

# Règlement particulier "DUCATI del Tutto Mono"/ DCF® 2017

	page
<b>ARTICLE 1 - PRESENTATION</b> -----	1
<b>ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET SECRETARIAT</b> -----	1
<b>ARTICLE 3 - JURIDICTION</b> -----	1
<b>ARTICLE 4 - APPLICATION DU REGLEMENT</b> -----	1
<b>ARTICLE 5 - OFFICIELS</b> -----	1
<b>ARTICLE 6 - ASSURANCE</b> -----	1
<b>ARTICLE 7 - MACHINES ADMISES</b> -----	1
<b>ARTICLE 8 - ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION</b> -----	1
<b>ARTICLE 9 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES</b> -----	2
<b>ARTICLE 10 - PASSES ET BRACELET</b> -----	3
<b>ARTICLE 11 - CARBURANTS</b> -----	3
<b>ARTICLE 12 - SECURITE GENERALE</b> -----	3
<b>ARTICLE 13 - ESSAIS CHRONOMETRES - GRILLE DE DEPART – COURSES – ARRIVEE - CLASSEMENT</b> -----	3-4
<b>ARTICLE 14 - CHANGEMENT DE PILOTE ET RAVITAILLEMENT</b> -----	4
<b>ARTICLE 15 – ARRET SUR LA PISTE</b> -----	4
<b>ARTICLE 16 - ABANDON</b> -----	5
<b>ARTICLE 17 - ANNULATION DE L'EPREUVE</b> -----	5
<b>ARTICLE 18 - PREVISION D'HORAIRE - PLAN DU CIRCUIT</b> -----	6

## **ARTICLE 1 - PRESENTATION**

Les courses "DUCATI del Tutto Mono" sont des épreuves de vitesse pour motos anciennes incluses dans la manifestation organisée par le DUCATI Club de France ® les **22-23 & 24 septembre 2017** sur le circuit de Haute Saintonge Génomme (17).

Ces courses sont placées sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme et de la Ligue Régionale de Motocyclisme où se déroulent les épreuves et sont enregistrées sous le N° **EP 801**.

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

Organisateur : DUCATI club de France ®, Pailhou Jérémy

Inscriptions : DUCATI club de France ®, Pailhou Jérémy / Tél : 06 82 71 41 83  
courses-vecchio@desmo-net.com

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

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

## **ARTICLE 3 - JURIDICTION**

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

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

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

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

## **ARTICLE 5 - OFFICIELS**

**HOUDAYER Stéphane**

013063

**AUPY Bernard**

46538

**GEORGET Bernard**

11372

**AUDUREAU Norbert**

002548

## **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 – COMPOSITION DES EQUIPAGES**

**Les 3H DUCATI del Tutto Mono** est une course de motos anciennes ouverte à tous les monocylindres 4 temps de cylindrée supérieure à 250 cm<sup>3</sup> et inférieure à 600 cm<sup>3</sup> de fabrication européenne, antérieurs à 1975. Tout autre monocylindre pourrait être admis à participer à l'épreuve après approbation de l'organisation, sous réserve qu'il ne dénature pas l'esprit "motos anciennes".

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 3H.

Le directeur de course se réserve le droit de refuser aux contrôles techniques les motos ne présentant pas toutes sécurités ou d'aspect inacceptable.

Les équipages peuvent être composés de **1** ou **2** pilotes et de **1** ou **2** motos par équipage, le nombre restant au choix de l'équipe. Pour les équipages engageant plusieurs motos, les motos portent le même numéro. Pour les essais chronométrés ou la course, les équipages peuvent utiliser l'une ou l'autre moto. Les motos d'une même équipe ne doivent pas se retrouver simultanément sur la piste. Il n'y aura qu'un seul transpondeur pour ces motos, celui-ci devra être mis en place sur la moto qui prend la piste. **Un handicap de 2 tours sera appliqué aux équipages qui engageront deux motos..**

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

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

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



**2H DUCATI del Tutto Mono** 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 délivrée par la Fédération Française de Motocyclisme **ou d'une licence une manifestation**.

Chaque pilote ne pourra faire partie que d'un équipage pendant les essais et la course.

Un droit d'engagement de **320 €** 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).

Les droits d'engagement ne seront pas remboursables, sauf cas exceptionnel et après étude de la demande par le comité de sélection.

Les équipages acceptés recevront par mail une confirmation d'engagement au plus tôt un mois avant l'épreuve.

Les **36** premiers équipages inscrits seront engagés (homologation du circuit), les éventuels suivants seront en liste d'attente.

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 le jeudi et le vendredi (voir les horaires prévisionnels).

Le lieu des vérifications sera indiqué sur place.

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

### **Contrôle Technique**

Toutes les motos présentées devront être conformes aux règles générales pour les épreuves de vitesse technique de la FFM (voir l'annuaire du Licencié de l'année en cours) et notamment :

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

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

La moto doit être présentée propre avec le bas de carénage démonté et présenté.

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

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

Un contrôle sonomètre aura lieu obligatoirement pour toutes les machines à l'issue d'une des séances qualificatives, Limite à **96 dB** sans tolérance selon la procédure édictée par la fédération délégataire.

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

Un coupe contact ou interrupteur se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou 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 (article 8 DU CODE SPORTIF FFM « 2017 » règles générales pour épreuve de vitesse.)

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 quand celle-ci sont disponible.

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

### **FEU ARRIERE ROUGE**

La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire. Il devra être allumé en cas de pluie.

### **Pneus**

Les pneus "slicks" ne sont pas autorisés en mono (sauf Open)



### **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 qui la porte, lesquelles sont définies à l'article 2.1.24 du Code Sportif. La fixation sera sécurisée par un scotch type US.

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

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

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.

- Chacun doit respecter et laisser les sanitaires **PROPRE**.

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

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

#### **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 stop and go de 30", 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 ET GRILLE DE DEPART**

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

Tous les concurrents devront, avant leur séance d'essais et la course, passer par la pré-grille. Ceci pour le contrôle du bracelet, de la moto et de l'équipement. Les motos devront toutes être équipées du transpondeur.

Les essais chronométrés se feront de façon suivante :

séance chronométrée	Pilotes VERTS	15'
séance chronométrée	Pilotes BLANCS	15'

Soit une seule séance de 15' par pilote, avec un maximum de **36 motos** sur la piste (plus ou moins si l'homologation du circuit venait à changer).

Chaque pilote engagé aux 2H DUCATI del Tutto Mono doit **OBLIGATOIREMENT** participer à sa 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.

#### **Grille de départ :**

Seul le meilleur temps, de chaque équipage, sera pris en compte pour constituer la grille de départ. L'équipage qui obtient le meilleur temps aura la pole position, l'équipage dont un des pilotes obtient le deuxième meilleur temps toutes séances chronométrées confondues, sera en deuxième position sur la grille, ainsi de suite jusqu'à la dernière moto chronométrée.

N'importe quel pilote qualifié pourra prendre le départ, ceci restant au choix de l'équipage.



## **Départ et Courses :**

La procédure de départ sera conforme aux instructions de la FFM et du type SUPERBIKE simplifié.  
L'ensemble des pilotes quitte la pré-grille pour le tour de reconnaissance.  
FEU ROUGE en sortie des Stands 30 secondes après le passage du dernier du groupe.  
Les pilotes se présentant après le feu rouge, prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands.  
Drapeau rouge sur la 1ère ligne, pas d'arrêt moteur.

### **MISE EN GRILLE**

Les pilotes qui rencontrent un problème technique, pendant ce tour peuvent retourner dans la voie des stands.  
Comme ceux qui n'auraient pas rejoint la grille avant la fermeture de la sortie des stands.  
Ils pourront prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le FEU VERT sera allumé en sortie des stands (après le passage du peloton et devant la voiture de sécurité).  
Sur présentation du DRAPEAU VERT, les pilotes partent sur les ordres du Directeur de course pour les 2 tours de chauffe.

Les 2 tours de chauffe sont obligatoires pour prendre le départ de la course sur la grille.

Retour des pilotes DRAPEAU ROUGE sur la ligne de départ

### **MISE EN GRILLE.**

L'officiel avec le drapeau rouge s'écarte pour se mettre en sécurité.  
Le Directeur de Course allume les FEUX ROUGE de départ qui seront éteints après 3 à 5 secondes pour donner le départ.  
En cas de problème après allumage du feu rouge, le feu ORANGE clignotant ou drapeau jaune sera actionné et le panneau Départ Retardé sera présenté.  
Le départ de la course sera donné dès que les conditions de sécurité seront rétablies.  
Si le directeur de course l'estime nécessaire il pourra faire effectuer un nouveau tour de chauffe, la course sera réduite d'un tour.  
Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands seront mis au VERT pour donner le départ des pilotes en attente, puis ces feux deviennent bleus clignotant après leurs départs.

## **ARTICLE 14 - CHANGEMENT DE PILOTE ET RAVITAILLEMENT**

Toute intervention mécanique, changement de pilote ou changement de moto doit obligatoirement s'effectuer dans l'aire de ravitaillement.  
Tout concurrent désirant s'arrêter doit lever le bras **bien à l'avance** pour prévenir ses poursuivants et emprunter dès son origine la piste de décélération.  
Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter l'aire de ravitaillement, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite.

**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 et sans intervention mécanique, l'arrêt du moteur et le béquillage de la moto ne sont pas obligatoires.**

Pour les équipages utilisant 2 motos :

La mise en route du moteur pour le départ peut s'effectuer seulement quand le coéquipier est entré dans l'aire de ravitaillement avec la moto.  
Les motos qui ne sont pas en piste pendant la course seront stationnées bien rangées dans l'aire de ravitaillement. Les motos qui se trouvent dans l'aire de ravitaillement peuvent se faire ravitailler en essence et toute intervention mécanique est autorisée.  
Un pilote peut changer de moto autant de fois qu'il le souhaite pourvu que la moto utilisée fasse bien partie de son équipage.  
Un seul intervenant doit effectuer le ravitaillement sauf en cas d'utilisation d'un entonnoir où un aide est toléré si celui-ci est équipé comme le ravitailleur. Toutes les interventions mécaniques sont autorisées dans l'aire de ravitaillement.  
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 de la piste d'accélération, le pilote s'engage seul sur la piste.  
Après un ravitaillement ou une réparation, l'aire de ravitaillement devra impérativement rester propre, balayée et non encombrée.

Chaque équipage devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci devra être équipée d'un extincteur à poudre polyvalente ou au dioxyde de carbone (5 kg minimum) efficace contre les feux de carburant. Cette personne devra 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, bien fermée, avec les manches non relevées.
- Des gants de protection de type manutention.
- Une protection des yeux par lunettes fermées (ex : lunette de meulage, de ski...) et cagoule ou casque de moto visière fermée.

## **ARTICLE 15 - ARRET SUR LA PISTE**

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 (sauf en cas d'utilisation de 2 machines). Dans le cas où la moto est abandonnée, elle sera mise en parc fermé jusqu'à l'arrivée. Un pilote n'est pas autorisé à 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. Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit (y compris des commissaires de piste) sera mis hors course sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité ou sur décision du directeur de course.

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. Le pilote devra à tout moment être accompagné d'un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée. Le jury restera seul juge de la légitimité de cette action. Le pilote pourra aller récupérer son transpondeur, changer de moto ou laisser repartir son copilote.

En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents doivent utiliser pour revenir à l'aire de ravitaillement, 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.



Les concurrents devront cependant respecter les conditions suivantes : obéir aux consignes des commissaires, ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour, garder leur équipement complet jusqu'au moment où 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 sanctionné d'une amende de 75 €. Tout pilote retournant à l'aire de ravitaillement par d'autres voies que celles définies, sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe. Le retour sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou de plusieurs commissaires de piste. 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 du mur de chronométrage, le pilote pourra, sous la protection d'un commissaire de piste, rentrer par la voie d'accès à la piste en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à l'aire de ravitaillement.

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. Pour les équipages engageant 2 machines, un pilote en panne ou ayant chuté peut abandonner sa moto et revenir au stand à pied par les voies de sécurité muni du transpondeur pour changer de moto et reprendre la course, dès son arrivée dans le stand, ce pilote pourra se faire remplacer par un coéquipier. La moto tombée en panne sera ramassée par le camion de sécurité et mise en parc fermé jusqu'à l'arrivée.

Si un pilote d'un équipage engageant 2 motos se blesse lors d'une chute et n'est pas autorisé, par le médecin de l'épreuve, à reprendre le déroulement de la course, son coéquipier sera autorisé à reprendre la course avec l'autre moto engagée, la moto ayant chuté sera mise en parc fermé.

#### **Classement final :**

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours parcourus et du temps de passage à 2H de course. Pour être classé, chaque équipage devra impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 5' après le premier.

#### **CATEGORIES :**

DUCATI del Tutto Mono donnera lieu à **quatre** classements :

- Un classement SCRATCH.
- Un classement moteur de cylindrée inférieure ou égale à 360 cm<sup>3</sup>.
- Un classement moteur de cylindrée supérieure à 360 cm<sup>3</sup> et inférieure à 460 cm<sup>3</sup>.
- Un classement moteur de cylindrée supérieure à 460 cm<sup>3</sup>.

#### **PODIUMS :**

DUCATI del Tutto Mono donnera lieu à **trois** podiums.

- Un podium pour les trois premiers pilotes sur moto de cylindrée inférieure ou égale à 360 cm<sup>3</sup>.
- Un podium pour les trois premiers pilotes sur moto de cylindrée supérieure à 360 cm<sup>3</sup> et inférieure à 460 cm<sup>3</sup>.
- Un podium pour les trois premiers pilotes sur moto de cylindrée supérieure à 460 cm<sup>3</sup>.

La cérémonie des podiums se fera en soirée. L'organisation offrira une coupe, un trophée ou un cadeau à chaque pilote des trois premiers équipages du classement scratch. Il n'y aura aucune prime d'arrivée.

#### **ARTICLE 16 – 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 17 - 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.





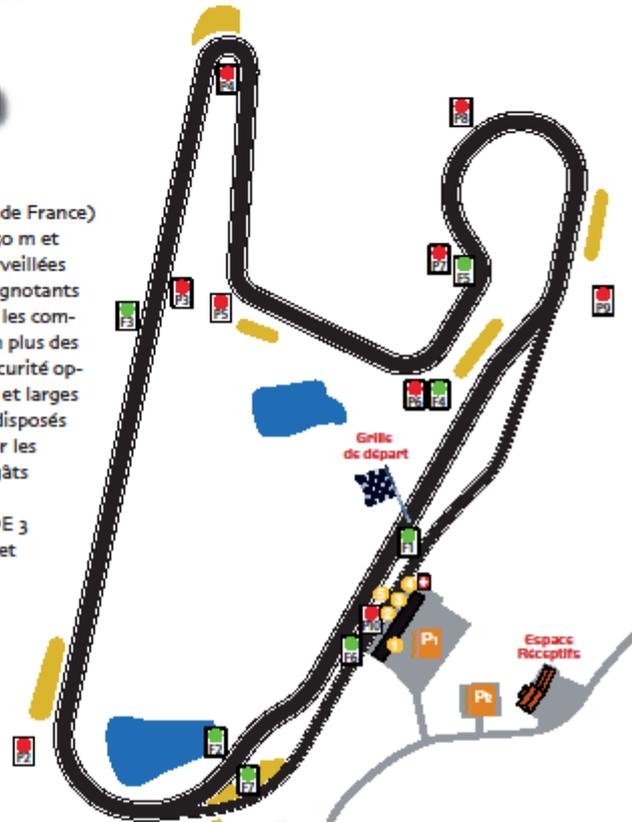
**Piste de vitesse**

Longueur 2200 m  
Largeur : 11 à 15 m

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

Le circuit de vitesse est homologué GRADE 3 par la CNECV pour les compétitions auto et moto.

- |                    |                       |
|--------------------|-----------------------|
| 1 Paddock          | 2 Postes commissaires |
| 2 Voie des stands  | 3 Parkings            |
| 3 PC vidéo         | 4 Ambulance/Médecin   |
| 4 PC médical       | 5 Paddocks            |
| 5 PC chronométrage | 6 Feux                |



**Piste de karting**

Longueur 1055 m  
Largeur : 9 m

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



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

