REGLEMENT PARTICULIER 300 MILES DCF® 2015

	Page
ARTICLE 1 - PRESENTATION	**1**
ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET INSCRIPTIONS	**1**
ARTICLE 3 - JURIDICTION	**1**
ARTICLE 4 - APPLICATION DU REGLEMENT	**1**
ARTICLE 5 - OFFICIELS	**1**
ARTICLE 6 - ASSURANCE	**2**
ARTICLE 7 - SELECTION DES EQUIPAGES	**2**
ARTICLE 8 - MACHINES ADMISES – NOMBRES DE PILOTES – CATEGORIES	**2**
ARTICLE 9 - COMMISSAIRES DE PISTE	**2**
ARTICLE 10 - ENGAGEMENTS - DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION	**2**
ARTICLE 11 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	**3**
ARTICLE 12 - PASSES ET COULEUR DU BRACELET	**3**
ARTICLE 13 - CARBURANT	**4**
ARTICLE 14 - MODIFICATION DES EQUIPAGES	**4**
ARTICLE 15 - BRIEFING	**4**
ARTICLE 16 - SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR de CHRONOMETRAGE	**4**
ARTICLE 17 - ESSAIS QUALIFICATIFS et GRILLE de DEPART	**4-5**
ARTICLE 18 - LIMITE DE QUALIFICATION	**5**
ARTICLE 19 - MISE EN PLACE DANS LES STANDS	**5**
ARTICLE 20 - DEPART	**5**
ARTICLE 21 - ARRETS AUX STANDS et RAVITAILLEMENT	**5-6**
ARTICLE 22 - ARRET SUR LA PISTE	**6**
ARTICLE 23 - ABANDON	**6**
ARTICLE 24 - CONDUITE EN COURSE	**6**
ARTICLE 25 - ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE	**6-7**
ARTICLE 26 - ARRIVEE	**7**
ARTICLE 27 - CLASSEMENT	**7**
ARTICLE 28 - RECLAMATION - SANCTIONS	**7**
ARTICLE 29 - RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES	**7**
ARTICLE 30 - ANNULATION DE L'EPREUVE	**7**
ARTICLE 31 - PUBLICITE	**7**
ARTICLE 32 - PREVISION D'HORAIRES - PLAN DU CIRCUIT	**8-9**

ARTICLE 1 - PRESENTATION

Les 300 MILES DCF®, épreuve incluse dans la manifestation intitulée «DCF® NOGARO 2015», organisée par le DUCATI club de France®, **les 17, 18 et 19 juillet 2015**, sont deux courses d'endurance nationale : "300 Miles PRESTO" & "300 Miles MODERATO", soit 483 km sur 133 tours ou 4 heures 10 maximum, les temps réalisés aux essais déterminant dans quelle course participera chaque équipage (cf Art. 17). L'épreuve se déroule sur le circuit PAUL ARMAGNAC de NOGARO (32), d'un développement de 3,636 km, large de 11 à 12 m. Le circuit, qui a été ré-homologué le … (en cours), est sécurisé par 8 postes de commissaires de piste, 2 médecins et 2 ambulances. Cette course est placée sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme et de la Ligue de MIDI PYRENEES. Cette épreuve **n° 807** a reçu le visa F.F.M (en cours).

ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET INSCRIPTIONS

Organisateur : DUCATI club de France ®, Yves SALOMEZ / Tél : 03 21 38 45 61 – 06 76 74 16 46
Inscriptions : DUCATI club de France ®, Philippe VAUZELLE / Tél : 05 46 90 11 26
endurances-nogaro@desmo-net.com

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

Membres du Jury :

OFF

OFF

OFF

Directeur de Course :

OFF

Directeur Adjoint :

OFF

Directeur Adjoint :

OFF

Commissaire Sportif :

OFF

Commissaires Techniques :

OFF

OFF

OFF

ARTICLE 6 - ASSURANCE
Conformément au 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), sous le contrat N°(en cours), contracté par le DUCATI club de France ® auprès de (en cours).

ARTICLE 7 - SELECTION DES EQUIPAGES
Par souci de garder à l'épreuve son caractère accessible à tous et l'esprit de "Course purement amateur et conviviale", les équipages devront être composés selon les règles suivantes.
Ne pourront courir ensemble dans le même équipage :
- les Pilotes titulaires d'une licence INTER de l'année civile en cours.
- les Pilotes ayant marqué 5 points et plus en une seule course comptant pour une coupe ou un championnat international de vitesse et/ou d'endurance depuis les 10 dernières années.
- les Pilotes ayant marqué plus de 50 points (Scratch) en une seule saison dans un Championnat, une Coupe, un Trophée, un Challenge National depuis les 10 dernières années. Ne pas additionner les points obtenus dans plusieurs championnats.

Toute composition d'équipage non décrite précédemment est autorisée.
Ne sont pas concernés par ces restrictions les pilotes ayant disputé des championnats en tout terrain, des challenges sur motos anciennes, des championnats de rallye routier, des championnats vitesse 50cc ou mini bike et les pilotes ou passagers side-car.
Chaque pilote devra impérativement, lors de son inscription, donner son palmarès sans omission, remplir consciencieusement la déclaration sur l'honneur jointe au dossier d'inscription et noter les points acquis.
Un comité de sélection pourra consulter les archives Fédérales et contrôler auparavant, pendant et après l'épreuve chaque engagement. Si une entorse à cette règle était mise à jour, le ou les pilotes concernés se verraient signifier une exclusion immédiate de toute organisation du DCF®, sans remboursement des droits.
Le comité de sélection se réunira régulièrement pour confirmer ou refuser les engagements. Chaque équipage est donc informé que les organisateurs ne sont pas en mesure de leur garantir une participation à l'épreuve avant les réunions du comité de sélection.

Le comité de sélection et les organisateurs se réservent le droit de déroger aux articles 7 et 8 et de refuser ou surtout d'accepter toute demande d'engagement, quelle que soit la moto engagée (ou les motos engagées), quel que soit le nombre de motos par équipage , quel que soit le nombre de pilotes par équipage, quel que soit le palmarès des pilotes, etc. Les décisions du comité et des organisateurs seront sans justification et sans appel.

ARTICLE 8 - MACHINES ADMISES – NOMBRES DE PILOTES – CATEGORIES
L'organisation acceptera une à deux motos par équipage composé de 2 ou 3 pilotes, ainsi qu'un maximum de 48 motos sur la grille de départ (sous réserve, si l'homologation venait à changer). Les équipages choisissant d'utiliser 2 machines auront une pénalité de 2 tours.

Les motos autorisées seront inscrites dans une des catégories suivantes :
- 1 : DesmoDue moins de 800 (au sens commercial)
- 2 : DesmoDue/Tre plus de 800 (au sens commercial)+ Twins autres marques moins de 800cc
- 3 : DesmoQuattro moins de 1000 (au sens commercial)
- 4 : SuperQuadro + DesmoQuattro plus de 1000 (au sens commercial)+ Twins autres marques plus de 800cc + TriCylindres moins de 1000cc

L'organisation reste disponible pour l'engagement d'un autre modèle d'une moto.
La cylindrée doit être supérieure ou égale à 400 cc et tous les types de pneus sont autorisés.

Chaque course donnera lieu à 5 classements :
- **Un classement SCRATCH et un classement par catégorie**

Chaque course donnera lieu à :
- Un podium pour les trois premiers équipages de chaque catégorie

Au cas où un équipage viendrait à détruire sa (ou ses) 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.
Seule la moto utilisée aux essais qualificatifs pourra prétendre participer à la course (sauf cas particulier soumis au jury).
Le directeur de course se réserve le droit de refuser aux contrôles techniques les motos ne présentant pas toutes sécurités ou d'aspect inacceptable.

ARTICLE 9 - COMMISSAIRE DE PISTE
Pour le bon déroulement de la manifestation et pour aider votre association, le DUCATI club de France ®, chaque équipage, pour être retenu, devra impérativement proposer **un commissaire de piste licencié FFM** pour un minimum d'une demi-journée durant les trois jours de compétition. L'organisation décidera en dernier recours de cette demi-journée. Les commissaires débutants seront encadrés par des chefs de poste. Les repas et l'hébergement et le déplacement de ces commissaires seront pris en charge par l'équipage qu'ils représentent.
En cas d'absence du commissaire de piste, sans motif valable, le jour de la manifestation, l'équipage sera exclu et non remboursé. Si ce commissaire est pointé présent à l'administratif et quitte l'épreuve sans avoir officié, la caution de 400 € sera encaissée.

ARTICLE 10 – ENGAGEMENTS - DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION
Ce règlement particulier est accessible sur le site du DCF® www.desmo-net.com. ainsi que sur le site internet ffm.engage-sports.com
L'engagement se fera directement sur le site internet ffm.engage-sports.com **ainsi que l'inscription du commissaire de piste de l'équipage**.
La course est réservée aux pilotes d'au moins 16 ans, membres du DUCATI Club de France ®, inscrits pour l'année en cours, titulaires d'**une licence vitesse valide ou d'une licence une manifestation.**
Chaque pilote ne pourra faire partie que d'un équipage pendant cette course. Pour toute question, vous pouvez contacter :

DUCATI Club de France ®, endurances-nogaro@desmo-net.com

Un droit d'engagement de **540 €** devra, obligatoirement, être versé au DUCATI Club de France®. Le règlement se fera directement par le biais du site internet ffm.engage-sports.com (selon les modalités indiquées). Un chèque caution d'un montant de **400 €** couvrant l'ensemble des cautions (commissaire, transpondeur, passes, stand…) **devra être remis lors du contrôle administratif sur le circuit**.
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, seules les 96 premières inscriptions acceptées par le comité de sélection seront retenues, +20 en liste d'attente. Elles correspondront aux présélections et au règlement particulier. Les équipages acceptés recevront par mail une confirmation d'engagement au plus tôt 1 mois avant l'épreuve.

ARTICLE 11 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les vérifications administratives et techniques auront lieu les jeudi et 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 et le chèque de caution de **400 €** (à l'ordre du DCF), 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 au règlement technique de la FFM 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 coté de l'arrière de la selle ou sur les flancs de carénage à condition qu'elles restent entièrement visibles. Les motos d'un même équipage auront le même numéro.
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 un bouchon de 25 mm de diamètre. Ce bouchon doit rester en place en condition de piste sèche et doit être retiré 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.
Les leviers de frein, d'embrayage et de décompresseur doivent avoir l'extrémité munie d'une boule.
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. Le freinage des étriers, des raccords et des durites de freins n'est pas obligatoire mais fortement conseillé. **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, l'eau + alcool ou liquide spécial circuit 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 bocaux 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 fortement conseillée en cas de pluie.
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 bruit est limité à 102 décibels, à une vitesse moyenne du piston de 11 m/s.
Le bouchon de réservoir doit être d'origine ou proche de l'origine (bouchon classique).
Un coupe contact ou interrupteur se trouvant d'un coté 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 est obligatoire.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un second carter en matériau métallique, acier inoxydable, acier ou titane.
Des couvercles approuvés par la FFM sont autorisés, sans restriction pour le matériau.

Equipement du pilote : gants en cuir, combinaison cuir agrée FFM-FIM d'une pièce sans doublure synthétique ou si elle supporte les renforts de protections, il sera obligatoire de porter des sous-vêtements à manches et jambes longues en coton ou de type NOMEX, protection dorsale vitesse agréée FFM, bottes cuir. Tous ces équipements doivent être en bon état. Casque intégral aux normes FIM dont l'étiquette doit comporter **la désignation ECE 22 / 05 .....P**. Les casques en mauvais état ou de plus de cinq ans d'âge pourront être refusés.

ARTICLE 12 - PASSES ET COULEUR DU BRACELET
Chaque équipe se verra remettre 8 passes personnes lors du contrôle administratif.

- Identification des PASSES :	N° de la Moto	TEAM MANAGER
	//	MECANICIEN
	//	MECANICIEN
	//	MECANICIEN et SECURITE INCENDIE
	//	RAVITAILLEUR
	//	CHRONO
	//	CHRONO
	//	INVITE

Les 8 passes seront portés bien visiblement et rendus impérativement avant de quitter le circuit.

Chaque pilote se verra remettre, lors des vérifications administratives, un bracelet qu'il devra porter pendant la durée des essais et de la course. Les pilotes auront leur bracelet comme PASSE. Les pilotes qui se présenteront en pré grille sans leur bracelet, seront refoulés, ils devront participer aux séances d'essais correspondant à la couleur qui leur a été attribuée. Pilotes vert : bracelet **VERT**, Pilotes blanc : bracelet **BLANC**, Pilotes rouge : bracelet **ROUGE**. En cas de perte ou de casse, le bracelet devra être impérativement remplacé. Le team manager devra accompagner son pilote auprès de l'organisation pour faire remettre un nouveau bracelet. Un brassard, prêté par l'organisation avant la course, sera à porter au bras gauche par-dessus la combinaison.

ARTICLE 13 - 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 14 - MODIFICATION DES EQUIPAGES
Les équipages participants pourront être modifiés avant la première séance d'essais chronométrée.
En cas de force majeure, un pilote inscrit pourra se faire remplacer mais uniquement si l'équipage correspond au dit règlement particulier (Art 8).
En cas de force majeure, à la suite des essais chronométrés, un équipage pourra être modifié à condition que le pilote remplaçant ait participé aux essais, soit qualifié et corresponde à l'article 8. Le remplacement ne changera en rien la grille de départ entérinée par le jury.

ARTICLE 15 - 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 16 - 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.

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.

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 :
- Interdiction de fumer.
- Interdiction d'emmener un animal même attaché (nos amies les bêtes sont tolérées attachées derrière le stand).
- Interdiction de stocker de l'essence (Seul le derrick ou système de remplissage soit 30 L MAXI; le stock d'essence : derrière le stand à l'abri de tout risque et proche d'un extincteur).
- 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).

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.

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 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)

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 équipe doit posséder dans son stand, à portée de main un extincteur à poudre ou au dioxyde de carbone d'au moins 5 Kg

ARTICLE 17 - ESSAIS QUALIFICATIFS et GRILLE de DEPART
Seules les motos passées aux vérifications techniques seront autorisées à prendre la piste pour les essais qualificatifs.
Tous les concurrents devront, avant leur séance d'essais, passer par la pré grille. Ceci pour le contrôle du bracelet, de la moto et de l'équipement.
Le non-respect de cette disposition entraînera une pénalité d'un stop and go de 30'' pour l'équipage.
Les essais qualificatifs se feront de la façon suivante :

1ère et 2nde séance qualificative	Pilotes VERT	2 fois 15'
3ème et 4ème séance qualificative	Pilotes BLANC	2 fois 15'
5ème séance qualificative	Pilotes ROUGE	15'

La série "pilotes ROUGE" est exclusivement réservée au 3ème pilote des équipages ayant trois pilotes.
L'appartenance à la 1ère ou 2nde série d'essais des pilotes "VERT" ou "BLANC" sera déterminée par l'organisation.

Soit une séance de 15' par pilote, avec un maximum de 48 motos sur la piste (plus ou moins si l'homologation du circuit venait à changer. Actuellement elle est de 48 motos pour une course d'endurance)
Chaque pilote engagé doit obligatoirement participer à une séance qualificative et avoir effectué au minimum 1 tour. Tout manquement à cette règle, pour quelque raison que ce soit, entraînera l'élimination du pilote. Etant donné qu'il n'y a qu'une seule séance chronométrée par pilote et qu'il y a un risque de ne pouvoir être qualifié, suite à un problème technique, le Directeur de course peut, en accord avec le jury, diviser par 2 une séance

chronométrée d'un copilote, ou l'autoriser à se qualifier dans une autre séance : tout ceci pour permettre à chaque pilote d'avoir un tour de référence pour sa qualification.

Grille de départ :
Seul le meilleur temps de chaque équipage sera pris en compte pour constituer les grilles de départ des deux courses. La moitié des équipages (dans la limite de 48) ayant effectué les meilleures qualifications participera à la course "PRESTO"; l'autre moitié (dans la limite de 48) participera à la course "MODERATO". L'ordre des courses sera déterminé par l'organisation.
Dans un équipage qualifié, le choix du pilote prenant le départ est libre.

ARTICLE 18 - LIMITE DE QUALIFICATION
Pour être admis au départ de chaque course, un pilote devra obligatoirement faire un minimum de 1 tour et avoir réalisé un temps inférieur ou égal à 130% de la moyenne des 3 premiers de chaque course. Le jury de l'épreuve peut, sur demande du Directeur de Course, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

ARTICLE 19 - MISE EN PLACE DANS LES STANDS
L'attribution des stands se fait en accord avec l'organisation.
Un stand peut être affecté à une ou plusieurs équipes, chacun se partageant à part égale la surface couverte, les installations, la surface sur la piste de décélération. Il sera accordé à chaque équipage, un espace panneauteur d'une longueur de 1,5m maximum.
Chaque team manager est responsable du respect des consignes.

ARTICLE 20 – DEPART
La procédure de départ sera de type "LE MANS". La procédure pourra être raccourcie et adaptée sur décision du directeur de course.
Sur ordre du directeur de course, les machines quitteront les stands, moteur éteint, poussées par le pilote prenant le départ ou un mécanicien, vers leur emplacement numéroté.
HORAIRE DE LA PROCEDURE DE DEPART (horaires prévisionnels) **:**

- MISE EN EPI
- DRAPEAU VERT pointé sur chaque pilote au fur et à mesure par un officiel qui remonte la grille. FEU VERT (pour les 2 tours de chauffe)
- DRAPEAU ROUGE. FEU ROUGE. MISE EN EPI (moteurs coupés)
- KLAXON. EVACUATION (tous les pilotes côté opposé face à leur machine)
- KLAXON. PANNEAU 3 et/ou 1 MINUTE et PANNEAU CASQUE (la moto tenue par l'arrière par un mécano)
- KLAXON. PANNEAU 30 SECONDES
- DEPART AU DRAPEAU NATIONAL. FEU VERT

Les couvertures chauffantes ainsi que tout système d'alimentation extérieur sont interdits sur la grille de départ.
Démarrage à la poussette interdit. Toute aide extérieure est interdite sous peine d'un stop and go de 30" de pénalité. Si un pilote ne peut mettre en route sa machine, au démarreur, le directeur de course, au moyen du drapeau vert, autorisera l'aide à pousser la moto dès qu'il le jugera utile.
Les machines qui ne seront pas sur la grille à l'horaire de la procédure de départ pourront prendre le départ des stands, pour les deux tours de chauffe, après les autres, sur ordre du directeur de course. Les machines qui ne peuvent pas participer aux tours de chauffe et celles qui rencontrent des problèmes techniques lors des tours de chauffe, seront autorisées à prendre le départ des stands après les autres sur ordre du directeur de course.

Tout départ volé sera sanctionné d'un stop and go de 30" de pénalité et notifié au team manager.

ARTICLE 21 - ARRETS AUX STANDS et RAVITAILLEMENT
Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer à son stand.
Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit lever le bras **bien à l'avance** pour prévenir ses poursuivants et emprunter dès son origine la piste de décélération.
Si, lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand et ce jusqu'à la hauteur de la fin de la piste d'accélération, il peut y revenir, à contre sens, moteur stoppé, poussé si nécessaire par deux mécaniciens dès la hauteur des stands.

Tout concurrent circulant dans la voie des stands à une vitesse jugée excessive est passible d'une pénalité d'un stop and go de 30".

Sont autorisés, pour le ravitaillement, les derricks ou les acerbis ou jerricans + entonnoirs. En cas de ravitaillement par derrick, il devra être monté solidement à l'entrée du stand attribué, (dépassement maximum autorisé à l'extérieur 0,60 m) avant le départ, afin qu'il puisse être vérifié; sa capacité ne doit pas excéder 30L et sa hauteur maximum est de 2,5 M mesurés au point le plus haut. Le derrick doit être couvert et le trou d'évent dirigé vers le bas, seule la gravité étant autorisée pour le remplissage du réservoir. Pour remplir les derricks, seules les pompes manuelles sont autorisées, à l'exclusion de toutes pompes électriques ou systèmes pneumatiques.
Tout derrick qui ne répondra pas aux mesures de sécurité devra être démonté.
Les systèmes de remplissage par vannes du type «aviation» sont interdits.
Au ravitaillement essence, le moteur doit être arrêté, la machine béquillée, le pilote doit descendre et aucune réparation ne peut avoir lieu. Pour le changement de pilote sans ravitaillement essence, le moteur doit être arrêté, la béquille n'est pas obligatoire.

Les équipages utilisant deux motos doivent ranger la seconde, qui n'est pas en piste, dans le stand et la sortir au dernier moment. La moto au stand peut être ravitaillée en essence selon la procédure. Toute intervention mécanique est autorisée dans le stand. Les équipages peuvent changer de moto autant de fois qu'ils le souhaitent. La mise en route du moteur de la machine qui part se fait devant le stand et seulement quand le coéquipier est rentré dans le stand avec la moto qui ne part pas (sauf cas particulier article 22). Le transpondeur doit être sur la machine en piste, en cas contraire les tours ne seront pas comptés.
Un seul intervenant doit effectuer le ravitaillement sauf en cas d'utilisation d'un entonnoir où une aide est tolérée si la personne est équipée comme le ravitailleur. Seules sont autorisées sur la voie des stands les opérations suivantes :
- ravitaillement en carburant, complément d'huile ou d'eau, graissage et tension de chaîne, changement de roues et plaquettes de freins et installation du transpondeur sur la machine reprenant la piste.
Pour toutes autres interventions, la moto doit obligatoirement être rentrée dans le stand.
En aucun cas le rideau de fer du stand ne doit être baissé pendant la réparation. Aucune autre moto ou moteur ne doit être entreposé dans le stand.

Il est formellement interdit de fumer dans et devant les stands.

Seules **quatre** personnes accréditées peuvent travailler, en même temps, sur la machine. Si le pilote participe à l'intervention, il sera compris dans ces quatre personnes.
Pour repartir, deux mécaniciens sont autorisés à pousser la machine, le pilote étant sur la moto, ceci jusqu'à la hauteur du dernier stand, le pilote s'engage seul sur la piste.
L'utilisation de batterie de démarrage additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur au motocycle.
En cas de changement de réservoir, celui-ci doit être monté vide de tout carburant et le remplissage se faisant à l'extérieur du stand, le ravitaillement est interdit dans le stand. La capacité maximale du réservoir ne doit pas dépasser 24 litres. Les ravitaillements en carburant doivent s'effectuer dans une zone comprise entre 1,5 et 2,5 mètres de l'entrée du stand attribué.

Après un ravitaillement ou une réparation le stand et l'aire de ravitaillement devront impérativement rester propres, balayés et non encombrés.

Chaque équipage doit obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci doit être équipée d'un extincteur à poudre polyvalente ou au dioxyde de carbone (5 kg minimum) efficace contre les feux de carburant. Cette personne doit être obligatoirement formée à l'utilisation de l'extincteur et présente lors des opérations de ravitaillement, proche de la moto, prête à intervenir et n'aura pas d'autre fonction au moment du ravitaillement.
Le ravitailleur, l'aide ravitailleur (s'il y en a un) et le préposé à l'extincteur doivent porter :

- Des chaussures fermées.
- Une cote de travail en coton ou tergal, bien fermée, avec les manches non relevées.
- Des gants de protection du type manutention.
- Une protection des yeux par lunettes fermées (Ex : lunette de meulage, de ski…) et cagoule ou casque de moto visière fermée.

ARTICLE 22 - ARRET SUR LA PISTE

Pendant la course, la moto d'un pilote blessé ou en panne pourra être ramenée au stand par le camion de l'organisation. Cette moto sera confiée à son équipe qui pourra reprendre la course, sans pénalité, après réparation et contrôle d'un commissaire technique. Les équipages avec deux motos devront attendre le retour effectif dans le stand de la moto qui était en piste, pour récupérer le transpondeur, le remonter sur la seconde moto et reprendre la course. Ce retour se fera uniquement sur décision du directeur de course ou l'un de ses adjoints, ils seront les seuls à ordonner le transport. Aucune réclamation ne sera acceptée sur la rapidité du rapatriement, l'organisation fera dans la mesure du possible et, si plusieurs motos sont à prendre en charge, cela se fera selon l'emplacement du camion autour du circuit ou par ordre de demande.
En cas de retour « classique » il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner de sa machine (50m maximum) à l'arrêt sur le circuit sous peine de mise hors course. En particulier, il ne peut revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces ou des outils. Il est interdit à un pilote arrêté, pour une cause quelconque, de conduire ou de pousser sa moto dans la direction opposée à la course. Tout pilote en panne sur le circuit ne pourra se dépanner qu'avec les moyens du bord.
En cas de ou suite à une chute, si un coureur doit être évacué vers le centre médical il pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il devra à tout moment être accompagné d'un officiel et reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée. Le jury restera seul juge de la légitimité de cette action. En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents doivent utiliser pour revenir à leur stand, les itinéraires définis par le directeur de course lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit au moment de la panne ou de la chute.
Le retour aux stands peut se faire à la poussette ou moteur en marche, sauf dans la partie centrale qui permet de couper le circuit où le moteur doit être impérativement arrêté, sous peine d'une pénalité d'un stop and go de 30'', puis peut être remis en marche dans les voies de sécurité ou sur la piste. Les concurrents devront obéir aux consignes des commissaires de piste, pourront recevoir leur aide durant leur retour tout en gardant leur équipement complet jusqu'au moment ou ils atteindront une zone protégée.
Un pilote qui après une chute, sauf en cas de force majeure, n'aiderait pas les commissaires de piste à dégager sa moto se verra sanctionner d'une amende de 75 €.Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies, sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe. Le pilote en panne doit aller jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course. Si une moto tombe en panne dans la ligne droite des stands, le pilote pourra, sous la protection d'un commissaire de piste, rentrer par la sortie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son stand.
Dès l'entrée de la zone des stands, deux mécaniciens pourront prendre en charge et pousser la moto en panne, le pilote devant rester à proximité.

ARTICLE 23 - 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 24 - CONDUITE EN COURSE

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands (sauf en cas de chute). Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.
Attention : tout dépassement sous drapeau jaune sera sanctionné d'un stop and go de 30'' ou d'une amende de 75 € de pénalité, toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve. Si le dépassement est effectué en cas de force majeure et que le pilote reprend immédiatement sa place initiale, il n'y aura pas de sanction. Il est impératif de respecter les commissaires de piste qui sont des bénévoles indispensables au bon déroulement de l'épreuve.
Si la Direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (panneau « stand » + N° de la moto), le pilote devra s'arrêter au stand au passage suivant sous peine d'une pénalité d'un stop and go de 30'' pour l'équipage. Si cet arrêt est décidé suite à une faute grave, le ou les tours suivants sous drapeau noir seront décomptés, le pilote sera mis hors course mais son équipier sera autorisé à reprendre la course.
Procédure d'un stop and go de 30'': le pilote est informé par le directeur de course qui présente le panneau stop + N° de la machine, le pilote dispose de 5 tours pour s'arrêter dans la zone de pénalité définie lors du briefing. S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera alors présenté, et le pilote ne pourra repartir.
Si le directeur de course ou un commissaire de piste agite le drapeau noir avec un cercle orange, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat ou au poste suivant.

Aucun coureur n'est autorisé à conduire pendant plus de deux heures, une période de repos d'au moins une heure sera ensuite nécessaire. Si la durée de conduite est de moins de deux heures, la période de repos consécutive doit représenter au moins la moitié du temps de conduite.

ARTICLE 25 - ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE

Si pendant la course, un incident ou des conditions exceptionnelles rendaient impossible le déroulement normal de l'épreuve, le Directeur de course pourrait décider de neutraliser la course en faisant entrer sur la piste un pace-car (voiture de sécurité servant à regrouper les concurrents pour rouler à allure réduite).
Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans le dépasser. Tout dépassement du pace-car ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité **d'un stop and go de 30''**, toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine.
Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront obligatoirement attendre le passage suivant du pace-car pour reprendre la piste derrière le dernier concurrent. La sortie des stands sera ouverte pendant 10'' (feu vert) puis sera fermée (feu rouge) jusqu'au prochain passage du pace-car.
Chaque tour derrière le pace-car sera comptabilisé.
Les concurrents reprendront la course normale dès que le pace-car quittera la piste. La sortie des stands sera alors mise au vert aussitôt le passage des concurrents alors derrière le pace-car au moment de sa sortie.
Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le Directeur de course, l'ensemble des machines, sur le circuit à ce moment, seront mises en parc fermé.
Pour toutes les machines aux stands, toute intervention sera immédiatement et momentanément interdite.
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. Les pilotes seront autorisés à faire un changement de roues devant leur stand respectif et le complément en carburant, dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture du couloir des stands pour le tour de reconnaissance.
Seuls les équipages encore en course seront autorisés à prendre le nouveau départ.

Si l'épreuve se déroulait en plusieurs parties, le classement se ferait par l'addition des tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur sera l'équipage ayant parcouru le plus grand nombre de tours.
En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.
Lorsque plus des 2/3 de la distance initiale de la course, arrondis au nombre entier de tours inférieurs (ou 2/3 de la durée initiale de la course), ont été effectués, à l'issue du tour retenu pour le classement par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête avant une neutralisation de la course entraînant une entrée en parc fermé, la course est considérée comme une course complète.

ARTICLE 26 - ARRIVEE
Au terme des 300 miles, dans la limite de 4 heures et dix minutes de course, le drapeau à damiers sera agité sur la ligne de chronométrage "Arrivée" sur le pilote de tête.

ARTICLE 27 - CLASSEMENT
Le classement sera établi en fonction du premier équipage ayant parcouru le plus grand nombre de tours lors de son passage sous le drapeau à damiers. Pour qu'un équipage soit classé, sa moto devra impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 5 minutes après le premier.
En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu dans l'art 25.
Toutes les motos passées sous le drapeau à damiers devront être mises en parc fermé aussitôt arrivées. Les motos seront libérées 30 minutes après l'heure d'affichage des résultats.
Dès l'arrivée, l'organisation pourra éventuellement offrir des trophées ou autres aux pilotes des trois premiers équipages de chaque classement récompensés par un podium. Il n'y aura aucune prime d'arrivée.

ARTICLE 28 - RECLAMATION - SANCTIONS
Les réclamations devront être déposées conformément aux dispositions du titre VI du code sportif. Le montant de la caution accompagnant une réclamation est de 75 €. Lorsqu'elle entraîne un contrôle de conformité de la machine elle doit préciser quelle partie de celle-ci est incriminée, si elle nécessite un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 300 € pour les moteurs à 4 temps. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue. Dans le cas où la réclamation entraînerait une intervention importante, le réclamant devra rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ, et que la machine incriminée s'avère conforme, les frais engendrés seront à la charge du réclamant. Ces sommes seront rendues au réclamant dans le cas où sa réclamation serait fondée. Dans le cas contraire, les 300 € seront versés, au titre de dédommagement, à la partie adverse et les 75 € à la FFM.
Délais des réclamations : - avant le début des essais qualificatifs pour tout ce qui concerne le règlement particulier et technique des motocycles.
- Maximum 1/2 heure après l'heure d'affichage des résultats pour tout ce qui concerne les essais et la course.
Les concurrents s'engagent, en cas de différent, à ne reconnaître que la jurisprudence de la FFM.
Toute infraction au règlement FFM et/ou au présent règlement particulier peut être sanctionnée par un avertissement, par une amende jusqu'à 450 €, par un déclassement, par la mise hors course. La contestation d'une décision du jury se fait sous les quinze jours auprès de la cour disciplinaire régionale (caution 75 €) pour cette épreuve hors championnat.

ARTICLE 29 - RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES
Indépendamment des prescriptions du code sportif de la FFM, les pilotes, par le fait de leur participation, renoncent à tout droit de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le code sportif de la FFM, pour tous dommages auxquels ils pourraient être exposés en conséquence de tout acte ou omission de la part de l'organisateur, de ses officiels, représentants ou préposés, dans l'application de ce règlement ou de tout avenant qui pourrait être établi par la suite ou pour toute autre cause qui pourrait en découler.

ARTICLE 30 - 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 31 - PUBLICITE
Toute publicité, action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit, ainsi que le long de ses abords, doit obligatoirement faire l'objet d'un accord préalable avec le service publicité du circuit via l'organisation DCF. Toute publicité, tout affichage à caractère publicitaire ou promotionnel sur les stands est interdit, de même que pour l'espace aérien du circuit et des communes traversées par le circuit.
L'organisation de l'épreuve se réserve les surfaces nécessaires à l'application d'autocollants des partenaires de l'épreuve, ainsi que leurs emplacements sur les machines. Les autocollants seront fournis lors du contrôle technique. Nul ne pourra prendre le départ sans eux.

ARTICLE 32 - **PREVISION D'HORAIRES - PLAN DU CIRCUIT**

Jeudi 16 juillet 2015 :	Contrôle Administratif	20H00 à 22H00

Vendredi 17 juillet 2015 :	**Essais libres**	08H30 à 12H00 et 14H00 à 18H30
	Contrôle Administratif	07H15 à 12H15 et 13H15 à 19H00
	Contrôle Technique	08H30 à 19H00
19H30	Briefing **obligatoire** pilotes vitesse	
20H00	Briefing **obligatoire** 300 Miles DCF® (pilotes et team-managers)	

Samedi 18 juillet 2015 :	Contrôle Administratif & Technique	07H15 à 8H00

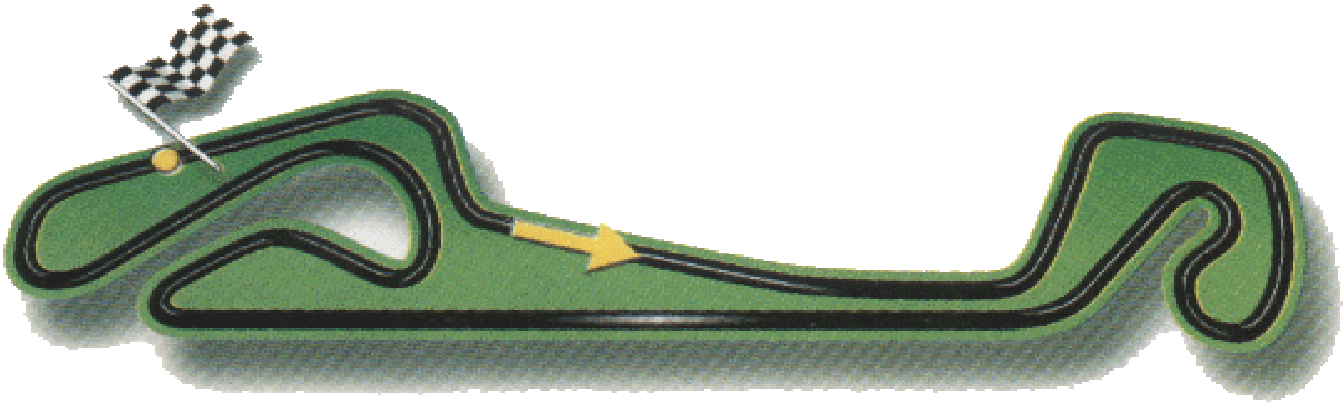
Essais chronométrés

08H20 - 08H40	Side-cars	Essais qualificatifs	20'
08H45 - 09H05	I GIOIELLI delle Castiglione	Essais qualificatifs	20'
09H10 - 09H30	DUCATI del tutto mono	Essais qualificatifs	20'
09H35 - 09H55	Vecchio DUCATI Twin	Essais qualificatifs	20'
10H00 - 10H20	300 Miles DCF® Pilotes VERT/ 1ère série	Essais qualificatifs	20'
10H25 - 10H45	300 Miles DCF® Pilotes VERT / 2ème série	Essais qualificatifs	20'
10H50 - 11H10	300 Miles DCF® Pilotes BLANC / 1ère série	Essais qualificatifs	20'
11H15 - 11H35	300 Miles DCF® Pilotes BLANC / 2ème série	Essais qualificatifs	20'
11H40 - 12H00	300 Miles DCF® Pilotes ROUGE	Essais qualificatifs	20'

Courses

13H30 - 13H55	SIDE CARS	Course	10 Tours
14H05 - 14H30	I GIOIELLI delle Castiglione	Course	10 Tours
14H40 - 15H05	DUCATI del tutto mono	Course	10 Tours
15H15 - 15H40	Vecchio DUCATI twin	Course	10 Tours
15H50 - 16H15	SIDE CARS	Course	10 Tours
16H25 - 16H50	I GIOIELLI delle Castiglione	Course	10 Tours
17H00 - 17H25	DUCATI del tutto mono	Course	10 Tours
17H35 - 18H00	Vecchio DUCATI twin	Course	10 Tours
18H30	PODIUMS DES COURSES DE VITESSE		

Dimanche 19 juillet 2015

Courses

08H00	Mise en épi des 300 Miles DCF® / "PRESTO" ou "MODERATO"
08H10	Procédure de départ
08H20	Départ
12H30	Arrivée
13H30	Mise en épi des 300 Miles DCF® / "PRESTO" ou "MODERATO"
13H40	Procédure de départ
13H50	Départ
18H00	Arrivée
18H15	PODIUMS DES 300 Miles DCF®