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)

# REGLEMENT PARTICULIER
# DCF® / "il ROMBO dei Conti e Termi' & La FURIA di Bologna" 2020


| | 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 - BRIEFING | 5 |
| ARTICLE 13 - SECURITE GENERALE | 5 |
| ARTICLE 14 - ESSAIS CHRONOMETRES - GRILLE DE DEPART – COURSES – ARRIVEE - CLASSEMENT | 5-6 |
| ARTICLE 15 - ABANDON | 6 |
| ARTICLE 16 - ANNULATION DE L'EPREUVE | 7 |
| ARTICLE 17 - PREVISION D'HORAIRES - PLAN DU CIRCUIT | 7 |


## ARTICLE 1 - PRESENTATION

Les courses DCF® / "il ROMBO dei Conti e Termi'"et "La Furia di Bologna'", sont 2 épreuves de vitesse pour motos DUCATI, inclusent dans la manifestation organisée par la SUNDAY RIDE CLASSIC® les **8, 9 ET 10 Mai 2020**.
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®, Contact : 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®.

**ARTICLE 7 - MACHINES ADMISES**

| | Trophées | Définitions | Sous-Catégories | Éligibilité | 4T | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| I ROMBO dei Conti e Termi | Taglionissima Monocilindrici | *Monos DUCATI et européens 4T d'avant 1975* | Mono350 | *Monocylindre Classic DUCATI & Européens, Cylindrée ≤ 360cc • Jantes & Freins "type origine"* | *239* | *360* |
| | | | Mono450 | *Monocylindre Classic DUCATI & Européens, Cylindrée ≤ 460cc • Jantes & Freins "type origine"* | *361* | *460* |
| | | | MonoOpen | *Monocylindre Classic DUCATI & Européens > 460cc • Bicylindre Classic 350cc DUCATI ou européen • Jantes & Freins libres* | *461* | *600* |
| | Taglionissima Bicilindrici | *Twins Classic DUCATI & Italiens (Guzzi, Laverda, etc...) - Jantes 18"/18" ou 16"/18"* | Classica | *DUCATI Couples Coniques ≤ 750cc • DUCATI Pantah ≤ 650cc • DUCATI Parallèles • Bicylindres Classic Européens ≤ 750cc • Jantes 18''* | *500* | *750* |
| | | | TT/F1 | *DUCATI TT2, TT1, TTF1, Bimota & NCR d'époque ≤ 750cc • DUCATI Pantah > 650cc • Classica > 750cc et ≤ 1000cc • Jantes 16'' ou 18''* | *650* | *1000* |
| | Castiglionissima | *Monos modernes et Twins DUCATI, Desmodue & Desmotre à courroies* | Supermono | *Monocylindres DUCATI ou européens modernes de plus de 350 cm3 (moteur, châssis, jantes et pneus libres)* | *350* | *999* |
| | | | Leggero | *DUCATI Desmodue à admission Carburateurs ou Injection Electronique, cylindrée ≤ 750 cm3, de 1985 à 2006 (modèles TT / F1 / 600/750 SS / 620/750 SSie / Mostro / 620/750 Monster-ie / Multistrada-620 / Scrambler-400 / 651-D3 / ...)* | *600* | *750* |
| | | | Brutale | *DUCATI Desmodue à admission Carburateurs ou Injection Electronique, ≤ 1000 cm3, de 1989 à 2020 (modèles TT / SS / Superlight / Mostro / ST2 / SSie / MHe / Monster-ie / M et HM 695/696/796/797 / 800 Scrambler (et motorisations 803 cm3) / Multistrada-1000 / S2R-1000 / SportClassic ...)* | *600* | *1000* |
| La Furia di Bologna | Bordissima | *Bicylindres DUCATI Desmodue & Desmotre de forte cylindrée, et bicylindres DUCATI 4-soupapes par cylindre (Desmoquattro, Testastretta) de cylindrée < 1000 cm3* | DueValvole | *Motos et prototypes à moteur DUCATI 2-soupapes de 1000 à 1200 cm3, ou 3-soupapes 992 cm3* | *800* | *1200* |
| | | | Tamburini | *Motos DUCATI à moteur Desmoquattro < 1000 cm3 (types 748, 851, 854, 888, 916, 926, 955, 996)* | *748* | *998* |
| | | | Catapulta | *Motos DUCATI à moteur Testastretta < 1000 cm3 (types 998, 749, 999, 848, 821, 939) < 1000 cm3 , et bicylindres européens équivalents (Aprilia RSV2, Voxan,KTM ...)* | *749* | *999* |
| | Furissima | *DUCATI Superbike V2 & V4, et équivalents européens* | Trofeo 959 | *Motos DUCATI à moteur Superquadro de type 899, 959, PanigaleV2* | *898* | *955* |
| | | | Furia | *Bicylindres DUCATI Superbike (Desmoquattro, Testastretta, Superquadro) > 1000 cm3 (types 1098, 1198, 1199, 1299) ainsi que machines européennes non-Ducati, bicylindres toute cylindrée et tricylindres de moyenne cylindrée (Triumph 675, MV-Agusta 675 ou 800)* | *675* | *1300* |
| | | | Sinfonia | *DUCATI Superbike L4/V4 de type Desmosedici RR ou Panigale V4 ainsi que machines italiennes non-Ducati équivalentes (Aprilia RSV4)* | *989* | *1200* |

## "TAGLIONISSIMA Monocilindrici"

**1/** Tous les monocylindres 4-temps de cylindrée supérieure à 250 cm3 et inférieure à 600 cm3, de fabrication européenne, antérieurs à 1975. Dans les faits il s'agit donc essentiellement de monocylindres Ducati (ou Mototrans), mais concourent régulièrement des monocylindres italiens (Aermacchi, ...) ou britanniques (Norton, Bsa / Absaf, ...) "jugés compatibles". Tout autre monocylindre (y compris asiatique) pourrait être admis à participer aux épreuves, après approbation de l'organisation, sous réserve qu'il ne dénature pas l'esprit "motos anciennes".
Trois catégories "intermédiaires" sont proposées et donneront lieu, au-delà du classement Scratch, aux podiums du week-end :
• catégorie "**Mono350**" : cylindrée inférieure ou égale à 360 cm3 (modèles 250 et 350cc),
• catégorie "**Mono450**" : cylindrée inférieure ou égale à 460 cm3 (modèles 450cc),
• catégorie "**MonoOpen**" :
- monocylindres Ducati Classic de cylindrée supérieure à 460 cm3 et/ou présentant une incompatibilité avec les règles Classic habituelles (moteur Classic modernisé, châssis, jantes et pneus libres),
- monocylindres européens Classic (Aermacchi, Bsa-Absaf, Norton, Velocette, ...) correspondant à ces critères, à cette cylindrée et à cette période,
- des bicylindres Classic 350 cm3 Ducati, italiens ou européens peuvent également être acceptés au cas par cas...
Les participants de la catégorie "Supermono" précédemment proposée sont invités à migrer en « Castiglionissima »

## "TAGLIONISSIMA Bicilindrici"

**2/** tous les bicylindres Ducati à distribution par couples-coniques, par chaîne, ou par courroies jusqu'au modèle 750 TT1 (culasse arrière "dans le bon sens", jantes 18/18 ou 16/18). Sont également admis les bicylindres européens de même époque (Guzzi, Laverda, BMW, Triumph, Bsa, Norton, ...) et de cylindrée maximum de 1000 cm3.
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.
Attention pour cette catégorie, **les maître-cylindres radiaux ne sont pas autorisés...**
Deux catégories "intermédiaires" sont proposées et donneront lieu, au-delà du classement Scratch, aux podiums du week-end :
• catégorie "**Classica**" :
- Ducati à couples-coniques et autres twins européens, de cylindrée maximum 750 cm3 ; fourche d'origine (préparation possible),

roues de 18 pouces, étriers de freins de type P05 ou P08 ou Lockheed de même époque,
- Ducati Pantah (ou Cagiva Alazzurra) à 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 cm3, carburateurs de passage inférieur ou égal à 40 mm,
- bicylindres non-Ducati (Moto-Guzzi, Laverda, BMW, Norton, etc) correspondant à ces critères, à cette cylindrée et à cette période.

• catégorie "**TT/F1**" :
- Ducati à cadre de type TT (TT2/TT1/TTF1 ou préparations équivalentes et contemporaines type NCR, Bimota DB1, etc) ou F1, fourche de diamètre 40 mm maximum non-"inversée", roues de 16 ou 18 pouces, culasse arrière "non-inversée", carburateurs Dell'Orto, cylindrée inférieure ou égale à 750 cm3, disques de diamètre inférieur à 300 mm,
- modèles type "Classica" de cylindrée supérieure à 750 cm3 et inférieure à 1000 cm3.

Les participants de la catégorie "750 Evoluzione" précédemment proposée sont invités à migrer en "Castiglionissima" > "Leggero".

## "CASTIGLIONISSIMA"

**"Castiglionissima"** est une course de motos exclusivement réservée aux monocylindres Ducati modernes, et bicylindres Ducati Desmodue de cylindrée raisonnée et à distribution par courroies.

Trois sous-catégories "intermédiaires" sont proposées et donneront lieu, au-delà du classement Scratch, aux podiums du week-end :
• catégorie "**Supermono**" : prototypes Monocylindres modernes base Ducati (ou équivalents Européens) de plus de 350 cm3 ; moteurs, châssis, jantes et pneus libres,
• catégorie "**Leggero**" : Ducati Desmodue à admission Carburateurs ou Injection Electronique, de cylindrée maximum 750 cm3, de 1985 à 2002 (modèles TT / F1 / 600/750 SS / 620/750 SSie / Mostro / 620/750 Monster-ie / Multistrada-620 / Scrambler-400 / 651-D3 / Supermono*, ...),
• catégorie "**Brutale**" : Ducati Desmodue à admission Carburateurs ou Injection Electronique, de cylindrée maximum 1000 cm3, de 1989 à 2020 (modèles TT / SS / Superlight / Mostro / ST2 / SSie / MHe / Monster-ie / M et HM 695/696/796/797 / 800 Scrambler (et motorisations 803 cm3) / Multistrada-1000 / S2R-1000 / SportClassic, ...).

## "BORDISSIMA"

"**Bordissima**" est une course de Vitesse ouverte à tous modèles bicylindres DUCATI à deux soupapes par cylindre de forte cylindrée, et bicylindres DUCATI à quatre soupapes par cylindre (Desmoquattro, Testastretta, Superquadro) de cylindrée inférieure à 1000 cm3 :
• catégorie "**DueValvole**" : Ducati Desmodue ou DesmoTre d'une cylindrée inférieure à 1200 cm3, de 1989 à 2020, équipées d'une partie-cycle d'origine, "prototype" ou de type Superbike (générations 851, 916, 848 etc ; + 992 ST3),
• catégorie "**Tamburini**" : Ducati Desmoquattro de génération Tamburini, d'une cylindrée inférieure à 1000 cm3, de 1994 à 2006, (types 748, 851, 854, 888, 916, 926, 955, 996, ST4, ST4S, S4),
• catégorie "**Catapulta**" : Ducati Desmoquattro de génération Testastretta d'une cylindrée inférieure à 1000 cm3, de 2001 à 2019 (types 996R, 998, 749, 999, 848, 821, 939, 950, S4R, S4RS) ; Twins Européens multisoupapes de cylindrée inférieure à 1000 cm3 (Aprilia RSV2, ...).
***Attention**, en raison de leur niveau de performance plus élevé, les Ducati 899,959,V2 ((2020) sont invitées à monter en Furissima > "**Trofeo959**" !*

## "FURISSIMA"

"**Furissima**" est une course de Vitesse réservée aux motos DUCATI et cousines transalpines, de type Superbike.

- Catégorie « **Troféo 959** » Moto Superquadro de moins de 1000 cm$^3$ (types **899, 959**) , **PANIGALE V2 (2020) 955cm3**

- catégorie "**Furia**" : bicylindres Ducati Superbike (Desmoquattro, Testastretta, Superquadro) de cylindrée supérieure à 1000 cm3 (types 1076, 1098, 1198, 1199, 1299), ainsi que machines européennes non-Ducati, bicylindres toute cylindrée (KTM RC8, Moto-Morini 1200, ... !!???) et tricylindres de moyenne cylindrée (Triumph 675, MV-Agusta 675 ou 800, ... !!) fréquemment observées sur les Endurances et roulages DCF,
- catégorie "**Sinfonia**" : Ducati Superbike L4/V4 de type Desmosedici RR, ou Panigale V4, ainsi que machines italiennes non-Ducati équivalentes (ApriliaRSV4, ... !!???) - (autres demandes éventuelles à convenir avec l'organisation).

***VOIR le Tableau ci-dessus.***

**L'appartenance à l'une des catégories, pour les motos participant pour la 1ère fois en 2020, 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 contrôles 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/

Les " **Il ROMBO dei Conti e Termi'**"et **"La FURIA di Bologna'",** sont ouvertes 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 **220 €** devra obligatoirement être versé au DUCATI CLUB DE FRANCE®.
**21 Jours avant le début** de la manifestation des pénalités de **30 €** seront appliqués à l'inscription et **l'engagement sera payé uniquement par CB** en ligne.
**A 8 jours du début** de la manifestation aucune inscription ne sera possible **(pas d'inscription sur place !!)**.
Le règlement se fera directement par le biais du site internet https://ffm.engage-sports.com/ (selon les modalités indiquées sur le Site desmo-net.com).
Les droits d'engagement ne seront pas remboursables, sauf cas exceptionnel et après étude de la demande par le comité de sélection.
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 pour chaque catégorie acceptée 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 réservent le droit d'accepter ou de refuser toute demande d'engagement, cette décision sera sans justification et sans appel.

**ARTICLE 9 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES**
Les vérifications administratives et techniques auront lieu 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
(Lire **IMPERATIVEMENT** !! **L'annuaire du Licencié de l'année en cours**) et notamment :
Les machines doivent porter des plaques de Numéro. Les chiffres devront être de 140 mm de hauteur, 25 mm d'épaisseur, 90 mm de large et espacés d'un minimum de 25 mm, La couleur mate des plaques et des numéros est libre à condition que les numéros ressortent correctement et soient facilement identifiables. L'attribution des N° se fait en accord avec l'organisation. Les plaques doivent être disposées de la manière suivante : une à l'avant du carénage ou devant les tés de fourche et deux plaques placées de chaque côté de l'arrière de la selle ou sur les flancs de carénage à condition qu'elles restent entièrement visibles.

Le carénage inférieur doit être construit en une seule partie pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile moteur et du liquide de refroidissement. Le carénage inférieur devra comporter **au maximum** 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. Sinon la machine sera refusée à l'entrée du contrôle technique.
Les leviers de frein, d'embrayage et de décompresseur doivent avoir l'extrémité munie d'une boule conforme aux règles FFM.
Tous les bouchons de vidange, de remplissage, 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 pure, ou l'eau + alcool éthylique 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 obligatoire. Celui-ci devra être allumé en cas de pluie.**
**Sa mise en œuvre, installation et puissance est précisé dans l'annuaire Officiel de l'année en cours.**
Tous les accessoires "agressifs" (tige d'amortisseur de direction, tige de frein arrière) doivent être protégés par un embout en caoutchouc (tronçon de durite). La sortie du pot d'échappement doit être protégée (bord arrondi, rondelle soudée) afin de ne pas se transformer en emporte-pièce, et ne doit pas dépasser l'aplomb de l'arrière du pneu AR.
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 (règles générales pour épreuve de vitesse.) (Une dérogation est accordé aux machines type Classic équipé de frein a mâchoire mécanique suivant dérogation règlement Classic vitesse ancienne).
Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet d'une fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste à la suite d'une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique ou composite. Des plaques et/ou des barres en aluminium ou acier de protection de protection contre les chutes sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.
Nous vous conseillons des protections du commerce lorsque celles-ci sont disponibles.
Tous montages disgracieux et dangereux devront faire l'objet d'une approbation par le contrôleur technique.
Une dérogation est accordée aux moteurs **DUCATI CLASSIC** et étroit, de par leur conception aucun carter ne peux entrer en contact en 1er avec la piste.
**Pneumatiques**
Le choix des pneus est libre (sauf TAGLIONISSIMA, pneus de 18' ou 16')
Quantité libre
Couverture chauffante autorisé **uniquement** en pré-grille (suivant les règles CNV FFM).

**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 chronométreur.
Les pilotes qui se présenteront en pré-grille sans leur bracelet, seront refoulés.
En cas de perte ou de casse, le bracelet devra être impérativement remplacé auprès de l'organisation.

**ARTICLE 11 – CARBURANT**
Le carburant utilisé doit être de l'essence vendue aux pompes du commerce routier, conformément à la réglementation FFM pour les moteurs 4T, pour les motos anciennes dont la technologie ne le permet pas, l'utilisation des additifs est tolérée ou de l'essence type « AVGAS » 100 LL.

**ARTICLE 12 - BRIEFING**
Les pilotes devront obligatoirement assister en totalité au briefing. La présence du team manager est fortement conseillée. Le lieu et l'heure seront indiqués sur place.
En cas d'absence, l'équipage concerné pourra être pénalisé d'une **amende de 75€. (Règle fédérale chèque à l'ordre de la FFM)**.

**ARTICLE 13 - SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR de CHRONOMETRAGE**
Pour la sécurité de tous, des règles élémentaires devront être impérativement respectées.
**Parc coureur :**
- Il est formellement interdit de faire des essais de moto.
- L'utilisation de mini moto est interdite aux enfants.
- Le piquetage ou le perçage du bitume, pour tentes et auvents, est **rigoureusement interdit**.
- Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte, qu'ils soient à pied ou à bicyclette.
- Tous les **animaux domestiques** doivent impérativement être **tenus en laisse.**
- Chacun doit garder son emplacement propre en utilisant les poubelles et les bidons de récupération des huiles usagées qui sont mis à disposition.
- 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 et prévenir les visiteurs ou les accompagnants du respect des règles.

**Voie de décélération, mur de Chronométrage :**
Ces endroits sont dangereux, les règles y sont donc plus strictes pour la sécurité de tous.
L'accès y est interdit aux enfants de moins de 16 ans (les mineurs de plus de 16 ans doivent être accompagnés d'un adulte).
Les stands sont accessibles à toutes personnes sous l'entière responsabilité du team manager, qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées.
Tout comme l'organisation, le team manager peut accepter ou refuser la présence de personne ne possédant pas de PASSE ou des PASSES d'une autre équipe.
Le team manager est responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe. Le pilote est responsable de ses accompagnateurs, c'est lui qui sera pénalisé en cas de non-respect de la réglementation.

**Interdictions absolues dans les stands :**
- De fumer ou de vapoter.
- D'emmener un animal même attaché (nos amies les bêtes sont tolérées attachées derrière le stand).
- De stocker de l'essence (Seul le derrick ou système de remplissage soit 30 L MAXI)
- Le stock d'essence doit être derrière le stand à l'abri de tout risque dans la mesure du possible à l'ombre.
- Interdiction d'utiliser barbecue, gazinière, matériel électrique produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder... Tout ce matériel peut être utilisé derrière le stand loin de l'essence).
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8L, en cas de salissure, le stand devra être nettoyé le + vite possible).
- Interdiction d'ouvrir le portail côté piste pendant les essais (Accès par la pré grille).

**Consignes impératives de sécurité stand côté piste**
- Seules les personnes munies d'un PASSE délivré par l'organisation sont autorisées à circuler le long des stands coté piste
- L'accès au mur de Chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies d'un 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)
- Interdiction absolue de remonter la voie des stands sur la moto, moteur en marche, durant les essais et la course sous peine d'une pénalité d'un stop and go de 30'', toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

Toutes ces contraintes sont mises en place pour la sécurité de tous et pour la crédibilité de l'épreuve.
L'organisation s'engage à être tolérante et compréhensive envers la fougue de chacun, mais toutefois il sera signifié un avertissement au team manager dont un membre de l'équipe n'aurait pas respecté une de ces règles puis une pénalité d'un stop and go de 30'', en cas de récidive, toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

Chaque équipage doit posséder dans son emplacement de ravitaillement un extincteur d'une capacité de 5 kg pour les appareils à poudre type A.B.C. ou polyvalente et de 2 kg pour les extincteurs de type $CO^2$ (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Extincteur à eau interdit. Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le stand par le circuit.
Il ne doit pas être stocké avec l'essence mais a une distance de sécurité.

**ARTICLE 14 - ESSAIS CHRONOMETRES - GRILLE DE DEPART - COURSES - ARRIVEE – CLASSEMENT**
Seules les motos passées aux vérifications techniques seront autorisées à prendre la piste pour les essais libres et chronométrés.
Tous les concurrents doivent, avant la séance d'essais et la course, passer par la prégrille. Ceci pour le contrôle du bracelet, de la moto et de l'équipement. Les motos devront toutes être équipées du transpondeur. Il est prévu 1 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 à 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.

**SUPERFINALE :** en complément sur les épreuves organisées par le Ducati Club de France (et non sur les "créneaux extérieurs" regroupant déjà plusieurs catégories DCF), le plateau pourra accueillir hors-classement les participants dominant les catégories Castiglionissima, Bordissima et Furissima sur le cumul des manches correspondantes et souhaitant bénéficier de cette expérience. La grille sera calculée sur les temps de qualification, et le podium sera célébré sur le premier pilote de chacune des trois catégories (Castiglionissima, Bordissima, Furissima).
La direction de course et l'organisation se réservant le droit d'accepter ou de refuser un Pilote lors de cette Superfinale afin d'en assurer la complète sécurité.

**Déroulement des courses** :

Le drapeau à damier sera abaissé sur le premier pilote qui aura effectué ces tours ou le nombre de tours prévus en cas de changement.
Si la course doit être arrêtée au drapeau rouge par le directeur de course pour un problème grave, les machines sur le circuit à ce moment seront mises en parc fermé dans la ligne droite de chronométrage.
S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné. Le nouveau départ se fera dans l'ordre de classement du dernier tour avant l'interruption de la compétition.
Au cas où la course se déroule en plusieurs parties, le classement se fera au cumul des différentes manches. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.
Lorsque, lors d'une neutralisation de la course entraînant une entrée en parc fermé, plus des deux tiers de la distance initiale de la course (arrondis au nombre entier de tours inférieur) ont été effectués par le coureur de tête, la course est considérée comme une course complète.

**Classement final** :
Chaque classement de manche sera repris dans les Trophées de Vitesse DCF® de l'année.
Les classements du week-end seront établis au cumul des manches de chacune des 5 Catégories, et serviront à la préparation des podiums.

Pour chaque manche, 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® seront **remis à Haute-Saintonge**, au cumul des épreuves organisées sur la saison par le DUCATI CLUB DE FRANCE®.

***I Rombo dei Conti e Termi***
• "**Taglionissima Monocilindrici**" donnera lieu à **trois** classements :
- un classement "**Mono350**",
- un classement "**Mono450**",
- un classement "**MonoOpen**"

• "**Taglionissima Bicilindrici**" donnera lieu à deux classements :
- un classement ''**Twin Classica**''
- un classement ''**Twin TT/F1**''

• "***Castiglinonissima***" donnera lieu à **trois** classements :
- un classement "**Supermono**",
- un classement "**Leggerro**",
- un classement "**Brutale**".

***Furia di Bologna***
• "**Bordissima**" donnera lieu à **trois** classements :
- un classement "**DueValvole**",
- un classement "**Tamburini**",
- un classement "**Catapulta**"

• "**Furissima**" donnera lieu à **trois** classements :
- un classement "**Trofeo959**".
- un classement "**Furia**",
- un classement "**Sinfonia**".

**PODIUMS :**

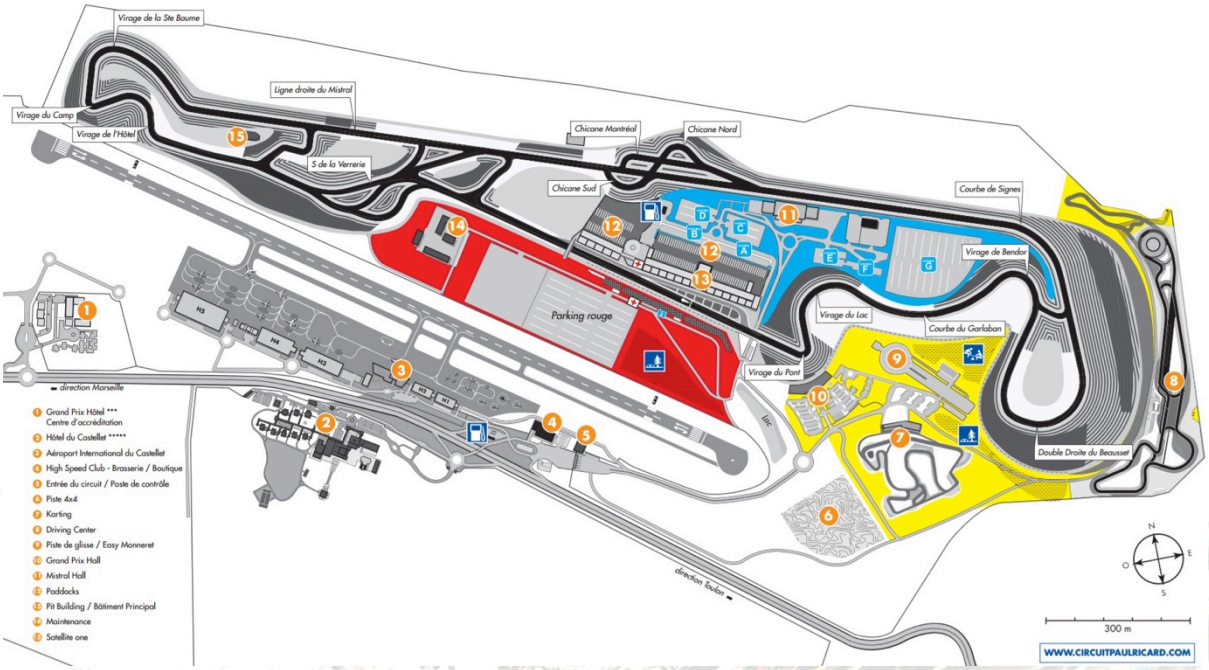
Les podiums auront lieu à l'issue des courses DCF® du week-end, sur le cumul des manches de la catégorie. Il n'y aura aucune prime d'arrivée.
À l'issue des manches DCF® du week-end, il y aura :
• 1 podium "**il ROMBO dei Conti e Termi'**", célébré sur le 1er pilote de chaque sous-catégorie ("Taglionissima MonocicilNdrici", "Taglionissima Bicilindrici", et "Castiglionissima") au cumul de ses deux manches.
• 1 podium "**la FURIA di Bologna**", célébré sur le 1er pilote de chaque sous-catégorie ("Bordissima" et "Furissima") au cumul de ses deux manches.
• 1 podium symbolique (sans trophées) pour chacune des sous-catégories représentées sur le week-end.
• 1 podium féminin "**Trofeo delle Amazzoni**" sur le week-end.

**ARTICLE 15 - ABANDON**
Un concurrent ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement l'annoncer et faire signer son abandon par le team manager ou 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 16 - 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 17 - PREVISION D'HORAIRES - PLAN DU CIRCUIT**

**Vendredi 8 Mai 2020** Administratif
- Les Horaires seront ceux de la manifestation hôte et seront communiqués ultérieurement par le DUCATI CLUB DE FRANCE®.

**Samedi 9 Mai 2020**
- Les Horaires seront ceux de la manifestation hôte et seront communiqués ultérieurement par le DUCATI CLUB DE FRANCE®.

**Dimanche 10 Mai 2020**
- Les Horaires seront ceux de la manifestation hôte et seront communiqués ultérieurement par le DUCATI CLUB DE FRANCE®.