



Journées *Ducati Club de France*® de HAUTE SAINTONGE

Circuit de HAUTE SAINTONGE (17), les 01 et 02 SEPTEMBRE 2018

A. Qu'est-ce qu'une Journée *Ducati Club de France*®?

Une *Journée Ducati Club de France*® est un point de rencontre de l'Association, un rassemblement de copains où la bonne humeur est de rigueur. C'est aussi un moyen de s'amuser sur circuit dans un cadre de loisir sécurisé: contrôles techniques, commissaires de piste, équipe médicale, couverture assurance, ...

Il s'agit d'un week-end d'*Initiation à la Piste*, pour le sport, affûter ses réflexes (bien utiles pour la route), et se faire plaisir. Ce n'est en aucun cas une course, tu n'y trouveras ni classement, ni chronométrage, ni remise de prix.

Ces *Journées* sont proposées aux adhérents de l'Association *Ducati Club de France*® à jour de cotisation, avec priorité aux pilotes de motos *Ducati*.

La lecture du règlement ci-dessous est OBLIGATOIRE pour chacun des pilotes et commissaires de piste, elle constitue pour l'équipe d'organisation, la garantie du respect de l'esprit de ces journées.

B. Consignes de l'Organisateur

1. Les **Fiches d'Inscription** doivent être envoyées à l'organisateur à partir du 2 JUILLET 2018.
2. La **clôture** des inscriptions se fait le 13 AOUT 2018. Aucune inscription ne sera prise sur place.
3. La **priorité des engagements se fera dans la limite des places** (33 pilotes / catégorie), par ordre chronologique d'expédition des **Fiches d'Inscription** et de dépouillement du courrier.
4. L'envoi d'une **confirmation** d'inscription (avec catégorie) ou de mise en liste d'attente sera fait au plus tôt.
5. Pour tout désistement de dernière minute non justifié, le montant de l'inscription reste acquis pour l'organisateur.
6. **Assurances** :
 - ce Bulletin **intègre** une formule d'assurance "**Responsabilité**"; le *Ducati Club de France*® t'encourage toutefois à couvrir ta moto en assurance *Responsabilité* à l'année, et à nous fournir ton Attestation reconnaissant le *Risque Piste*.
 - le *Ducati Club de France*® attire ton attention sur l'importance de souscrire une couverture "**Individuelle Accident**".Les formules journée/week-end proposées dans ce bulletin proposent une meilleure couverture qu'auparavant.
 - plus de détails ci-dessous ou sur desmo-net.com.
 - attention, si un pilote roule avec de l'alcool dans le sang ou s'il est sous l'emprise de stupéfiants, la couverture assurance ne jouera en aucun cas !
7. **Contrôle Technique** : un *Guide de Préparation* reprend en *Annexe* les principales recommandations permettant de sécuriser la moto, pour soi et pour les autres. Tu noteras que **la plupart des règles ont été assouplies**. Les contrôleurs se réservent néanmoins le droit de te refuser l'accès en piste s'ils considèrent que ta moto ou ton équipement pilote ne sont pas adaptés à la manifestation.
8. **Commissaires de Piste** : afin de garantir le bon déroulement de la manifestation, la sécurité des pilotes et le respect des temps de roulage annoncés, cette organisation associative nécessite la mobilisation de **Commissaires bénévoles** qui pourront officier tout le week-end, à la journée, à la demi-journée, ou quelques heures en fonction des besoins. **Les exigences ont été assouplies**, mais il est bien entendu que sans une mobilisation suffisante, les roulages ne pourront être garantis... Chaque pilote est donc invité à solliciter son entourage !
9. Sur place, l'**accueil** est assuré sur le parc-pilotes du circuit, à partir du vendredi 31/08/2018 à 18h00.
10. Il est interdit de planter des sardines dans le parc-pilotes. Des pénalités peuvent être facturées.



C. Catégories et options de roulage

Elles visent à garantir des groupes homogènes et cohérents, avec des machines et pilotes de niveau équivalent. En fonction du "remplissage" du plateau, les organisateurs se réservent le droit de "basculer" ton inscription vers une catégorie jugée compatible.

Si l'organisation constate en piste que tu es dangereux dans ta catégorie (infériorité ou supériorité de niveau de pilotage), elle pourra te changer de catégorie en fonction des places disponibles, ou t'exclure des séances (sans remboursement possible de ton inscription).

SuperMaestro	Pilotes pratiquant régulièrement la compétition (endurances DCF, Coupes, Championnats ...)
Maestro	Pilotes pratiquant ponctuellement la compétition (courses du Club, ...)
Vivace	Pilotes ayant déjà pratiqué le circuit, roulant ponctuellement sur piste, ou roulage tranquille
Strada	Découverte ou roulage tranquille ; catégorie "protégée" (moins de pilotes en piste, présence d'accompagnateurs), réservée aux pilotes débutants cherchant à s'initier au roulage sur piste
Classic	Pilotes de tous niveaux, sur motos monocylindres ou bicylindres "anciennes"

En marge du déroulement du week-end, des accès de "découverte" sécurisés et encadrés te sont proposés :

MotoGePetto	Séances enfants/ados (plus de 6 ans) (pocket, PW, cyclos, duo sur motos de route), 2x 10 mn /JOUR
Pilote Bis	Roulage en partage d'une ou plusieurs série(s) par libre arrangement avec un des pilotes inscrits
Pilote Suppléant	Option indiquant à l'organisateur que tu prévois d'être sur place même en cas de liste d'attente, tu pourras bénéficier d'une place libérée en dernière minute ou en cours de week-end. L'éventuelle cotisation "Assurance" n'est pas remboursable
Ados	Pilotes de 12 à 16 ans, adhérents au <i>Ducati Club de France</i> (adhésion à mi-tarif). L'inscription Ados bénéficie également d'un tarif réduit sur la formule de roulage.

D. Assurance Responsabilité ("RC"), obligatoire

- La couverture Responsabilité (ou RC) couvre les dommages causés aux tiers.** Compte tenu de l'évolution des exigences en matière d'assurance, et afin de garantir aux participants de saines conditions de roulage, **chaque participant est couvert en assurance Responsabilité par la Couverture Responsabilité Organisation souscrite par le Ducati Club de France®.**
- Dans le cas où ta moto est déjà assurée, tu pourras nous fournir copie de ton Attestation** certifiant la couverture de dommages causés aux tiers lors de la conduite sur Piste hors compétition et chronométrage ; elle sera de type :
 - RC-Circulation + couverture Risque-Piste pour une moto immatriculée et conforme au modèle homologué,
 - RC-Piste (souscrite auprès d'un intermédiaire en Assurance spécialiste en Sports Mécaniques), pour une moto aux performances améliorées ou préparée pour un usage Piste.
- Si tu es titulaire d'une **Licence FFM Pilote**, la couverture en *Responsabilité* incluse dans le contrat d'Assurance négocié par la Fédération n'est pas valide pour un roulage "non-fédéral" tel que ces *Journées DCF*. Ta Responsabilité basculera alors sur le contrat que tu auras éventuellement souscrit pour ta moto, ou par défaut sur celui souscrit par le *Ducati Club de France®*.
- Si un pilote roule sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, la couverture assurance ne jouera en aucun cas.

E. Assurance Individuelle Accident ("Corporelle"), facultative

- En cas d'accident, la prise en charge de tes **frais médicaux** sera assurée par ton "*Régime Obligatoire*" (Sécurité Sociale, RSI, MSA) et ta *Complémentaire Santé*. Renseigne-toi sur les conditions concrètes et la validité de ta couverture pour ces activités "**Sports à Risque**" (hors Compétition).
- La souscription complémentaire d'une formule "*Individuelle Accident*" privée compatible avec ces activités, n'est pas obligatoire mais reste vivement conseillée. Elle doit être souscrite auprès d'un intermédiaire en Assurance.
- Si tu es titulaire d'une **Licence FFM Pilote**, la garantie "*Individuelle Accident*" négociée par la Fédération reste acquise et te couvrira en complément.
- En option** de ton inscription, des formules d'assurance "*Individuelle Accident*" te sont également proposées, intégrant une *Garantie Invalidité* (indemnité versée dès lors que l'invalidité est supérieure à 10%) et une *Garantie Décès*, ou selon la formule avec *Indemnités Journalières* (en cas d'Arrêt de Travail suite à un accident survenu sur Circuit, ces indemnités te permettent de compenser une perte de salaire à compter du 31^{ème} jour d'Arrêt de Travail jusqu'à 365 jours d'Arrêt maximum).

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> Option <i>Formule A</i> (8€/jour) :
Capital <i>Décès</i> = 35.000€ - Capital <i>Invalidité Permanente Totale</i> = 90.000€
Capital <i>Invalidité Permanente Partielle</i> au-delà 10% = (90.000€ x <i>taux invalidité</i>)
Aucune <i>Indemnité Journalière</i>, Option <i>Formule B</i> (28€/jour):
Capital <i>Décès</i> = 35.000€ - Capital <i>Invalidité Permanente Totale</i> = 90.000€
Capital <i>Invalidité Permanente Partielle</i> au-delà 10% = (90.000€ x <i>taux invalidité</i>)
<i>Incapacité Temporaire Totale</i> : <i>Indemnités Journalières</i> 25€/jour, franchise 30 jours, max. 365 jours. |
|--|

- Si un pilote roule sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, la couverture assurance ne jouera en aucun cas.

F. Assurance Responsabilité Civile Organisateur ("RCO")

Conformément à la législation, le *Ducati Club de France®* souscrit pour chacune de ses *Journées*, une couverture *Responsabilité Organisation* chargée de sécuriser la manifestation, ses bénévoles, ... et depuis 2015 ses participants.



G. Vérification Technique des Machines et Conformité des Équipements des Pilotes

Afin de garantir les meilleures conditions de roulage possibles lors de ses Journées, le *Ducati Club de France*[®] impose un **Contrôle Technique** (CT) visant à vérifier l'état des machines et la conformité des équipements du pratiquant. **Les exigences ont été assouplies**, toutefois **les participants devront respecter au mieux les suggestions et obligations** en s'appuyant sur les documents suivants :

- a. **Annexe 1** : Guide de préparation au Contrôle Technique,
- b. **Annexe 2** : Fiche de vérification.

Les *contrôleurs techniques* se réservent le droit de refuser toutes machines jugées dangereuses et/ou qui ne seraient pas dans un état de propreté et d'entretien conforme aux "normes de sécurité" qui animent le club. Ces contrôleurs ont également pour mission de prodiguer les conseils et idées pour sécuriser les motos.

H. Déroulement de base d'une Journée du DCF

Accueil des participants, contrôle administratif (carte d'adhérent, confirmation d'engagement, attestation d'assurance), apposition d'un bracelet-pilote, puis contrôle technique pour toutes les motos, apposition d'un sticker catégorie. Programme des deux jours (objectif 5 séances de 25 minutes) :

- Matinée* : Mise en place des commissaires de piste et de la sécurité médicale.
Ouverture de la piste pour une ou deux manche(s) de 25 minutes environ par catégorie.
- Après-midi* : Mise en place des commissaires de piste et de la sécurité médicale.
Ouverture de la piste pour deux ou une manche(s) de 25 minutes environ par catégorie.

LE TEMPS DE ROULAGE PAR JOUR N'EST EN AUCUN CAS CONTESTABLE.

I. Résumé des documents à préparer

Documents à retourner à l'organisateur :

1. Fiche d'Inscription
2. Copie d'Attestation d'assurance *Responsabilité* de la moto (si applicable)
3. Copie d'Attestation d'assurance *Individuelle Accident* pilote (si applicable)
4. Copie de *Licence FFM* (si applicable)
5. Coupon *Commissaire de Piste* (*Annexe 3*)

Documents à présenter sur place à l'organisateur :

1. Confirmation d'Inscription
2. Carte d'Adhérent DCF
3. *Licence FFM* (si applicable)
4. Fiche de Vérification Technique (*Annexe 2*, à présenter au Contrôleur Technique)



GUIDE de Préparation au **CONTRÔLE TECHNIQUE**

... règles à approcher autant que possible !

1. La machine doit être présentée propre, bas de carénage démonté et présenté.
2. Un numéro de piste lisible apparaîtra à l'avant de la moto (sur le carénage ou devant les tés de fourche) et si possible de chaque côté (sur la selle ou flancs de carénage) ; son choix sera validé lors de la confirmation d'inscription.
3. La présence d'un bac à huile ou fond de carénage étanche est non obligatoire mais fortement conseillé.
4. **Sécurisation non obligatoire mais très vivement conseillée:**
 - a. Les bouchons de vidange, de remplissage et de niveau d'huile, le manostat de pression, les trappes de visite en contact avec l'huile (moteur, boîte ou pont), le contacteur de point mort ainsi que le bouchon de verrouillage de la boîte et le filtre à huile (moteur Ducati), les raccords de départ et de retour d'huile (des culasses et du radiateur) seront freinés.
 - b. La technique de freinage est la suivante : soit perçage d'un trou de diamètre 1,5 à 2mm, soit mise en forme d'un collier Serflex sur l'élément à freiner (quand cela est possible) et ensuite dans les 2 cas passer un fil métallique dans le trou ou le collier, confectionner une boucle à brins d'égales longueurs, torsader ensemble les 2 brins obtenus puis chercher un endroit sur la moto suffisamment proche et solide pour fixer ce fil de sécurité, tiré tendu dans le sens opposé au dévissage.
 - c. **Le freinage des raccords et durites de frein et d'embrayage n'est pas obligatoire.**
5. Pour les moteurs à refroidissement liquide, le liquide de refroidissement devra être remplacé par de l'eau déminéralisée.
6. Adapter un récupérateur de vapeurs d'huile sur le reniflard, d'un volume minimum de 1 litre, avec ouvertures de remplissage et d'évent orientées vers le haut. Ce dispositif n'est pas obligatoire si le système de reniflard d'origine est conservé.
7. Les extrémités de guidon doivent être bouchées, soit par le caoutchouc des poignées, soit par des embouts Téflon ou Nylon.
Les leviers (frein, embrayage) doivent se terminer par une boule de diamètre mini 16mm, qui peut être aplatie à 14mm minimum.
8. La poignée d'accélérateur doit revenir le plus rapidement possible au lâché.
9. Un coupe-contact (ou interrupteur) installé sur le guidon à droite ou à gauche, visible (rouge), facilement accessible, fonctionnel et pouvant être actionné sans lâcher le guidon, doit permettre l'arrêt immédiat du moteur.
10. Le liquide frein doit être récent, il sera trois fois plus sollicité que pour une utilisation routière.
11. Le carénage ne doit pas entraver le déplacement du guidon et ce dernier doit laisser un espace avec le réservoir pour ne pas pincer les mains du pilote.
12. Les repose-pieds peuvent être de type "rabattant" (dans ce cas ils devront être équipés d'un dispositif de retour en position normale), soit fixes (ils devront être équipés à leur extrémité d'un embout en Téflon ou Nylon diamètre 16mm).
13. Tous les accessoires "agressifs" (tige d'amortisseur de direction, tige de frein arrière, ...) doivent être protégés par un embout en caoutchouc (tronçon de durite...).
14. La protection d'origine du pignon de sortie de boîte doit être conservée, et un garde-chaîne doit être installé de manière à empêcher que le pied du pilote ne se coince entre la course inférieure de la chaîne et la couronne. Ce garde-chaîne devra être constitué d'un matériau de type Téflon, Nylon ou matériau composite avec les bords arrondis, d'une épaisseur minimale de 5 mm, et être solidement fixé. En regardant la moto de profil, il ne doit pas y avoir de vide entre le garde-chaîne, la chaîne et la couronne.
15. Pour les motos équipées de freins à tambour, ne pas hésiter à doubler les serre-câbles.
16. Pour les motos équipées d'un kick, le mieux est de le retirer ou au minimum de le fixer (fil métallique) solidement au cadre, pour éviter qu'il ne s'ouvre en roulant ou qu'il risque de perforer un poumon en cas de chute.
17. La sortie d'échappement doit être protégée (bord arrondi, rondelle soudée) pour ne pas se transformer en emporte-pièce. Elle ne doit pas dépasser l'aplomb du pneu arrière.
18. Attention au bruit : pas de bricolage, un Contrôle sonomètre effectué par le circuit étant possible (pas de remboursement des frais d'inscription) : 95 dB maxi (fonction des règles attribuées lors de l'homologation du circuit).

Machines strictement de série (en plus d'approcher les préparatifs ci-dessus)

19. Obligation de démonter ou de neutraliser de façon solide les béquilles latérale et centrale, Scotchage du ou des phares, feu arrière et clignotants, protection au scotch du tour de la plaque d'immatriculation, Dépose des rétroviseurs.

Equipement obligatoire du pilote - Vérification au passage en pré-grille.

20. Vêtements cuir : haut et bas attachés ensemble (une combinaison est préférable).
21. Bottes et gants cuir (renforts cloutés ou Keprotech autorisés sans contact direct avec la main)
22. **Protection dorsale obligatoire.**
23. Casque intégral en bon état, à la norme d'homologation en cours : ECE 22/05...P



FICHE DE VÉRIFICATION

JD de :

Date : Annexe 2

NOM Prénom Catégorie Moto N°

Points de contrôle	Type de Machine	Participant OK (cocher une croix dans la case correspondante)	Contrôleur OK (cocher une croix dans la case correspondante)	Remarques/Constatations	Contrôleur NON (cocher une croix dans la case correspondante)	Contre Visite Ok
Machine de course						
1	Etat de la machine					
2	Numéro					
3	Bac à huile					
4	Freinage bouchons etc					
5	Liquide refroidissement					
6	Récupérateur					
7	Extrémités guidon/levier					
8	Poignée de gaz					
9	Coupe-circuit					
10	Frein / Liquide					
11	Carénage					
12	Repose-pieds					
13	Accessoires agressifs					
14	Protection de chaîne					
15	Frein à tambour					
16	Kick					
17	Silencieux échappement					
18	Bruit / sonomètre					

Machine de série						
19	Machines de route (se reporter aux explications annexe 1)					

Équipement du pilote				Commentaire éventuel :	
20	Vêtements				
21	Bottes et gants				
22	Protection dorsale				
23	Casque				
				Visa pilote (ou mécanicien)	Visa contrôleur

Notes :

.....

.....