



**AMCF**SPORT



# REGLEMENT PARTICULIER

## Moto Journal

## Sport Adventure Race

12/13/14/15 septembre 2024  
Circuit Paul Ricard – Le Castellet

## **Article 1 - PRESENTATION**

La Moto Journal Super Adventure Race est une épreuve Motocycliste de capacité Européenne.

Cette compétition est organisée par l'ASSOCIATION MOTO-CYCLECARISTE DE FRANCE et l'AMCF SPORT. Elle se déroulera sur le Circuit Paul Ricard du 12 au 14 septembre 2024.

Elle est placée sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme et des Ligues Motocyclistes de Provence et d'Ile de France.

Elle a reçu le visa F.F.M. N° (en cours).

La Moto Journal Sport Adventure Race est une course de moto type trail qui se déroulera en une manche de 30 minutes le samedi 14 septembre 2024.

## **Article 2 - SECRETARIAT DE L'ORGANISATION**

Avant la manifestation :

### **AMCF**

12 rue Mozart 92587 Clichy cedex

Téléphone : 01 41 40 31 28

Email : [sport.organisation@editions-lariviere.com](mailto:sport.organisation@editions-lariviere.com)

Pendant la manifestation (à partir du lundi 9 septembre 2024) :

### **CIRCUIT PAUL RICARD**

RDN8 2760 Route des Hauts du Camp - 83 330 Le Castellet

Téléphone : 01 41 40 31 28

Email : [sport.organisation@editions-lariviere.com](mailto:sport.organisation@editions-lariviere.com)

## **Article 3 - CIRCUIT**

La longueur du circuit est de 5 861 mètres.

Dans sa configuration Bol d'Argent, la chicane sera installée dans la ligne droite du Mistral.

Toutes les courses seront courues dans le sens des aiguilles d'une montre.

Le tableau d'affichage officiel est situé dans le Hall du Pit Building.

L'accès au circuit sera autorisé à partir du lundi 9 septembre 2024 à **14h00**.

L'installation sur les paddocks et devant les stands du Pit-Building ne pourra se faire que conformément aux directives des organisateurs.

Il est strictement interdit d'utiliser la piste ou ses abords immédiats avec quelque engin que ce soit, en dehors des essais et des courses.

Les burns sont interdits sur la piste, sur la voie des stands et dans l'enceinte du Circuit Paul Ricard. En cas de dégradation du bitume, les équipes devront payer les frais de remise en état du revêtement.

Il n'est pas permis de conduire une machine de course à l'intérieur du circuit ailleurs que dans la voie des stands ou sur la piste sauf pour se rendre au paddock au parking G à la pré-grille à vitesse réduite (30 km/h). Port du casque obligatoire.

Pour des raisons de sécurité, il est strictement interdit d'utiliser des barbecues à flammes.

## **Article 4 - JURIDICTION**

La manifestation se déroulera conformément au Code Sportif et ainsi qu'aux prescriptions du présent règlement particulier.

L'organisateur s'engage également à respecter le plus fidèlement possible, la charte environnementale "Green Line".

## **Article 5 - CATEGORIES**

- **Catégorie -1100** : CF Moto 800 MT, Ducati Multistrada V2, Ducati Multistrada V2 S, Honda Africa Twin Adventure Sport, Moto Guzzi Stelvio, Suzuki V-Strom 800 SE, Suzuki V-Strom 1050, Suzuki V-Strom 1050 SE, Triumph Tiger 900 GT, Triumph Tiger 900 GT Pro.

- **Catégorie +1100** : BMW R1250 GS, BMW R1300 GS, Ducati Multistrada V4, Ducati Multistrada V4 S, Harley-Davidson 1250 America, Harley-Davidson 1250 America Special, KTM 1290 Super Adventure S, Triumph Tiger 1200 GT, Triumph Tiger 1200 GT Pro

## **Article 6 - OFFICIELS**

- DIRECTION DE COURSE DU BOL D'OR CLASSIC / BOL D'ARGENT ET MJ SA RACE
- DIRECTEUR DE COURSE -
- Adjoint -
- -
- -
  
- COMMISSAIRES TECHNIQUES
- RESPONSABLE -
- Membres* -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
- -
  
- RESPONSABLES COMMISSAIRES DES STANDS Hervé Papier
- RESPONSABLES COMMISSAIRES DE PISTE Moto Club PAUL RICARD
- RESPONSABLE Paddock Larivière Organisation
- JURY DES EPREUVES NATIONALES
- Président Larry TRACY
- Membre Jean Luc BERRIER
- 3<sup>ème</sup> membre Nicolas MICHEL
- RESPONSABLE CHRONOMETRAGE Jean-Michel LELUC - ITS EVENTS
- SECRETARIAT AMCF

## **Article 7 - NOMBRE D'EQUIPAGES ET DE PILOTES ADMIS**

Le nombre maximum de motos invitées à participer aux essais est de : **50 motos**

Le nombre maximum de motos admises en course est de : **50 motos**

Chaque équipe devra être composé d'un pilote par moto.

## **Article 8 - SELECTION DES EQUIPAGES**

Un Comité de Sélection se réunira après la date de clôture des engagements et sélectionnera 50 équipes.

**Les décisions de ce Comité seront sans appel**, chaque équipe est donc informée que l'organisateur du M.J.S.A Race n'est pas en mesure de leur garantir une participation à cette épreuve avant la réunion du Comité de Sélection prévue **le mardi 16 juillet 2024**.

**Le Comité de Sélection pourra contrôler avant, pendant et après l'épreuve chaque engagement.** Si une entorse à cette règle était mise à jour, le ou les pilotes concernés se verraient signifier une exclusion immédiate de l'épreuve sans remboursement des droits.

### **Article 9 - ENGAGEMENT, LICENCES, DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION**

Les demandes d'engagement devront parvenir à l'organisateur **au plus tard le lundi 15 juillet 2024.**

La course est ouverte à tout pilote âgé de 16 ans minimum

Les pilotes licenciés à la FFM devront être titulaires d'une des licences suivantes :

- d'une licence NCO,
- d'une licence Union Européenne (LUE) à l'année ou une épreuve,
- d'une licence Internationale Course sur Route à l'année ou une épreuve,
- d'une licence une manifestation – LJA (celle-ci, d'un montant de 75 € peut être souscrite sur place avec une majoration sur présentation d'un certificat médical émanant d'un médecin français de non contre-indication à la pratique du sport motocycliste + autorisation parentale pour les mineurs).

Les pilotes licenciés à l'étranger, devront être titulaires d'une autorisation de sortie de leur fédération et d'une des licences suivantes :

- d'une licence nationale délivrée par leur Fédération,
- d'une licence Union Européenne à l'année ou une épreuve,
- d'une licence Internationale Course sur Route à l'année ou une épreuve.

**Un droit d'engagement non remboursable de 450€ devra obligatoirement être joint à la demande d'engagement**

Règlement par chèque libellé à l'ordre d'**AMCF SPORT** ou par virement bancaire.

Coordonnées bancaires pour virements :

Crédit du Nord

Compte : AMCF SPORT

Code banque : 30076

Code Agence : 02137 – Domiciliation Stadium Entreprises

N° Compte : 11106100200 – Clé RIB : 95

IBAN : FR76 3007 6021 3711 1061 0020 095

BIC : NORDFRPP

Le Comité d'Organisation se réserve la possibilité de refuser tout engagement, même si celui-ci a été déposé dans les délais. Une demande d'engagement sera considérée comme retenue et ne deviendra engagement officiel qu'après réception de la confirmation de l'organisateur.

Les droits d'inscription ne seront pas remboursés aux concurrents forfaits après le **1<sup>er</sup> septembre 2024**, ni pour les équipes sélectionnés qui ne pourront se qualifier à l'issue des essais chronométrés.

Une **caution de 350 €** devra également et obligatoirement être jointe à l'engagement (chèque ou virement) **avant le 31 août 2024**. Cette caution couvrira l'ensemble des cautions (transpondeurs, brassards, etc...). Elle sera intégralement retournée à la fin de la course, sauf pour couvrir les pertes ou casses éventuelles du matériel confié.

**Billetterie :**

Chaque équipe recevra 1 pass pilote + 2 pass pour les mécaniciens ; ainsi que 2 parkings paddock. Les accréditations seront délivrées au Welcome Center à l'arrivée des teams (cf annexe I).

### **Article 10 - COULEUR DU BRACELET ET DES BRASSARDS**

Chaque pilote se verra remettre, lors des vérifications administratives, un bracelet et un brassard. Il devra porter ceux-ci pendant toute la durée des essais et des courses.

Il devra participer aux séances d'essais correspondant à la couleur qui lui aura été attribuée.

Il ne pourra en aucun cas changer de couleur sauf accord du jury FFM.

Toute infraction à ce règlement sera sanctionnée d'une amende pécuniaire.

### **Article 11 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES**

**Toute modification du dossier d'inscription devra être faite avant le 9 septembre 2024. Passé cette date, toute autre modification sera à faire lors des vérifications administratives.**

Les vérifications administratives se tiendront le **mercredi 11 septembre 2024 de 9h00 à 13h00 et de 14h00 à 18h00. Aucune modification de pilote ne pourra être effectuée après cette date, sauf acceptation par le jury.**

Aucune licence LJA21 ne sera délivrée sur place, tous les bulletins d'engagements doivent être régularisés et signé une semaine à l'avance.

Les vérifications techniques auront lieu le **mercredi 11 septembre de 9h00 à 13h00 et de 14h00 à 18h00.**

Les vérifications se tiendront :

**Administratives :** Rez-de-chaussée du bâtiment Pit Building

**Techniques :** Box CT1

L'installation de caméra embarquée devra faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable aux organisateurs. L'installation et la pose se feront sur approbation de la Direction de Course et des commissaires techniques.

## **Article 12 - REGLEMENTATION TECHNIQUE**

### **Chaque équipe ne pourra présenter qu'une seule moto lors des vérifications techniques**

#### **12.1. PNEUMATIQUES**

- Ils devront être homologués pour la route. Le choix de type de gomme le plus sportif chez chacun des manufacturiers pourra être utilisé. Les pneumatiques slicks sont interdits.
- Les dimensions des pneumatiques devront être conformes à celles homologuées par les constructeurs de la moto utilisée. La monte pneumatique doit être identique en terme de marque et de modèle à l'avant comme à l'arrière.

#### **12.2. PRÉPARATION OBLIGATOIRE**

- Excepté ce qui est prévu dans cette annexe, la moto devra être conforme aux normes édictées par le code sportif national et ses annexes. Les reniflards de liquide (essence et eau) devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité minimale de 0,5 litre. Le système de recyclage d'origine devra être conservé et aboutir dans la boîte à air.
- Tous les bouchons de remplissage, de niveau et de vidange d'huile, ainsi que la cartouche de filtre à huile et tous les raccords hydrauliques seront freinés par un fil métallique de sécurité.
- Les extrémités du guidon doivent être bouchées.
- Béquilles - clignotants - rétroviseurs - repose pieds passager - phare et support de phare – klaxon - support de plaque minéralogique - protection de chaîne - barre de maintien passager - poignées de béquillage - porte-paquet doivent être retirés.
- La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire. Il devra être allumé en cas de pluie, celui-ci doit être alimenté en direct sur la batterie, l'interrupteur de commande doit être proche du guidon.
- La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.
- **L'interrupteur d'arrêt moteur et de démarreur doit rester présent au guidon droit.**

#### **12.3. ÉCHAPPEMENT**

De marque libre, il sera possible d'adopter une ligne complète. Il est autorisé de retirer le catalyseur ainsi que le filtre anti-pollution. Un contrôle en dynamique au sonomètre sera effectué lors des vérifications techniques. Le nombre maximum de dB sera de 109 sans tolérance aux régimes suivants :

- 2-cylindres supérieur à 750 cm<sup>3</sup> : 5 000 tr/min
- 3-cylindres supérieur à 750 cm<sup>3</sup> : 5 000 tr/min
- 4-cylindres supérieur à 750 cm<sup>3</sup> : 5 500 tr/min

#### **12.4. TABLEAU DES MODIFICATIONS AUTORISÉES**

##### **12.4.1. FOURCHE**

**Les tubes, fourreaux et pied de fourche doivent rester d'origine.** Toutes les modifications internes (ressorts, empilages des clapets, passage et quantité d'huile, réglages, etc.) sont autorisées. Le changement des bouchons supérieurs de fourche pour un modèle permettant les réglages (précontrainte des ressorts, détente et compression) est autorisé.

##### **12.4.2. AMORTISSEUR DE DIRECTION**

Il doit obligatoirement être fixé sur le té de fourche. Si jamais les méthodes de fixation du dispositif venaient à entraver le braquage de la moto, l'amortisseur devra être retiré.

##### **12.4.3. AMORTISSEUR ARRIÈRE**

De marque libre, il devra prendre place sur la fixation d'origine. Les biellettes adaptables sont

autorisées.

#### 12.4.4. REPOSE PIEDS ET PLATINES

De marque libre, les repose-pieds devront être d'une longueur minimum de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Si les repose-pieds ne sont pas rabattables, ils comporteront obligatoirement un embout fabriqué dans une matière plastique, Téflon ou équivalent d'un diamètre de 16mm (réglementaire).

#### 12.4.5. FREINS

Les motos doivent être équipées au minimum, d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues.

Sont autorisés :

- Les durites de frein de marque libre (la séparation des durites de frein devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur).
- Le liquide de frein de marque libre
- Les étriers de frein de marque libre
- Les disques de frein adaptables dans les mêmes dimensions et matériaux que l'origine
- Les plaquettes de freins de marque libre
- Le maître-cylindre de marque et modèle libre

Les motos doivent être équipées d'une protection 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 de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

#### 12.4.6. TRANSMISSION SECONDAIRE

De marque libre. Les attaches rapides sur la chaîne sont interdites. La boîte de vitesses doit être d'origine du type considéré. Modifier le renvoi du sélecteur pour rouler en mode « inversé » est autorisé.

#### 12.4.7. PROTECTION CHAINE

La protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un guide chaîne fixé sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main de passer dans la couronne arrière, est obligatoire. Fabriqué soit en nylon, téflon ou matériaux composites, et n'ayant pas d'arrêtes saillantes, il devra être d'une épaisseur de 5 mm au minimum. Sa fixation devra être assurée par des vis ou des rivets.

#### 12.4.8. TABLEAU DE BORD

Le système complet du compteur pourra être retiré, un compte tours devra néanmoins être conservé (support libre).

#### 12.4.9. SUPPORT DE BEQUILLE DE STAND

Les supports de béquilles de stands devront être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente. Les systèmes de V inversé type EWC sont interdits.

#### 12.4.10. REGLAGE D'INJECTION

L'UCE et le faisceau de câble d'origine doivent être conservés et non flashés.

Les contacteurs à clefs demeurent avec leurs attributs et leur position originels.

#### 12.4.11. SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Il devra être uniquement assuré par de l'eau.

Il ne devra pas être modifié, ni quant à son emplacement, ni quant à sa contenance.

Les radiateurs additionnels ne seront pas autorisés.

Possibilité de supprimer le ventilateur et le calorstat.

#### 12.4.12. BOUGIES

Indice thermique libre.

#### 12.4.13. PROTECTION CARTERS MOTEUR

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique tel qu'alliage aluminium, acier inoxydable, acier ou titane. Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau. 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. Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

#### 12.4.14. FILTRE À AIR

Les modifications et suppressions des boîtes à air sont interdites.

La boîte à air et l'ensemble de ses composants doit rester strictement d'origine du type considéré. L'élément filtrant doit être d'origine.

#### 12.4.15. POIGNEES D'ACCELERATEUR

Poignées d'accélérateur libres.

### 12.5. TABLEAU DES PIÈCES OBLIGATOIREMENT D'ORIGINE

#### 12.5.1. CADRE

La boucle arrière tout comme le cadre doit être d'origine. Les renforts de cadre sont interdits.

#### 12.5.2. GUIDON

Les guidons adaptables sont autorisés s'ils respectent la forme et la dimension d'origine.

Toute réparation de guidon est interdite

#### 12.5.3. BATTERIE

La batterie doit conserver les dimensions d'origine, l'utilisation d'une batterie lithium est interdite sauf si celle-ci est d'origine. Elle devra fournir la tension prévue par le constructeur.

#### 12.5.4. MOTEUR

Il devra rester strictement d'origine.

Toute modification moteur est interdite.

Sélection des vitesses : le montage d'un shifter est autorisé.

En cas de réclamation, le moteur pourra être saisi dans le cadre du contrôle technique.

#### 12.5.5. RÉSERVOIR D'ESSENCE

Il devra rester d'origine.

Le remplacement du bouchon par un modèle adaptable est autorisé.

Les vannes de remplissage rapide de type "Zenith" sont interdites.

Les mousses de rétention du carburant dans les réservoirs d'essence sont obligatoires.

#### 12.5.6. SABOT MOTEUR

Un sabot moteur doit être construit ou adapté pour recueillir, en cas de casse mécanique, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement (eau) moteur.

Le sabot moteur doit être conforme à la réglementation FFM. Pas de trou.

#### 12.5.7. ROUES ET ENTRETOISES

Les jantes doivent être d'origine.

#### 12.5.8. SELLE

Les selles doivent être d'origine

### 12.6. PLOMBAGE DES MOTEURS

Il sera procédé au plombage des moteurs à l'issue du contrôle technique.

Un passage sur le banc de puissance pourra également être effectué et plusieurs plombs pourront être apposés sur le moteur des machines vérifiées.

### 12.7. DÉPLOMBAGE

Le déplombage des moteurs est interdit, même pour les opérations de maintenance. Le déplombage ne peut intervenir qu'avec l'accord du responsable des contrôles techniques.

De même, si lors de la mise en parc fermé le plombage n'est pas conforme ou un plomb venait à manquer, le concurrent sera exclu.

### 12.8. CARENAGES

Tous les carénages doivent être identiques à la ligne de ceux d'origine. Les carénages d'origine sont acceptés. Les carénages en fibre recopiant la ligne de ceux d'origines sont acceptés. Seule la bulle peut être changée, mais pas retirée. Si la moto en est équipée d'origine, les protège-mains doivent être conservés.

### 12.9. PLAQUES DE COURSE

Les machines devront être équipées d'une plaque numéro placée sur l'avant de la machine. Il est possible d'en ajouter deux à l'arrière et placées de chaque côté.

Les couleurs seront les suivantes :

- **Pour la catégorie – 1100** : Plaque noire, numéros blanc mat (*pour les carénages de couleur rouge, il y aura une bordure blanche d'une largeur minimale de 8mm tout autour du périmètre du fond rouge*)

- **Pour la catégorie + 1100** : Plaque rouge mat, numéros noir mat (*pour les carénages de couleur blanc, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8mm tout autour du périmètre du fond blanc*)

La dimension minimum des chiffres sera de : - Hauteur : 14 cm - Largeur : 8 cm - Épaisseur : 2,5 cm

Seules les polices suivantes sont autorisées : arial black, arial black italique, futura heavy, univers bold, franklin gothic, franklin gothic italic.

Le responsable des contrôles techniques sera seul habilité à décider de la lisibilité des numéros.

## **12.10. INSTRUMENTS DE CHRONOMETRAGE**

Les machines devront être équipées d'une installation correcte du support de transpondeur.

Le support de transpondeur devra être posé avant les vérifications techniques afin que sa fixation soit validée

## **12. 11 EQUIPEMENTS**

Lors des contrôles techniques préliminaires, les pilotes présenteront leurs équipements et leurs casques homologués ECE 22/05 ou ECE22/06 ou FIM, leurs protections dorsales homologuées conformément aux règles FFM (Norme EN 1621-4), leurs combinaisons, leurs bottes et leurs gants. **Le port d'un airbag est obligatoire pour toutes les compétitions (norme EN 1621-4 pour les airbags mécaniques ou airbag figurant sur la liste des équipements certifiés conformes par les fabricants).**

## **Article 13 - ESSAIS – QUALIFICATIONS**

Chaque pilote engagé devra obligatoirement participer aux essais, dans la série qui lui sera réservée, en fonction de la couleur de son brassard et de son bracelet.

Pendant les essais officiels, il ne pourra y avoir qu'**une seule machine de chaque équipe sur la piste.**

Pour participer à la compétition, chaque pilote devra individuellement accomplir le temps minimum de qualification de sa série (120 % de la moyenne des trois meilleurs temps de la catégorie) dans au moins l'une des séances d'essais qualificatives et avoir accompli au minimum 3 tours d'essai.

## **Article 14 - GRILLE DE DEPART**

Lors de la réunion du Jury suivant la dernière séance d'essais qualificatifs, une grille de départ sera établie. Elle comprendra **les 50 premières équipes retenues** pour la course en fonction du meilleur temps réalisé sur un tour par le coureur le plus rapide de chaque équipe, au cours d'une des séances qualificatives.

Ensuite, la grille de départ provisoire sera complétée en ajoutant **4 équipes supplémentaires** recommandées par l'organisateur avec l'accord du Jury de la manifestation.

## **Article 15 - MODIFICATIONS DES EQUIPAGES**

Le changement d'équipe ou du nom des pilotes participant pourra être modifié jusqu'au **mercredi 18h pendant la journée de vérifications administratives et techniques.** Le team manager devra déposer au jury national de l'épreuve la fiche confirmation de départ dûment remplie et signée.

Plus aucune modification ne sera admise ensuite, sauf cas de force majeure. Toute infraction à ce règlement sera sanctionnée d'une amende pécuniaire.

## **Article 16 - BRIEFING**

Les pilotes et teams managers devront obligatoirement assister en totalité au briefing prévu le jeudi 12 septembre 2024 de 08h00 à 08h30.

Toute absence au briefing sera sanctionnée d'un stop and go.



### **Article 17 - HORAIRES PREVISIONNELS**

### **Article 18 - ZONE DES STANDS - PANNEAUTAGE**

Chaque chef d'équipe est responsable du respect des consignes de sécurité.

L'installation logistique de chaque équipe se fera vendredi 16 septembre après les essais qualificatifs des concurrents du Bol d'Or, dans la ligne droite des stands, **juste devant les box** affectés aux équipes participant au Bol d'Or.

**L'installation des concurrents dans les stands est soumise à l'autorisation préalable du responsable de l'affectation et de la Direction de Course.**

Il sera demandé de respecter le marquage au sol effectué par l'organisateur. La surface réservée à chaque équipe sera de 3x3 mètres. L'utilisation de tonnelles de cette dimension est d'ailleurs vivement recommandée (attention : l'arrimage de ces tonnelles ne pourra se faire que par l'adjonction de poids portatifs et non en perçant le bitume).

La zone de panneautage se trouve dans la zone des stands. Le panneautage est autorisé dans cette zone (2 panneauteurs par équipe). Les équipes pourront utiliser, seulement après accord express des équipes engagées pour le Bol d'Or, les installations de panneautage prévues pour la course de 24 heures. Dans le cas contraire, ils se positionneront dans les espaces laissés libres le long du muret des stands.

Il est rappelé que la guérite de panneautage doit être placée le plus possible en face du stand correspond au team.

Chaque chef d'équipe est responsable du respect des consignes de sécurité.

**Chaque équipe est responsable du nettoyage de son stand en fin de course. S'il est constaté des débris, salissures ou autres déchets, une sanction sportive sera appliquée par le Jury.**

### **Article 19 - DEPART**

Le départ sera donné type Moto GP.

- H-20' Panneau 5' – klaxon – feu vert en sortie des stands pour le tour de reconnaissance\*  
- **drapeau rouge sur la grille de départ.**
- H-19' Panneau 4' + klaxon
- H-18' Panneau 3' + klaxon
- H-17' Panneau 2' + klaxon
- H-16' Panneau 1' + klaxon
- H-15' Fermeture de la sortie des stands – feux rouge, drapeau rouge + klaxon

Les équipes qui ne seraient pas sorties de la voie des stands avant la fermeture de celle-ci prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands sous les ordres des commissaires, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout pilote qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30" plus tard le feu sera mis au rouge à la sortie des stands. Il sera appliqué une procédure "stop and go de 30 secondes" pour les équipes qui ne participeraient pas au tour de reconnaissance.

Les équipes peuvent procéder à des réglages ou des changements de pneumatiques, l'utilisation des couvertures chauffantes est autorisée. Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans la voie des stands pour tenter de solutionner le problème, dans ce cas, ils pourront prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands sera allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité),

5' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 5' sur la grille

3' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 3' sur la grille

Evacuation de la piste, pour toutes les personnes non accréditées, sauf un mécanicien qui tiendra la machine.

Tous les réglages ainsi que les changements de roues doivent être terminés lorsque le panneau "3 minutes" est présenté, les couvertures chauffantes doivent être enlevées, aussi bien pour les machines sur la grille de départ que pour celles en attente dans le couloir des stands il ne pourra plus être procédé à un changement de pneumatiques. Après la présentation de ce panneau, les coureurs qui désirent encore faire des réglages doivent pousser leur machine vers la voie des stands où ils peuvent continuer à faire des réglages. Ces coureurs prendront le départ du tour de chauffe depuis le couloir des stands.

1' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 1' sur la grille

30" Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 30" sur la grille

Drapeau vert agité pour le départ du tour de chauffe. Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé, ceci uniquement après que le panneau jaune avec l'inscription "PUSH" en noir ait été présenté sur la plate forme de départ.

Après un temps raisonnable, tout pilote qui ne pourra pas démarrer devra regagner les stands et prendre le départ retardé depuis la sortie des stands après le peloton et devant la voiture de sécurité.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30" plus tard le feu sera mis au rouge à la sortie de la voie des stands et le restera jusqu'au départ de la course.

Tout pilote qui rencontre un problème lors du tour de chauffe peut retourner dans le couloir des stands pour réparer et prendre le départ depuis la sortie des stands.

Il sera appliqué une procédure "stop and go de 30 secondes" pour les équipes qui ne participeraient pas intégralement au tour de chauffe.

A l'issue du tour de chauffe drapeau rouge + mise en grille

H-01' 1 Minute + klaxon

H-30" Panneau 30 secondes + klaxon

H-00 DEPART (drapeau national)

La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

## **Article 20 - ARRETS AUX STANDS – VITESSE DE CIRCULATION DANS LA VOIE DES STANDS**

Toute intervention mécanique doit obligatoirement s'effectuer devant son stand.

Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit emprunter dès son origine la piste de décélération.

À tout arrêt au stand pour quelque raison que ce soit, le moteur doit être arrêté.

Si, lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand, et cela jusqu'à hauteur du dernier stand, il pourra y revenir, à contre sens, **moteur stoppé**.

Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite, **60 km/h maximum**. Tout concurrent circulant à une vitesse excessive sera pénalisé.

Un radar sera utilisé afin de vérifier la vitesse dans les stands.

Pendant les essais, toute vitesse excessive sera sanctionnée d'une amende de 75 euros.

Pendant la course, tout dépassement de la vitesse dans la voie des stands sera sanctionné par un « Stop and Go » (arrêt obligatoire) de 30 secondes ou par une pénalité de temps.

Toutefois, le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine pour les dépassements importants de la vitesse limitée.

## **Article 21 - STOP AND GO**

La procédure Stop and Go sera exécutée pendant la course de la manière suivante :

Le coureur sera prié de s'arrêter dans la zone de pénalité (une fois que l'équipe a été avertie de la pénalité, un panneau avec le mot "STOP" et le numéro du coureur sera présenté à la ligne de départ. Il doit arrêter sa machine complètement et rester à l'arrêt pendant 30 secondes. Il pourra ensuite reprendre la course.

Si le panneau "STOP" a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne s'arrête toujours pas, le drapeau noir lui sera présenté et il ne pourra pas repartir).

Lors de la pénalité, l'équipe peut avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour assister leur coureur, sous la direction des commissaires, afin de redémarrer sa machine si elle cale. Le mécanicien ne doit pas interférer dans la procédure "stop and go", laquelle est sous le contrôle des commissaires.

L'emplacement de l'arrêt pour effectuer la pénalité sera précisé au briefing obligatoire.

Lors de l'arrêt de pénalité, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son stand et devra obligatoirement effectuer un tour complet avant de stopper à celui-ci, s'il le désire.

Dans le cas où une équipe pénalisée n'aurait pas pu effectuer la procédure de Stop and Go avant la fin de la course, une pénalité de **une minute** sera ajoutée à son temps de course.

## **Article 22 - CARBURANT - RAVITAILLEMENT**

### **22.1 CARBURANT**

Le carburant devra être de type sans plomb 95 ou 98 vendu aux pompes routières. Aucun additif n'est autorisé.

### **22.3 ARRET AUX STANDS**

**A venir**

## **Article 23 - ARRET SUR LA PISTE**

23.1) Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner de sa machine à l'arrêt sur le circuit sous peine de mise hors course. En particulier, il ne peut pas revenir à son stand pour y chercher de l'assistance, des pièces ou des outils. Il est interdit à un conducteur arrêté pour une cause quelconque de conduire ou de pousser son motocycle dans la direction opposée à la course. Tout pilote en panne sur le circuit ne pourra se dépanner qu'avec les moyens du bord.

Toute réparation ou réglage doit être fait par le coureur qui travaille seul avec absolument aucune aide extérieure. Les commissaires peuvent assister le coureur dans le but de soulever sa machine et de la tenir pendant que la réparation ou le réglage est effectué. Le commissaire peut ensuite l'aider à faire redémarrer sa machine.

Si, suite à une chute, un coureur doit être évacué vers le centre médical, il pourra après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée. Le Jury reste seul juge de la légitimité de cette action.

**23.2)** En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents pourront utiliser, pour revenir à leurs stands, les itinéraires définis à l'article 23.3 ci-dessous, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit au moment de la panne. Ils devront cependant respecter les deux conditions suivantes :

a) obéir aux consignes des commissaires ;

b) ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour.

Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies ci-dessous sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe.

Le retour aux stands sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou plusieurs commissaires. Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course, en aucun cas il ne peut aller en sens contraire sous peine de mise hors course.

**23.3)** Les itinéraires à suivre en cas de panne seront définis lors du briefing.

**23.4)** Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra, sous la protection d'un commissaire, rentrer par la sortie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son stand.

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

L'endroit précis où il sera possible de prendre en charge la machine en panne sera défini lors du briefing.

**23.5)** En cas de panne sur la piste, le coureur devra immédiatement ranger son motocycle, de façon à ne pas gêner les autres coureurs. Il pourra alors procéder à une répartition, avec les moyens du bord. S'il veut ramener sa moto au stand, il devra la pousser dans le sens de la course, sans aide extérieure, en empruntant les bas-côtés de la piste. Pour revenir plus rapidement aux stands, les organisateurs peuvent autoriser les coureurs à prendre des raccourcis. Cependant, si de tels raccourcis existent, ils doivent être indiqués dans les règlements particuliers. Si un coureur tombe en panne devant les stands, il pourra, sous la protection d'un commissaire, rentrer par la sortie des stands, moteur arrêté, en poussant sa moto, à contresens, jusqu'à son stand. Le coureur poussant sa moto dans la voie des stands peut être aidé par 2 mécaniciens. Si l'Equipe le souhaite, elle peut demander une assistance pour que le pilote et le motocycle soient ramenés dans un véhicule de l'organisation. Dans ce cas, ils seront déposés le plus près possible de la voie d'entrée des stands, de l'entrée des stands ou devant le local des contrôles techniques (à préciser dans les RP). Depuis ce lieu, deux personnes de l'équipe pourront ramener le motocycle au stand, sous le contrôle d'un officiel. Son tour de piste sera comptabilisé dans son décompte de la course. Cette procédure est valable également dans le cas où le coureur est transporté au centre médical. Sa machine pourra être ramenée et un de ses coéquipiers pourra reprendre la course. Si suite à un problème collectif plusieurs équipes sera faite suivant l'ordre de la grille de départ. Aucune réclamation ne peut être formulée sur l'ordre d'intervention des véhicules d'assistance.

Aucune autre assistance que celle de l'organisation ne sera admise.

## **Article 24 - CONDUITE EN COURSE**

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands.

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 (drapeau noir rond orange, arrêt immédiat ou drapeau noir, rentré dans la voie des stands), le pilote sera passible de sanctions s'il n'obtempère pas immédiatement.

Chaque machine devra être conduite, à tour de rôle, par les deux pilotes confirmés sur celle-ci. Aucun pilote n'est autorisé à courir plus de deux heures consécutives. Après un temps de conduite, la période de repos doit représenter au moins les 2/3 du temps de conduite.

## **Article 25 - ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE**

- 25.1) Au cas où pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant entrer sur la piste deux safety-cars. Il est rappelé aux concurrents qu'aucun dépassement (safety-car, concurrents) ne doit avoir lieu pendant les opérations de safety-car.
- 25.2) Si une course devait être arrêtée, (drapeau rouge), par le Directeur de course, les dispositions de l'article 1.23 du règlement du Championnat du Monde d'Endurance seraient appliquées. Dans tous les cas, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (celui-ci est situé dans la zone des contrôles techniques).
- 25.3) Si un nouveau départ de la course doit être donné, il le sera le plus rapidement possible, si les conditions de course le permettent. Dès que les coureurs seront retournés aux stands, le Directeur de Course annoncera une nouvelle heure de début de la procédure de départ. La procédure pourra être identique à un départ normal avec un tour de reconnaissance, tour de chauffe, etc. Toutefois, en cas de conditions particulières, la direction de course pourra, après accord du Jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety Car.

Les conditions pour un nouveau départ d'une course sont les suivantes :

A/ Dans le cas où moins de trois tours ont été réalisés par le leader :

- a) Toutes les équipes peuvent repartir.
- b) Les motos peuvent être réparées tout autant qu'elles soient passées par le contrôle technique. Le ravitaillement est autorisé.
- c) La durée ou la distance restante sera définie par la direction de course.
- d) Les positions sur la grille seront celles de la course initiale.

B/ Dans le cas de plus de trois tours, mais moins de 2/3 du temps à parcourir :

- a) Toutes les machines ayant pris le départ initial et n'ayant pas abandonné officiellement sont autorisées à prendre le nouveau départ.
- b) Les machines devront être mises en parc fermé. Toutes les machines, qu'elles soient en course ou arrêtées à leur stand pour réparation ou ravitaillement, devront y être dirigées, sauf les machines sur lesquelles les réparations sont si importantes que leur déplacement n'est pas possible. Les équipes sont autorisées à faire le complément de carburant et un changement de pneus devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture de la sortie du couloir des stands pour le tour de reconnaissance.  
L'organisation devra informer toutes les équipes de l'heure du nouveau départ. Le Directeur de Course devra informer toutes les équipes de la procédure de départ (un groupe ou deux groupes avec véhicules de sécurité).
- c) Les positions sur la grille seront basées sur le classement intermédiaire établi.
- d) La durée ou la distance restante sera définie par la direction de course.
- e) Le résultat final de la course sera basé sur l'addition des résultats de chaque équipe classée dans chaque course. Les coureurs ayant effectué un nombre de tours identique seront classés selon l'addition des temps réalisés dans chaque course. En cas d'ex æquo, le résultat de la dernière course sera prépondérant.

C/ Dans le cas où les 2/3 du temps à parcourir ont été réalisés, la course sera considérée comme terminée.

### **Article 26 - ABANDON**

Un concurrent qui ne souhaite plus continuer la course doit obligatoirement annoncer et signer son abandon à la Direction de Course dans des délais rapides.

Lors d'un arrêt sur le circuit, si le pilote s'éloigne volontairement à plus de 10 mètres de sa machine, il sera considéré comme l'ayant abandonnée et mis hors course (exception voir article 23.1 ci-dessus).

### **Article 27 - ARRIVEE**

Au terme du temps prévu pour chaque course, le drapeau à damiers sera agité sur la ligne de chronométrage "Arrivée" sur le pilote de tête. La ligne d'arrivée doit être franchie au plus tard 5 minutes après le passage du premier pilote.

Les burns sont interdits sur la piste et la voie des stands du Circuit Paul Ricard. En cas de dégradation du bitume, les équipes devront payer les frais de remise en état du revêtement.

### **Article 28 - CLASSEMENT**

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours accomplis, puis entre les ex-æquo sur les temps de passage à l'arrivée.

En cas de fin prématurée d'une course, le classement sera établi comme prévu dans le règlement du Championnat du Monde d'Endurance.

Toutes les machines classées devront être mises en parc fermé aussitôt après l'arrivée de leur course.

Afin de figurer au classement, une équipe doit avoir franchi la ligne d'arrivée sur la piste (et non pas dans la voie des stands) après le vainqueur de la course dans le temps limite de 5 minutes. Le coureur doit être en contact avec sa machine.

Pour être classé, un pilote doit avoir effectué au moins 75% de la distance parcourue par le pilote vainqueur.

### **Article 29 - PRIX ET COUPES**

Les coupes seront distribuées sur le podium à l'issue de la course.

- Deux coupes seront remises aux trois premières équipes du classement général.
- Deux coupes seront remises aux trois premières équipes de chaque catégorie :

- **Catégorie -1100**
- **Catégorie +1100**

Des podiums par challenge pourront être organisés.

### **Article 30 - RECLAMATIONS**

Toute réclamation devra être formulée et déposée auprès du Directeur de Course, accompagnée d'une caution de 75€. Le délai de réclamation en fin de course est de 30 minutes après l'affichage des classements.

Lorsqu'elle entraîne un contrôle de conformité de la machine, elle doit préciser quelle partie de celle-ci est incriminée, si elle nécessite un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 300€.

Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue. Dans le cas où la réclamation entraînerait une intervention importante, le réclamant devra rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ et que la machine incriminée s'avère conforme, les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

### **Article 31 - VERIFICATION DES MOTEURS**

Afin de rester dans l'esprit du Bol et afin d'éviter la course à l'armement autour de modifications non prévues dans le règlement, les moteurs des motos des 5 premières au scratch et dans les différents challenges seront susceptibles d'être toutes démontées par principe par les contrôleurs techniques fédéraux.

### **Article 32 - APPLICATION DU REGLEMENT**

En s'engageant, le concurrent, le responsable de l'équipe et les pilotes déclarent qu'ils connaissent parfaitement le présent règlement et qu'ils 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 d'après les prescriptions du Code Sportif national et de ses annexes.

### **Article 33 - RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES**

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif National, les pilotes et les équipes, par le fait de leur participation, renoncent à tout droit de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif National pour tous dommages auxquels ils pourraient être exposés en conséquence de tout acte ou omission de la part de l'organisateur, de ses officiels, représentants ou préposés, qu'ils soient nommés par l'organisateur ou par le pouvoir sportif national, dans l'application de ce règlement ou de tout avenant qui pourrait être établi par la suite ou pour toute autre cause qui pourrait en découler.

### **Article 34 - ANNULATION DE L'EPREUVE**

Si la manifestation ne pouvait avoir lieu pour quelques causes que se soient, 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 huit jours au moins avant la date de la course. Les droits d'inscription seront remboursés aux concurrents.

### **Article 35 - ASSURANCES**

Par le fait de l'approbation du bulletin d'engagement, la F.M.N. du coureur certifie que le conducteur ou le passager est assuré en conformité avec les prescriptions de la F.I.M et de la FIM EUROPE.

En conformité avec le Code Sportif National et le décret 2006-554, l'organisateur a contracté une assurance responsabilité civile en cas d'accident survenant au cours de la manifestation (essais et courses).

L'organisateur décline toute responsabilité pour des dommages occasionnés à un motorcycle, aux accessoires et au matériel, par un accident, le feu ou tout autre incident.

### **Article 36 - PUBLICITE**

Il est rappelé, conformément à la loi 91-32, que toute publicité en faveur d'une marque de tabac ou d'alcool est interdite dans l'enceinte du circuit.

**36.1)** Toute publicité et action publicitaire ou promotionnelle dans les enceintes de l'organisation ou aux abords du circuit (stands non concurrents, parcs concurrents, piste, village, etc...) doivent faire l'objet d'un accord préalable avec le Service de Publicité de L'AMCF SPORT. Toute publicité, tout affichage à caractère publicitaire ou promotionnel dans et sur les stands concurrents sont formellement interdits sauf accord express de l'organisateur.

**36.2)** Le(s) parc(s) réservé(s) aux concurrents et aux assistances est (sont) mis à la disposition des concurrents et des firmes afin de leur permettre de participer à l'épreuve dans des conditions techniques aussi satisfaisantes que possible. Ce(s) parc(s) ne peut (vent) donc être utilisé(s) à des fins publicitaires, commerciales ou de relations publiques, sans accord préalable de l'organisateur.

**36.3)** Toute publicité aérienne, toute action publicitaire, promotionnelle ou de relations publiques intervenant dans l'espace aérien situé au-dessus du circuit et des communes traversées par le circuit, sont strictement interdites sauf accord écrit préalable du responsable du Service Publicité de L'AMCF SPORT, et des autorités administratives compétentes.

De même, l'utilisation de drone et de toute hélicoptère dans les enceintes et aux abords du circuit est strictement interdite sauf autorisation de AMCF SPORT.

### **Article 37 - PARC COUREURS**

Il est rappelé aux concurrents que leurs motos et leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation ainsi que leurs accompagnants. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

### **Article 38 - EMBLACEMENT Paddock**

Les teams engagés pourront bénéficier d'un emplacement de paddock dans le parking G. La surface allouée sera

**Soit de 5m x 12,5m = 87,5m<sup>2</sup>.**

La place sera marquée au sol et attribuée par le chef de paddock sur plan. Un raccordement électrique d'une puissance de **3kw en 220 v mono** sera apporté dans chaque emplacement.

En cas de demande supplémentaire, il faudra en faire la demande au chef de paddock par la fiche de paddock à renvoyer impérativement avant le 31 juillet. Tout complément sera facturé après acceptation du devis du complément.

La vie dans le paddock et en particulier la nuit nocturne demande une vie « en bon père de famille ». Pour tout débordement ou dysfonctionnement, **une sanction sportive et/ou pécuniaire sera appliquée par le Jury.**

Une fiche de paddock sera demandée avec le schéma d'installation de l'espace vie et des voitures dans la zone réservée. Le placement se fera sous les ordres du chef de paddock en fonction de l'attribution de la zone prévue sur plan.

Pour des raisons de sécurité, il est strictement interdit d'utiliser des barbecues à flammes.

## ANNEXE I - LAISSEZ PASSER

Les équipes admis aux essais recevront chacun les accréditations suivantes :

### MJ SA Race

- 1 full pass pour les pilotes
- 2 pass team (accès paddock, intérieur des stands, voies de sécurité et voie des stands-piste)

**Chaque laissez-passer donne accès à l'Enceinte Générale du circuit et au Paddock la semaine de la course du 12 au 18 septembre mais à la Pitlane uniquement pendant les séances de roulage, les essais et la course à laquelle vous participez.**

**Tous les laissez-passer seront à récupérer au Welcome Center avant l'entrée sur le Circuit.**

\*\*\*\*\*



## ANNEXE 2- REGLEMENT Paddock



### Règlement pour les utilisateurs du Paddock

Merci de bien vouloir prendre connaissance du règlement d'utilisation du paddock et des boxes du Circuit Paul Ricard. Merci de traiter ce lieu et ses utilisateurs avec respect.

#### Parking/Paddock

- Stationnement interdit sur les zones zébrées.
  - Interdiction d'entreposer des objets sur les zones zébrées et contre les murs.
  - Interdiction de planter des piquets : des lestes sont à votre disposition au bureau du paddock.
  - Interdiction de faire des « Burn » ou tout autre marquage volontaire au sol.
  - Interdiction de faire du feu et d'utiliser des barbecues à gaz, charbon et bois sur le paddock. Seuls les barbecues électriques sont tolérés.
  - Animaux interdits sur le paddock.
  - Vitesse réduite sur le paddock.
  - Attention aux taches d'huile ou d'essence, de l'absorbant est à disposition.
- 
- Barème de facturation dans le cadre du tarif éco taxe

DESIGNATION ARTICLES	PRIX FACTURES <u>PAR ARTICLE</u>
Fût plein ou partiellement plein	80 €
Fût vide	10 €
Pneus (par tranche de 10)	15 € les 10
Tapis de sol garage	200 €
Scotch sur la pitlane	300€
Bouteille de gaz	20 €
Palette en bois	3 €

## **ANNEXE 3 – DROITS DE PROPRIETE INTELLECTUELLE ET ATTRIBUTS DE LA PERSONNALITE**

### **1- Attributs de la personnalité**

Chaque Participant, y compris chacun de ses pilotes et membres de son équipe, autorise L'ASSOCIATION MOTO-CYCLECARISTE DE FRANCE SPORT (AMCF SPORT), à capter et à fixer, sur tout support et par tout moyen, ses noms, voix, image et plus généralement toute prestation effectuée dans le cadre du Bol d'Or (ci-après les « Attributs de la Personnalité »).

Chaque Participant, y compris chacun de ses pilotes et membres de son équipe, autorise l'AMCF SPORT à exploiter et/ou à faire exploiter les Attributs de la Personnalité, sous toute forme et sur tout support existant ou à venir, en tout format, pour toute communication au public dans le monde entier, et pour tout usage y compris à des fins publicitaires et/ou commerciales. Chaque Participant, y compris chacun de ses pilotes et membres de son équipe, convient que cette autorisation est accordée sans contrepartie d'aucune sorte, en particulier financière. Le Participant fait son affaire de l'obtention de cette autorisation auprès de ses pilotes et des membres de son équipe.

L'autorisation accordée par le Participant, ses pilotes et les membres de son équipe à l'AMCF SPORT sur les Attributs de la Personnalité est d'une durée minimale de dix ans tacitement et indéfiniment renouvelable par périodes d'un an, chaque période contractuelle débutant à la date anniversaire du premier jour du Bol d'Or auquel le Participant a participé. Le Participant peut dénoncer cette autorisation par courrier recommandé avec avis de réception adressé à l'AMCF SPORT en respectant un préavis de deux mois précédant la fin de chaque période contractuelle. Le retrait d'autorisation d'exploitation des Attributs de la Personnalité n'a pas d'effet rétroactif et prend effet à compter de la fin de la période contractuelle en cours.

La présente autorisation d'exploitation des Attributs de la Personnalité, consentie par le Participant, ses pilotes et membres de son équipe, est indépendante du droit d'exploitation des manifestations et compétitions sportives organisées par l'AMCF SPORT conformément aux dispositions de l'article L.331-1 du Code du sport.

### **2- Droits de propriété intellectuelle**

Le Participant concède une licence au profit de l'AMCF SPORT, à titre non exclusif et gratuit, portant sur l'ensemble des éléments suivants pouvant être couverts par des droits de propriété intellectuelle : tous droits d'auteur, dessins et modèles, marques, brevets, et tout autre droit de propriété intellectuelle (enregistré ou non), et en particulier le nom d'équipe, les appellations et slogans associés à l'équipe, les marques, dessins, modèles et logos associés à l'équipe et à la moto de l'équipe utilisés par le Participant dans le cadre du Bol d'Or (ci-après les « Droits de Propriété Intellectuels » ou « DPI »). Cette licence sur les DPI est accordée pour le monde entier (pour les marques, pour les territoires de protection), et pour toute la durée légale de protection des DPI.

La licence sur les DPI vise en particulier :

- Le droit de reproduction, permanent ou provisoire, le droit d'adaptation, le droit de traduction, le droit de commercialisation, sur tous supports existants ou à venir (notamment livres, livrets, affiches, cartes postales, voitures miniatures, DVD, jeu vidéo, NFT, tokenisations et utilisation dans des univers virtuels de type metaverse, produits de l'habillement ou de la maison et autres produits dérivés, etc.), dans tous réseaux commerciaux et sous toutes marques, en vue notamment de l'exploitation et de la vente en ligne ou hors ligne d'éléments contenant des DPI ainsi que de leur utilisation à des fins commerciales, d'information, démonstration, promotion ou publicité, et ce notamment dans le cadre d'opérations de promotions, culturelles, de presse et/ou de relations publiques ;
- Le droit de communication au public, dans tous lieux accessibles au public, notamment par télédiffusion, câblodistribution, diffusion par satellite, diffusion en ligne, y compris dans le web 3.0, et de façon générale, par tous vecteurs ou réseaux (notamment analogiques ou numériques, de

télécommunication et informatiques, en ce compris le réseau internet), en vue notamment de l'exploitation commerciale d'éléments contenant des DPI et/ou de leur utilisation des fins d'information, démonstration, promotion, publicité, et ce notamment dans le cadre d'opérations promotionnelles, culturelles, de presse et/ou de relations publiques ;

- Le droit de sous-licencier des éléments contenant des DPI à tous tiers, en vue leur exploitation commerciale ou non dans le cadre de l'organisation, de la promotion et de la commercialisation du Bol d'Or ;

Le Participant garantit être titulaire de l'ensemble des droits de propriété intellectuelle attachés aux DPI. Le cas échéant, le Participant s'engage à obtenir de ses sponsors, équipementiers, constructeurs et autres titulaires de droits l'ensemble des autorisations nécessaires à l'exploitation des DPI dans les conditions définies au présent article.

La présente autorisation d'exploitation des DPI consentie par le Participant est indépendante du droit d'exploitation des manifestations et compétitions sportives organisées par l'AMCF SPORT conformément aux dispositions de l'article L.331-1 du Code du sport.

## **ANNEXE 4 – Pénalités et sanctions**

Toute tentative avérée de fraude ou de non respect du règlement sera sanctionnée. TOUS les participants doivent respecter le règlement et se conformer aux réglementations techniques en vigueur. Toute équipe ne répondant pas aux exigences des vérifications techniques ainsi qu'au contrôle technique se verra sanctionné.

En cas d'infraction au règlement, l'équipe sera sanctionnée d'un Stop&Go et devra remettre sa moto en conformité. En cas de seconde infraction, le team manager sera convoqué au jury qui décidera de la sanction, celle-ci pouvant aller jusqu'à la disqualification sans remboursement.

## **ANNEXE 5 – Experimental motorbikes**

L'organisateur autorise l'engagement à titre expérimentale d'une moto écoresponsable qui sera hors classement. Les couleurs seront les suivantes :  
Plaque verte et numéros blancs.