



REGLEMENT PARTICULIER

DCF® / " VITESSE 2021"

	page
ARTICLE 1 - PRESENTATION -----	1
ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET SECRETARIAT -----	1
ARTICLE 3 - JURIDICTION -----	1
ARTICLE 4 - APPLICATION DU REGLEMENT -----	1
ARTICLE 5 - OFFICIELS -----	1
ARTICLE 6 - ASSURANCE -----	1
ARTICLE 7 - MACHINES ADMISES -----	2-3
ARTICLE 8 - ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION -----	3
ARTICLE 9 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES -----	4-5
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
ARTICLE 15 - ABANDON -----	7
ARTICLE 16 - ANNULATION DE L'EPREUVE -----	7
ARTICLE 17 - PREVISION D'HORAIRE - PLAN DU CIRCUIT -----	7-8

ARTICLE 1 - PRESENTATION

Les Courses de Vitesse DCF® La Furia di Bologna et La Battaglia dei Bicilindrici Bolognesi, épreuves incluses dans les manifestations intitulée "Ultimate Cup MICHELIN", organisée par ENDURANCE EVENTS® voir planning ci-dessous :
14, 15 et 16 Mai 2021 Circuit de Dijon : DCF® La Furia di Bologna (Bordissima – Furissima)
3,4 & 5 Septembre 2021 Circuit du Mans : DCF® La Furia di Bologna (Bordissima – Furissima)
8,9 & 10 Octobre Circuit de Magny-Cours : DCF® La Battaglia dei Bicilindrici Bolognesi (Castiglionissima et Bordissima)
21, 22 ET 23 Mai 2021 Les Courses de Vitesse DCF® Il Rombo dei Conti e Termi, (Taglionissima, Caracchissima et Castiglionissima) épreuves incluses dans la manifestation intitulée " SUNDAY RIDE CLASSIC® les.
L'épreuve se déroule sur le circuit PAUL RICARD 83330 Le Castellet (83), d'un développement de 5,861 km, qui a été homologué.
(Arrêté du 26 AOUT 2014 publié au JO).

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

ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET SECRETARIAT

Organisateur : DUCATI CLUB DE FRANCE®, Patrice BRILLOUET – Remy MAUGENDRE – Michel CHEYLAN – Jeremy PAILHOU – Olivier RIBETTE

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

		TROPHÉES	Définitions	Catégories	Éligibilité
Éligibilité Endurance 300 Miles la Giostrena Le Vigeant	IL ROMBO del Conti e Termil'	Taglionissima	Monos Classic DUCATI & européens 4T d'avant 1975	Mono350	* Monocylindres Classic DUCATI & européens, cylindrée ≤ 360 cm ³ (jantes & freins "type origine")
				Mono450	* Monocylindres Classic DUCATI & européens, cylindrée ≤ 460 cm ³ (jantes & freins "type origine")
				MonoOpen	* Monocylindres Classic DUCATI & européens, cylindrée > 460 cm ³ * Bicylindres Classic 350 cm ³ DUCATI ou européens (jantes & freins libres)
	LA BATTAGLIA del Bicilindrici Bolognesi	Caracchissima	Bicylindres Classic DUCATI, italiens (Guzzi / Laverda ...) & européens (BMW / Norton ...) (jantes 16" ou 18")	TwinClassica	* DUCATI Couples Coniques ≤ 750 cm ³ * DUCATI Pantah ≤ 650 cm ³ * DUCATI Paralleles * Bicylindres Classic européens ≤ 750 cm ³ (jantes 18")
				TT/F1	* DUCATI TT (TY2 / TY1 / TTF1 / Bimote & NCR d'époque) ≤ 750 cm ³ * DUCATI Pantah > 650 cm ³ * Classica > 750 cm ³ et ≤ 1000 cm ³ (jantes 18"/18" ou 16"/18")
			Monocylindres prototypes DUCATI & européens 4T	SuperMono	* Monocylindres DUCATI ou européens modernes > 350 cm ³ (moteur, châssis, jantes et pneus libres)
LA FURIA di Bologna	Castiglionissima	Bicylindres DUCATI 2-soupapes à courroies de cylindrée < 1000 cm ³	Leggero	* DUCATI Desmodue à Carburateurs ou Injection, cylindrée ≤ 750 cm ³ , de 1985 à 2006 (types 600/750 TT / F1 / SS/Motro - 620/750 SSie/Monster-ite / 620 Multistrada / 400 Scrambler / 651-03 / ...)	
			Trofeo Desmodue	* DUCATI Desmodue à Injection, cylindrée ≤ 803 cm ³ , depuis 2003 (types 895 / 896 / 796 / 797 / 803 - 95 / M / HM / Scrambler)	
			Brutale	* DUCATI Desmodue à Carburateurs ou Injection cylindrée ≤ 1000 cm ³ , depuis 1989 (types TT / SS / SL / Motro / ST2 / SSie / MHe / Monster-ite / Multistrada / S2R / SportClassica, ...)	
	Bordissima	Bicylindres DUCATI 2-soupapes à forte cylindrée, bicylindres DUCATI 3-soupapes, bicylindres DUCATI 4-soupapes de cylindrée < 1000 cm ³ (Desmoquattro, Testastretta)	DueValvole	* Motos et prototypes à moteur DUCATI Desmodue, cylindrée de 1000 à 1200 cm ³ * Motos et prototypes à moteur DUCATI Desmotre 992 cm ³	
Catapulta			* "Iamburini" : DUCATI Desmoquattro, cylindrée < 1000 cm ³ (types 748 / 851 / 854 / 868 / 916 / 926 / 955 / 996) * DUCATI Testastretta, cylindrée < 1000 cm ³ (types 998 / 749 / 999 / 848) * Bicylindres européens équivalents (Aprilia RSV2 / Vespa / KTM ...)		
Trofeo Testastretta			* DUCATI Testastretta (modèles "actuels"), cylindrée < 1000 cm ³ (types 821 / 838 / 850 - Monster / Supersport / HM / Multistrada)		
Furissima	DUCATI Superbike 92 & 94, et équivalents européens	Trofeo Superquadro	* Bicylindres DUCATI Superquadro, cylindrée = 1000 cm ³ (types 899 / 899 / PanigaleV2)		
		Furia	* Bicylindres DUCATI Superbike (Desmoquattro, Testastretta, S-perquadro) > 1000 cm ³ (types 1098 / 1196 / 1199 / 1299) * Machines européennes non-Ducati : cylindrée totale cylindrée (KTM, ...), bicylindres moyenne cylindrée (Triumph 675, MV-Agusta 675/800, ...)		
		Sinfonia	* DUCATI Superbike L4/V4 (types Desmosedici RR / Panigale V4) * Machines italiennes non-Ducati équivalentes (Aprilia RSV4, ...)		

"TAGLIONISSIMA"

1/ tous les monocylindres 4-temps de cylindrée supérieure à 250 cm³ et inférieure à 600 cm³, de fabrication européenne, antérieurs à 1975. Dans les faits il s'agit donc essentiellement de monocylindres Ducati (ou Mototrans), mais concurrent régulièrement des monocylindres italiens (Aermacchi, ...) ou britanniques (Norton, Bsa / Absaf, ...) "jugés compatibles". Tout autre monocylindre (y compris asiatique) pourrait être admis à participer aux épreuves, après approbation de l'organisation, sous réserve qu'il ne dénature pas l'esprit "motos anciennes".

Trois catégories "intermédiaires" sont proposées et donneront lieu, au-delà du classement Scratch, aux podiums du week-end :

- catégorie "**Mono350**" : cylindrée inférieure ou égale à 360 cm³ (modèles 250 et 350cc),
- catégorie "**Mono450**" : cylindrée inférieure ou égale à 460 cm³ (modèles 450cc),
- catégorie "**MonoOpen**" :
 - monocylindres Ducati Classic de cylindrée supérieure à 460 cm³ et/ou présentant une incompatibilité avec les règles Classic habituelles (moteur Classic modernisé, châssis, jantes et pneus libres),
 - monocylindres européens Classic (Aermacchi, Bsa-Absaf, Norton, Velocette, ...) correspondant à ces critères, à cette cylindrée et à cette période,
 - des bicylindres Classic 350 cm³ Ducati, italiens ou européens peuvent également être acceptés au cas par cas...

Les participants de la catégorie "Supermono" précédemment proposée sont invités à migrer en « CARACCHISSIMA »

"CARACCHISSIMA"

"Caracchissima" est une course de "motos anciennes" ouverte à tous les bicylindres Ducati à distribution par couples-coniques, par chaîne, ou par courroies jusqu'au modèle 750 TT1 (culasse arrière "dans le bon sens"), équipées de jantes 18/18 ou 16/18). Sont également admis les bicylindres européens de même époque (Guzzi, Laverda, BMW, Triumph, Bsa, Norton, ...) et de cylindrée maximum de 1000 cm³.

Toute nouvelle machine devra être "homologuée" par l'organisation avant l'inscription, ceci afin de confirmer la catégorie dans laquelle son pilote pourra s'inscrire.

Une troisième catégorie réservée aux prototypes Supermono, de performances comparables, intègre la formule à partir de 2021.

Attention, sauf événement exceptionnel (Giostra, ...), les Caracchissima sont hébergés sur la course Taglionissima.

Trois catégories sont donc proposées et donneront lieu, au-delà du classement Scratch, aux podiums du week-end :



• catégorie "TwinClassica" :

- Ducati à couples-coniques et autres twins européens, de cylindrée maximum 750 cm³ ; fourche d'origine (préparation possible), roues de 18 pouces, étriers de freins de type P05 ou P08 ou Lockheed de même époque, maître-cylindres radiaux non-autorisés,
- Ducati Pantah (ou Cagiva Alazzurra) à cadre d'origine non-modifié, fourche de diamètre 35 mm, roues de 18 pouces, étriers de freins de type P05 ou P08, maître-cylindres radiaux non-autorisés, cylindrée inférieure ou égale à 650 cm³, carburateurs de passage inférieur ou égal à 40 mm, bicylindres non-Ducati (Moto-Guzzi, Laverda, BMW, Norton, etc) correspondant à ces critères, à cette cylindrée et à cette période.

• catégorie "TT/F1" :

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

• catégorie "Supermono" : prototypes Monocylindres modernes sur base Ducati (ou équivalents Européens) de plus de 350 cm³ ; moteurs, châssis, jantes et pneus libres.

"CASTIGLIONISSIMA"

"Castiglionissima" est une course exclusivement réservée aux bicylindres *Ducati Desmodue* à distribution par courroies et de cylindrée raisonnée. Trois catégories sont proposées et donneront lieu, au-delà du classement *Scratch*, aux podiums du week-end :

• catégorie "Leggero" : *Ducati Desmodue* à admission *Carburateurs* ou *Injection Electronique*, de cylindrée maximum 750 cm³, de 1985 à 2002 (modèles *TT/F1 "Evo" / 600/750 SS/Mostro / 620/750 SSiel/Monster-ie / Multistrada-620 / Scrambler-400 / 651-D3,...*),

• catégorie "Trofeo Desmodue" : tous modèles actuels de *Ducati Desmodue* à *Injection Electronique*, de cylindrée maximum **803 cm³**, depuis 2003 (modèles *695 / 696 / 796 / 797 / 800 / 803 - SS-ie / Monster-ie / Monster / Hypermotard / Scrambler* (toutes motorisations jusque *803 cm³*), ...),

• catégorie "Brutale" : *Ducati Desmodue* à admission *Carburateurs* ou *Injection Electronique*, de cylindrée maximum 1000 cm³, de 1989 à 2010 (modèles *TT / SS / SL / Mostro / ST2 / SSie / MHe / Monster-ie / HM / Multistrada-1000 / S2R-1000 / SportClassic, ...*).

"BORDISSIMA"

"Bordissima" est une course réservée aux bicylindres *Ducati Desmodue/Desmotre* de forte cylindrée, ainsi que *Ducati Desmoquattro/Testastretta* et équivalents européens de cylindrée < 1000 cm³.

Trois catégories sont proposées et donneront lieu, au-delà du classement *Scratch*, aux podiums du week-end :

• catégorie "DueValvole" : *Ducati Desmodue* d'une cylindrée inférieure à 1200 cm³, depuis 1989, équipées d'une partie-cycle d'origine, "prototype" ou de type *Superbike* (châssis de générations 851, 916, 848 etc) ;

+ *DesmoTre 992 ST3*,

+ *MotoGuzzi 2-soupapes* d'une cylindrée inférieure à 1200 cm³.

• catégorie "Catapulta" :

- *Ducati Desmoquattro* de génération *Tamburini*, d'une cylindrée inférieure à 1000 cm³, de 1994 à 2006, (types 748, 851, 854, 888, 916, 926, 955, 996, ST4, ST4S, S4),

(afin de mettre en lumière ces modèles "historiques", cette configuration pourra faire l'objet d'un podium spécifique dans le cas d'un nombre de participants suffisamment représentatif...)

- *Ducati Desmoquattro* de génération *Testastretta*, d'une cylindrée inférieure à 1000 cm³, de 2001 à 2013 (types 996R, 998, 749, 999, 848, S4R, S4RS),

- *Twins Européens multisoupapes* de cylindrée inférieure à 1000 cm³ (*Aprilia RSV2, Voxan, ...*).

• catégorie "Trofeo Testastretta" : tous modèles actuels de *Ducati Testastretta "11"*, d'une cylindrée inférieure à 1000 cm³, depuis 2015 (types 821, 939, 950 - *Monster, Supersport, Hypermotard, Multistrada*).

"FURISSIMA"

"Furissima" est une course réservée aux *Ducati Superbike V2 & V4*, et cousines transalpines équivalentes.

Trois catégories sont proposées et donneront lieu, au-delà du classement *Scratch*, aux podiums du week-end :

• catégorie "Trofeo Superquadro" : tous modèles actuels bicylindres/V2 de *Ducati Superbike* de génération *Superquadro*, de cylindrée inférieure à 1000 cm³ (types 899, 959, *PanigaleV2*),

• catégorie "Furia" : bicylindres *Ducati Superbike* (*Desmoquattro, Testastretta, Superquadro*) de cylindrée supérieure à 1000 cm³ (types 1076, 1098, 1198, 1199, 1299) ; ainsi que machines européennes non-Ducati, bicylindres toute cylindrée (*KTM RC8, MotoMorini 1200, ... !!???*) et tricylindres de moyenne cylindrée (*Triumph 675, MV-Agusta 675 ou 800, ... !!???*),

• catégorie "Sinfonia" : *Ducati Superbike L4/V4* de type *Desmosedici RR*, ou *Panigale V4* ; ainsi que machines italiennes non-Ducati équivalentes (*Aprilia RSV4, ... !!???*).

(autres demandes éventuelles à convenir avec l'organisation).

VOIR le Tableau ci-dessus.

L'appartenance à l'une des catégories, pour les motos participant pour la 1^{ère} fois en 2021, devra être validée par l'organisation avant l'inscription. Sa décision sera souveraine et sans appel.

Au cas où un pilote viendrait à détruire sa moto durant les essais, le jury autorisera un changement de machine, si celle-ci est conforme au règlement particulier et technique. Seules les motos passées aux vérifications techniques pourront participer aux essais qualificatifs et aux courses.

La direction de course se réserve le droit de refuser aux contrôles techniques les motos ne présentant pas toute sécurité, ou d'aspect inacceptable.

ARTICLE 8 - ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION

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

L'engagement se fait exclusivement via le site : <https://ffm.engage-sports.com/c/club/19024/>

Les "**Courses Vitesse** DCF © sont ouvertes à tout pilote français ou étranger d'au moins 16 ans, **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 LJA2** délivrée par la Fédération Française de Motocyclisme.

Un droit d'engagement de **290 € pour les épreuves de l'UCM et 230€ à la SRC** devra obligatoirement être versé au **DUCATI CLUB DE FRANCE®**. **21 Jours avant le début** de la manifestation des pénalités de **30 €** seront appliqués à l'inscription et **l'engagement sera payé uniquement par CB** en ligne.

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

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

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

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



Dans tous les cas, seules les **44 (50 a 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 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 manifestations).

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 à vérifier **leurs identités** : confirmation d'engagement, permis de conduire ou CASM, **une licence vitesse valide ou d'une licence une manifestation type LJA2 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

Toutes les motos présentées devront être conformes aux règles générales pour les épreuves de vitesse technique de la FFM

(Lire **IMPERATIVEMENT !! L'annuaire du Licencié de l'année en cours**) et notamment :

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

Le carénage inférieur doit être construit en une seule partie pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile moteur et du liquide de refroidissement. 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 motorcycle.

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.

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

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

Seul l'eau pure, ou l'eau + alcool éthylique sont autorisés comme liquide refroidissement.

Adapter des récupérateurs (huile, eau, essence, acide de batterie). Ne pas faire aboutir dans le même bocal l'eau et l'essence. La récupération peut se faire dans plusieurs bocaux solidement fixés avec l'ouverture ou l'évent dirigés vers le haut, d'un volume de 1,5 L avec un minimum de 1L pour le reniflard d'huile. Si le système de ré-aspiration des vapeurs d'huile n'est pas modifié et reste bien d'origine, il n'est pas obligatoire d'adapter un bocal de récupération.

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

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

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

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

Sa mise en œuvre, installation et puissance est précisé dans l'annuaire Officiel de l'année en cours.

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

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

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

Un coupe contact ou interrupteur se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou semi-guidon (de couleur rouge, visible, facilement accessible et fonctionnel) pouvant être actionné sans lâcher le guidon ou demi-guidon doit permettre l'arrêt immédiat du moteur.

La poignée de gaz doit revenir d'elle-même lorsque le pilote ne la maintient pas.

Une protection de levier de frein avant (règles générales pour épreuve de vitesse.) (Une dérogation est accordé aux machines type Classic équipé de frein a mâchoire mécanique suivant dérogation règlement Classic vitesse ancienne).

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet d'une fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste à la suite d'une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique ou composite. Des plaques et/ou des barres en aluminium ou acier de protection de protection contre les chutes sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.

Nous vous conseillons des protections du commerce lorsque celles-ci sont disponibles.

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

Une dérogation est accordée aux moteurs **DUCATI CLASSIC** et étroit, de par leur conception aucun carter ne peut entrer en contact en 1^{er} avec la piste.

Pneumatiques

Le choix des pneus est libre (sauf « TwinClassica, et TT/F1 » pneus de 18' ou 16')

Quantité libre

Couverture chauffante autorisé **uniquement** en pré-grille (suivant les règles CNV FFM).



Caméras (type Go-Pro)

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

ARTICLE 10 – PASSES ET BRACELET

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

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

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

ARTICLE 11 – CARBURANT

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

ARTICLE 12 - BRIEFING

Les pilotes devront obligatoirement assister en totalité au briefing. La présence du team manager est fortement conseillée. Le lieu et l'heure seront indiqués sur place.

En cas d'absence, l'équipage concerné pourra être pénalisé d'une **amende de 75€.** (Règle fédérale chèque à l'ordre de la FFM).

ARTICLE 13 - SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR de CHRONOMETRAGE

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

Parc coureur :

- Il est formellement interdit de faire des essais de moto.
 - L'utilisation de mini moto est interdite aux enfants.
 - Le piquetage ou le perçage du bitume, pour tentes et auvents, est **rigoureusement interdit**.
 - Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte, qu'ils soient à pied ou à bicyclette.
 - Tous les **animaux domestiques** doivent impérativement être **tenus en laisse**.
 - Chacun doit garder son emplacement propre en utilisant les poubelles et les bidons de récupération des huiles usagées qui sont mis à disposition.
 - Chacun doit impérativement suivre les consignes du chef de parc et des placeurs.
 - Chacun doit respecter et laisser les sanitaires **PROPRE**.
- Tout manquement à ces règles simples peut entraîner une exclusion du parc en cas de mauvaise foi ou s'il y a impossibilité de trouver un compromis. L'installation dans le parc coureur est réservée en priorité aux pilotes et à leur équipe possesseurs d'un passe délivré par l'organisation. Le parc coureur reste accessible au public, chacun doit rester vigilant et prévenir les visiteurs ou les accompagnants du respect des règles.

Voie de décélération, mur de Chronométrage :

Ces endroits sont dangereux, les règles y sont donc plus strictes pour la sécurité de tous.

L'accès y est interdit aux enfants de moins de 16 ans (les mineurs de plus de 16 ans doivent être accompagnés d'un adulte).

Les stands sont accessibles à toutes personnes sous l'entière responsabilité du team manager, qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées.

Tout comme l'organisation, le team manager peut accepter ou refuser la présence de personne ne possédant pas de PASSE ou des PASSES d'une autre équipe.

Le team manager est responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe. Le pilote est responsable de ses accompagnateurs, c'est lui qui sera pénalisé en cas de non-respect de la réglementation.

Interdictions absolues dans les stands :

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

Consignes impératives de sécurité stand côté piste

- Seules les personnes munies d'un PASSE délivré par l'organisation sont autorisées à circuler le long des stands côté piste
- L'accès au mur de Chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies d'un PASSE : TEAM MANAGER ou CHRONO ou PILOTE. Toutefois l'organisation tolérera uniquement durant la procédure de départ et jusqu'au 2ème passage du premier et 5 minutes avant l'arrivée la présence des équipes au complet derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.
- Interdiction absolue de monter ou de s'asseoir sur le mur de Chronométrage.
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection (pas de serre-joint)
- Interdiction absolue de remonter la voie des stands sur la moto, moteur en marche, durant les essais et la course sous peine d'une pénalité d'un stop and go de 30", toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

Toutes ces contraintes sont mises en place pour la sécurité de tous et pour la crédibilité de l'épreuve.

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

Chaque équipage doit posséder dans son emplacement de ravitaillement un extincteur d'une capacité de 5 kg pour les appareils à poudre type A.B.C. ou polyvalente et de 2 kg pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Extincteur à eau interdit. Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le stand par le circuit.

Il ne doit pas être stocké avec l'essence mais à une distance de sécurité.



ARTICLE 14 - ESSAIS CHRONOMETRES - GRILLE DE DEPART - COURSES - ARRIVEE – CLASSEMENT

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

Tous les concurrents doivent, avant la séance d'essais et la course, passer par la prégrille. Ceci pour le contrôle du bracelet, de la moto et de l'équipement. Les motos devront toutes être équipées du transpondeur. Il est prévu 1 séances chronométrées de 15'. Chaque pilote engagé doit participer à au moins une séance chronométrée et doit avoir effectué au minimum 1 tour chronométré. Les pilotes qui ne peuvent, pour des raisons techniques, participer à la séance d'essais chronométrée, seront placés en fond de grille de départ par ordre croissant du numéro de leur moto, ceci en accord avec le directeur de course.

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

Grille de départ :

Pour les deux manches course : même grille de départ selon le meilleur temps des essais chronométrés de chaque pilote. Le pilote qui obtient le meilleur temps à la pôle position, le pilote qui obtient le deuxième meilleur temps est en deuxième position sur la grille, ainsi de suite jusqu'à la dernière moto.

Départ et Courses :

La procédure de départ sera conforme aux instructions de la FFM et du type SUPERBIKE simplifié.

Après 1 tour de chauffe sans s'arrêter, le départ se fait moteur en marche sur ordre du directeur de course.

Déroulement des courses :

Le drapeau à damier sera abaissé sur le premier pilote qui aura effectué ces tours ou le nombre de tours prévus en cas de changement.

Si la course doit être arrêtée au drapeau rouge par le directeur de course pour un problème grave, les machines sur le circuit à ce moment seront mises en parc fermé dans la ligne droite de chronométrage.

S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné. Le nouveau départ se fera dans l'ordre de classement du dernier tour avant l'interruption de la compétition.

Au cas où la course se déroule en plusieurs parties, le classement se fera au cumul des différentes manches. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.

Lorsque, lors d'une neutralisation de la course entraînant une entrée en parc fermé, plus des deux tiers de la distance initiale de la course (arrondis au nombre entier de tours inférieur) ont été effectués par le coureur de tête, la course est considérée comme une course complète.

Classement final :

Chaque classement de manche sera repris dans les Trophées de Vitesse DCF® de l'année.

Les classements du week-end seront établis au cumul des manches de chacune des 5 Catégories, et serviront à la préparation des podiums.

Pour chaque manche, les 15 premiers classés marquent des points selon le barème suivant et en fonction de leur catégorie respective.

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

Des Trophées DCF® seront remis à Haute-Saintonge, (Taglionissima, Caracchissima et Furissima) au cumul des épreuves organisées sur la saison par le DUCATI CLUB DE FRANCE®. Et a **MAGNY COURS** pour (Castiglionissima et Bordissima)

Des "Trofei" seront établi sous forme de podium à la fin de la saison pour :

• **Castiglionissima**, "Trofeo Desmodue" consacre ainsi toutes les Ducati bicylindres 2-soupapes à courroies et injection, d'une cylindrée de 803 cm3 (ou versions génétiquement proches depuis le Monster 695),

• **Bordissima**, "Trofeo Testastretta" consacre toutes les Ducati bicylindres 4-soupapes Testastretta 11°, d'une cylindrée de 937 cm3 (ou versions génétiquement proches depuis le Monster 821),

• **Furissima**, "Trofeo Superquadro" consacre toutes les Ducati bicylindres 4-soupapes Superquadro, d'une cylindrée de 899 ou 955 cm3 (Panigale 899, Panigale 959, Panigale V2).

- "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 1^{er} de chaque Sous-Catégorie : Taglionissima / Caracchissima / Castiglionissima / Bordissima et Furissima

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 :

I Rombo dei Conti e Termi

• *Sunday Ride Classic, Le Castellet / Paul Ricard • 21-22-23 mai 2021*

• "Taglionissima" donnera lieu à trois classements :

- un classement "Mono 350",
- un classement "Mono 450",
- un classement "Mono Open"

• "Caracchissima" donnera lieu à trois classements :

- un classement "Twin Classica"
- un classement "Twin TT/F1"
- un classement "Supermono"

• "Castiglionissima" donnera lieu à trois classements :

- un classement "Leggero",
- un classement "Trofeo Desmodue",
- un classement "Brutale".



Furia di Bologna

- *Ultimate Cup, Dijon Prenois* • 14-15-16 mai 2021
- *Ultimate Cup, Le Mans / Bugatti* • 03-04-05 septembre 2021

- "**Bordissima**" donnera lieu à **trois** classements :
 - un classement "**DueValvole**",
 - un classement "**Catapulta**",
 - un classement "**Trofeo Testastretta**"
- "**Furissima**" donnera lieu à **trois** classements :
 - un classement "**Trofeo Superquadro**".
 - un classement "**Furia**",
 - un classement "**Sinfonia**".

La BATTAGLIA dei Bicilindrici Bolognesi

- *Ultimate Cup, Magny-Cours / F1* • 08-09-10 octobre 2021

- "**Castiglinonissima**" donnera lieu à **trois** classements :
 - un classement "**Leggero**",
 - un classement "**Trofeo Desmodue**",
 - un classement "**Brutale**".
- "**Bordissima**" donnera lieu à **trois** classements :
 - un classement "**DueValvole**",
 - un classement "**Catapulta**",
 - un classement "**Trofeo Testastretta**"

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'ÉPREUVE

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'HORAIRE -

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





Course 1 : DIJON

14^e - 15 & 16 MAI 2021



Course 3 : DIJON

30^e - 31 JUILLET & 1^{er} AOÛT 2021



Course 2 : LE VIGEANT

2^e - 3 & 4 JUILLET 2021



Course 4 : LE MANS

3^e - 4 & 5 SEPTEMBRE 2021



Course 5 : MAGNY-COURS

8^e - 9 & 10 OCTOBRE 2021

SAISON

5

* Journée réservée au Track Day, la veille de chaque meeting

facebook.com/ultimatecupmoto @ultimatecupmoto

www.ultimatecup.racing

