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®
"GIOSTRA DIAVOLISTA IV /333 MILES"
2025

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

ARTICLE 1 - PRESENTATION

Les 333 MILES DCF®, épreuve incluse dans la manifestation intitulée « La Giostra Diavolista IV DCF® 2025 », organisée par le DUCATI club de France®, **les 22,23 et 24 Aout 2025**, est une course d'endurance nationale : "333 Miles GIOSTRONA, soit 536 km sur 154 tours ou 4 heures et 30 minutes maximum. L'épreuve se déroule sur le circuit de NOGARO Gers (32), d'un développement de 3,483 km, large de 14 m. Le circuit a reçu une ré-homologation en 2023, modifié par l'arrêté du 15-02-2024 N32-2024-029.
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 355.**

ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET SECRETARIAT

Organisateur : DUCATI club de France ®, Patrice BRILLOUET et Remy MAUGENDRE
Inscriptions : DUCATI club de France ®, Patrice BRILLOUET inscriptions@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/

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

DIRECTEUR DE COURSE : **AUPY Bernard** (046538)
DIRECTEUR ADJOINT : **GEORGET Bernard** (011372) et **HOUDAYET Stephane** (013063)
DELEGUE FFM : **HOUALET Jean Louis** (139798)
Commissaires Sportif : **Nicolas COSTA** (278851) **Didier BOUYSSONIE** (223049)
Commissaire technique : **Hervé VIVIER** (060566) et **Bruno QUEYROL** (302199)

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 – SELECTION DES EQUIPAGES

Par souci de garder à l'épreuve son caractère accessible à tous et l'esprit de "Course purement amateur et conviviale", les équipages devront être composés selon les règles suivantes.

Ne pourront courir ensemble dans le même équipage :

- les Pilotes titulaires d'une licence INTER de l'année civile en cours.
- les Pilotes ayant marqué 5 points et plus en une seule course comptant pour une coupe ou un championnat international de vitesse et/ou d'endurance depuis les 5 dernières années.
- les Pilotes ayant marqué plus de 50 points (Scratch) en une seule saison dans un Championnat, une Coupe, un Trophée, un Challenge National depuis les 5 dernières années. Ne pas additionner les points obtenus dans plusieurs championnats.

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

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

ARTICLE 8 - MACHINES ADMISES

2025	Catégories	Eligibilité 2025
Casti Bicylindre Monocylindre	**Leggero**	• **DUCATI Desmodue < 750cc** (600 / 750 TT / F1 / SS / Monster - 620 / 750 Ssie / Monster-ie / 651-03, ...) • **Monocylindres** DUCATI ou européens modernes > 500cc (Aprilia 650 / Kramer - KTM 690 / Bimota, ...)
	Brutale	• **DUCATI Desmodue ≤ 1000cc** (TT / SS / SL / Mostro / ST2 / SSie / MHe / Monster-ie / Multistrada / S2R / SportClassic, ...)
Bordi Bicylindre	**Catapulta**	• **DUCATI < 1000cc** (748 / 749 / 821 / 848 / 851 / 854 / 888 / 916 / 926 / 939 / 950 / 955 / 996 / 998 / 999) • **Tous bicylindres 4 soupapes** < 1000cc (Yamaha 700 / Aprilia RSV2 / Aprilia RS660 / KTM / Suzuki 650 / Kawasaki 400 / 650 / Honda CB 500, ...)
	2Valvole	• Motos et prototypes à moteur **DUCATI Desmodue et Desmotre**
Furi Bicylindre Tricylindre	**Superquadro V2**	• **Bicylindres DUCATI Superquadro**, cylindrée < 1000 cm3 (899 / 959 / Panigale V2 / Streetfighter V2)
	Furi Bicylindre	• **Bicylindres DUCATI Superbike** < 1200cc (1098 / 1198) • **Bicylindres de toutes marques < 1200cc**
	Furi Tricylindre	• **Tricylindres moyenne cylindrée** (Triumph 675, MV Agusta 675/800,..)

L'organisation acceptera une à deux motos par équipage composé de 2 ou 3 pilotes, ainsi qu'un maximum de 48 motos sur la grille de départ (sous réserve, si l'homologation venait à changer). **Les équipages choisissant d'utiliser 2 machines auront une pénalité de 2 tours.**
Les motos autorisées seront inscrites dans une des catégories suivantes :

L'organisation reste disponible pour l'engagement d'un autre modèle d'une moto.
La cylindrée doit être supérieure ou égale à 400 cc et tous les types de pneus sont autorisés.
La Cylindrée et limité à 1198cc architecture moteur V2 ou 3 cylindres européen de 800cc Maximum.

Chaque course donnera lieu à 7 classements :

- **Un classement par catégorie**
- **Un podium CASTI « Leggero »**
- **Un podium CASTI« Brutale »**
- **Un podium BORDI « Catapulta »**
- **Un podium BORDI « 2valvole »**
- **Un podium FURI "SuperquadroV2"**
- **Un Podium FURI " Bicylindre"**
- **Un Podium FURI " Tricylindre"**

- **Un podium "Trofeo delle Amazzoni" pour les trois équipages féminins les mieux classés**

Au cas où un équipage viendrait à détruire sa (ou ses) moto durant les essais, le jury pourra autoriser un changement de machine, si celle-ci est conforme au règlement particulier et technique.
Seules les motos passées aux vérifications techniques pourront participer aux essais qualificatifs et aux courses.
Seule la moto ou les motos utilisées aux essais qualificatifs pourront prétendre participer à la course (sauf cas particulier soumis au jury).
Le directeur de course se réserve le droit de refuser aux contrôles techniques les motos ne présentant pas toutes sécurités ou d'aspect inacceptable.

ARTICLE 9 - COMMISSAIRE DE PISTE

Pour le bon déroulement de la manifestation et pour aider votre association, le DUCATI CLUB DE FRANCE®, chaque équipage, devra proposer **un commissaire de piste licencié FFM** afin de bénéficier d'une remise de son inscription.
Cette remise se fera sous **forme de chèque remis au commissaire** de piste directement à la fin de sa mission de commissaire.

- 1 Journée Commissaire de Piste (Repas du midi + 25€)
- 2 Journées Commissaire de Piste (Repas du Midi + 60€)
- 3 Journées Commissaire de Piste (Repas du Midi + 80€) (Nombre limité)
- Pour les demandes de demi-journée (15 € Repas pris en charge par l'équipage du Commissaire)
  L'organisation décidera en dernier recours de cette demi-journée. Les commissaires débutants seront encadrés par des chefs de poste. Les repas et l'hébergement et le déplacement de ces commissaires seront pris en charge par l'équipage qu'ils représentent.

Si ce commissaire est pointé présent à l'administratif et quitte l'épreuve sans avoir officié, le DUCATI CLUB DE FRANCE® et l'organisation se réserve le droit de ne plus accepter les pilotes composant l'équipage dont il est le représentant.

Le commissaire de piste de votre équipage doit impérativement être déclaré sur https://ffm.engage-sports.com/dcf-inscription-commissaires-de-piste-2024/

ARTICLE 10 – ENGAGEMENTS - DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION

Ce règlement particulier est accessible sur le site du DCF® www.desmo-net.com ainsi que sur le site internet https://ffm.engage-sports.com
L'engagement se fera directement sur le site internet. https://ffm.engage-sports.com/c/club/19024/
Veuillez prévoir avant l'inscription sur le site https://ffm.engage-sports.com/ toutes les coordonnées dont vous pourriez avoir besoin (le type de moto, les noms et prénoms des pilotes, dates de naissance, types et N° de licences, N° de permis de conduire ou CASM, N° d'adhérent au DCF® ainsi que les coordonnées du commissaire de piste proposé par l'équipage.)
La course est réservée aux pilotes d'au moins 16 ans, membres du DUCATI Club de France ®, inscrits pour l'année en cours, titulaires d'**une licence vitesse valide ou d'une licence une manifestation.**
Chaque pilote ne pourra faire partie que d'un équipage pendant chaque course. Pour toute question, vous pouvez contacter :

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

Un droit d'engagement de **620 €** devra, obligatoirement, être versé au DUCATI Club de France®. Le règlement se fera directement par le biais du site internet https://ffm.engage-sports.com/ (selon les modalités indiquées).

21 Jours avant le début de la manifestation des pénalités de **65 €** seront appliqués à l'inscription = Inscription à **685 €**
A 8 jours du début de la manifestation aucune inscription ne sera possible. **(Pas d'inscription sur place !!)**

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, un droit administratif de **65 €** sera retenu.
Dans tous les cas, seules les 48 premières inscriptions acceptées par le comité de sélection seront retenues, +10 en liste d'attente. Elles correspondront aux présélections et au règlement particulier. Les équipages acceptés recevront par mail une confirmation d'engagement au plus tôt 1 mois avant l'épreuve.

ARTICLE 11 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les vérifications administratives et techniques auront lieu 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

Se référer aux articles de 1 à 16, l'article 19.1 (relatif au sonomètre) et à l'article 23 (installation feu rouge) dans l'annuaire FFM 2025 à partir de la page 195 pour la préparation de la machine et l'équipement pilote.
Annuaire FFM 2025 à télécharger par ici : https://www.ffmoto.org/sites/default/files/documents/pdf/2025/01/ANNUAIRE%202025.pdf

Toutes les motos présentées devront être conformes **aux règles générales pour les épreuves de vitesse technique de la FFM** celles-ci prévalent sur les règles techniques de ce règlement particulier.
(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. Aucune ouverture située à moins de 50mm du bas de carénage n'est autorisée.
Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50% des liquides) doit équiper le motocycle.
Si vous avez gardé les bouchons (plus obligatoire) merci de les rendre non démontable et étanche. (**en cas de piste déclaré WET vous devez garder les bouchons**).
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.
Une exception peut être autorisé pour les machines équipé d'origine d'un ABS qui ne peux être techniquement modifié.
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, boite ou pont) seront munis d'un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage.
Seul l'eau pure, eau sans aucun aditif 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.

Le bouchon de réservoir doit être d'origine ou proche de l'origine (bouchon classique). Remplissage dans sa totalité du réservoir de mousse type "Explosafe" article 14 annuaire FFM.
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 Monocylindres Classiques étroits**, de par leur conception aucun carter ne peut entrer en contact en 1er avec la piste.

Contrôle en dynamique
Le contrôle en dynamique est effectué avec un moteur en pleine charge. Elle s'applique sur tout autre circuit que des circuits de karting.
En compétition, une machine est réputée non conforme si 3 passages au-dessus de 109 dB/A après application du correctif sont mesurés durant la même session ou course.
En cas de non-conformité, l'opérateur consigne les valeurs relevées corrigées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.
Se référer à la méthode de contrôle en dynamique des RTS Règlementation Niveau Sonore des
Machines pour la mise en place du dispositif.

Equipements
Les normes de casques suivantes sont autorisées :
*Europe : ECE 22-05 / ECE 22-06
*Japon : JIS T 8133 : 2015
*USA : SNELL M 2015
*FIM : FRHPhe - 01
Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur ou à l'intérieur des casques. Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques.
Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales…), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les commissaires techniques. À tout moment de la manifestation, les commissaires techniques peuvent, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation FFM sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport est immédiatement adressé au directeur de course pour l'en informer.

Le port d'un airbag et d'une protection pectorale homologués par la FFM est obligatoire à compter de 2025, pour toutes les compétitions (norme EN 1621-4 pour les airbags mécaniques ou airbag figurant sur la liste des équipements certifiés conformes par les fabricants).

Pneumatiques
Le choix des pneus est libre
Quantité libre
Couverture chauffante autorisé **uniquement** en pré-grille sauf Endurance (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 caméra doit être sécurisée par un câble acier souple fixé sur la caméra et relié à la moto. Puis ledit câble doit être fixé par une vis à côté ou à la base de son support lui-même fixé par des vis sur la moto.

ARTICLE 12 - PASSES ET COULEUR DU BRACELET

Chaque équipe se verra remettre 8 passes personnes lors du contrôle administratif.

- Identification des PASSES : N° de la Moto

//	TEAM MANAGER
//	MECANICIEN
//	MECANICIEN
//	MECANICIEN et SECURITE INCENDIE
//	RAVITAILLEUR
//	CHRONO
//	CHRONO
//	INVITE

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

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

ARTICLE 13 – CARBURANT

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

ARTICLE 14 - MODIFICATION DES EQUIPAGES

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

ARTICLE 15 - BRIEFING

Les pilotes devront obligatoirement assister en totalité au briefing. La présence du team manager est fortement conseillée. Le lieu et l'heure seront indiqués sur place.
En cas d'absence, l'équipage concerné pourra être pénalisé d'un stop and go de 30".

ARTICLE 16 - SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR de CHRONOMETRAGE

Pour la sécurité de tous, des règles élémentaires devront être impérativement respectées.

Parc coureur :

- Il est formellement interdit de faire des essais de moto.
- L'utilisation de mini moto est interdite aux enfants.
- Le piquetage ou le perçage du bitume, pour tentes et auvents, est **rigoureusement interdit.**
- Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte, qu'ils soient à pied ou à bicyclette.
- Tous les **animaux domestiques** doivent impérativement être **tenus en laisse.**
- Chacun doit garder son emplacement propre en utilisant les poubelles et les bidons de récupération des huiles usagées qui sont mis à disposition.
- Chacun doit impérativement suivre les consignes du chef de parc et des placeurs.
- 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, ou 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. Toute utilisation d'extincteur du circuit sera facturée par le circuit au Pilote ou a l'équipage concerné.
Il ne doit pas être stocké avec l'essence mais a une distance de sécurité.

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

1ère séance qualificative	Pilotes VERT	20'
2ème séance qualificative	Pilotes BLANC	20'
3ème séance qualificative	Pilotes ROUGE	20'

La série "pilotes ROUGE" est exclusivement réservée au 3ème pilote des équipages ayant trois pilotes.

Soit une séance de 20' par pilote, avec un maximum de 48 motos sur la piste (plus ou moins si l'homologation du circuit venait à changer. Actuellement elle est de 48 motos pour une course d'endurance)
Chaque pilote engagé doit obligatoirement participer à une séance qualificative et avoir effectué au minimum 1 tour. Tout manquement à cette règle, pour quelque raison que ce soit, entraînera l'élimination du pilote. Etant donné qu'il n'y a qu'une seule séance chronométrée par pilote et qu'il y a un risque de ne pouvoir être qualifié, suite à un problème technique, le Directeur de course peut, en accord avec le jury, diviser par 2 une séance chronométrée d'un copilote, ou l'autoriser à se qualifier dans une autre séance : tout ceci pour permettre à chaque pilote d'avoir un tour de référence pour sa qualification.

Grille de départ :
La moyenne des temps de chaque pilote d'équipage sera prise en compte pour constituer la grille de départ.
Dans un équipage qualifié, le choix du pilote prenant le départ est libre.

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

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

ARTICLE 20 – DEPART
La procédure de départ sera de type "LE MANS". La procédure pourra être raccourcie et adaptée sur décision du directeur de course.
Sur ordre du directeur de course, les machines quitteront les stands, moteur éteint, poussées par le pilote prenant le départ ou un mécanicien, vers leur emplacement numéroté.
HORAIRE DE LA PROCEDURE DE DEPART (horaires prévisionnels) **:**
- MISE EN EPI
- KLAXON. PANNEAU 3 MINUTE Avant le départ des 2 tours de chauffe.
- KLAXON. EVACUATION (tous les pilotes **assis** sur leur machine et un seul mécanicien sur la grille de départ)
- KLAXON. PANNEAU 1 MINUTE et PANNEAU CASQUE/MOTEUR (la moto tenue par l'arrière par un mécano)
- DRAPEAU VERT pointé sur chaque pilote au fur et à mesure par un officiel qui remonte la grille. FEU VERT (pour les 2 tours de chauffe)

En cas de problème, attendre le panneau PUSH, pour aider le pilote à démarrer ou ramener la moto dans le voie des stands.
Après le départ des motos, les mécaniciens se mettent en sécurité sur l'ordre de la direction de course.
- DRAPEAU ROUGE. FEU ROUGE. MISE EN EPI (moteurs coupés)
- KLAXON. EVACUATION (tous les pilotes côté opposé face à leur machine)
- KLAXON. PANNEAU 3 et/ou 1 MINUTE (la moto tenue par l'arrière par un mécano)
- KLAXON. PANNEAU 30 SECONDES
- DEPART AU DRAPEAU NATIONAL situé au milieu de la grille face aux pilotes. FEU VERT

Les couvertures chauffantes ainsi que tout système d'alimentation extérieur sont interdits sur la grille de départ.
Démarrage à la poussette interdit. Toute aide extérieure est interdite sous peine d'un stop and go de 30" de pénalité. Si un pilote ne peut mettre en route sa machine, au démarreur, le directeur de course, au moyen du drapeau vert, autorisera l'aide à pousser la moto dès qu'il le jugera utile.
Les machines qui ne seront pas sur la grille à l'horaire de la procédure de départ pourront prendre le départ des stands, pour les deux tours de chauffe, après les autres, sur ordre du directeur de course. Les machines qui ne peuvent pas participer aux tours de chauffe et celles qui rencontrent des problèmes techniques lors des tours de chauffe, seront autorisées à prendre le départ des stands après les autres sur ordre du directeur de course.
Les pilotes n'ayant pas effectués les 2 tours de chauffe complet, auront 1 stop and go par tour non effectué.
Tout départ volé sera sanctionné d'un stop and go de 30" de pénalité et notifié au team manager.

<u>ARTICLE 21</u> - ARRETS AUX STANDS et RAVITAILLEMENT

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

Tout concurrent circulant dans la voie des stands à une vitesse jugée excessive est passible d'une pénalité d'un stop and go de 30".
A tout arrêt au stand pour quelques raisons que ce soit, le moteur doit être arrêté.
Si lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand, et cela jusqu'à hauteur du dernier stand, il pourra y revenir, à contre sens, moteur stoppé en poussant sa machine.
Sont autorisées devant le stand, lors de l'arrêt, les opérations suivantes :

- Changement de roue
- Changement des plaquettes de frein ou des étriers
- Complément d'eau ou d'huile
- Tension et graissage de la chaîne
- Réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche
- Il sera accepté que le nettoyage de la bulle intervienne après le ravitaillement d'essence
- Ravitaillement d'essence (dernière opération à effectuer)
- Après le ravitaillement (en carburant) toute intervention mécanique sur la machine n'est possible qu'à l'intérieur du stand assigné à l'équipe
- Important : 4 personnes sont habilitées à travailler sur la machine devant le stand. Si le pilote participe aux opérations, il sera considéré comme l'une de ces personnes

Pour toute autre intervention, la moto devra obligatoirement rentrer dans le box, le nombre d'intervenant est illimité. S'il est nécessaire de mettre en route le moteur pour un essai ou un réglage, le moteur devra être arrêté avant de sortir la machine du box. Aucune autre moto ne doit être entreposée dans le box.
Pour repartir, deux mécaniciens sont autorisés à pousser la machine, le pilote étant sur la moto, ceci jusqu'à la hauteur du dernier stand, le pilote s'engage seul sur la piste.
L'utilisation de batterie de démarrage additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur au motocycle.
En cas de changement de réservoir, celui-ci doit être monté vide de tout carburant et le remplissage se faisant à l'extérieur du stand, **le ravitaillement est interdit dans le stand**. La capacité maximale du réservoir ne doit pas dépasser 24 litres. Les ravitaillements en carburant doivent s'effectuer dans une zone comprise entre 1,5 et 2,5 mètres de l'entrée du stand attribué.
Après un ravitaillement ou une réparation le stand et l'aire de ravitaillement devront impérativement rester propres, balayés et non encombrés.

Relais à l'américaine (deux motos par équipage) :

La moto prête à partir et béquillée 5 mn maximum avant le relais peut être mise en chauffe devant l'emplacement réservé. Le moteur de celle-ci doit être éteint avant le relais. La moto terminant son relais doit rentrer complètement dans l'emplacement réservé du stand, être béquillée moteur éteint puis procéder au changement de transpondeur. Une fois le transpondeur en place sur la seconde moto et seulement à ce moment-là, la moto pourra être mise en route, débéquillée et prête à partir en piste.

Art. 21-2 : Ravitaillement

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

Lors des ravitaillements, le moteur doit être coupé et la machine béquillée, deux intervenants peuvent effectuer le ravitaillement. Tout le personnel concerné par le ravitaillement, y compris la personne responsable de l'extincteur, doit porter une combinaison de protection contre le feu, doit se protéger les mains et les pieds avec des gants et des chaussures fermées, se protéger les yeux et la tête avec une cagoule ignifugée, un masque ou un casque. Ces consignes sont applicables durant les essais et la course. La présence d'une personne avec un extincteur (dont le type est défini à l'article 16) est obligatoire. Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance. Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.
Ceci est également obligatoire lors des opérations de remplissage du derrick.
Cet article doit être respecté à tout moment de l'épreuve, tout manquement sera sanctionné par un stop and go de 30 secondes.

ARTICLE 22 - ARRET SUR LA PISTE

Le pilote doit conserver son équipement lors de tout déplacement sur la piste.

Pendant la course, la moto d'un pilote blessé ou en panne pourra être ramenée au stand par le camion de l'organisation. Cette moto sera confiée à son équipe qui pourra reprendre la course, sans pénalité, après réparation et contrôle d'un commissaire technique. Les équipages avec deux motos devront attendre le retour effectif dans le stand de la moto qui était en piste, pour récupérer le transpondeur, le remonter sur la seconde moto et reprendre la course. Ce retour se fera uniquement sur décision du directeur de course ou l'un de ses adjoints, ils seront les seuls à ordonner le transport. Aucune réclamation ne sera acceptée sur la rapidité du rapatriement, l'organisation fera dans la mesure du possible et, si plusieurs motos sont à prendre en charge, cela se fera selon l'emplacement du camion autour du circuit ou par ordre de demande.

En cas de retour « classique » il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner de sa machine (50m maximum) à l'arrêt sur le circuit sous peine de mise hors course. En particulier, il ne peut revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces ou des outils. Il est interdit à un pilote arrêté, pour une cause quelconque, de conduire ou de pousser sa moto dans la direction opposée à la course. Tout pilote en panne sur le circuit ne pourra se dépanner qu'avec les moyens du bord.

En cas de ou suite à une chute, si un coureur doit être évacué vers le centre médical il pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il devra à tout moment être accompagné d'un officiel et reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée. Le jury restera seul juge de la légitimité de cette action. En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents doivent utiliser pour revenir à leur stand, les itinéraires définis par le directeur de course lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit au moment de la panne ou de la chute.

Le retour aux stands peut se faire à la poussette ou moteur en marche, sauf dans la partie centrale qui permet de couper le circuit où le moteur doit être impérativement arrêté, sous peine d'une pénalité d'un stop and go de 30", puis peut être remis en marche dans les voies de sécurité ou sur la piste. Les concurrents devront obéir aux consignes des commissaires de piste, pourront recevoir leur aide durant leur retour tout en gardant leur équipement complet jusqu'au moment ou ils atteindront une zone protégée.

Un pilote qui après une chute, sauf en cas de force majeure, n'aiderait pas les commissaires de piste à dégager sa moto se verra sanctionner d'une amende de 75 €.Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies, sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe.

Le pilote en panne doit aller jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course. Si une moto tombe en panne dans la ligne droite des stands, le pilote pourra, sous la protection d'un commissaire de piste, rentrer par la sortie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son stand.

Dès l'entrée de la zone des stands, deux mécaniciens pourront prendre en charge et pousser la moto en panne, le pilote devant rester à proximité.

ARTICLE 23 - ABANDON

Un concurrent ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement l'annoncer et faire signer son abandon par le team manager ou un des pilotes auprès de la Direction de course dans un délai rapide.

Si un pilote s'éloigne volontairement à plus de 50 mètres de sa machine, il sera considéré comme l'ayant abandonnée et mis hors course (exception voir l'article 22)

ARTICLE 24 - CONDUITE EN COURSE

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands (sauf en cas de chute). Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.

Attention : tout dépassement sous drapeau jaune sera sanctionné d'un stop and go de 30" ou d'une amende de 75 € de pénalité, toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve. Si le dépassement est effectué en cas de force majeure et que le pilote reprend immédiatement sa place initiale, il n'y aura pas de sanction. Il est impératif de respecter les commissaires de piste qui sont des bénévoles indispensables au bon déroulement de l'épreuve.

Si la Direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (panneau « stand » + N° de la moto), le pilote devra s'arrêter au stand au passage suivant sous peine d'une pénalité d'un stop and go de 30" pour l'équipage. Si cet arrêt est décidé suite à une faute grave, le ou les tours suivants sous drapeau noir seront décomptés, le pilote sera mis hors course mais son équipier sera autorisé à reprendre la course.

Procédure d'un stop and go de 30": le pilote est informé par le directeur de course qui présente le panneau stop + N° de la machine, le pilote dispose de 5 tours pour s'arrêter dans la zone de pénalité définie lors du briefing. S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera alors présenté, et le pilote ne pourra repartir.

Si le directeur de course ou un commissaire de piste agite le drapeau noir avec un cercle orange, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat ou au poste suivant.

Il est fortement conseillé aux pilotes de conduire au maximum de 2 heures avec une période de repos d'une heure.

Si la durée de conduite est de moins de deux heures, la période de repos consécutive doit représenter au moins la moitié du temps de conduite.

ARTICLE 25 - ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE

Si pendant la course, un incident ou des conditions exceptionnelles rendaient impossible le déroulement normal de l'épreuve, le Directeur de course pourrait décider de neutraliser la course en faisant entrer sur la piste un pace-car (voiture de sécurité servant à regrouper les concurrents pour rouler à allure réduite).

Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans le dépasser. Tout dépassement du pace-car ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité **d'un stop and go de 30"**, toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine.

Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront obligatoirement attendre le passage suivant du pace-car pour reprendre la piste derrière le dernier concurrent. La sortie des stands sera ouverte pendant 10" (feu vert) puis sera fermée (feu rouge) jusqu'au prochain passage du pace-car.

Chaque tour derrière le pace-car sera comptabilisé.

Les concurrents reprendront la course normale dès que le pace-car quittera la piste. La sortie des stands sera alors mise au vert aussitôt le passage des concurrents alors derrière le pace-car au moment de sa sortie.

- **Interruption de course.**

Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le Directeur de course, l'ensemble des machines, sur le circuit à ce moment, seront mises en parc fermé.

Pour toutes les machines aux stands, toute intervention sera **immédiatement** et **momentanément interdite.**

S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné. Le nouveau départ se fera dans l'ordre de classement du dernier tour avant l'interruption de la compétition. Les pilotes seront autorisés à faire un changement de roues devant leur stand respectif et le complément en carburant, dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture du couloir des stands pour le tour de reconnaissance.

Seuls les équipages encore en course seront autorisés à prendre le nouveau départ.

Si l'épreuve se déroulait en plusieurs parties, le classement se ferait par l'addition des tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur sera l'équipage ayant parcouru le plus grand nombre de tours.

En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.

Lorsque plus des 2/3 de la distance initiale de la course, arrondis au nombre entier de tours inférieurs (ou 2/3 de la durée initiale de la course), ont été effectués, à l'issue du tour retenu pour le classement par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête avant une neutralisation de la course entraînant une entrée en parc fermé, la course est considérée comme une course complète.

ARTICLE 26 - ARRIVEE
Au terme des 333 miles, ou dans la limite de 4 heures 30min de course, le drapeau à damiers sera agité sur la ligne de chronométrage "Arrivée" sur le pilote de tête.

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

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

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

ARTICLE 30 - ANNULATION DE L'EPREUVE
Si l'épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables, et les concurrents de ce fait, ne pourraient réclamer aucune indemnité.
Sauf en cas de force majeure, les concurrents seront informés de sa suppression cinq jours au moins avant la date de l'épreuve. Les autorités administratives seront informées de la suppression de la course six jours au moins avant la date de la course.

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

ARTICLE 32 - PREVISION D'HORAIRES - PLAN DU CIRCUIT

Jeudi 22 Aout 2024 :	Contrôle Administratif	18H00 à 21H00
Vendredi 23 Aout 2024 :	Contrôle Administratif & Technique	08H30 à 12H00 et 13H30 à 19H00
Essais libres	09h00 à 12H00 et 14H00 à 18H00	

09H00-09H30 – CLNA **Endurance TWIN Light - 30'**
09H30-09H50 - DCF® **CLASSIQUE** - 20"
09H50-10H10 – CLNA **600** - 20'
10H10-10H30 - DCF® **MODERNE** - 20'
10H30-10H50 – CLNA **1000 - 20'**
10H50-11H20 - DCF® **Endurance GIOSTRA DIAVOLISTA** - 30'
11H20-11H40 - DCF® **CLASSIQUE** - 20"
11H40-12H00 - CLNA **600** - 20'

Pause Déjeuner - 12H00-14h00

14H00-14H20 - DCF® **MODERNE - 20'**
14H20-14H40 - CLNA **1000** - 20'
14H40-15H00 - CLNA **Endurance TWIN Light** - 20'
15H00-15H20 - DCF® **CLASSIQUE** - 20'
15H20-15H40 - CLNA **600** - 20'
15H40-16H00 - DCF® **MODERNE** - 20'
16H00-16H20 - CLNA **1000 - 20'**
16H20-16H40 - DCF® **Endurance GIOSTRA DIAVOLISTA** - 20'
16H40-17H00 - DCF® **CLASSIQUE** - 20'
17H00-17H20 - CLNA **600** - 20'
17H20-17H40 - DCF® **MODERNE** - 20'
17H40-18H00 - CLNA **1000 - 20'**

18H40 Briefing **obligatoire** pilotes vitesse
19H00 Briefing **obligatoire** 333 Miles DCF® (pilotes et team-managers)

Samedi 24 Aout 2024 : Contrôle Administratif & Technique 07H15 à 8H00

Essais chronométrés/COURSES

08H00-08H20 - Essais Qualificatifs 20' – CLNA Endurance TWIN LIGHT **VERT**- 20'
08H25-08H45 - Essais Qualificatifs 20' - DCF® 333 Miles « La GIOSTRA » **VERT**- 20'
08H50-09H10 - Essais Qualificatifs 20' – CLNA **600 Q1**
09H15-09H35 - Essais Qualificatifs 20' - DCF® **CLASSIQUE Q1**
09H40-10H00 - Essais Qualificatifs 20' - CLNA **Endurance TWIN LIGHT BLANC**- 20'
10H05-10H25 - Essais Qualificatifs 20' - DCF® **333 Miles « La GIOSTRA » BLANC** – 20'
10H30-10H50 - Essais Qualificatifs 20' – CLNA **1000 Q1**- 20'
10H55-11H15 - Essais Qualificatifs 20' – DCF® **MODERNE Q1**
11H20-11H40 - Essais Qualificatifs 20' - DCF® CLNA **Endurance TWIN LIGHT& GIOSTRA ROUGE**- 20'
11H45-12H10 - Course 12Tours – 25' CLNA **600 COURSE 1**

Pause Déjeuner - 12H10-13h40

13H40-14H05 - Course 12Tours - 25' – DCF® **MODERNE COURSE 1**

Endurance TWIN LIGHT

14H10 – **CLNA TWIN LIGHT** - Procédure de départ
14H30 - **CLNA TWIN LIGHT** - Départ
18H30 - **CLNA TWIN LIGHT** – Arrivée

18H40 - **PODIUMS CLNA TWIN LIGHT**

20H00 - APÉRO DCF®
20H30-22H30 – **ROCK'N GIOSTRA DIAVOLISTA**

Dimanche 25 Aout 2024

Courses

MISE EN GRILLE 8H10-08H25
08H30-08H50 – Course 11Tours - **DCF® CLASSIQUE** Manche1
08H55-09H20 – Course 12Tours - **CLNA 1000** Manche1
09H30-09H55 - Course 12Tours - **DCF® MODERNE** Manche2
10H00-10H25 - Course 12 Tours - **CLNA 600 COURSE 2**
10H35-11H00 - Course 11Tours - **DCF® CLASSIQUE** Manche2
11H10-11H35 - Course 12Tours - **CLNA 1000** Manche2
PODIUM des Courses Vitesse CLNA

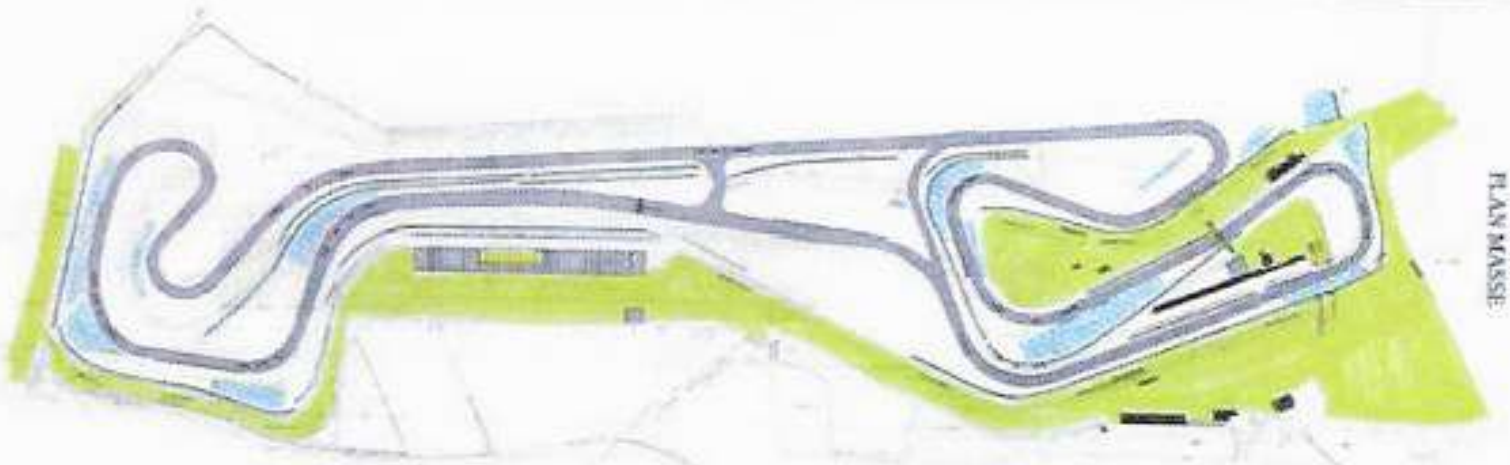
Pause Déjeuner - 11H35-13h05

Courses

13H05 - DCF® 333 Miles / **" GIOSTRA DIAVOLISTA "** - Procédure de départ
13H25 - DCF® 333 Miles / **" GIOSTRA DIAVOLISTA "** - Départ
17H55 - DCF® 333 Miles / **" GIOSTRA DIAVOLISTA "** – Arrivée 333 Miles ou 4h30 maxi.

18H30 - PODIUMS des COURSES DCF® ENDURANCE et VITESSE

CIRCUIT PAUL ARMAGNAC
NOGARO
FRANCE GERS



ANNEXE 1
PLAN MASSE

ZONES OUVERTES AU PUBLIC

Le 11/07/2025
Visa 25/0711

20/02/2025

28/02/2025

74 Avenue Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00
ffm@ffmoto.org
ffmoto.org

Association créée le 10 juin 1980 (J.O. du 10/07/1980) Loi 1901
Marque Déposée le 04 juin 1996 (J.O. du 09/08/1996)

DUCATI CLUB DE FRANCE

REGLEMENT PARTICULIER

DCF® / " VITESSE 2025"

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

ARTICLE 1 - PRESENTATION

Les Courses de Vitesse DCF® Modernes, Classiques et Coupe DUCATI SuperquadroV2 sont des épreuves incluses dans les manifestations intitulées Ultimate Cup, SRC et Giostra Diavolista, voir planning ci-dessous :

- **16, 17 et 18 Mai 2025** - Circuit Paul Ricard (5.861km) : DCF® **Trophées Classiques #1** (**Taglio – Casti**) et DCF® **Trophées Modernes #1** (**Bordi – Furi**) & **Coupe DUCATI Superquadro V2** épreuves incluses dans la manifestation intitulée « **Sunday Ride Classic** »

- **22, 23 et 24 Août 2025** - Circuit de Nogaro : Organisation DCF® **Trophées Classiques #2** (**Taglio, et Casti**) et DCF® **Trophées Modernes #2** (**Bordi – Furi**) & **Coupe DUCATI Superquadro V2** (Voir manifestation hôte Giostra Diavolista)

- **12, 13 et 14 Sept 2025** - Circuit du Vigeant : DCF® **Trophées Classiques #3** (**Taglio, et Casti**) et DCF® **Trophées Modernes #3** (**Bordi – Furi**) & **Coupe DUCATI Superquadro V2**

- **3, 4 & 5 Octobre 2025** - Circuit de Magny-Cours : DCF® **Trophées Classiques #4** (**Taglio, et Casti**) et DCF® **Trophées Modernes #4** (**Bordi – Furi**) & **Coupe DUCATI Superquadro V2**

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 les N° **EPXXX** . Voir manifestation hôte.

ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET SECRETARIAT

Organisateur : DUCATI CLUB DE FRANCE®, Patrice BRILLOUET – Remy MAUGENDRE – Michel CHEYLAN

Inscriptions : DUCATI CLUB DE FRANCE®, Patrice BRILLOUET- inscriptions@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/

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 SUNDAY RIDE CLASSIC® et par ENDURANCE EVENTS® pour leurs épreuves hôtes.

ARTICLE 7 - MACHINES ADMISES

2025	4 trophées avec 9 catégories	Eligibilité	Trophées physiques
Taglio	**Mono 350 & 450**	• Monocylindres Classic DUCATI & européens, 250 à 450 cm3 (jantes & freins "type origine")	Trophée [illegible] Mono (250cc)
	Mono Open	• Monocylindres Classic DUCATI & européens, cylindrée > 450 cm3 • Bicylindres Classic 350 cm3 DUCATI ou européens (jantes & freins libres)	
	Classica	• DUCATI Classica Couples coniques et Pantah ≤ 1000 cm3 (jantes 18"/18" ou 16"/18") • Bicylindres Classic européens ≤ 750 cm3 (jantes 18") • DUCATI TT (TT2 / TT1 / TTF1 / Bimota & NCR d'époque) ≤ 750 cm3	Trophée Classica
Corti	**Leggero** (Ducati 750 - 851 - Aprilia 650 - [illegible] 600 - KTM 690 - Bimota 713)	• DUCATI Desmodue à Carburateurs ou Injection, cylindrée ≤ 750 cm3, de 1985 à 2006 • Monocylindres DUCATI ou européens **modernes** > 350 cm3 (moteur, châssis, jantes et pneus libres) (600/750 TT / F1 / SS/Mostro - 620/750 SSie/Monster-ie / 620 Multistrada / 400 Scrambler / 651-03 / ...)	Trophée Leggero
	Brutale (Ducati 900 - 904 - 944 - 1000 - Ducati 940)	• DUCATI Desmodue à Carburateurs ou Injection cylindrée ≤ 1000 cm3, depuis 1988 (TT / SS / SL / Mostro / ST2 / SSie / Mike / Monster-ie / Multistrada / 1000 / SportClassic, ...) • DUCATI Desmodue à injection, cylindrée ≤ 803 cm3, depuis 2003 (types 695/696/796/797/803 - SS/M/HM/Scrambler)	Trophée Brutale
Bordi	**Catapulta** (851 - 916 - 996 - 998 - 999 - 848 - Aprilia V2 1000, RS 660)	• DUCATI Desmoquattro, cylindrée < 1000 cm3 (748 / 851 / 854 / 888 / 916 / 926 / 955 / 996) • DUCATI Testastretta, cylindrée < 1000 cm3 (998 / 749 / 999 / 848) • DUCATI Testastretta (modèles "actuels"), cylindrée < 1000 cm3 (821 / 939 / 950 - Monster / Supersport / Hypermotard / Multistrada) • Bicylindres européens équivalents (Aprilia RSV2 / Aprilia RS660 / Voxan / KTM / BMW ...)	Trophée Bordi
	[illegible] (Moteur Ducati 1100 - Brixs 21)	• Motos et prototypes à moteur DUCATI Desmodue, cylindrée de 800 à 1100 cm3 • Motos et prototypes à moteur DUCATI Desmotre 992 cm3	
Furi	**Sinfonia** (1098 - 1198 - 1199 - 1299 - Aprilia V4 - Ducati V4 - Triumph - MV 675/800)	• Bicylindres DUCATI Superbike (Desmoquattro, Testastretta, Superquadro) > 1000 cm3 (1098 / 1198 / 1199 / 1299) • DUCATI Superbike (A/V4 (types Desmosedici RR / Panigale V4) • Machines européennes non-Ducati bicylindres toute cylindrée (KTM, ...), tricylindres moyenne cylindrée (Triumph 675, MV Agusta 675/800, ...) • Machines italiennes non Ducati équivalentes (Aprilia RSV4, ...)	Trophée Sinfonia
	Superquadro V2 (899 - 955 - 959 - Streetfighter)	• Bicylindres DUCATI Superquadro, cylindrée < 1000 cm3 (899 / 959 / Panigale V2 / Streetfighter V2)	Coupe Ducati Superquadro V2

- **Coupe <u>DUCATI Superquadro V2</u>** (Bicylindres DUCATI Superquadro, cylindrée < 1000 cm3 (899 / 959 / Panigale V2 / Streetfighter V2).
- Moteur avec spécificité technique d'origine (Cylindres, culasses, bas moteur et boite à vitesse strictement origine), partie Cycle libre. Embrayage anti-drible autorisé. Modification échappement conforme à la réglementation FFM, modification filtre à air autorisé avec matériel du commerce sans modification possible des caractéristiques de la boite à air.
- Pneus libres

Autres demandes éventuelles à convenir avec l'organisation).

L'appartenance à l'une des catégories, pour les motos participant pour la 1ère fois en 2025, 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 pourra autoriser 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 INSCRIPTION

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/c/club/19024/

Les **Courses Vitesse** DCF® sont ouvertes à tout pilote français ou étranger d'au moins 15 ans suivant les conditions FFM, **membre du Ducati Club de France®** adhérent et à jour de cotisation pour l'année en cours avant de s'engager, titulaire d'une **Licence vitesse valide ou** d'une **Licence Une Manifestation LJA** délivrée par la Fédération Française de Motocyclisme.
Un droit d'engagement de **275 € par épreuves (255 € pour les inscriptions à toutes les épreuves d'un trophée DCF)** 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.
Pour tout forfait à une épreuve avant la clôture des engagements en ligne, quel que soit le mode d'inscription initial (épreuve par épreuve ou tout le Championnat), un droit administratif de **65 €** sera retenu.
Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront ni remboursés ni reportés.
En cas de chute ou casse lors des sessions d'entrainement, aucun remboursement d'engagement ne sera possible, et ce même avec un certificat médical. De même en cas d'annulation de l'épreuve par décision fédérale, ou préfectorale, aucun remboursement d'engagement ne sera effectué.
Dans tous les cas d'annulation de l'inscription quel que soit le motif, l'organisateur appliquera une pénalité de remboursement de **65 €.**

Dans tous les cas, seules les **40, 42 ou 44 (50 à la SRC)** premières inscriptions pour chaque catégorie acceptée par le comité de sélection seront retenues, + 5 en liste d'attente. Elles correspondront aux présélections et au Règlement Particulier.
Les pilotes en liste d'attente seront autorisés à prendre part à la manifestation en tant que suppléant « disponible » dans la limite de l'homologation du circuit hôte.

Règles pour les « engagés en liste d'attente »
- *Le nombre de pilotes admis en liste d'attente est fonction de la capacité d'homologation du circuit (5 pilotes maximum en liste d'attente)*
- *Les pilotes admis en liste d'attente participent avec les engagés aux essais libres et aux essais chronos*
- *Les pilotes engagés avant liste d'attente sont toujours prioritaires*

Si désistement d'un engagé
- *Priorité toujours fixée sur la date d'inscription : 1er en liste d'attente = 1er à participer*
- *Inscription du pilote entrant encaissée par le club*

Si pas de désistement d'un engagé
- *Les pilotes en liste d'attente signent une feuille d'abandon et ne participent pas à la manche à venir*
- *Remboursement de 50% de l'inscription*

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 à partir (voir les horaires prévisionnels de chaque manifestation).
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 pour vérifier **leur identité** : confirmation d'engagement, permis de conduire ou CASM, **une licence vitesse valide ou d'une licence une manifestation type LJA devras être souscrite au moins 15 jours avant le début de la manifestation, carte DCF® avec timbre de l'année civile en cours et une pièce d'identité. *Pas de Licence a la journée délivrée sur place.***

Contrôle Technique

Se référer aux articles de 1 à 16, l'article 19.1 (relatif au sonomètre) et à l'article 23 (installation feu rouge) dans l'annuaire FFM 2025 à partir de la page 195 pour la préparation de la machine et l'équipement pilote.
Annuaire FFM 2025 à télécharger par ici : https://www.ffmoto.org/sites/default/files/documents/pdf/2025/01/ANNUAIRE%202025.pdf

Toutes les motos présentées devront être conformes **aux règles générales pour les épreuves de vitesse technique de la FFM** celles-ci prévalent sur les règles techniques de ce règlement particulier.
(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. Aucune ouverture située à moins de 50mm du bas de carénage n'est autorisée.
Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50% des liquides) doit équiper le motocycle.
Si vous avez gardé les bouchons (plus obligatoires) merci de les rendre non démontables et étanches (**en cas de piste déclaré WET vous devez garder les bouchons**).

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 munies 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.
Une exception peut être autorisé pour les machines équipé d'origine d'un ABS qui ne peut être techniquement modifié.
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, eau sans aucun additif 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 reposo-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 sont précisées 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.

Le bouchon de réservoir doit être d'origine ou proche de l'origine (bouchon classique). Remplissage dans sa totalité du réservoir de mousse type "Explosafe" article 14 annuaire FFM.
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 Classique équipé de frein a mâchoire mécanique suivant dérogation règlement Classique 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 Monocylindres Classiques étroits**, de par leur conception aucun carter ne peut entrer en contact en 1er avec la piste.

Contrôle en dynamique

Le contrôle en dynamique est effectué avec un moteur en pleine charge. Elle s'applique sur tout autre circuit que des circuits de karting.

En compétition, une machine est réputée non conforme si 3 passages au-dessus de 109 dB/A après application du correctif sont mesurés durant la même session ou course.

En cas de non-conformité, l'opérateur consigne les valeurs relevées corrigées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

Se référer à la méthode de contrôle en dynamique des RTS Règlementation Niveau Sonore des machines pour la mise en place du dispositif.

Equipements

Les normes de casques suivantes sont autorisées :
*Europe : ECE 22-05 / ECE 22-06
*Japon : JIS T 8133 : 2015
*USA : SNELL M 2015
*FIM : FRHPhc - 01
Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur ou à l'intérieur des casques. Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques.
Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales…), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les commissaires techniques. À tout moment de la manifestation, les commissaires techniques peuvent, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation FFM sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport est immédiatement adressé au directeur de course pour l'en informer.

Le port d'un airbag et d'une protection pectorale homologués par la FFM est obligatoire à compter de 2025, pour toutes les compétitions (norme EN 1621-4 pour les airbags mécaniques ou airbag figurant sur la liste des équipements certifiés conformes par les fabricants).

Pneumatiques
Le choix des pneus est libre (sauf « Taglio Classica et TT/F1 » pneus de 18' ou 16')
Quantité libre
Couverture chauffante autorisée **uniquement** en pré-grille (suivant les règles CNV FFM).
Pour les pneus avec préconisation du sens de roulage, celui-ci devra être respecté.

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 caméra doit être sécurisée par un câble acier souple fixé sur la caméra et relié à la moto. Puis ledit câble doit être fixé par une vis à côté ou à la base de son support lui-même fixé par des vis sur la moto.

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 pass mécaniciens et un pass 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.
- L'abandon de matériel a lin fin du weekend (pneus, huile etc..) feras l'objet d'une enquête par l'organisateur qui prendra les mesures conformément aux règles environnementales en place sur le circuit d'accueil.
- Un tapis environnemental confirme aux règles FFM est OBLIGATOIRE dans le parc coureur et dans les stands
- 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 pass 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 PASS : 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. Toute utilisation d'extincteur du circuit sera facturée par le circuit au Pilote ou a l'équipage concerné.
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 2 séances chronométrées de **15' ou 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. (Sauf weekend ultimate cup). Le pilote qui obtient le meilleur temps à la pole 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 au moins 1 tour de chauffe sans s'arrêter, le départ se fait moteur en marche sur ordre du directeur de course.

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 4 Catégories, et serviront à la préparation des podiums.

*Pour chaque manche, les 15 premiers **ayant pris le départ** 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

Les Trophées DCF® annuels seront remis après la dernière épreuve à MAGNY-COURS

- **"Trofeo delle Amazzoni"** détail du format d'attribution des points sur desmo-net :
  https://www.desmo-net.com/dcf-trofeo-delle-amazzoni

PODIUMS :
Les podiums auront lieu à l'issue des courses. Il n'y aura aucune prime d'arrivée.
Il y aura un Podium sur le 1er de chaque Sous-catégorie : Taglio / Casti / Bordi et Furi
La répartition des podiums sera en fonction de la présence des catégories le jour de la course.

Il y aura 1 Podium féminin Trofeo Delle Amazzoni

Classements :

CLASSIQUES

- "**Taglio**" donnera lieu à **trois** classements :
  - un classement "**Mono 350 & 450**"
  - un classement "**Mono Open**"
  - un classement "**TT/F1**"**Classica**"

- "***Casti***" donnera lieu à **deux** classements :
  - - un classement "**Leggero**"
  - - un classement "**Brutale**"

MODERNES

- "**Bordi** " donnera lieu à **deux** classements :
  - un classement "**Catapulta**"
  - un classement "**Duevalvole**"

- "**Furi**" donnera lieu à **deux** classements :
  - un classement "**Sinfonia**"
  - un classement "**COUPE DUCATI SUPERQUADRO V2**"

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 par lui-même 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.

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

Les Horaires seront ceux de la manifestation hôte et seront communiqués ultérieurement par le DUCATI CLUB DE FRANCE®

Le 11/07/2025
Visa 25/0711

FÉDÉRATION FRANÇAISE MOTO
74 Avenue Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00
ffm@ffmoto.org
ffmoto.org

20/02/2025

LIGUE MOTO NOUVELLE AQUITAINE
Secrétariat ESCASSEFORT
PD

28/02/2025

LIGUE MOTOCYCLISTE OCCITANIE
8
BALMA

FÉDÉRATION FRANÇAISE

N° d'épreuve FFM	355
Moto-Club	DUCATI CLUB DE FRANCE
N° d'affiliation	C0329
Date	23/24 aout 2025
Lieu	CIRCUIT PAUL ARMAGNAC
Organisateur technique	
E-mail	prez@desmo-net.com
Téléphone	0651424554

ADDITIF

REGLEMENT PARTICULIER

Le règlement particulier de l'épreuve est complété par les dispositions ci-dessous :

CLNA 1000 :

Plus de 650 cc jusqu' à 1100 cc, 4 temps, 4 cylindres Plus de 675 cc jusqu' à 1150 cc, 4 temps, 3 cylindres Plus de 750 cc jusqu' à 1350 cc, 4 temps, 2 cylindres

CLNA 600 :

Plus de 400 cc à 650 cc, 4 temps, 4 cylindres
Plus de 400 cc à 675 cc, 4 temps, 3 cylindres
Plus de 650 cc à 850 cc, 4 temps, 2 cylindres (4 soupapes/cyl.)
Plus de 850 cc à 1100 cc 4 temps, 2 cylindres (2 soupapes/cyl.)

D' ENDURANCE TWIN

Jusqu' à 910 cc 4 temps, 2 cylindres (2 soupapes/cylindre).
Jusqu' à 780 cc 4 temps, 2 cylindres (4 soupapes/cylindre).
Jusqu' à 350 cc 2 temps, 2 cylindres

VISA DU MOTO-CLUB

DATE :

VISA DE LA LIGUE

DATE : 11/07/2025

LIGUE MOTO NOUVELLE AQUITAINE

Secretariat ESCASSEFORT

PD

VISA DE LA FFM

DATE : Le 11/07/2025

NUMÉRO : Visa 25/0711

FÉDÉRATION FRANÇAISE

74 Avenue Parmentier
75011 PARIS
01 49 23 77 00
ffm@ffmoto.org
ffmoto.org