Règlement particulier Vecchio DUCATI Twin / NOGARO 2015

page

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

ARTICLE 1 - **PRESENTATION**
Les courses **Vecchio DUCATI Twin** sont des épreuves de vitesse pour motos anciennes incluses dans la manifestation organisée par le DUCATI Club de France ® les **17-18 & 19 juillet 2015** sur le circuit PAUL ARMAGNAC de NOGARO (32).
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° **807**.

ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET SECRETARIAT
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
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 le DUCATI Club de France ®.

ARTICLE 7 - MACHINES ADMISES
Vecchio DUCATI TWIN est une course de motos anciennes ouverte à tous les bicylindres DUCATI à distribution par couple conique ou par chaîne; ou par courroie jusqu'au modèle 750 SPORT (années 1988, 1989 et 1990).
Sont également admis les bicylindres européens de même époque (Guzzi, Laverda, BMW, Triumph, Norton …) et de cylindrée maximum de 1000 cm^3. 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.

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.
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 8 - ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION

Ce règlement particulier est accessible sur le site du DCF® www.desmo-net.com.
L'engagement se fait exclusivement via le site : http://ffm.engage-sports.com

VECCHIO DUCATI TWIN est ouvert 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 **130 €** devra, obligatoirement, être versé au DUCATI Club de France®. Le règlement se fera directement par le biais du site internet http://ffm.engage-sports.com (selon les modalités indiquées). Un chèque caution d'un montant de **400 €** couvrant la caution du transpondeur 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 **40** premières inscriptions acceptées par le comité de sélection seront retenues, +10 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 réserve 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 aux horaires indiqués dans l'article 16 du présent règlement. 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 : permis de conduire ou CASM, licence de l'année civile en cours, carte DCF· avec timbre de l'année civile en cours **et une pièce d'identité**.

Contrôle Technique

Toute machine engagée devra être conforme au règlement technique F.F.M. en cours pour les épreuves de vitesse, ainsi qu'aux prescriptions suivantes :

- Les machines doivent porter des plaques N°. La dimension des plaques, de couleur mate et des numéros sont libres à condition que les numéros ressortent correctement et soient facilement identifiables. Les polices particulières seront soumises à l'appréciation des commissaires techniques, mais les polices décrites dans l'annuaire FFM seront préférées à toute autre. L'attribution des N° (de 1 à 99 sauf exception) se fait en accord avec l'organisation.

Les plaques numérotées doivent être disposées de manière suivante :

Une plaque 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 doivent être pourvues, en cas de casse moteur, d'un fond de carénage ou d'un carter étanche pour recueillir au moins la moitié de la totalité de l'huile moteur. Ce dispositif doit comporter au minimum un bouchon de 25 mm de diamètre. Ces bouchons doivent rester en place en condition de piste sèche et doivent être retirés uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.
- Les pneus "slicks" ainsi que les pneus "pluie" ne sont pas autorisés.
- Pour les motos de route, les béquilles, les clignotants, les rétroviseurs, plaques minéralogiques, feu arrière, optique de phare et tout autre accessoire non utile ou dangereux pour la compétition, doivent être démontés.
- Les leviers de frein, d'embrayage, de décompresseur doivent avoir l'extrémité munie d'une boule.
- Les étriers de frein et les vis de fixation des ancrages des tambours de freins seront munis d'un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage (pour les endurances le freinage des étriers n'est pas obligatoire mais fortement conseillé) .
- 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 et d'huile d'embrayage seront munis d'un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage**. Le freinage des raccords et durites de freins n'est pas obligatoire** .
- 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, 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.
- Adapter des récupérateurs (huile, essence, acide de batterie). La récupération peut se faire dans un ou plusieurs bocaux solidement fixés vers le haut et munis d'un trou d'évent (dirigé vers le haut), avec un minimum de 0,5 L pour le reniflard d'huile.
- Les repose-pieds (de longueur 65 mm , minimum) peuvent être soit de «type rabattant» dans ce cas ils devront être équipés d'un dispositif de retour en position normale et se terminer par un arrondi plein, soit fixes, dans ce cas leurs extrémités doivent être pleines, d'un rayon minimum de 8 mm et se terminer par un embout en matière plastique.
- Les extrémités des guidons doivent être bouchées, soit par le caoutchouc des poignées, soit par des embouts Téflon. Un espace de 30 mm est obligatoire entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre lorsque l'angle de braquage est au maximum , l'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée . Quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm entre le carénage et les extrémités du guidon y compris les accessoires qui y sont fixés.
- Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que le pied du pilote ne se coince entre le segment inférieur de la chaîne et la couronne. Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm.
- Tous les accessoires "agressifs" : tige d'amortisseur de direction, tige de frein arrière... doivent être protégés par un embout en caoutchouc (tronçon de Durit).
- 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 arrière.

- Le bruit est strictement limité à 102 décibels (sans tolérance) à une vitesse moyenne du piston de 11 m/s. Un contrôle sonore à caractère obligatoire pourra être effectué par les commissaires techniques officiels de l'épreuve.

- Un coupe circuit en état de fonctionnement doit être fixé au guidon et doit pouvoir être actionné sans lâcher le guidon. Il est recommandé que ce coupe circuit interrompe le circuit primaire d'allumage et soit de couleur rouge.
- La poignée de gaz doit revenir d'elle-même lorsque le pilote ne la maintient pas.
- Equipement du pilote : gants cuir, combinaison cuir agréée FFM 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 marquée CE, bottes et gants cuir en bon état. Casque intégral aux normes FIM dont l'étiquette doit comporter **la désignation** ECE 22 / 05 ….. P. **Tout casque en mauvais état ou de plus de 5 ans d'âge ou dont l'étiquette serait illisible pourrait être refusé.**

ARTICLE 10 – 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.

Les pilotes qui se présenteront en prégrille sans leur bracelet, seront refoulés.

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

ARTICLE 11 - CARBURANTS

Le moteur devra fonctionner avec le carburant vendu aux pompes du commerce routier ou bien de l'essence type « AVGAS » 100 LL.

ARTICLE 12 – SECURITE GENERALE

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 des stands, 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).
La voie des stands est accessible à toute personne de plus **de 16 ans**, les mineurs sont sous l'entière responsabilité des parents ou tuteurs, qui doivent s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.
L'organisation refusera la présence de personne ne possédant pas de PASSE.
Le pilote est responsable de ses accompagnateurs, c'est lui qui sera pénalisé en cas de non-respect de la réglementation.
- L'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies d'un PASSE : CHRONO ou PILOTE.
- Interdiction absolue de monter ou de s'asseoir sur le mur de chronométrage.

L'organisation tolérera uniquement durant la procédure de départ et jusqu'au 1er passage du premier la présence des équipes au complet derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.

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 passage par la voie des stands, le jury a la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

L'organisation s'engage à être tolérante et compréhensive envers la fougue de chacun, mais il sera signifié **un avertissement** au pilote dont un membre de l'équipe n'aurait pas respecté une de ces règles puis une pénalité **d'un passage par la voie des stands**, en cas de récidive**, le jury a la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve**.

ARTICLE 13 - 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 une seule séance chronométrée de **15'**. Chaque pilote engagé au Vecchio DUCATI Twin doit participer à la 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** tours 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 **10**.
Le drapeau à damier sera abaissé sur le premier pilote qui aura effectué ces **10** 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 deux manches de **10** tours.

CATEGORIES :
Vecchio DUCATI Twin donnera lieu à **quatre** classements :
- Un classement SCRATCH.
- Un classement "classica" .
- Un classement "TT/F1".
- Un classement "evoluzione".

PODIUMS :
Vecchio DUCATI Twin donnera lieu à **trois** podiums.
- Un podium "classica"
- Un podium "TT/F1"
- Un podium "evoluzione"

L' appartenance à la catégorie "classica" est assujettie aux caractéristiques suivantes :

- Pour les DUCATI à couple conique et les autres TWIN européens :
  - cylindrée maximum 750 cm^3
  - fourche d'origine (préparation possible)
  - roues de 18 pouces
  - étriers de freins de type P05 ou P08 ou Lockheed de même époque
- Pour les DUCATI Pantah :
  - 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^3,
  - carburateurs de passage inférieur ou égal à 36 mm.

L' appartenance au type "TT/F1" est assujettie aux caractéristiques suivantes :

- Pour les DUCATI TT ou F1 :
  - cadre TT ou F1,
  - fourche de diamètre 40 mm maximum, non inversée,
  - roues de 16 ou de 18 pouces,
  - culasse arrière non inversée,
  - carburateurs Dell' Orto,
  - cylindrée inférieure ou égale à 750 cm^3,
  - disques inférieurs à 300 mm

*** les "classica" de cylindrée supérieure à 750 cm^3 et inférieure à 1000 cm^3.

L' appartenance au type "evoluzione" est assujettie aux caractéristiques suivantes :

- Pour les DUCATI :
  - cadre type TT ou 750 SPORT d'origine,
  - roues de 16, 17 ou 18 pouces,
  - culasse arrière inversée ou non,
  - carburateurs Dell' Orto,
  - cylindrée inférieure ou égale à 750 cm^3.

*** les "classica" de cylindrée inférieure à 1000 cm^3 dont une ou plusieurs caractéristiques sont non conformes aux particularités des deux catégories précédentes (par exemple : roues de 17 …)

➢ Pour les trois catégories, les maître-cylindres radiaux ne sont pas autorisés.

L'appartenance à l'une des catégories, pour les motos participant pour la 1ère fois en 2015, devra être validée par l'organisation avant l'inscription. Sa décision sera souveraine et sans appel.

Les **3** podiums auront lieu à l'issue de la seconde course. Il n'y aura aucune prime d'arrivée.

ARTICLE 14 – ABANDON

Un pilote ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer l'épreuve doit obligatoirement l'annoncer auprès de la Direction de course dans un délai rapide.

ARTICLE 15 - 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 l'épreuve six jours au moins avant la date de la course.

ARTICLE 16 - **PREVISION D'HORAIRES - PLAN DU CIRCUIT**

Jeudi 16 juillet 2015 :	Contrôle Administratif	20H00 à 22H00
Vendredi 17 juillet 2015 :	**Essais libres**	08H30-18H30
	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 9H00

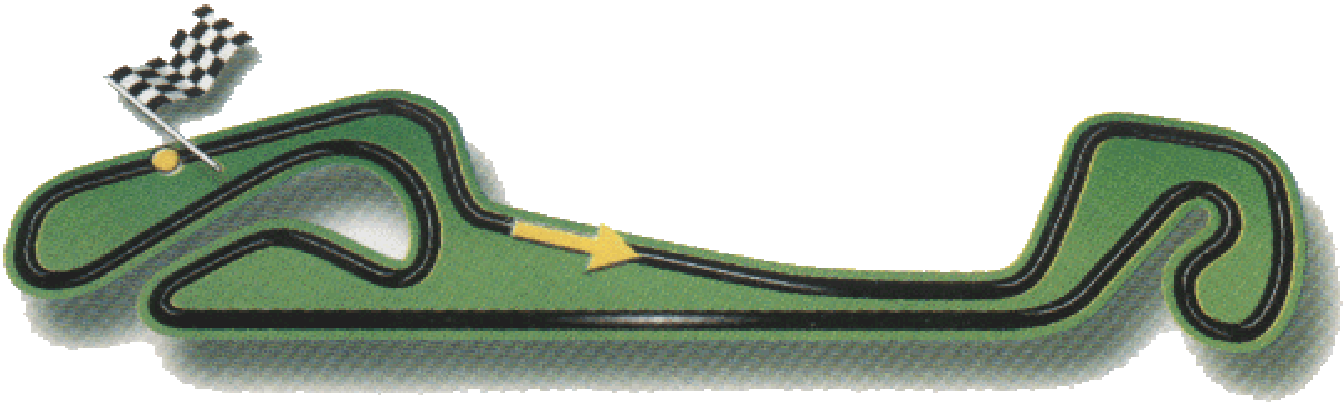
Essais chronométrés

08H00 - 08H15	Side-cars	Essais qualificatifs	15′
08H20 - 08H35	I GIOIELLI	Essais qualificatifs	15′
08H45 - 09H00	DUCATI del tutto mono	Essais qualificatifs	15′
09H05 - 09H20	Vecchio DUCATI Twin	Essais qualificatifs	15′
09H30 - 09H45	300 Miles DCF® Pilotes VERT/ 1ère série	Essais qualificatifs	15′
09H50 - 10H05	300 Miles DCF® Pilotes VERT / 2ème série	Essais qualificatifs	15′
10H15 - 10H30	300 Miles DCF® Pilotes BLANC / 1ère série	Essais qualificatifs	15′
10H35 - 10H50	300 Miles DCF® Pilotes BLANC / 2ème série	Essais qualificatifs	15′
11H00 - 11H15	300 Miles DCF® Pilotes ROUGE	Essais qualificatifs	15′

Courses

11H30 - 12H00	SIDE CARS	Course	10 Tours
13H30 - 14H00	I GIOIELLI	Course	10 Tours
14H15 - 14H45	DUCATI del tutto mono	Course	10 Tours
15H00 - 15H30	Vecchio DUCATI twin	Course	10 Tours
15H45 - 16H15	SIDE CARS	Course	10 Tours
16H30 - 17H00	I GIOIELLI	Course	10 Tours
17H15 - 17H45	DUCATI del tutto mono	Course	10 Tours
18H00 - 18H30	Vecchio DUCATI twin	Course	10 Tours
19H00	PODIUMS DES COURSES DE VITESSE		

Dimanche 19 juillet 2015

Courses

08H00	Mise en épi des 300 Miles DCF® / FINALE A ou B
08H10	Procédure de départ
08H20	Départ
12H30	Arrivée
14H00	Mise en épi des 300 Miles DCF® / FINALE B ou A
14H10	Procédure de départ
14H20	Départ
18H30	Arrivée
18H45	PODIUMS DES 300 Miles DCF®