

Trophée Prout Mono

Règlement particulier des 3H DUCATI del Tutto Mono 2016

	page
<u>ARTICLE 1 – PRESENTATION</u>	1
<u>ARTICLE 2 - ORGANISATEUR ET SECRETARIAT</u>	1
<u>ARTICLE 3 – JURIDICTION</u>	1
<u>ARTICLE 4 - APPLICATION DU REGLEMENT</u>	1
<u>ARTICLE 5 - OFFICIELS</u>	1
<u>ARTICLE 6 - ASSURANCE</u>	1
<u>ARTICLE 7 - MACHINES ADMISES – COMPOSITION DES EQUIPAGES</u>	1
<u>ARTICLE 8 - ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION</u>	1 & 2
<u>ARTICLE 9 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES</u>	2
<u>ARTICLE 10 - PASSES ET COULEUR DU BRACELET</u>	2 & 3
<u>ARTICLE 11 - CARBURANTS</u>	3
<u>ARTICLE 12 - MODIFICATION DES EQUIPAGES</u>	3
<u>ARTICLE 13 - BRIEFING</u>	3
<u>ARTICLE 14 - SECURITE GENERALE</u>	3
<u>ARTICLE 15 - ESSAIS CHRONOMETRES ET GRILLE DE DEPART</u>	3
<u>ARTICLE 16 - LIMITE DE QUALIFICATION</u>	3
<u>ARTICLE 17 - DEPART</u>	3
<u>ARTICLE 18 – CHANGEMENT DE PILOTE ET RAVITAILLEMENT</u>	4
<u>ARTICLE 19 - ARRET SUR LA PISTE</u>	4
<u>ARTICLE 20 - ABANDON</u>	4
<u>ARTICLE 21 - CONDUITE EN COURSE</u>	4
<u>ARTICLE 22 - ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE</u>	4 & 5
<u>ARTICLE 23 - ARRIVEE</u>	5
<u>ARTICLE 24 - CLASSEMENT</u>	5
<u>ARTICLE 25 - ANNULATION DE L'EPREUVE</u>	5
<u>ARTICLE 26 - PREVISION D'HORAIRE - PLAN DU CIRCUIT</u>	5 & 6

ARTICLE 1 - PRESENTATION

Les 3H DUCATI del Tutto Mono, épreuve incluse dans la manifestation intitulée « Trophée Prout Mono », est une course d'endurance de 3 H, pour motos anciennes, organisée par le DUCATI Club de France ® les **24 & 25 Septembre 2016** sur le circuit de HAUTE SAINTONGE – LA GENETOUEZ (17), d'un développement de 2200 m, large de 11 à 15 mètres. Le circuit est sécurisé par 10 postes de commissaires de piste, 1 médecin et 2 ambulances . Cette course est placée sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme et de la Ligue Régionale de Motocyclisme de Poitou-Charentes. Le circuit de vitesse est homologué GRADE 3 par la CNECV pour les compétitions auto et moto. Cette épreuve est inscrite au calendrier sous le n° **780**.

ARTICLE 2 - ORGANISATEUR

Organisateur : DUCATI Club de France ®
Jérémy PAILHOU, Chez Landraud, 16300 BARBEZIEUX
Tél : 06.82.71.41.83 – E-mail : courses-vecchio@desmo-net.com

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 – COMPOSITION DES EQUIPAGES

Les **3H DUCATI del Tutto Mono** est une course de motos anciennes ouverte à tous les monocylindres 4 temps de cylindrée supérieure à 250 cm3 et inférieure à 600 cm3 de fabrication européenne, antérieurs à 1975. Tout autre monocylindre pourrait être admis à participer à l'épreuve après approbation de l'organisation, sous réserve qu'il ne dénature pas l'esprit "motos anciennes".

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 3H.

Le directeur de course se réserve le droit de refuser aux contrôles techniques les motos ne présentant pas toutes sécurités ou d'aspect inacceptable.

Les équipages peuvent être composés de **2** ou **3** pilotes et de **1** ou **2** motos par équipage, le nombre restant au choix de l'équipe. Pour les équipages engageant plusieurs motos, les motos portent le même numéro. Pour les essais chronométrés ou la course, les équipages peuvent utiliser l'une ou l'autre moto. Les motos d'une même équipe ne doivent pas se retrouver simultanément sur la piste. Il n'y aura qu'un seul transpondeur pour ces motos, celui-ci devra être mis en place sur la moto qui prend la piste. **Un handicap de 2 tours sera appliqué aux équipages qui engageront deux motos.**



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 : <http://ffm.engage-sports.com>

3H DUCATI del Tutto Mono 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 délivrée par la Fédération Française de Motocyclisme **ou d'une licence une manifestation**.

Chaque pilote ne pourra faire partie que d'un équipage pendant les essais et la course.

Un droit d'engagement de **370 €** devra, obligatoirement, être versé au DUCATI Club de France®. Le règlement se fera directement par le biais du site internet <http://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.

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

Les **42** premiers équipages inscrits seront engagés (homologation du circuit), les éventuels suivants seront en liste d'attente.

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 les :

Vendredi la veille de la manifestation, et samedi aux horaires indiqués sur place. 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 : permis de conduire ou CASM, licence de l'année civile en cours, carte DCF avec timbre de l'année civile en cours **et une pièce d'identité**.

Contrôle Technique

Toutes les motos présentées devront répondre aux prescriptions suivantes et au règlement technique F.F.M en cours.

- Les machines doivent porter des plaques N°. La couleur mate des plaques et des numéros ainsi que leurs dimensions sont libres à condition que les numéros ressortent correctement et soient facilement identifiables. L'attribution des N° (de 1 à 99 sauf exception) se fait en accord avec l'organisation.

Les plaques numérotées doivent être disposées de manière suivante :

Une plaque 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 doivent être pourvues, en cas de casse moteur, d'un fond de carénage ou d'un carter étanche pour recueillir au moins la moitié de la totalité de l'huile moteur. Ce dispositif doit comporter deux bouchons de 25 mm de diamètre. Ces bouchons doivent rester en place en condition de piste sèche et doivent être retirés uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

- Pour les motos de route, les béquilles, les clignotants, les rétroviseurs, plaques minéralogiques, feu arrière, optique de phare et tout autre accessoire non utile ou dangereux pour la compétition, doivent être démontés.

- Un frein à disque d'époque est autorisé à l'avant (pas de disque flottant, de maître-cylindre radial ni d'étrier quatre pistons).

- Les leviers de frein, d'embrayage, de décompresseur doivent avoir l'extrémité munie d'une boule.

- Les étriers de frein et les vis de fixation des ancrages des tambours de freins seront munis d'un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage (pour les endurances, le freinage des étriers n'est pas obligatoire mais fortement conseillé) .

- Tous les bouchons de vidange, de remplissage, niveau d'huile et témoin 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 raccords et durites de freins n'est pas obligatoire .

- 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, ainsi que les bouchons et trappes de visite en contact avec l'huile moteur seront munies d'un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage.

- Adapter des récupérateurs (huile, essence, acide de batterie). La récupération peut se faire dans un ou plusieurs bords solidement fixés vers le haut et munis d'un trou d'évent (dirigé vers le haut), avec un minimum de 0,5 L pour le reniflard d'huile.

- Les repose-pieds (de longueur 65 mm, minimum) doivent présenter des extrémités arrondies. Ils peuvent être de «type rabattable» dans ce cas ils devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Ils seront munis d'une protection à leurs extrémités en une demi-sphère pleine d'un rayon de 8 mm au moins. Les repose-pieds non repliables, en acier ou en alu devront comporter un embout fabriqué dans un matériau tel que Téflon, plastique dur ou équivalent 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. Un espace de 30 mm est obligatoire entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre lorsque l'angle de braquage est au maximum, l'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée. Quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm entre le carénage et les extrémités du guidon y compris les accessoires qui y sont fixés.

- Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que le pied du pilote ne se coince entre le segment inférieur de la chaîne et la couronne. Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm.

- 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 arrière.

- Le bruit est strictement limité à 102 décibels (sans tolérance) à une vitesse moyenne du piston de 11 m/s. Des contrôles pourront être effectués lors des vérifications techniques ou à tout moment du déroulement de l'épreuve. En cas de dépassement du niveau sonore autorisé, la moto ne sera pas admise sur le circuit à moins d'une mise en conformité attestée par un nouveau contrôle.

- Un coupe circuit en état de fonctionnement doit être fixé au guidon et doit pouvoir être actionné sans lâcher le guidon. Il est recommandé que ce coupe circuit interrompe le circuit primaire d'allumage **et soit de couleur rouge**.

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

- Equipement du pilote : gants cuir, combinaison cuir agréée FFM d'une pièce sans doublure synthétique ou si elle supporte les renforts de protections, il sera obligatoire de porter des sous-vêtements à manches et jambes longues en coton ou de type NOMEX, protection dorsale vitesse, bottes et gants cuir en bon état. **Casque intégral aux normes FIM dont l'étiquette doit comporter la désignation ECE 22 / 05 P. Tout casque en mauvais état ou de plus de 5 ans d'âge ou dont l'étiquette serait illisible pourra être refusé.**

Pour des raisons d'équité toutes modifications pouvant accroître considérablement les performances de la moto pourront aboutir à un classement hors-catégorie. (ex. : jantes 17", cadre Alu...)

Pneumatiques : Les pneus slicks ne sont pas autorisés.

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 COULEUR DU 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.

Les pilotes qui se présenteront en prégrille sans leur bracelet, seront refoulés.

Les pilotes devront participer à la séance 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 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.

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 ET GRILLE DE DEPART

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

Tous les concurrents devront, avant leur 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.

Les essais chronométrés se feront de façon suivante :

séance chronométrée	Pilotes VERTS	15'
séance chronométrée	Pilotes BLANCS	15'
séance chronométrée	Pilotes ROUGES	15'

Soit une seule séance de 15' par pilote, avec un maximum de **42 motos** sur la piste (plus ou moins si l'homologation du circuit venait à changer).

Chaque pilote engagé aux 3H DUCATI del Tutto Mono doit **OBLIGATOIREMENT** participer à sa 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.

Grille de départ :

Seul le meilleur temps, de chaque équipage, sera pris en compte pour constituer la grille de départ. L'équipage qui obtient le meilleur temps aura la pole position, l'équipage dont un des pilotes obtient le deuxième meilleur temps toutes séances chronométrées confondues, sera en deuxième position sur la grille, ainsi de suite jusqu'à la dernière moto chronométrée.

N'importe quel pilote qualifié pourra prendre le départ, ceci restant au choix de l'équipage.

ARTICLE 14 – LIMITE DE QUALIFICATION

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.

ARTICLE 15 - DEPART

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

Après 2 tours de chauffe sans s'arrêter, le départ se fait moteur en marche sur ordre du directeur de course.



ARTICLE 16 - CHANGEMENT DE PILOTE ET RAVITAILLEMENT

Toute intervention mécanique, changement de pilote ou changement de moto doit obligatoirement s'effectuer dans l'aire de ravitaillement. Tout concurrent désirant s'arrêter doit lever le bras **bien à l'avance** pour prévenir ses poursuivants et emprunter dès son origine la piste de décélération.

Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter l'aire de ravitaillement, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite.

Au ravitaillement essence le moteur doit être arrêté, la machine béquillée, le pilote doit descendre et aucune réparation ne peut avoir lieu.
Pour le changement de pilote sans ravitaillement essence et sans intervention mécanique, l'arrêt du moteur et le béquillage de la moto ne sont pas obligatoires.

Pour les équipages utilisant 2 motos :

La mise en route du moteur pour le départ peut s'effectuer seulement quand le coéquipier est entré dans l'aire de ravitaillement avec la moto.

Les motos qui ne sont pas en piste pendant la course seront stationnées bien rangées dans l'aire de ravitaillement. Les motos qui se trouvent dans l'aire de ravitaillement peuvent se faire ravitailler en essence et toute intervention mécanique est autorisée.

Un pilote peut changer de moto autant de fois qu'il le souhaite pourvu que la moto utilisée fasse bien partie de son équipage.

Un seul intervenant doit effectuer le ravitaillement sauf en cas d'utilisation d'un entonnoir où un aide est toléré si celui-ci est équipé comme le ravitailleur. Toutes les interventions mécaniques sont autorisées dans l'aire de ravitaillement.

Seules **quatre** personnes accréditées peuvent travailler, en même temps, sur la machine. Si le pilote participe à l'intervention, il sera compris dans ces quatre personnes.

Pour repartir, deux mécaniciens sont autorisés à pousser la machine, le pilote étant sur la moto, ceci jusqu'à la hauteur de la piste d'accélération, le pilote s'engage seul sur la piste.

Après un ravitaillement ou une réparation, l'aire de ravitaillement devra impérativement rester propre, balayée et non encombrée.

Chaque équipage devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci devra être équipée d'un extincteur à poudre polyvalente ou au dioxyde de carbone (5 kg minimum) efficace contre les feux de carburant. Cette personne devra être obligatoirement formée à l'utilisation de l'extincteur et présente lors des opérations de ravitaillement, proche de la moto, prête à intervenir et n'aura pas d'autre fonction au moment du ravitaillement.

Le ravitailleur, l'aide ravitailleur (s'il y en a un) et le préposé à l'extincteur doivent porter :

- Des chaussures fermées.
- Une cote de travail en coton, bien fermée, avec les manches non relevées.
- Des gants de protection de type manutention.
- Une protection des yeux par lunettes fermées (ex : lunette de meulage, de ski...) et cagoule ou casque de moto visière fermée.

ARTICLE 17 - ARRET SUR LA PISTE

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 (sauf en cas d'utilisation de 2 machines). Dans le cas où la moto est abandonnée, elle sera mise en parc fermé jusqu'à l'arrivée. Un pilote n'est pas autorisé à 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. Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit (y compris des commissaires de piste) sera mis hors course sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité ou sur décision du directeur de course.

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. Le pilote devra à tout moment être accompagné d'un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée. Le jury restera seul juge de la légitimité de cette action. Le pilote pourra aller récupérer son transpondeur, changer de moto ou laisser repartir son copilote.

En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents doivent utiliser pour revenir à l'aire de ravitaillement, 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.

Les concurrents devront cependant respecter les conditions suivantes : obéir aux consignes des commissaires, ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour, garder leur équipement complet jusqu'au moment où 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 sanctionné d'une amende de 75 €.

Tout pilote retournant à l'aire de ravitaillement par d'autres voies que celles définies, sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe.

Le retour sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou de plusieurs commissaires de piste. 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 du mur de chronométrage, le pilote pourra, sous la protection d'un commissaire de piste, rentrer par la voie d'accès à la piste en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à l'aire de ravitaillement.

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.

Pour les équipages engageant 2 machines, un pilote en panne ou ayant chuté peut abandonner sa moto et revenir au stand à pied par les voies de sécurité muni du transpondeur pour changer de moto et reprendre la course, dès son arrivée dans le stand, ce pilote pourra se faire remplacer par un coéquipier. La moto tombée en panne sera ramassée par le camion de sécurité et mise en parc fermé jusqu'à l'arrivée.

Si un pilote d'un équipage engageant 2 motos se blesse lors d'une chute et n'est pas autorisé, par le médecin de l'épreuve, à reprendre le déroulement de la course, son coéquipier sera autorisé à reprendre la course avec l'autre moto engagée, la moto ayant chuté sera mise en parc fermé.

ARTICLE 18 - ABANDON

Un équipage ne souhaitant pas 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.

ARTICLE 19 - CONDUITE EN COURSE

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de l'accès à l'aire de ravitaillement (sauf en cas de chute).

Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.

Si la Direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (panneau stand + N° de la moto), le pilote devra stopper au stand au passage suivant, les tours supplémentaires seront décomptés



Si 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. Si le directeur de course présente le drapeau noir plus le N° de la moto à un concurrent (pour une faute grave) il devra rentrer au stand au tour suivant, 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.

ARTICLE 20 - ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE

Au cas ou pendant la course, un incident ou des conditions exceptionnelles rendent impossible le déroulement normal de l'épreuve, le Directeur de course peut 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"**.

Les pilotes pourront alors rentrer à l'aire de ravitaillement, 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"** puis sera fermée 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 qui étaient derrière le pace-car au moment de sa sortie.

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 arrêtées dans l'aire de ravitaillement, les interventions seront immédiatement et momentanément interdites.

S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné (identique au premier départ) le nouveau départ se fera dans l'ordre de classement du dernier tour avant l'interruption de la course. Les pilotes seront autorisés à faire le complément de carburant et un changement de moto dans l'aire de ravitaillement dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture de la piste pour le tour de reconnaissance. Seuls les équipages encore en course seront autorisés à prendre le nouveau départ.

Au cas ou l'épreuve se déroule en plusieurs parties, le classement se fera 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.

Lors d'une neutralisation de la course entraînant une entrée en parc fermé, si à l'issue du tour retenu pour le classement, plus de **80%** de la distance initiale de la course, arrondis au nombre entier de tours inférieur (ou **80%** de la durée initiale de la course) ont été effectués par le coureur de tête, la course est considérée comme une course complète.

ARTICLE 21 - ARRIVEE

Au terme des 3H le drapeau à damier sera agité sur la ligne de chronométrage "Arrivée" sur le pilote de tête. Aussitôt l'arrivée, et après le passage du dernier, toutes les motos ayant participé aux 3H DUCATI del Tutto Mono seront béquillées proprement dans l'aire de ravitaillement (considéré alors comme parc fermé) et toutes les équipes au complet seront conviées pour une photo générale.

ARTICLE 22 - CLASSEMENT

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours parcourus et du temps de passage à 3H de course. Pour être classé, chaque équipage devra impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 5' après le premier.

La course donnera lieu à quatre classements et trois podiums :

Classements :

- un classement scratch
- un classement moteur de cylindrée inférieure ou égale à 360 cm3
- un classement moteur de cylindrée supérieure à 360 cm3 et inférieure à 460 cm3
- un classement moteur de cylindrée supérieure à 460 cm3

Podiums :

- un podium pour les trois premiers équipages sur moto de cylindrée inférieure ou égale à 360 cm3
- un podium pour les trois premiers équipages sur moto de cylindrée supérieure à 360 cm3 et inférieure à 460 cm3
- un podium pour les trois premiers équipages sur moto de cylindrée supérieure à 460 cm3

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu dans l'art 22.

La cérémonie des podiums se fera en soirée. L'organisation offrira une coupe, un trophée ou un cadeau à chaque pilote des trois premiers équipages du classement scratch. Il n'y aura aucune prime d'arrivée.

ARTICLE 23 - ANNULATION DE L'EPREUVE

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



ARTICLE 24 - PREVISION D'HORAIRE - 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



Circuit de Haute Saintonge

J.P. Beltoise

www.circuitdehautesaintonge.com

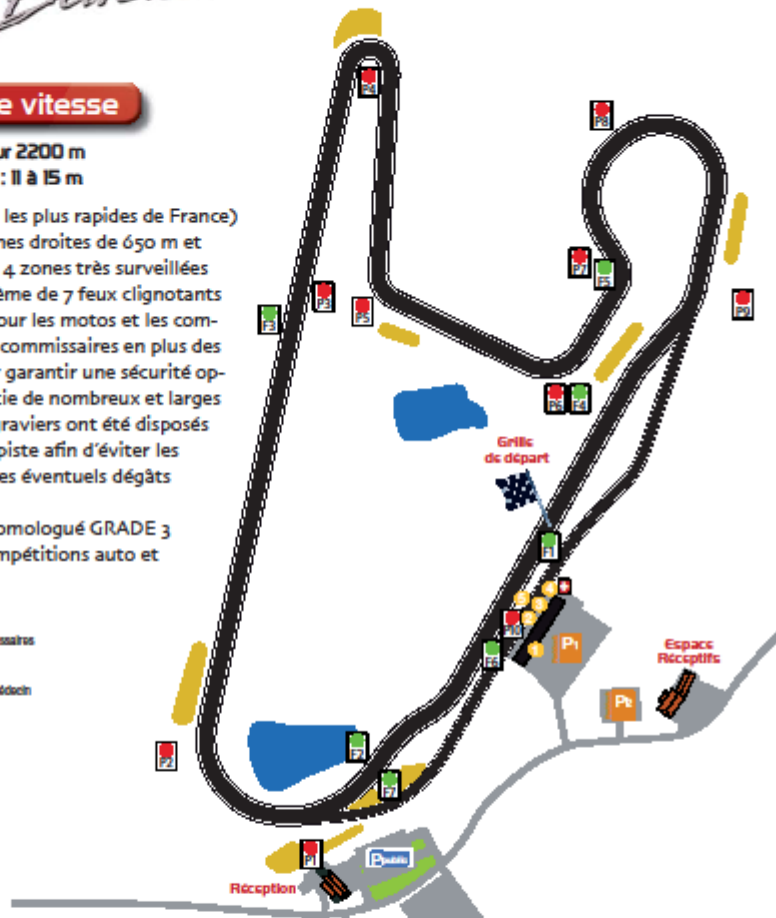
Piste de vitesse

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 vidéo
- 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

