



REGLEMENT PARTICULIER

DCF® / " VITESSE 2025"

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

ARTICLE 1 - PRESENTATION

Les Courses de Vitesse DCF® Modernes, Classiques et Coupe DUCATI Superquadro V2 sont des épreuves incluses dans les manifestations intitulées Ultimate Cup, SRC et Giostra Diavolista, voir planning ci-dessous :

- **16, 17 et 18 Mai 2025** - Circuit Paul Ricard (5.861km) : DCF® **Trophées Classiques #1 (Taglio – Casti)** et DCF® **Trophées Modernes #1 (Bordi – Furi)** & **Coupe DUCATI Superquadro V2** épreuves incluses dans la manifestation intitulée « **Sunday Ride Classic** »
- **22, 23 et 24 Août 2025** - Circuit de Nogaro : Organisation DCF® **Trophées Classiques #2 (Taglio, et Casti)** et DCF® **Trophées Modernes #2 (Bordi – Furi)** & **Coupe DUCATI Superquadro V2** (Voir manifestation hôte Giostra Diavolista)
- **12, 13 et 14 Sept 2025** - Circuit du Vigeant : DCF® **Trophées Classiques #3 (Taglio, et Casti)** et DCF® **Trophées Modernes #3 (Bordi – Furi)** & **Coupe DUCATI Superquadro V2**
- **3, 4 & 5 Octobre 2025** - Circuit de Magny-Cours : DCF® **Trophées Classiques #4 (Taglio, et Casti)** et DCF® **Trophées Modernes #4 (Bordi – Furi)** & **Coupe DUCATI Superquadro V2**

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 les N° **EPXXX** . Voir manifestation hôte.

ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET SECRETARIAT

Organisateur : DUCATI CLUB DE FRANCE®, Patrice BRILLOUET – Remy MAUGENDRE – Michel CHEYLAN

Inscriptions : DUCATI CLUB DE FRANCE®, Patrice BRILLOUET- inscriptions@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/

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

Les Officiels seront ceux de la manifestation hôte.

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 SUNDAY RIDE CLASSIC® et par ENDURANCE EVENTS® pour leurs épreuves hôtes.

ARTICLE 7 - MACHINES ADMISES

2025	4 trophées avec 9 catégories	Eligibilité	Trophées physiques
Classiques	Mono 350 & 450	• Monocylindres Classic DUCATI & européens, 250 à 450 cm3 (jantes & freins "type origine")	Trophée Prati Mono (350cc)
	Mono Open	• Monocylindres Classic DUCATI & européens, cylindrée > 460 cm3 • Bicylindres Classic 350 cm3 DUCATI ou européens (jantes & freins libres)	
	Classica	• DUCATI Classica Coupes coniques et Pantah < 1000 cm3 (jantes 18"/18" ou 16"/18") • Bicylindres Classic européens < 750 cm3 (jantes 18") • DUCATI TT (TT2 / TT1 / TTF1 / Bimota & NCR d'époque) < 750 cm3	Trophée Classica
Casi	Leggero (Ducati 750 - 631 - Aprilia 650 - Kramer 800 - KTM 690 - Bimota 711)	• DUCATI Desmodue à Carburateurs ou Injection, cylindrée < 750 cm3, de 1985 à 2006 • Monocylindres DUCATI ou européens modernes > 350 cm3 (moteur, chassis, jantes et pneus libres) (800/750 TT / T1 / T2 / SS/Motore - 620/750 SS/Motore-ia / 620 Multistrada / 400 Scrambler / 651-D3 / ...)	Trophée Leggero
	Brutale (Ducati 900 - 904 - 944 - 1000 - Guzzi 980)	• DUCATI Desmodue à Carburateurs ou Injection cylindrée < 1000 cm3, depuis 1988 (TT / SS / SL / Moto2 / ST2 / SSie / MHe / Monster-ia / Multistrada / S2R / SportClassic, ...) • DUCATI Desmodue à Injection, cylindrée < 803 cm3, depuis 2003 (types 695/696/796/797/803 - SS/M/HM/Scrambler)	Trophée Brutale
Machines modernes	Catapulta (854 - 916 - 996 - 998 - 999 - 848 - Aprilia V2 1000, RS 660)	• DUCATI Desmoquattro, cylindrée < 1000 cm3 (748 / 851 / 854 / 888 / 916 / 926 / 953 / 996) • DUCATI Testastretta, cylindrée < 1000 cm3 (998 / 749 / 999 / 848) • DUCATI Testastretta (modèles "actuels"), cylindrée < 1000 cm3 (821 / 939 / 950 - Monster / Supersport / Hypermotard / Multistrada) • Bicylindres européens équivalents (Aprilia RSV2 / Aprilia RS460 / Voxan / KTM / BMW ...)	Trophée Bordi
	2Valve (Moteur Ducati 1100 - Biza 25)	• Motos et prototypes à moteur DUCATI Desmodue, cylindrée de 800 à 1200 cm3 • Motos et prototypes à moteur DUCATI Desmodue 992 cm3	
Furl	Sifenio (1098 - 1198 - 1199 - 1298 - Aprilia V4 - Ducati V4 - Triumph - MV 675/800)	• Bicylindres DUCATI Superbike (Desmoquattro, Testastretta, Superquadro) > 1000 cm3 (1058 / 1198 / 1199 / 1298) • DUCATI Superbike (V4/V4 Types Desmodue RR / Panigale V4) • Machines européennes non-Ducati bicylindres toute cylindrée (KTM, ...), bicylindres moyenne cylindrée (Triumph 675, MV-Agusta 675/800, ...) • Machines italiennes non-Ducati équivalentes (Aprilia RSV4, ...)	Trophée Sifenio
	Superquadro V2 (899 - 959 - 959 - Streetfighter)	• Bicylindres DUCATI Superquadro, cylindrée < 1000 cm3 (899 / 959 / Panigale V2 / Streetfighter V2)	Coupe Ducati Superquadro V2

- **Coupe DUCATI Superquadro V2** (Bicylindres DUCATI Superquadro, cylindrée < 1000 cm3 (899 / 959 / Panigale V2 / Streetfighter V2).
- Moteur avec spécificité technique d'origine (Cylindres, culasses, bas moteur et boîte à vitesse strictement origine), partie Cycle libre. Embrayage anti-drible autorisé. Modification échappement conforme à la réglementation FFM, modification filtre à air autorisé avec matériel du commerce sans modification possible des caractéristiques de la boîte à air.
- Pneus libres

Autres demandes éventuelles à convenir avec l'organisation).

L'appartenance à l'une des catégories, pour les motos participant pour la 1^{ère} fois en 2025, 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 pourra autoriser 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 INSCRIPTION

Ce règlement particulier est accessible sur le site du DCF® www.desmo-net.com.

L'engagement se fait exclusivement via le site : <https://ffm.engage-sports.com/c/club/19024/>

Les **Courses Vitesse** DCF® sont ouvertes à tout pilote français ou étranger d'au moins 15 ans suivant les conditions FFM, **membre du Ducati Club de France®** adhérent et à jour de cotisation pour l'année en cours avant de s'engager, titulaire d'une **Licence vitesse valide** ou d'une **Licence Une Manifestation LJA** délivrée par la Fédération Française de Motocyclisme.

Un droit d'engagement de **275 € par épreuves (255 € pour les inscriptions à toutes les épreuves d'un trophée DCF)** 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 desmo-net.com). Les droits d'engagement ne seront pas remboursables, sauf cas exceptionnel et après étude de la demande par le comité de sélection.

Pour tout forfait à une épreuve avant la clôture des engagements en ligne, quel que soit le mode d'inscription initial (épreuve par épreuve ou tout le Championnat), un droit administratif de **65 €** sera retenu.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront ni remboursés ni reportés.

En cas de chute ou casse lors des sessions d'entraînement, aucun remboursement d'engagement ne sera possible, et ce même avec un certificat médical. De même en cas d'annulation de l'épreuve par décision fédérale, ou préfectorale, aucun remboursement d'engagement ne sera effectué. Dans tous les cas d'annulation de l'inscription quel que soit le motif, l'organisateur appliquera une pénalité de remboursement de **65 €**.

Dans tous les cas, seules les **40, 42 ou 44 (50 à la SRC)** premières inscriptions pour chaque catégorie acceptée par le comité de sélection seront retenues, + 5 en liste d'attente. Elles correspondront aux présélections et au Règlement Particulier.

Les pilotes en liste d'attente seront autorisés à prendre part à la manifestation en tant que suppléant « disponible » dans la limite de l'homologation du circuit hôte.

Règles pour les « engagés en liste d'attente »

- *Le nombre de pilotes admis en liste d'attente est fonction de la capacité d'homologation du circuit (5 pilotes maximum en liste d'attente) • Les pilotes admis en liste d'attente participent avec les engagés aux essais libres et aux essais chronos*
- *Les pilotes engagés avant liste d'attente sont toujours prioritaires*

Si désistement d'un engagé

- *Priorité toujours fixée sur la date d'inscription : 1er en liste d'attente = 1er à participer*
- *Inscription du pilote entrant encaissée par le club*

Si pas de désistement d'un engagé

- *Les pilotes en liste d'attente signent une feuille d'abandon et ne participent pas à la manche à venir*
- *Remboursement de 50% de l'inscription*

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 à partir (voir les horaires prévisionnels de chaque manifestation).

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 pour vérifier **leur identité** : confirmation d'engagement, permis de conduire ou CASM, **une licence vitesse valide** ou **d'une licence une manifestation type LJA** **devez être souscrite au moins 15 jours avant le début de la manifestation, carte DCF® avec timbre de l'année civile en cours et une pièce d'identité. Pas de Licence a la journée délivrée sur place.**

Contrôle Technique

Se référer aux articles de 1 à 16, l'article 19.1 (relatif au sonomètre) et à l'article 23 (installation feu rouge) dans l'annuaire FFM 2025 à partir de la page 195 pour la préparation de la machine et l'équipement pilote.

Annuaire FFM 2025 à télécharger par ici : <https://www.ffmoto.org/sites/default/files/documents/pdf/2025/01/ANNUAIRE%202025.pdf>

Toutes les motos présentées devront être conformes **aux règles générales pour les épreuves de vitesse technique de la FFM** celles-ci prévalent sur les règles techniques de ce règlement particulier.

(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. Aucune ouverture située à moins de 50mm du bas de carénage n'est autorisée.

Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50% des liquides) doit équiper le motocycle.

Si vous avez gardé les bouchons (plus obligatoires) merci de les rendre non démontables et étanches (**en cas de piste déclaré WET vous devez garder les bouchons**).

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, de niveau d'huile et manostat de pression d'huile ainsi que toutes les vis de raccords d'huiles de graissage seront munies 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.

Une exception peut être autorisée pour les machines équipées d'origine d'un ABS qui ne peut être techniquement modifié.

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, eau sans aucun additif 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 sont précisées 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.

Le bouchon de réservoir doit être d'origine ou proche de l'origine (bouchon classique). Remplissage dans sa totalité du réservoir de mousse type "Explosafe" article 14 annuaire FFM.

Un coupe contact ou interrupteur se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou semi-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 (règles générales pour épreuve de vitesse.) (Une dérogation est accordée aux machines type Classique équipées de frein à mâchoire mécanique suivant dérogation règlement Classique 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 Monocylindres Classiques étroits**, de par leur conception aucun carter ne peut entrer en contact en 1^{er} avec la piste.

Contrôle en dynamique

Le contrôle en dynamique est effectué avec un moteur en pleine charge. Elle s'applique sur tout autre circuit que des circuits de karting.

En compétition, une machine est réputée non conforme si 3 passages au-dessus de 109 dB/A après application du correctif sont mesurés durant la même session ou course.

En cas de non-conformité, l'opérateur consigne les valeurs relevées corrigées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

Se référer à la méthode de contrôle en dynamique des RTS Règlementation Niveau Sonore des machines pour la mise en place du dispositif.

Equipements

Les normes de casques suivantes sont autorisées :

*Europe : ECE 22-05 / ECE 22-06

*Japon : JIS T 8133 : 2015

*USA : SNELL M 2015

*FIM : FRHPhe - 01

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur ou à l'intérieur des casques. Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques. Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales...), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les commissaires techniques. À tout moment de la manifestation, les commissaires techniques peuvent, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation FFM sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport est immédiatement adressé au directeur de course pour l'en informer.

Le port d'un airbag et d'une protection pectorale homologués par la FFM est obligatoire à compter de 2025, pour toutes les compétitions (norme EN 1621-4 pour les airbags mécaniques ou airbag figurant sur la liste des équipements certifiés conformes par les fabricants).

Pneumatiques

Le choix des pneus est libre (sauf « Taglio Classica et TT/F1 » pneus de 18' ou 16')

Quantité libre

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

Pour les pneus avec préconisation du sens de roulage, celui-ci devra être respecté.

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 caméra doit être sécurisée par un câble acier souple fixé sur la caméra et relié à la moto. Puis ledit câble doit être fixé par une vis à côté ou à la base de son support lui-même fixé par des vis sur la moto.

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 pass mécaniciens et un pass chronométréur.

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'une **amende de 75€**. (Règle fédérale chèque à l'ordre de la FFM).

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.
- L'abandon de matériel à fin de weekend (pneus, huile etc..) fera l'objet d'une enquête par l'organisateur qui prendra les mesures conformément aux règles environnementales en place sur le circuit d'accueil.
- Un tapis environnemental conforme aux règles FFM est OBLIGATOIRE dans le parc coureur et dans les stands
- 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 pass 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 coté piste
- L'accès au mur de Chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies d'un PASS : 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 récurrence, 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 CO² (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. Toute utilisation d'extincteur du circuit sera facturée par le circuit au Pilote ou à l'équipage concerné.

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 2 séances chronométrées de **15' ou 20'**. 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. (Sauf weekend ultimate cup). Le pilote qui obtient le meilleur temps à la pole 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 au moins **1 tour de chauffe** sans s'arrêter, le départ se fait moteur en marche sur ordre du directeur de course.

Déroulement des courses :

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 :

Chaque classement de manche sera repris dans les Trophées de Vitesse DCF® de l'année.

Les classements du week-end seront établis au cumul des manches de chacune des 4 Catégories, et serviront à la préparation des podiums.

Pour chaque manche, les 15 premiers ayant pris le départ 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

Les Trophées DCF® annuels seront remis après la dernière épreuve à MAGNY-COURS

- “Trofeo delle Amazzoni” détail du format d’attribution des points sur desmo-net :
<https://www.desmo-net.com/dcf-trofeo-delle-amazzoni>

PODIUMS :

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

Il y aura un Podium sur le 1^{er} de chaque Sous-catégorie : Taglio / Casti / Bordi et Furi

La répartition des podiums sera en fonction de la présence des catégories le jour de la course.

Il y aura 1 Podium féminin Trofeo Delle Amazzoni

Classements :

CLASSIQUES

- “Taglio” donnera lieu à **trois** classements :
 - un classement “**Mono 350 & 450**”
 - un classement “**Mono Open**”
 - un classement “**TT/F1”Classica**”
- “Casti” donnera lieu à **deux** classements :
 - un classement “**Leggero**”
 - un classement “**Brutale**”

MODERNES

- “Bordi ” donnera lieu à **deux** classements :
 - un classement “**Catapulta**”
 - un classement “**Duevalvole**”
- “Furi” donnera lieu à **deux** classements :
 - un classement “**Sinfonia**”
 - un classement “**COUPE DUCATI SUPERQUADRO V2**”

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 par lui-même 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.

ARTICLE 16 - ANNULATION DE L'ÉPREUVE

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

Les Horaires seront ceux de la manifestation hôte et seront communiqués ultérieurement par le DUCATI CLUB DE FRANCE®