



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

DUCATI
CLUB DE FRANCE

REGLEMENT PARTICULIER DCF / "Il Rombo dei Conti e Termi" 2018

	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	2-3
ARTICLE 8 - ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION	3
ARTICLE 9 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	3-4
ARTICLE 10 - PASSES ET BRACELET	4
ARTICLE 11 - CARBURANTS	4
ARTICLE 12 - SECURITE GENERALE	4-5
ARTICLE 13 - ESSAIS CHRONOMETRES - GRILLE DE DEPART - COURSES - ARRIVEE - CLASSEMENT	5
ARTICLE 14 - ABANDON	6
ARTICLE 15 - ANNULLATION DE L'EPREUVE	6
ARTICLE 16 - PREVISION D'HORAIRE - PLAN DU CIRCUIT	6

ARTICLE 1 - PRESENTATION

La course "Il Rombo dei Conti e Termi" DCF, est une épreuve de vitesse pour motos anciennes et post-Classic, incluse dans la manifestation organisée par la SUNDAY RIDE CLASSIC les **23, 24 ET 25 MARS 2018**.

L'épreuve se déroule sur le circuit PAUL RICARD 83330 Le Castellet (83), d'un développement de 5,861 km, qui a été homologué. (Arrêté du 26 AOUT 2014 publié au JO)

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 XXXX** (en cours d'attribution).

ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET SECRETARIAT

Organisateur : DUCATI club de France, Michel CHEYLAN / email : src@desmo-net.com

Inscriptions :

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

En cas de problème veuillez utiliser l'aide en ligne https://ffm.engage-sports.com/doc/qui_contacter/

ARTICLE 3 - JURIDICTION

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

ARTICLE 4 - APPLICATION DU REGLEMENT

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

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

ARTICLE 5 - OFFICIELS

Les officiels seront ceux de la manifestation hôte.

ARTICLE 6 - ASSURANCE

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



DUCATI Club de France



ARTICLE 7 - MACHINES ADMISES

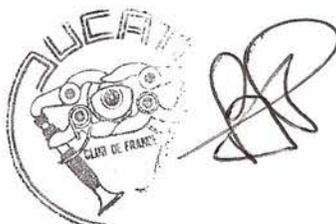
Trophées	Définitions	Sous-Catégories	Éligibilité
Ducati del Tutto Mono	<i>Monos Ducati et européens 4T d'avant 1975</i>	350	• Cylindrée ≤ 360cc
		450	• Cylindrée comprise entre 361 et 460cc
		Open	• Cylindrée > 460cc • Jantes libres
		Supermono	• Cylindrée > 350cc • Moteurs "modernes"
Vecchio Ducati Twin	<i>Twins Classic Ducati & Italiens (Guzzi, Laverda, etc...)</i>	Classica	• Twins Coupées Coniques ≤ 750cc - Jantes 18" • Pantah ≤ 650cc - Jantes 18" • Twins parallèles - Jantes 18"
		TT/F1	• TT & F1 ≤ 750cc - Jantes 16" ou 18" • Pantah > 650cc - Jantes 16" ou 18" • Classica > 750cc et ≤ 1000cc - Jantes 16" ou 18"
		Evoluzione	• TT & F1 ≤ 750cc - Jantes 16", 17" ou 18" • 750 Sport, 600/750 SS "Carbus" - Jantes 16" ou 17" • Classica ≤ 1000cc - Jantes 16", 17" ou 18"
I Gioielli delle Castiglione	<i>Twins Ducati à courroies Post-Classic</i>	Carbus	• SS et Mostro "Carbus" < 950cc, de 1989 à 1998 • TT & F1 (carbus) > 750cc et < 950cc
		Injection	• SS et Mostro "ie" < 950cc, de 1997 à 2003 • TT & F1 (injection) > 750cc et < 950cc
		851 / 888	• Ducati 851 & 888 (configuration Origine - Collection)

• **"DUCATI del Tutto Mono"** est une course de "motos anciennes" ouverte à tous les monocylindres 4-temps européens antérieurs à 1975, de cylindrée supérieure à 250 cm³ et inférieure à 600 cm³. Une catégorie "Supermono" accueille également les interprétations modernes de cette architecture. Tout autre monocylindre (ou bicylindre de faible cylindrée) pourrait être admis à participer à l'épreuve après approbation de l'organisation, sous réserve qu'il ne dénature pas l'esprit "motos anciennes".

- **"350"** : modèles Classic, moteur de cylindrée inférieure ou égale à 360 cm³, châssis/fourche/roues/freinage fidèles au modèle.
- **"450"** : modèles Classic, moteur de cylindrée supérieure à 360 cm³ et inférieure à 460 cm³, châssis/fourche/roues/freinage fidèles au modèle
- **"Open"** : modèles Classic, moteur de cylindrée supérieure à 460 cm³, châssis/fourche/roues/freinage libres.
- **"Supermono"** : moto Prototype, moteur moderne "européen" supérieur à 350 cm³, châssis/fourche/roues/freinage libres.

• **"Vecchio DUCATI Twin"** est une course de "motos anciennes" ouverte à tous modèles bicylindres DUCATI, à distribution par couples coniques, par chaîne, ou par courroie jusqu'aux modèles 750 Sport, Supersport et Mostro (années 1988 à 1997). Sont également admis les bicylindres européens de même époque (Guzzi, Laverda, BMW, Triumph, Norton, ...) de cylindrée maximum de 1000 cm³. Toute nouvelle machine devra être homologuée par l'organisation avant l'inscription, de manière à définir la catégorie dans laquelle le pilote pourra s'inscrire.

- **"Classica"** : l'appartenance à cette catégorie est assujettie aux caractéristiques suivantes :
 - modèles DUCATI à couples coniques ou Parallèles, ainsi qu'autres bicylindres européens, cylindrée inférieure ou égale à 750 cm³ fourche d'origine (préparation possible) roues de 18 pouces étriers de freins de type P05 ou P08 ou Lockheed de même époque
 - modèles DUCATI Pantah (ou Cagiva Alazzurra) : cadre d'origine non modifié, fourche de diamètre 35 mm, roues de 16 ou de 18 pouces, étriers de freins de type P05 ou P08, cylindrée inférieure ou égale à 650 cm³, carburateurs de passage inférieur ou égal à 40 mm.
- **"TT/F1"** : l'appartenance à cette catégorie est assujettie aux caractéristiques suivantes :
 - modèles DUCATI TT ou F1 (ou Bimota DB1) : châssis de type TT, F1, ou déclinaisons équivalentes, fourche de diamètre 40 mm maximum, non inversée, roues de 16 ou de 18 pouces, disques inférieurs à 300 mm, cylindrée inférieure ou égale à 750 cm³, culasse arrière "non inversée", carburateurs de type Dell'Orto.
 - modèles type "Classica" mais de cylindrée supérieure à 750 cm³ et inférieure à 1000 cm³.



- **"Evoluzione"** : l'appartenance à cette catégorie est assujettie aux caractéristiques suivantes :
 - modèles DUCATI :
 - châssis de type TT/F1 ; 750 Sport (1988-1990) ou 750 SuperSport/Mostro (1991-1998) (partie-cycle d'origine),
 - roues de 16, 17 ou 18 pouces,
 - cylindrée inférieure ou égale à 750 cm³,
 - culasse arrière inversée ou non,
 - carburateurs d'origine ou de type Dell'Orto,
 - modèles type "Classica" de cylindrée inférieure à 1100 cm³, dont une ou plusieurs caractéristiques est non-conforme aux particularités des deux catégories précédentes (par exemple : roues de 17, ...).
- **"I Gioielli Delle Castiglione"** est une course de "motos post-Classic" ouverte à tous modèles bicylindres DUCATI, à distribution par courroies de génération "Castiglioni" (2-soupapes "carbus" et "injection", 4-soupapes esprit "collection" de génération "851/888").
 - **D2 "Carbus"** : motos DUCATI de type SS / MOSTRO de 1989 à 1998, de cylindrée maximum 950 cm³
 - **D2 "Injection"** : motos DUCATI de type SS ie / MOSTRO ie de 1997 à 2003, de cylindrée maximum 950 cm³
 - **"851/888"** : motos DUCATI de type 851 et 888, configuration fidèle à l'origine, cylindrée d'origine.

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 1^{ère} fois en 2018, devra être validée par l'organisation avant l'inscription. Sa décision sera souveraine et sans appel.

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

ARTICLE 8 - ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION

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

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

"Il Rombo dei Conti e Termi" 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 **180 €** devra, obligatoirement, être versé au DUCATI Club de France .

21 Jours avant le début de la manifestation des pénalités de **30 €** seront appliqués à l'inscription.

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

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

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

Dans tous les cas d'annulation de l'inscription quel que soit le motif, l'organisateur appliquera une pénalité de remboursement de **50€**.

Dans tous les cas, seules les **50** premières inscriptions acceptées par le comité de sélection seront retenues, +8 en liste d'attente. Elles correspondront aux présélections et au règlement particulier.

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

Le DUCATI Club de France ou l'organisateur se 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 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.

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

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

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

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

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

Seul l'eau, 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 bocal solidement fixés avec l'ouverture ou l'évent dirigés vers le haut, d'un volume de 1,5 L avec un minimum de 1L pour le reniflard d'huile. Si le système de ré-aspiration des vapeurs d'huile n'est pas modifié et reste bien d'origine, il n'est pas obligatoire d'adapter un bocal de récupération.

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

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

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

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

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

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

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

Un coupe contact ou interrupteur se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou 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 "2016", 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 lorsque celles-ci sont disponibles.

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

Pneumatiques

Les pneus "slicks" ne sont pas autorisés en Mono Classic (sauf "Open" et "Supermono") et en Vecchio Twin, catégories "Classica" et "TT/F1".

Quantité libre.

Couvertures chauffantes autorisées.

Caméras (type Go-Pro)

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

ARTICLE 10 – PASSES ET BRACELET

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

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

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

ARTICLE 11 - 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 Barbecues utilisant une source de chaleur à flamme, type charbon et bois sont interdits.**

- 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 PASS.



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 PASS : 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 - GRILLE DE DEPART - COURSES - ARRIVEE - CLASSEMENT

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

Tous les concurrents doivent, avant la séance d'essais et la course, passer par la prégrille. Ceci pour le contrôle du bracelet, de la moto et de l'équipement. Les motos devront toutes être équipées du transpondeur. Il est prévu 2 séances chronométrées de **20'**. Chaque pilote engagé doit participer à au moins une séance chronométrée et doit avoir effectué au minimum **1** tour chronométré. Les pilotes qui ne peuvent, pour des raisons techniques, participer à la séance d'essais chronométrée, seront placés en fond de grille de départ par ordre croissant du numéro de leur moto, ceci en accord avec le directeur de course.

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

Grille de départ :

Pour les deux manches course : même grille de départ selon le meilleur temps des essais chronométrés de chaque pilote. 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 **1** tour de chauffe sans s'arrêter, le départ se fait moteur en marche sur ordre du directeur de course. Le nombre de tours prévus est de **7**.

Le drapeau à damier sera abaissé sur le premier pilote qui aura effectué ces **7** 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 **7** tours.

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

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

Des Trophées DCF / "Vecchio Ducati Twin" et DCF / "I Gioielli delle Castiglione" seront remis à Haute-Saintonge, au cumul des épreuves organisées sur la saison par le Ducati Club de France.

Attention, le Trophée DCF / "Ducati del Tutto Mono" ne sera attribué que sur l'épreuve d'Endurance "Trophée Prout Mono" à Haute-Saintonge.

PODIUMS :

- 10 Trophées (le premier de chaque sous-catégorie)
- un Trophée pour la 1^{er} Féminine
- un trophée pour le pilote le plus vieux
- un trophée pour le pilote le plus jeune.

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

Il n'y aura pas de Podium Scratch sur cet événement.

Classements :

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

- un classement "350",
- un classement "450",
- un classement "Open",
- un classement "Supermono".

• **"Vecchio DUCATI Twin"** donnera lieu à **trois** classements :

- un classement "Classica",
- un classement "TT/F1",
- un classement "Evoluzione".

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

- un classement "Carbus",
- un classement "Injection",
- un classement "851/888".



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'ÉPREUVE

Si l'épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs et le DCF® 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

Vendredi 23 mars 2018 Administratif

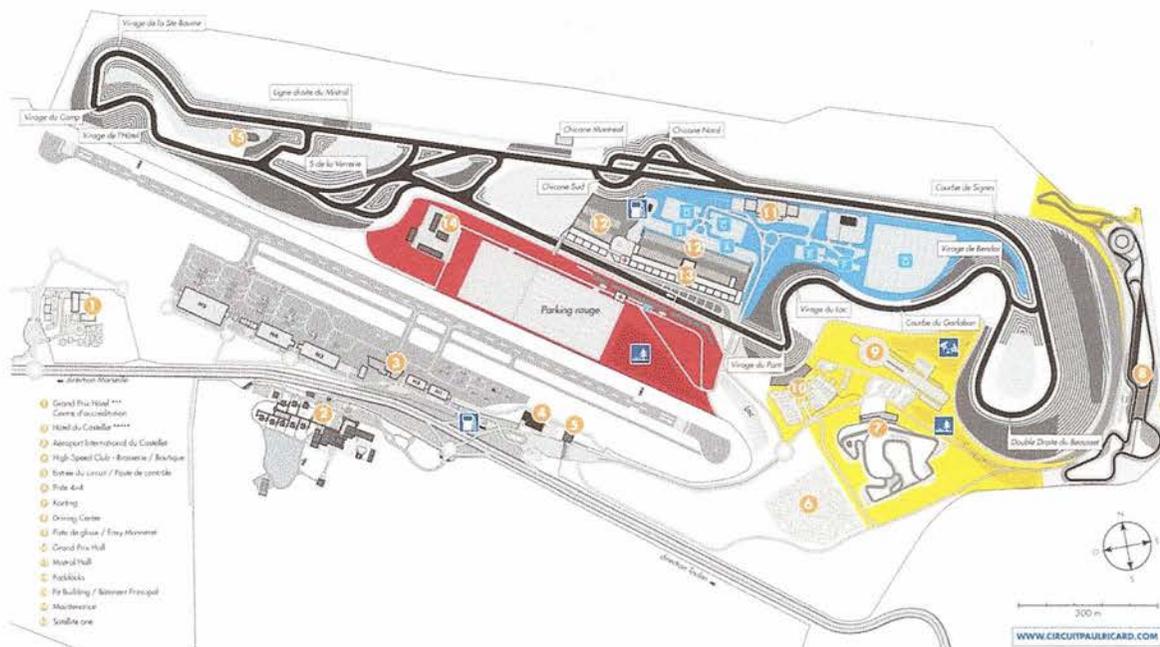
Les Horaires seront ceux de la manifestation hôte et seront communiqués ultérieurement par le DCF®

Samedi 24 mars 2018

Les Horaires seront ceux de la manifestation hôte et seront communiqués ultérieurement par le DCF®

Dimanche 25 mars 2018

Les Horaires seront ceux de la manifestation hôte et seront communiqués ultérieurement par le DCF®



DUCATI Club de France

