

Règlement particulier Vecchio DUCATI Twin / DCF® 2016

	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	1
ARTICLE 8 - ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION	1-2
ARTICLE 9 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	2
ARTICLE 10 - PASSES ET BRACELET	3
ARTICLE 11 - CARBURANTS	3
ARTICLE 12 - SECURITE GENERALE	3
ARTICLE 13 - ESSAIS CHRONOMETRES - GRILLE DE DEPART – COURSES – ARRIVEE - CLASSEMENT	3-4
ARTICLE 14 - ABANDON	4
ARTICLE 15 - ANNULATION DE L'EPREUVE	4
ARTICLE 16 - PREVISION D'HORAIRE - PLAN DU CIRCUIT	4-5

ARTICLE 1 - PRESENTATION

Les courses **Vecchio DUCATI Twin** sont des épreuves de vitesse pour motos anciennes incluses dans la manifestation organisée par le DUCATI Club de France ® les **24 & 25 Septembre 2016** sur le circuit de HAUTE SAINTONGE – LA GENETOUBE (17).

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 780**.

ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET SECRETARIAT

DUCATI Club de France ®

Jérémy PAILHOU, Chez Landraud, 16300 BARBEZIEUX
Tél : 06.82.71.41.83 – E-mail : courses-vecchio@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

AUDUREAU Norbert

2548

AUPY Bernard

46538

GEORGET Bernard

11372

PINOCHET Christian

19595

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 - MACHINES ADMISES

Vecchio DUCATI TWIN est une course de motos anciennes ouverte à tous les bicylindres DUCATI à distribution par couple conique ou par chaîne; ou par courroie jusqu'au modèle 750 SPORT (années 1988, 1989 et 1990).

Sont également admis les bicylindres européens de même époque (Guzzi, Laverda, BMW, Triumph, Norton ...) et de cylindrée maximum de 1000 cm³. Toute nouvelle machine devra être homologuée par l'organisation avant l'inscription, ceci afin de définir la catégorie dans laquelle son pilote pourra s'inscrire.

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. 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 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/>



VECCHIO DUCATI TWIN est ouvert à tout pilote français ou étranger, d'au moins 16 ans, membre du DUCATI Club de France ®, inscrit pour l'année en cours avant de s'engager, titulaire d'une **licence vitesse valide ou d'une licence une manifestation** délivrée par la Fédération Française de Motocyclisme.

Un droit d'engagement de **120 €** 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).

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, seules les **36** premières inscriptions acceptées par le comité de sélection seront retenues, +8 en liste d'attente. Elles correspondront aux présélections et au règlement particulier.

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

Le DUCATI Club de France ou l'organisateur se réserve le droit d'accepter ou de refuser toute demande d'engagement, cette décision sera sans justification et sans appel.

ARTICLE 9 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le jeudi et le vendredi (voir les horaires prévisionnels).

Le lieu des vérifications sera indiqué sur place.

Tous les pilotes devront se présenter aux vérifications administratives et techniques. Ils seront munis de leur équipement et de tous les documents nécessaires : confirmation d'engagement, permis de conduire ou CASM, licence de l'année civile en cours (avec un certificat médical pour la licence une manifestation), carte DCF® avec timbre de l'année civile en cours **et une pièce d'identité**.

Contrôle Technique

Toutes les motos présentées devront être conformes au règlement technique de la FFM (voir l'annuaire du Licencié de l'année en cours) et notamment :

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

Le carénage inférieur doit être construit en une seule partie pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile moteur et du liquide de refroidissement. Le carénage inférieur devra comporter 2 bouchons de 25 mm de diamètre. Ces bouchons doivent rester en place en condition de piste sèche et doivent être retirés uniquement dans les conditions de course sur piste mouillée. Même dispositif pour les motos dépourvues de carénage avec confection d'un carter identique au descriptif ci-dessus.

La moto doit être présentée propre avec le bas de carénage démonté et présenté.

Les leviers de frein, d'embrayage et de décompresseur doivent avoir l'extrémité munie d'une boule conforme aux règles FFM.

Tous les bouchons de vidange, de remplissage, niveau d'huile et manostat de pression d'huile ainsi que toutes les vis de raccords d'huiles de graissage seront munis d'un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage. Le freinage des étriers, des raccords et des durites de freins n'est pas obligatoire mais fortement conseillé. **La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.**

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

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

Seul l'eau, l'eau + alcool ou liquide spécial circuit sont autorisés comme liquide refroidissement.

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

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

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

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

L'installation d'un feu rouge arrière est fortement conseillée en cas de pluie.

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

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

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

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

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

Une protection de levier de frein avant est vivement conseillée (assurez-vous que celle-ci soit bien fixée).

Il est également conseillé que tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste à la suite d'une chute soient protégés par un second carter en matériau métallique ou composite. Des plaques et/ou des barres en aluminium ou acier de protection contre les chutes sont également possibles. 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.

Pneus

Les pneus "slicks" ainsi que les pneus "pluie" ne sont pas autorisés.

Quantité libre



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 qui la porte, 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 prégrille sans leur bracelet, seront refoulés.

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

ARTICLE 11 - CARBURANTS

Le moteur devra fonctionner avec le carburant vendu aux pompes du commerce routier ou bien de l'essence type « AVGAS » 100 LL.

ARTICLE 12 – SECURITE GENERALE

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

Parc coureur :

- **Il est formellement interdit de faire des essais de moto.**

- **L'utilisation de mini-moto est interdite aux enfants.**

- Le piquetage ou le perçage du bitume, pour tentes et auvents, **est rigoureusement interdit.**

- Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte, qu'ils soient à pied ou à bicyclette.

- Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

- Chacun doit garder son emplacement propre en utilisant les poubelles et les bidons de récupération des huiles usagées qui sont mis à disposition.

- Chacun doit impérativement suivre les consignes du chef de parc et des placeurs.

- Chacun doit respecter et laisser les sanitaires **PROPRE.**

Tout manquement à ces règles simples peut entraîner une exclusion du parc en cas de mauvaise foi ou s'il y a impossibilité de trouver un compromis.

L'installation dans le parc coureur est réservée en priorité aux pilotes et à leur équipe possesseurs d'un passe délivré par l'organisation. Le parc coureur reste accessible au public, chacun doit rester vigilant.

Voie des stands, mur de chronométrage :

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

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

La voie des stands est accessible à toute personne de plus **de 16 ans**, les mineurs sont sous l'entière responsabilité des parents ou tuteurs, qui doivent s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.

L'organisation refusera la présence de personne ne possédant pas de PASSE.

Le pilote est responsable de ses accompagnateurs, c'est lui qui sera pénalisé en cas de non-respect de la réglementation.

- L'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies d'un PASSE : CHRONO ou PILOTE.

- Interdiction absolue de monter ou de s'asseoir sur le mur de chronométrage.

L'organisation tolérera uniquement durant la procédure de départ et jusqu'au 1er passage du premier la présence des équipes au complet derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.

Interdiction absolue de remonter la voie des stands sur la moto, moteur en marche, durant les essais et la course sous peine d'une pénalité d'un stop and go de 30" , le jury a la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

L'organisation s'engage à être tolérante et compréhensive envers la fougue de chacun, mais il sera signifié **un avertissement** au pilote dont un membre de l'équipe n'aurait pas respecté une de ces règles puis une pénalité **d'un passage par la voie des stands**, en cas de récidive, **le jury a la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.**

ARTICLE 13 - ESSAIS CHRONOMETRES - GRILLE DE DEPART - COURSES - ARRIVEE - CLASSEMENT

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

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

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

Grille de départ :

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

Départ et Courses :

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

Après **2 tour de chauffe** sans s'arrêter, le départ se fait moteur en marche sur ordre du directeur de course. Le nombre de tours prévus est de **15**.

Le drapeau à damier sera abaissé sur le premier pilote qui aura effectué ces **15** tours ou le nombre de tours prévus en cas de changement.

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

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



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

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

Classement final :

Le classement final se fera au cumul des deux manches de **15** tours.

CATEGORIES :

Vecchio DUCATI Twin donnera lieu à **quatre** classements :

- Un classement SCRATCH.
- Un classement "classica" .
- Un classement "TT/F1".
- Un classement "evoluzione".

PODIUMS :

Vecchio DUCATI Twin donnera lieu à **trois** podiums.

- Un podium "classica"
- Un podium "TT/F1"
- Un podium "evoluzione"

L'appartenance à la catégorie "classica" est assujettie aux caractéristiques suivantes :

- Pour les DUCATI à couple conique ou TWIN parallèles et les autres TWIN européens :
 - 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
- Pour les DUCATI Pantah :
 - cadre d'origine non modifié,
 - fourche de diamètre 35 mm,
 - roues de 18 pouces,
 - étriers de freins de type P05 ou P08,
 - cylindrée inférieure ou égale à 650 cm³,
 - carburateurs de passage inférieur ou égal à 36 mm.

L'appartenance au type "TT/F1" est assujettie aux caractéristiques suivantes :

- Pour les DUCATI TT ou F1 :
 - cadre TT ou F1,
 - fourche de diamètre 40 mm maximum, non inversée,
 - roues de 16 ou de 18 pouces,
 - culasse arrière non inversée,
 - carburateurs Dell'Orto,
 - cylindrée inférieure ou égale à 750 cm³,
 - disques inférieurs à 300 mm
- *** les "classica" de cylindrée supérieure à 750 cm³ et inférieure à 1000 cm³.

L'appartenance au type "evoluzione" est assujettie aux caractéristiques suivantes :

- Pour les DUCATI :
 - cadre type TT ou 750 SPORT d'origine,
 - roues de 16, 17 ou 18 pouces,
 - culasse arrière inversée ou non,
 - carburateurs Dell'Orto,
 - cylindrée inférieure ou égale à 750 cm³.

*** les "classica" de cylindrée inférieure à 1000 cm³ dont une ou plusieurs caractéristiques sont non conformes aux particularités des deux catégories précédentes (par exemple : roues de 17 ...)

Les 750 SS seront classées dans la catégorie « evoluzione ». Elles devront conserver leur partie cycle d'origine; les carburateurs seront d'origine ou remplacés par des Dell'Orto.

- Pour les trois catégories, les maître-cylindres radiaux ne sont pas autorisés.

L'appartenance à l'une des catégories, pour les motos participant pour la 1^{ère} fois en 2015, devra être validée par l'organisation avant l'inscription. Sa décision sera souveraine et sans appel.

Les **3** podiums auront lieu à l'issue de la seconde course. Il n'y aura aucune prime d'arrivée.

ARTICLE 14 – ABANDON

Un pilote ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer l'épreuve doit obligatoirement l'annoncer auprès de la Direction de course dans un délai rapide.

ARTICLE 15 - ANNULATION DE L'ÉPREUVE

Si l'épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables, et les concurrents de ce fait, ne pourraient réclamer aucune indemnité. Sauf en cas de force majeure, les concurrents seront informés de sa suppression cinq jours au



moins avant la date de l'épreuve. Les autorités administratives seront informées de la suppression de l'épreuve six jours au moins avant la date de la course.

ARTICLE 24 - PREVISION D'HORAIRES - PLAN DU CIRCUIT

Vendredi 23 Septembre 2016 : Contrôle Administratif & Technique de 10H00 à 12H00 & de 14H00 à 18H00

Essais libres : (payants à la séance)

De 9H00 à 12H00 & de 14H00 à 18H00 (Détail des horaires à consulter sur place).

Samedi 24 Septembre 2016 : Contrôle Administratif & Technique de 07H30 à 8H30

Essais chronométrés

08H30-08H45	RSCM Classique A	Essais chronométrés	15'
08H50-09H05	3H DUCATI del Tutto Mono Pilotes VERTS	Essais chronométrés	15'
09H15-09H30	RSCM Open	Essais chronométrés	15'
09H35-09H50	Vecchio DUCATI Twin	Essais chronométrés	15'
10H00-10H15	3H DUCATI del Tutto Mono Pilotes BLANCS	Essais chronométrés	15'
10H20-10H35	I Gioielli Delle Castiglione	Essais chronométrés	15'
10H45-11H00	3H DUCATI del Tutto Mono Pilotes ROUGES	Essais chronométrés	15'
11H05-11H20	RSCM Classique B	Essais chronométrés	15'
11H30-11H45	CLASSIC RACE	Essais chronométrés	15'
11H50-12H05	BORDISSIMA	Essais chronométrés	15'

Courses

12H15-12H40	RSCM Classique A	Course / 15 Tours
-------------	------------------	-------------------

PAUSE REPAS

14H00-14H25	Vecchio DUCATI Twin	Course / 15 Tours
14H40-15H05	BORDISSIMA	Course / 15 Tours
15H20-15H45	CLASSIC RACE	Course / 15 Tours
16H00-16H25	RSCM Open	Course / 15 Tours
16H40-17H05	I Gioielli Delle Castiglione	Course / 15 Tours
17H20-17H45	RSCM Classique B	Course / 15 Tours

Dimanche 25 Septembre 2016 :

Courses

08H30-08H40	Starter Mono	Tours de chauffe	10'
08H50-09H15	RSCM Classique A	Course / 15 Tours	
09H20	Procédure de départ 3H DUCATI del Tutto Mono		
09H30	Départ 3H DUCATI del Tutto Mono		
12H30	Arrivée		

PAUSE REPAS

13H30-13H55	Vecchio DUCATI Twin	Course / 15 Tours
14H10-14H35	BORDISSIMA	Course / 15 Tours
14H50-15H15	CLASSIC RACE	Course / 15 Tours
15H30-15H55	RSCM Open	Course / 15 Tours
16H10-16H35	I Gioielli Delle Castiglione	Course / 15 Tours
16H50-17H15	RSCM Classique B	Course / 15 Tours

17H20	PODIUMS
-------	---------

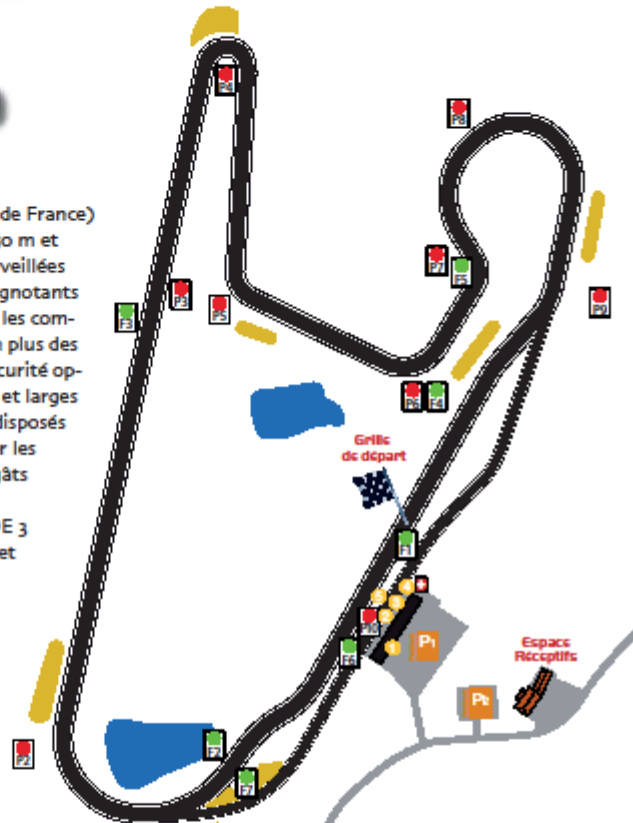


Piste de vitesse

Longueur 2200 m
Largeur : 11 à 15 m

La piste de vitesse (parmi les plus rapides de France) est composée de deux lignes droites de 650 m et de 7 virages, et divisée en 4 zones très surveillées par 15 caméras et un système de 7 feux clignotants prévenant les dangers ; pour les motos et les compétitions sont prévus des commissaires en plus des caméras et des feux. Pour garantir une sécurité optimale, cette piste bénéficie de nombreux et larges dégagements, les bacs à graviers ont été disposés le plus loin possible de la piste afin d'éviter les interruptions de piste et les éventuels dégâts causés par les graviers. Le circuit de vitesse est homologué GRADE 3 par la CNECV pour les compétitions auto et moto.

- Paddock
- Voie des stands
- PC vitesse
- PC médical
- PC chronométrage
- Postes commissaires
- Parkings
- Ambulance/Médecin
- Paddock
- Feux



Piste de karting

Longueur 1055 m
Largeur : 9 m

La piste de karting a double vocation : proposer une piste longue, large et homologuée pour la pratique du karting et de la location (karting électrique), mais aussi servir de piste d'essais, de démonstration technologique pour les constructeurs ou encore de parcours routier sécurisé pour les organismes de prévention des risques routiers et d'écoconduite.



Nous sommes à votre disposition pour toute information complémentaire
Contact : 05 46 04 08 10 – Fax : 05 24 84 26 35 – email : contact@circuitdhs.com
Circuit de Haute Saintonge – La Grand Font – 17360 La Genétouze

