-sports.com/doc/qui\\_contacter/](https://ffm.engage-sports.com/doc/qui_contacter/)

### **ARTICLE 3 - JURIDICTION**

La manifestation se déroulera conformément au code sportif de la FFM, aux prescriptions de la C.C.R et au présent règlement particulier.

### **ARTICLE 4 - APPLICATION DU REGLEMENT**

En s'engageant, les pilotes et team managers déclarent connaître parfaitement le présent règlement particulier et prennent l'engagement de s'y conformer ainsi qu'à toutes les décisions des officiels.

Tous les points non visés par le présent règlement ou toutes les interprétations s'y rapportant, seront tranchés par le Jury selon les prescriptions du code sportif national de la FFM et de ses annexes.

### **ARTICLE 5 - OFFICIELS**

DIRECTEUR DE COURSE :

DIRECTEUR ADJOINT :

DELEGUE FFM :

Commissaires Sportif :

Commissaire technique : Hervé VIVIER (060566)

### **ARTICLE 6 - ASSURANCE**

Conformément aux prescriptions du décret n° 2006-554 du 16 mai 2006, l'épreuve est assurée en responsabilité civile en cas d'accident survenant au cours de la manifestation (essais et course), aux conditions générales et particulières des polices contractées par le DUCATI CLUB DE FRANCE®.



**ARTICLE 7 - MACHINES ADMISES**

Trophées	Définitions	Sous-Catégories	Éligibilité
<b>Taglionissima</b>	<i>Monos Ducati et européens 4T d'avant 1975</i>	<b>Mono350</b>	• <i>Monocylindres Classic Ducati &amp; Européens, Cylindrée ≤ 360cc • Jantes &amp; Freins "type origine"</i>
		<b>Mono450</b>	• <i>Monocylindres Classic Ducati &amp; Européens, Cylindrée ≤ 460cc • Jantes &amp; Freins "type origine"</i>
		<b>MonoOpen</b>	• <i>Monocylindres Classic Ducati &amp; Européens, Cylindrée &gt; 460cc • Jantes &amp; Freins libres</i>
	<i>Twins Classic Ducati &amp; Italiens (Guzzi, Laverda, etc...) Jantes 18"/18" ou 16"/18"</i>	<b>Classica</b>	• <i>Ducati Couples Coniques ≤ 750cc • Jantes 18"</i> • <i>Ducati Pantah ≤ 650cc • Jantes 18"</i> • <i>Ducati Parallèles • Jantes 18"</i> • <i>Bicylindres Classic Européens, ≤ 750cc • Jantes 18"</i>
		<b>TT/F1</b>	• <i>TT &amp; F1 ≤ 750cc • Jantes 16" ou 18"</i> • <i>Pantah &gt; 650cc • Jantes 16" ou 18"</i> • <i>Classica &gt; 750cc et ≤ 1000cc • Jantes 16" ou 18"</i>
<b>I Gioielli delle Castiglione</b>	<i>Twins Ducati Desmodue &amp; Desmotre à courroies, + Supermono</i>	<b>Leggero</b>	• <i>Ducati Pantah/TT/F1 • Cyl. ≤ 750cc, Jantes 17"</i> • <i>Ducati Desmodue, Carbus&amp;Injection • Cylindrée ≤ 750cc</i> • <i>Ducati Desmotre • Cylindrée 650cc</i> • <i>Supermono Ducati &amp; européens • Cylindrée &gt; 350cc</i>
		<b>Brutale</b>	• <i>Ducati Desmodue Carbus&amp;Injection • Cylindrée ≤ 1000</i> • <i>Ducati Desmotre • Cylindrée 992cc</i>
		<b>Trofeo</b>	• <i>Ducati Desmodue à Injection • Cylindrée ≤ 803cc, de 2003 à 2019 (695, 696, 796, 797, 803)</i>
<b>Bordissima</b>	<i>Twins Ducati Desmodue grosse cylindrée + Desmoquattro, Testastretta &amp; Superquadro moins de 1000cc</i>	<b>DueValvole</b>	• <i>Ducati Desmodue (types TT, SS, Mostro, SportClassic, Hypermotard, Multistrada &amp; autres Protos), Cylindrée &lt; 1200cc</i>
		<b>Tamburini</b>	• <i>Ducati Desmoquattro • Cylindrée &lt; 1000cc (748, 851, 854, 888, 916, 926, 955, 996)</i>
		<b>Catapulta</b>	• <i>Ducati Testastretta • Cylindrée &lt; 1000cc (998, 749, 999, 848, 821, 939)</i> • <i>Ducati Superquadro • Cylindrée &lt; 1000cc (899, 959)</i> • <i>Twins Européens &lt; 1000cc (Aprilia RSV2, ...)</i>
<b>Furia</b>	<i>Ducati Superbike V2 &amp; V4, &amp; équivalents européens</i>	<b>Furia</b>	• <i>Ducati Testastretta &gt; 1000cc (1098, 1198, 1260, ...)</i> • <i>Ducati Superquadro &gt; 1000cc (1199, 1299)</i> • <i>Twins Européens &gt; 1000cc (KTM RC8, ...)</i>
		<b>Sinfonia</b>	• <i>Ducati Desmosedici RR</i> • <i>Panigale V4 1100 &amp; 1000</i> • <i>V4 italiens (Aprilia RSV4)</i> • <i>3-Cylindres Européens (Triumph 675, MV 675 &amp; 800)</i>

**“TAGLIONISSIMA”**

“Taglionissima” est une course de "motos anciennes" (monocylindres, et bicylindres équipés de jantes 18 pouces (ou 16/18)) ouverte à :

1/ tous les monocylindres 4-temps de cylindrée supérieure à 250 cm<sup>3</sup> et inférieure à 600 cm<sup>3</sup>, de fabrication européenne, antérieurs à 1975. Dans les faits il s'agit donc essentiellement de monocylindres Ducati (ou Mototrans), mais concourent régulièrement des monocylindres italiens (Aermacchi, ...) ou britanniques (Norton, Bsa / Absaf, ...) "jugés compatibles". Tout autre monocylindre (y compris asiatique) pourrait être admis à participer aux épreuves, après approbation de l'organisation, sous réserve qu'il ne dénature pas l'esprit "motos anciennes".

Trois catégories "intermédiaires" sont proposées et donneront lieu, au-delà du classement Scratch, aux podiums du week-end :

- catégorie "**Mono350**" : cylindrée inférieure ou égale à 360 cm<sup>3</sup> (modèles 250 et 350cc),
- catégorie "**Mono450**" : cylindrée inférieure ou égale à 460 cm<sup>3</sup> (modèles 450cc),
- catégorie "**MonoOpen**" :
  - monocylindres Ducati Classic de cylindrée supérieure à 460 cm<sup>3</sup> et/ou présentant une incompatibilité avec les règles Classic habituelles (moteur Classic modernisé, châssis, jantes et pneus libres),
  - monocylindres européens Classic (Aermacchi, Bsa-Absaf, Norton, Velocette, ...) correspondant à ces critères, à cette cylindrée et à cette période,
  - des bicylindres Classic 350 cm<sup>3</sup> Ducati, italiens ou européens peuvent également être acceptés au cas par cas...

Les participants de la catégorie "Supermono" précédemment proposée sont invités à migrer en "I Gioielli delle Castiglione" > "Leggero".



2/ tous les bicylindres Ducati à distribution par couples-coniques, par chaîne, ou par courroies jusqu'au modèle 750 TT1 (culasse arrière "dans le bon sens", jantes 18/18 ou 16/18). Sont également admis les bicylindres européens de même époque (Guzzi, Laverda, BMW, Triumph, Bsa, Norton, ...) et de cylindrée maximum de 1000 cm<sup>3</sup>.

Toute nouvelle machine devra être "homologuée" par l'organisation avant l'inscription, ceci afin de définir la catégorie dans laquelle son pilote pourra s'inscrire.

Attention pour cette catégorie, **les maître-cylindres radiaux ne sont pas autorisés...**

Deux catégories "intermédiaires" sont proposées et donneront lieu, au-delà du classement Scratch, aux podiums du week-end :

• catégorie "**Classica**" :

- Ducati à couples-coniques et autres twins européens, de cylindrée maximum 750 cm<sup>3</sup> ; fourche d'origine (préparation possible), roues de 18 pouces, étriers de freins de type P05 ou P08 ou Lockheed de même époque,
- Ducati Pantah (ou Cagiva Alazzurra) à cadre d'origine non-modifié, fourche de diamètre 35 mm, roues de 18 pouces, étriers de freins de type P05 ou P08, cylindrée inférieure ou égale à 650 cm<sup>3</sup>, carburateurs de passage inférieur ou égal à 40 mm,
- bicylindres non-Ducati (Moto-Guzzi, Laverda, BMW, Norton, etc) correspondant à ces critères, à cette cylindrée et à cette période.

• catégorie "**TT/F1**" :

- Ducati à cadre de type TT (TT2/TT1/TTF1 ou préparations équivalentes et contemporaines type NCR, Bimota DB1, etc) ou F1, fourche de diamètre 40 mm maximum non-"inversée", roues de 16 ou 18 pouces, culasse arrière "non-inversée", carburateurs Dell'Orto, cylindrée inférieure ou égale à 750 cm<sup>3</sup>, disques de diamètre inférieur à 300 mm,
- modèles type "Classica" de cylindrée supérieure à 750 cm<sup>3</sup> et inférieure à 1000 cm<sup>3</sup>.

Les participants de la catégorie "750 Evoluzione" précédemment proposée sont invités à migrer en "I Gioielli delle Castiglione" > "Leggero".

## **"I GIOIELLI DELLE CASTIGLIONE"** ("les bijoux des frangins Castiglioni")

"I Gioielli delle Castiglione" est une course de motos exclusivement réservée aux bicylindres Ducati Desmodue de cylindrée raisonnée et à distribution par courroies.

Trois sous-catégories "intermédiaires" sont proposées et donneront lieu, au-delà du classement Scratch, aux podiums du week-end :

- catégorie "**Leggero**" : Ducati Desmodue à admission Carburateurs ou Injection Electronique, de cylindrée maximum 750 cm<sup>3</sup>, de 1985 à 2002 (modèles TT / F1 / 600/750 SS / 620/750 SSie / Mostro / 620/750 Monster-ie / Multistrada-620 / Scrambler-400 / 651-D3 / Supermono\*, ...),  
\* Supermono : monocylindre Ducati ou européen moderne de plus de 350 cm<sup>3</sup> (moteur, châssis, jantes et pneus libres).
- catégorie "**Brutale**" : Ducati Desmodue à admission Carburateurs ou Injection Electronique, de cylindrée maximum 1000 cm<sup>3</sup>, de 1989 à 2009 (modèles TT / SS / Superlight / Mostro / ST2 / SSie / MHe / Monster-ie / Multistrada-1000 / S2R-1000 / SportClassic, ...),
- catégorie "**Trofeo**" ("Coupe 800") : Ducati Desmodue à admission Injection Electronique, de cylindrée maximum 800 cm<sup>3</sup>, de 2003 à 2019 (modèles 800 SSie / 800 Mostro-ie / M-695 / M-696 / M-796 / Hypermotard-796 / M-797 / 800 Scrambler et toutes motorisations 803cc).

## **"BORDISSIMA"**

"Bordissima" est une course de Vitesse ouverte à tous modèles bicylindres DUCATI à deux soupapes par cylindre de forte cylindrée, et bicylindres DUCATI à quatre soupapes par cylindre (Desmoquattro, Testastretta, Superquadro) de cylindrée inférieure à 1000 cm<sup>3</sup> :

- "**DueValvole**" : motos et prototypes à moteur DUCATI deux-soupapes de moins de 1200 cm<sup>3</sup>,
- "**Tamburini**" : motos DUCATI à moteur Desmoquattro de moins de 1000 cm<sup>3</sup> (types 748, 851, 854, 888, 916, 926, 955, 996),
- "**Catapulta**" : motos DUCATI à moteur Testastretta de moins de 1000 cm<sup>3</sup> (types 998, 749, 999, 848, 821, 939),  
ou à moteur Superquadro de moins de 1000 cm<sup>3</sup> (types 899, 959) ; plus bicylindres européens équivalents.

## **"FURIA"**

"Furia" est une course de Vitesse réservée aux motos DUCATI et cousines transalpines, de type Superbike.

Face au développement de cette catégorie, elle prend son autonomie en 2019 avec un plateau dédié.

- catégorie "**Furia**" : bicylindres Ducati Superbike (Desmoquattro, Testastretta, Superquadro) de cylindrée supérieure à 1000 cm<sup>3</sup> (types 1076, 1098, 1198, 1199, 1299), ainsi que machines européennes non-Ducati, bicylindres toute cylindrée (KTM RC8, Moto-Morini 1200, ... !!!!!) et tricylindres de moyenne cylindrée (Triumph 675, MV-Agusta 675 ou 800, ... !!!!!) fréquemment observées sur les Endurances et roulages DCF,
- catégorie "**Sinfonia**" : Ducati Superbike L4/V4 de type Desmosedici RR, ou Panigale V4, ainsi que machines italiennes non-Ducati équivalentes (ApriliaRSV4, ... !!!!!) - (autres demandes éventuelles à convenir avec l'organisation).

À noter : en 2019, les Italiennes et Européennes non-Ducati habituellement acceptées et bienvenues (catégorie "Tutti Frutti" de 2018) sont redispachées dans les catégories équivalentes à leur motorisation. Ex. :

- Aprilia RSV2, Voxan, ... en "Bordissima" > "Catapulta",
- KTM RC8, Moto-Morini 1200, ... en "Furia" > "Furia",
- Aprilia RSV4, Benelli, Triumph 675 ou MV-Agusta 800, ... en "Furia" > "Sinfonia"...

**L'appartenance à l'une des catégories, pour les motos participant pour la 1<sup>ère</sup> fois en 2019, devra être validée par l'organisation avant l'inscription. Sa décision sera souveraine et sans appel.**

Au cas où un pilote viendrait à détruire sa moto durant les essais, le jury autorisera un changement de machine, si celle-ci est conforme au règlement particulier et technique. Seules les motos passées aux vérifications techniques pourront participer aux essais qualificatifs et aux courses. La direction de course se réserve le droit de refuser aux contrôles techniques les motos ne présentant pas toute sécurité, ou d'aspect inacceptable.

## **ARTICLE 8 - ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION**

Ce règlement particulier est accessible sur le site du DCF@ [www.desmo-net.com](http://www.desmo-net.com).

L'engagement se fait exclusivement via le site : <https://ffm.engage-sports.com/>

Les "**Courses FINALE Vitesse DESMOSONIC Orchestra**" sont ouvertes à tout pilote français ou étranger d'au moins 16 ans, **membre du DUCATI CLUB DE FRANCE@** inscrit pour l'année en cours avant de s'engager, titulaire d'une **Licence Vitesse valide** ou d'une **Licence Une Manifestation** délivrée par la Fédération Française de Motocyclisme.

Un droit d'engagement de **160 €** devra obligatoirement être versé au DUCATI CLUB DE FRANCE@.

**21 Jours avant le début** de la manifestation des pénalités de **30 €** seront appliqués à l'inscription et **l'engagement sera payé uniquement par CB** en ligne.

**A 8 jours du début** de la manifestation aucune inscription ne sera possible (**pas d'inscription sur place !!**).

Le règlement se fera directement par le biais du site internet <https://ffm.engage-sports.com/> (selon les modalités indiquées sur le Site).



Les droits d'engagement ne seront pas remboursables, sauf cas exceptionnel et après étude de la demande par le comité de sélection. Dans tous les cas d'annulation de l'inscription quel que soit le motif, l'organisateur appliquera une pénalité de remboursement de **50 €**. Dans tous les cas, seules les **36** premières inscriptions pour chaque catégorie acceptées par le comité de sélection seront retenues, +8 en liste d'attente. Elles correspondront aux présélections et au Règlement Particulier. Les pilotes acceptés recevront par mail une confirmation d'engagement au plus tôt un mois avant l'épreuve. Le DUCATI CLUB DE FRANCE® ou l'organisateur se réservent le droit d'accepter ou de refuser toute demande d'engagement, cette décision sera sans justification et sans appel.

#### **ARTICLE 9 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES**

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le vendredi (voir les horaires prévisionnels).

Le lieu des vérifications sera indiqué sur place.

Tous les pilotes devront se présenter aux vérifications administratives et techniques. Ils seront munis de leur équipement et de tous les documents nécessaires : confirmation d'engagement, permis de conduire ou CASM, licence de l'année civile en cours (avec un certificat médical pour la licence une manifestation), **carte DCF® avec timbre de l'année civile en cours, et une pièce d'identité.**

#### **Contrôle Technique**

Toutes les motos présentées devront être conformes aux règles générales pour les épreuves de vitesse technique de la FFM

(Lire **IMPERATIVEMENT !! L'annuaire du Licencié de l'année en cours**) et notamment :

Les machines doivent porter des plaques de Numéro. Les chiffres devront être de 140 mm de hauteur, 25 mm d'épaisseur, 90 mm de large et espacés d'un minimum de 25 mm. La couleur mate des plaques et des numéros est libre à condition que les numéros ressortent correctement et soient facilement identifiables. L'attribution des N° se fait en accord avec l'organisation. Les plaques doivent être disposées de la manière suivante : une à l'avant du carénage ou devant les tés de fourche et deux plaques placées de chaque côté de l'arrière de la selle ou sur les flancs de carénage à condition qu'elles restent entièrement visibles.

Le carénage inférieur doit être construit en une seule partie pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile moteur et du liquide de refroidissement. Le carénage inférieur devra comporter 2 bouchons de 25 mm de diamètre. Ces bouchons doivent rester en place en condition de piste sèche et doivent être retirés uniquement dans les conditions de course sur piste mouillée. Même dispositif pour les motos dépourvues de carénage avec confection d'un carter identique au descriptif ci-dessus.

La moto doit être présentée propre avec le bas de carénage démonté et présenté. Sinon la machine sera refusée à l'entrée du contrôle technique.

Les leviers de frein, d'embrayage et de décompresseur doivent avoir l'extrémité munie d'une boule conforme aux règles FFM.

Tous les bouchons de vidange, de remplissage, niveau d'huile et manostat de pression d'huile ainsi que toutes les vis de raccords d'huiles de graissage seront munis d'un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage.

Les vis de fixations des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité, sauf épreuve d'Endurance.

Le freinage des vis raccords de freins type banjo n'est pas obligatoire.

**La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.**

Les filtres à huile type automobile, doivent être arrêtés par un collier Serflex et un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage.

La vis de verrouillage de boîte de vitesse ou de kick ainsi que le contacteur de point mort à l'arrière du moteur (DUCATI), ainsi que les bouchons et trappes de visite en contact avec l'huile (moteur, boîte ou pont) seront munis d'un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage.

Seul l'eau pure, ou l'eau + alcool éthylique sont autorisés comme liquide refroidissement.

Adapter des récupérateurs (huile, eau, essence, acide de batterie). Ne pas faire aboutir dans le même bocal l'eau et l'essence. La récupération peut se faire dans plusieurs bocal solidement fixés avec l'ouverture ou l'évent dirigés vers le haut, d'un volume de 1,5 L avec un minimum de 1L pour le reniflard d'huile. Si le système de ré-aspiration des vapeurs d'huile n'est pas modifié et reste bien d'origine, il n'est pas obligatoire d'adapter un bocal de récupération.

Les repose-pieds peuvent être soit de "type rabattant" dans ce cas ils devront être équipés d'un dispositif de retour en position normale, soit fixes, et dans ce cas leurs extrémités doivent être munies d'embouts en nylon ou Téflon d'un rayon minimum de 8 mm.

Les extrémités des guidons doivent être bouchées, soit par le caoutchouc des poignées, soit par des embouts Téflon ou nylon.

**Un garde-chaîne doit être installé de manière à empêcher que le pied du pilote ne se coince entre la course de la chaîne inférieure et la couronne** : ce garde-chaîne pourra être en matériau de type Téflon, nylon ou matériaux composites ou en alliage d'aluminium ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm et être solidement fixé.

**L'installation d'un feu rouge arrière est obligatoire. Celui-ci devra être allumé en cas de pluie.**

**Sa mise en œuvre, installation et puissance est précisée dans l'annuaire Officiel de l'année en cours.**

Tous les accessoires "agressifs" (tige d'amortisseur de direction, tige de frein arrière) doivent être protégés par un embout en caoutchouc (tronçon de durite). La sortie du pot d'échappement doit être protégée (bord arrondi, rondelle soudée) afin de ne pas se transformer en emporte-pièce, et ne doit pas dépasser l'aplomb de l'arrière du pneu AR.

Un contrôle sonomètre aura lieu obligatoirement pour toutes les machines à l'issue d'une des séances qualificatives, Limite à **102 dB** sans tolérance selon la procédure édictée par la fédération délégataire.

Le bouchon de réservoir doit être d'origine ou proche de l'origine (bouchon classique).

Un coupe contact ou interrupteur se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou demi-guidon (de couleur rouge, visible, facilement accessible et fonctionnel) pouvant être actionné sans lâcher le guidon ou demi-guidon doit permettre l'arrêt immédiat du moteur.

La poignée de gaz doit revenir d'elle-même lorsque le pilote ne la maintient pas.

Une protection de levier de frein avant (article 8 DU CODE SPORTIF FFM 2019, règles générales pour épreuve de vitesse.) (Une dérogation est accordée aux machines type Classic équipé de frein à mâchoire mécanique suivant dérogation règlement Classic vitesse ancienne).

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet d'une fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste à la suite d'une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique ou composite. Des plaques et/ou des barres en aluminium ou acier de protection de protection contre les chutes sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.

Nous vous conseillons des protections du commerce lorsque celles-ci sont disponibles.

Tous montages disgracieux et dangereux devront faire l'objet d'une approbation par le contrôleur technique.

Une dérogation est accordée aux moteurs **DUCATI CLASSIC** et étroit, de par leur conception aucun carter ne peut entrer en contact en 1<sup>er</sup> avec la piste.

#### **Pneumatiques**

Le choix des pneus est libre (sauf TAGLIONISSIMA, pneus de 18' ou 16')

Quantité libre

Couverture chauffante autorisé **uniquement** en pré-grille (suivant les règles CNV FFM).

#### **Caméras (type Go-Pro)**

L'usage d'une caméra sur les épreuves fédérales est autorisé pour l'ensemble des disciplines, sous réserve du respect de certaines conditions relatives à la sécurité du pilote, lesquelles sont définies à l'article 2.1.24 du Code Sportif. La fixation sera sécurisée par un scotch type US.



## **ARTICLE 10 – PASSES ET BRACELET**

Chaque pilote se verra remettre, lors des vérifications administratives, un bracelet qu'il devra porter pendant la durée des essais et de la course ainsi que deux passes mécaniciens et un passe chronométrateur.

Les pilotes qui se présenteront en pré-grille sans leur bracelet, seront refoulés.

En cas de perte ou de casse, le bracelet devra être impérativement remplacé auprès de l'organisation.

## **ARTICLE 11 – CARBURANT**

Le carburant utilisé doit être de l'essence vendue aux pompes du commerce routier, conformément à la réglementation FFM pour les moteurs 4T, pour les motos anciennes dont la technologie ne le permet pas, l'utilisation des additifs est tolérée ou de l'essence type « AVGAS » 100 LL.

## **ARTICLE 12 - BRIEFING**

Les pilotes devront obligatoirement assister en totalité au briefing. La présence du team manager est fortement conseillée. Le lieu et l'heure seront indiqués sur place.

En cas d'absence, l'équipage concerné pourra être pénalisé d'un stop and go de 30".

## **ARTICLE 13 - SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR de CHRONOMETRAGE**

Pour la sécurité de tous, des règles élémentaires devront être impérativement respectées.

### **Parc coureur :**

- Il est **formellement interdit** de faire des essais de moto.
- L'utilisation de mini moto est interdite aux enfants.
- Le piquetage ou le perçage du bitume, pour tentes et auvents, est **rigoureusement interdit**.
- Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte, qu'ils soient à pied ou à bicyclette.
- Tous les **animaux domestiques** doivent impérativement être **tenus en laisse**.
- Chacun doit garder son emplacement propre en utilisant les poubelles et les bidons de récupération des huiles usagées qui sont mis à disposition.
- Chacun doit impérativement suivre les consignes du chef de parc et des placeurs.
- Chacun doit respecter et laisser les sanitaires **PROPRE**.

Tout manquement à ces règles simples peut entraîner une exclusion du parc en cas de mauvaise foi ou s'il y a impossibilité de trouver un compromis.

L'installation dans le parc coureur est réservée en priorité aux pilotes et à leur équipe possesseurs d'un passe délivré par l'organisation. Le parc coureur reste accessible au public, chacun doit rester vigilant et prévenir les visiteurs ou les accompagnants du respect des règles.

### **Voie de décélération, mur de Chronométrage :**

Ces endroits sont dangereux, les règles y sont donc plus strictes pour la sécurité de tous.

L'accès y est interdit aux enfants de moins de 16 ans (les mineurs de plus de 16 ans doivent être accompagnés d'un adulte).

Les stands sont accessibles à toutes personnes sous l'entière responsabilité du team manager, qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées.

Tout comme l'organisation, le team manager peut accepter ou refuser la présence de personne ne possédant pas de PASSE ou des PASSES d'une autre équipe.

Le team manager est responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe. Le pilote est responsable de ses accompagnateurs, c'est lui qui sera pénalisé en cas de non-respect de la réglementation.

### **Interdictions absolues dans les stands :**

- De fumer ou de vapoter.
- D'emmener un animal même attaché (nos amies les bêtes sont tolérées attachées derrière le stand).
- De stocker de l'essence (Seul le derrick ou système de remplissage soit 30 L MAXI)
- Le stock d'essence doit être derrière le stand à l'abri de tout risque dans la mesure du possible à l'ombre.
- Interdiction d'utiliser barbecue, gazinière, matériel électrique produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder... Tout ce matériel peut être utilisé derrière le stand loin de l'essence).
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8L, en cas de salissure, le stand devra être nettoyé le + vite possible).
- Interdiction d'ouvrir le portail côté piste pendant les essais (Accès par la pré grille).

### **Consignes impératives de sécurité stand côté piste**

- Seules les personnes munies d'un PASSE délivré par l'organisation sont autorisées à circuler le long des stands côté piste
- L'accès au mur de Chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies d'un PASSE : TEAM MANAGER ou CHRONO ou PILOTE. Toutefois l'organisation tolérera uniquement durant la procédure de départ et jusqu'au 2ème passage du premier et 5 minutes avant l'arrivée la présence des équipes au complet derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.
- Interdiction absolue de monter ou de s'asseoir sur le mur de Chronométrage.
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection (pas de serre-joint)
- Interdiction absolue de remonter la voie des stands sur la moto, moteur en marche, durant les essais et la course sous peine d'une pénalité d'un stop and go de 30", toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

Toutes ces contraintes sont mises en place pour la sécurité de tous et pour la crédibilité de l'épreuve.

L'organisation s'engage à être tolérante et compréhensive envers la fougue de chacun, mais toutefois il sera signifié un avertissement au team manager dont un membre de l'équipe n'aurait pas respecté une de ces règles puis une pénalité d'un stop and go de 30", en cas de récidive, toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

Chaque équipage doit posséder dans son emplacement de ravitaillement un extincteur d'une capacité de 5 kg pour les appareils à poudre type A.B.C. ou polyvalente et de 2 kg pour les extincteurs de type CO<sup>2</sup> (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Extincteur à eau interdit. Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le stand par le circuit.

Il ne doit pas être stocké avec l'essence mais à une distance de sécurité.

## **ARTICLE 14 - ESSAIS CHRONOMETRES - GRILLE DE DEPART - COURSES - ARRIVEE – CLASSEMENT**

Seules les motos passées aux vérifications techniques seront autorisées à prendre la piste pour les essais libres et chronométrés.

Tous les concurrents doivent, avant la séance d'essais et la course, passer par la prégrille. Ceci pour le contrôle du bracelet, de la moto et de l'équipement. Les motos devront toutes être équipées du transpondeur. Il est prévu 1 séances chronométrées de **15'**. Chaque pilote engagé doit participer à au moins une séance chronométrée et doit avoir effectué au minimum **1** tour chronométré. Les pilotes qui ne peuvent, pour des raisons techniques, participer à la séance d'essais chronométrée, seront placés en fond de grille de départ par ordre croissant du numéro de leur moto, ceci en accord avec le directeur de course.

Selon le règlement FFM, pour les courses de motos anciennes, il n'y a pas de limite de qualification. La séance d'essais chronométrée sert à confectionner la grille de départ.



### **Grille de départ :**

Pour les deux manches course : même grille de départ selon le meilleur temps des essais chronométrés de chaque pilote. Le pilote qui obtient le meilleur temps a la pôle position, le pilote qui obtient le deuxième meilleur temps est en deuxième position sur la grille, ainsi de suite jusqu'à la dernière moto.

### **Départ et Courses :**

La procédure de départ sera conforme aux instructions de la FFM et du type SUPERBIKE simplifié.

Après **2 tour de chauffe** sans s'arrêter, le départ se fait moteur en marche sur ordre du directeur de course.

Le nombre de tours prévus est de

- **12** pour les TAGLIONISSIMA.
- **15** pour les I GIOIELLI delle Castiglione et BORDISSIMA.
- **16** pour la catégorie FURIA.

**SUPERFINALE** : une course sera proposée à l'issue de l'ensemble des deux courses FURIA. Celle-ci sera composée des pilotes ayant franchi la ligne d'arrivée des deux courses, elle sera complétée en fonction de la place disponible par les 5 premiers pilotes des courses Bordissima et I Gioielli delle Castiglione.

La direction de course et l'organisation se réservant le droit d'accepter ou de refuser un Pilote lors de cette Superfinale afin d'en assurer la complète sécurité.

Le drapeau à damier sera abaissé sur le premier pilote qui aura effectué ces tours ou le nombre de tours prévus en cas de changement.

Si la course doit être arrêtée au drapeau rouge par le directeur de course pour un problème grave, les machines sur le circuit à ce moment seront mises en parc fermé dans la ligne droite de chronométrage.

S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné. Le nouveau départ se fera dans l'ordre de classement du dernier tour avant l'interruption de la compétition.

Au cas où la course se déroule en plusieurs parties, le classement se fera au cumul des différentes manches. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.

Lorsque, lors d'une neutralisation de la course entraînant une entrée en parc fermé, plus des deux tiers de la distance initiale de la course (arrondis au nombre entier de tours inférieur) ont été effectués par le coureur de tête, la course est considérée comme une course complète.

### **Classement final :**

Le classement final se fera au cumul des 2 ou 3 manches. La **Superfinale** ne compte pas ni le classement final, ni pour les points au Trophée.

Les 15 premiers classés marquent des points selon le barème suivant et en fonction de leur catégorie respective.

Position	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Points	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Des Trophées DCF® seront **remis à Haute-Saintonge**, au cumul des épreuves organisées sur la saison par le DUCATI CLUB DE FRANCE®.

### **PODIUMS :**

Les podiums auront lieu à l'issue des courses. Il n'y aura aucune prime d'arrivée.

Il y aura 5 podiums "Taglionissima", 3 podiums "I Gioielli delle Castiglione", 3 podiums "Bordissima" et 2 podiums "Furia"

Il y aura un seul Podium Scratch, sur la "**SUPERFINALE**" de cet événement.

### **Classements :**

• "**Taglionissima**" donnera lieu à **cinq** classements :

- un classement "**Mono 350**",
- un classement "**Mono 450**",
- un classement "**Mono Open**"
- un classement "**Twin Classica**"
- un classement "**Twin TT/F1**"

• "**I Gioielli delle Castiglione**" donnera lieu à **trois** classements :

- un classement "**Leggero**",
- un classement "**Brutale**",
- un classement "**Trofeo**".

• "**Bordissima**" donnera lieu à **trois** classements :

- un classement "**DueValvole**",
- un classement "**Tamburini**",
- un classement "**Catapulta**"

• "**Furia**" donnera lieu à **deux** classements :

- un classement "**Furia**",
- un classement "**Sinfonia**".

### **ARTICLE 15 - ABANDON**

Un concurrent ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement l'annoncer et faire signer son abandon par le team manager ou un des pilotes auprès de la Direction de course dans un délai rapide.

Si un pilote s'éloigne volontairement à plus de 50 mètres de sa machine, il sera considéré comme l'ayant abandonnée et mis hors course (exception voir l'article 22)

### **ARTICLE 16 - ANNULATION DE L'EPREUVE**

Si l'épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables, et les concurrents de ce fait, ne pourraient réclamer aucune indemnité.

Sauf en cas de force majeure, les concurrents seront informés de sa suppression cinq jours au moins avant la date de l'épreuve. Les autorités administratives seront informées de la suppression de la course six jours au moins avant la date de la course.





## **ARTICLE 17 - PREVISION D'HORAIRE - PLAN DU CIRCUIT**

### **VENDREDI 20 SEPTEMBRE 2019 :**

ESSAIS LIBRES (TARIF : 20 € la séance)

09H20-09H40 - Série n°1 - 20' - DCF® TAGLIONISSIMA / I GIOIELLI DELLE CASTIGLIONE  
09H40-10H00 - Série n°2 - 20' - DCF® BORDISSIMA / FURIA  
10H00-10H20 - Série n°3 - 20' - DCF® I GIOIELLI DELLE CASTIGLIONE  
10H20-10H40 - Série n°4 - 20' - DCF® TAGLIONISSIMA  
10H40-11H00 - Série n°5 - 20' - DCF® BORDISSIMA  
11H00-11H20 - Série n°6 - 20' - DCF® I GIOIELLI DELLE CASTIGLIONE  
11H20-11H40 - Série n°7 - 20' - DCF® FURIA  
11H40-12H00 - Série n°8 - 20' - DCF® TAGLIONISSIMA

PAUSE REPAS - 12H00-14H00

14H00-14H20 - Série n°9 - 20' - DCF® BORDISSIMA  
14H25-14H45 - Série n°10 - 20' - DCF® I GIOIELLI DELLE CASTIGLIONE  
14H50-15H10 - Série n°11 - 20' - DCF® FURIA  
15H15-15H35 - Série n°12 - 20' - DCF® TAGLIONISSIMA  
15H40-16H00 - Série n°13 - 20' - DCF® BORDISSIMA  
16H05-16H25 - Série n°14 - 20' - DCF® I GIOIELLI DELLE CASTIGLIONE  
16H30-16H50 - Série n°15 - 20' - DCF® FURIA  
16H55-17H15 - Série n°16 - 20' - DCF® TAGLIONISSIMA  
17H20-17H40 - Série n°17 - 20' - DCF® BORDISSIMA  
17H45-18H00 - Série n°18 - 20' - DCF® I GIOIELLI DELLE CASTIGLIONE

19H00 Briefing **obligatoire** pilotes vitesse

### **Samedi 21 Septembre 2019 :**

Contrôle Administratif & Technique

07H15 à 8H30

#### ESSAIS QUALIFICATIFS

08H30-08H45 - Essais Qualificatifs 15' - DCF® FURIA - Qualife 1  
08H50-09H05 - Essais Qualificatifs 15' - DCF® TAGLIONISSIMA - Qualife 1  
09H15-09H30 - Essais Qualificatifs 15' - DCF® BORDISSIMA - Qualife 1  
09H35-09H50 - Essais Qualificatifs 15' - DCF® I GIOIELLI DELLE CASTIGLIONE - Qualife 1  
10H00-10H15 - Essais Qualificatifs 15' - DCF® FURIA - Qualife 2  
10H20-10H35 - Essais Qualificatifs 15' - DCF® TAGLIONISSIMA - Qualife 2  
10H45-11H00 - Essais Qualificatifs 15' - DCF® BORDISSIMA - Qualife 2  
11H05-11H20 - Essais Qualificatifs 15' - DCF® I GIOIELLI DELLE CASTIGLIONE - Qualife 2

#### COURSES de VITESSE DCF®

11H45-12H10 - Course 16Tours - DCF® FURIA - Manche1  
12H15-12H35 - Course 12Tours - DCF® TAGLIONISSIMA - Manche1

PAUSE DÉJEUNER - 12H35-14h05

14H05-14H30 - Course 15Tours - DCF® BORDISSIMA - Manche1  
14H35-14H50 - Course 15Tours - DCF® I GIOIELLI DELLE CASTIGLIONE - Manche1  
15H00-15H25 - Course 16Tours - DCF® FURIA - Manche2  
15H30-15H50 - Course 12Tours - DCF® TAGLIONISSIMA - Manche2  
16H00-16H25 - Course 15Tours - DCF® BORDISSIMA - Manche2  
16H30-16H55 - Course 15Tours - DCF® I GIOIELLI DELLE CASTIGLIONE - Manche2  
17H05-17H30 - Course 16Tours - DCF® FURIA - Manche3  
17H35-17H55 - Course 12Tours - DCF® TAGLIONISSIMA - Manche3  
18H05-18H30 - Course 15Tours - DCF® SUPERFINALE

19H00 - PODIUMS des COURSES de VITESSE DCF®

20h00 - APÉRO DCF®

### **Dimanche 22 Septembre 2019**

#### **Journée DUCATI**



**Circuit de Haute Saintonge**

*J.P. Beltoise*

[www.circuitdehautesaintonge.com](http://www.circuitdehautesaintonge.com)

**Piste de vitesse**

Longueur 2200 m  
Largeur : 11 à 15 m

La piste de vitesse (parmi les plus rapides de France) est composée de deux lignes droites de 650 m et de 7 virages, et divisée en 4 zones très surveillées par 15 caméras et un système de 7 feux clignotants prévenant les dangers ; pour les motos et les compétitions sont prévus des commissaires en plus des caméras et des feux. Pour garantir une sécurité optimale, cette piste bénéficie de nombreux et larges dégagements, les bacs à graviers ont été disposés le plus loin possible de la piste afin d'éviter les interruptions de piste et les éventuels dégâts causés par les graviers. Le circuit de vitesse est homologué GRADE 3 par la CNECV pour les compétitions auto et moto.

- Paddock
- Vole des stands
- PC vidéo
- PC médical
- PC chronométrage
- Postes commissaires
- Parkings
- Ambulance/Médecin
- Paddock
- Feux



**Piste de karting**

Longueur 1055 m  
Largeur : 9 m

La piste de karting a double vocation : proposer une piste longue, large et homologuée pour la pratique du karting et de la location (karting électrique), mais aussi servir de piste d'essais, de démonstration technologique pour les constructeurs ou encore de parcours routier sécurisé pour les organismes de prévention des risques routiers et d'écoconduite.



Nous sommes à votre disposition pour toute information complémentaire  
Contact : 05 46 04 08 10 – Fax : 05 24 84 26 35 – email : [contact@circuitdhs.com](mailto:contact@circuitdhs.com)  
Circuit de Haute Saintonge – La Grand Font – 17360 La Genétouze

