

REGLEMENT PARTICULIER
22^{ème} BOL D'OR CLASSIC

19 & 20 septembre 2025

Circuit Paul Ricard – Le Castellet

Article 1 - PRESENTATION

Le 22^{ème} Bol d'Or Classic est une épreuve Motocycliste de capacité Européenne dédiée aux machines anciennes. Cette compétition est organisée par l'ASSOCIATION MOTO-CYCLECARISTE DE FRANCE et l'AMCF SPORT. Elle se déroulera sur le Circuit Paul Ricard du **18 au 20 septembre 2025**. Elle est placée sous l'égide de l'Union Européenne de Motocyclisme, 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]. Le numéro de l'épreuve est le N° [en cours]. La course sera en 2 manches de 2 heures avec la manche 1 qui sera couru de nuit.

Manche 1 : Vendredi **19 septembre 2025 de 20 :30 à 22 :30**

Manche 2 : Samedi **20 septembre 2025 de 10 :00 à 12 :00**

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

Pendant la manifestation (à partir du lundi 15 septembre 2025) :

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

Article 3 - CIRCUIT

La longueur du circuit est de 5 861 mètres.

Dans sa configuration Bol Classic, la chicane sera installée dans la ligne droite du Mistral. La version du tracé sera donc le 1C-V2. 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 15 septembre 2025 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 équipages 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 du paddock Bol d'Or Classic 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 de la FIM EUROPE et de la Fédération Française de Motocyclisme ainsi qu'aux prescriptions du présent règlement particulier.

L'organisateur s'engage également à respecter le plus fidèlement possible, la charte environnementale "Green Line". **A ce titre, l'organisateur autorise l'engagement à titre expérimentale d'une moto qui sera hors classement.**

Article 5 - CATEGORIES

Le BOL D'OR CLASSIC est une manifestation réservée à toute machine de 2 cylindres au minimum (série ou proto) et, d'une cylindrée supérieure à 500 cm3.

Celles-ci doivent avoir été **commercialisées** entre le 1^{er} janvier 1960 et le 31 décembre 1993.

Il n'y a pas de cylindrée maximum.

Des classements par catégories sont prévus (hors prototypes) :

- **Classic** : pour les motos année modèle entre 01/01/1960 et 31/12/1983
- **Classic Twin & Triple** : sous réserve d'un **minimum de 3 motos engagées**. Catégorie réservée aux motos européennes à 2 et 3 cylindres produites jusqu'en 1983 :
 - 2 Cylindres** : exemples : BMW, Moto Guzzi, Laverda 750, etc
 - 3 Cylindres** : exemples : Laverda 1000, Triumph Trident, BSA rocket 3, Ducati 750-900 SS, Ducati 900 et 1000 MHR, etc
- **Post-Classic 750** : pour les motos année modèle entre 01/01/1984 et 31/12/1993
Catégorie réservée aux motos à moteur 4 cylindres n'excédant pas 750 cm3 et aux motos à moteur bicylindre n'excédant pas 1000 cm3.
- **Post Classic 1000** : pour les motos année modèle entre 01/01/1984 et 31/12/1993
Catégorie réservée aux motos à moteur 4 cylindres de plus de 750 cm3. **Dans cette catégorie, cadre, bras oscillant, moteur, carburateurs et boîtier de filtre à air doivent rester d'origine**

L'organisateur se réserve le droit d'autoriser des machines prototypes (hors classement). L'équipage doit fournir impérativement une copie de la carte grise ainsi que les numéros frappés sur le moteur.

Article 6 - OFFICIELS

- **DIRECTION DE COURSE DU BOL D'OR CLASSIC ET DU BOL D'ARGENT**
- **DIRECTEUR DE COURSE** **A VENIR**
- Adjoints

- **COMMISSAIRES TECHNIQUES** **A VENIR**
- **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^{ème} membre **Nicolas MICHEL**
- **RESPONSABLE CHRONOMETRAGE** **ITS EVENTS**
- **SECRETARIAT** **AMCF**

Article 7 - NOMBRE D'EQUIPAGES ET DE PILOTES ADMIS

Le nombre maximum d'équipages invités à participer aux essais est de : **70 équipages**.

Le nombre maximum d'équipages admis en course est de : **70 équipages**.

Chaque équipage devra être composé de deux pilotes par moto.

Article 8 - SELECTION DES EQUIPAGES

Un Comité de Sélection se réunira après la date de clôture des engagements et sélectionnera 70 équipages.

Les décisions de ce Comité seront sans appel, chaque équipe est donc informée que l'organisateur du BOL D'OR CLASSIC n'est pas en mesure de leur garantir une participation à cette épreuve avant la réunion du Comité de Sélection prévue le mardi 15 juillet 2025.

Le comité de sélection se réserve la possibilité de refuser un équipage dont les deux pilotes posséderaient une notoriété trop importante contraire à l'esprit de la course, même dans le cas où les pilotes en question répondraient aux autres critères de sélection.

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.

Par soucis de donner à l'épreuve un caractère accessible, et dans l'esprit de "1 Pilote de Notoriété + 1 amateur", les équipages devront être composés selon les règles suivantes :

Ne pourront courir ensemble dans le même équipage :

- **Les pilotes ayant marqué 1 point et plus en championnat du Monde depuis 2003 inclus**
- **Les pilotes ayant marqué 1 point et plus en championnat d'Europe depuis 2003 inclus**
- **Les pilotes ayant marqué 1 point et plus en championnat national depuis 2003 inclus**

Ne sont pas concernés par ces restrictions, les pilotes disputant des championnats tout terrain, des épreuves 50cc, de rallyes ou les pilotes et passagers Side-car.

Chaque pilote devra impérativement lors de son inscription, **donner son palmarès, sans omission.**

Le comité de sélection privilégiera les teams engagés dans la catégorie Classic, ainsi que les teams engagés dans la catégorie Post-Classic avec des motos ayant des cylindrées inférieures à 750.

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

Les demandes d'engagement devront parvenir à l'organisateur **au plus tard le mardi 15 juillet 2025.**

Les courses sont ouvertes à tout pilote âgé de 16 ans minimum

Pour les pilotes licenciés à l'étranger, celles-ci devront être approuvées par leur F.M.N.

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 1 500€ devra obligatoirement être joint à la demande d'engagement. Le droit d'engagement est au prix de 1 300€ pour la catégorie Classic et Classic Twin & Triple.

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

Coordonnées bancaires pour virements :

BRED PARIS AGENCE RAPEE

Compte : AMCF SPORT

Code banque : 10107

Code Agence : 00118

N° Compte : 00628026049 – Clé RIB : 26

IBAN : FR76 1010 7001 1800 6280 2604 926

BIC : BREDFRPP

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^{er} septembre 2025**, ni pour les équipages 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). 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 équipage recevra 2 pass pilotes + 10 pass pour le team manager, les mécaniciens, panneauteurs et invités ; ainsi que 4 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 rétro réfléchissants. 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.

Le pilote jaune sera le premier à prendre le départ des essais. Le pilote orange sera le deuxième pilote.

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 15 septembre 2025. Passé cette date, toute autre modification sera à faire lors des vérifications administratives.

Les vérifications administratives se tiendront le **mercredi 17 septembre 2025 de 9h00 à 13h00 et de 14h00 à 17h30. Aucune modification d'équipage 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 17 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 à l'AMCF SPORT.

L'installation et la pose se feront sur approbation de la Direction de Course et des commissaires techniques.

Article 12 - REGLEMENTATION TECHNIQUE

Tous les motocycles doivent être vérifiés au niveau de la sécurité par les commissaires techniques avant la première participation aux essais, selon l'horaire publié.

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

12.1 CRITERES A RESPECTER SELON LES CATEGORIES

Les motos roulant en Classic doivent obligatoirement répondre aux critères suivants :

- Roues de 16 ou 18 pouces, roues en carbone interdites
- Pneus arrière de 150 mm de largeur maximum
- Tubes de fourche de 42 mm de diamètre maximum
- Etriers de frein avant à deux pistons maximums.
- Disques de freins flottants interdits

Les motos roulant en Post-Classic 750 doivent obligatoirement répondre aux critères suivants :

- Catégorie réservée aux motos à moteur 4 cylindres n'excédant pas 750 cm³ et aux motos à moteur bicylindre n'excédant pas 1000 cm³
- Roues de 16,17 ou 18 pouces, roues en carbone interdites
- Diamètre des disques de freins avant 320 mm maximum
- Pneus arrière de 180 mm de largeur maximum
- Tube de fourche de 43mm de diamètre maximum
- Etriers de frein avant à quatre pistons maximums

Les motos roulant en Post-Classic 1000 doivent obligatoirement répondre aux critères suivants :

- Catégorie réservée aux motos à moteur 4 cylindres de plus de 750 cm³
- **Dans cette catégorie, cadre, bras oscillant, moteur, carburateurs et boîtier de filtre à air doivent rester d'origine**
- Roues de 16,17 ou 18 pouces, roues en carbone interdites
- Diamètre des disques de freins avant 320 mm maximum
- Pneus arrière de 180 mm de largeur maximum
- Tube de fourche de 43mm de diamètre maximum
- Etriers de frein avant à quatre pistons maximums

En cas de contestation sur l'authenticité d'une machine, il appartiendra à son propriétaire de démontrer la conformité de sa restauration avec le règlement technique du BOL D'OR CLASSIC.

Les commissaires techniques et le jury de la manifestation resteront seuls juges de la conformité de la machine.

Les machines "répliques" sont autorisées dans la mesure où leur aspect est strictement conforme à celui du modèle d'origine.

12.2. PRÉPARATION OBLIGATOIRE

- Les véhicules 4 temps devront obligatoirement posséder un bac de récupération pouvant recevoir au minimum 50% des liquides contenus dans le moteur (lubrifiant et refroidissement).
Les reniflards de liquide (essence et eau) devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité minimale de 0,5 litre.
- 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.
- Doivent être retirés : les béquilles, les clignotants, les rétroviseurs, plaques minéralogiques et tout autre accessoire non utile ou dangereux pour la compétition.
- Un coupe circuit fixé au guidon, à portée de main à partir des poignées de guidon est obligatoire et sera contrôlé aux vérifications techniques.
- Les leviers de frein et d'embrayage doivent avoir l'extrémité munie d'une boule (16 mm minimum).
- La poignée des gaz doit revenir d'elle-même lorsque le conducteur ne la maintient plus.
- La visserie dépassant exagérément vers l'extérieur (tendeurs de chaîne, tringle de frein arrière, etc...) devra être protégée par une durite en caoutchouc.
- La protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.
- Un guide chaîne fixée 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.

12.3 ECHAPPEMENT

Le contrôle en dynamique est effectué avec un moteur en pleine charge. Elle s'applique sur tout autre circuit que des circuits de karting.

En compétition, une machine est réputée non conforme si 3 passages au-dessus de 109 dB/A après application du correctif sont mesurés durant la même session ou course.

En cas de non-conformité, l'opérateur consigne les valeurs relevées corrigées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

Se référer à la méthode de contrôle en dynamique des RTS Règlementation Niveau Sonore des Machines pour la mise en place du dispositif.

12.4 ECLAIRAGE

Tous les motocycles doivent être équipés lors de leurs présentations aux contrôles techniques, d'un éclairage complet et en état de marche soit :

- A l'avant, un phare au minimum (recouvert de scotch ou d'une housse lors de la course de jour).
- A l'arrière, deux feux rouges avec câblages indépendants d'une puissance de 5W minimum, l'alimentation de l'éclairage sera fournie par l'énergie du moteur ou des batteries additionnelles. Les feux à diodes LED ne sont autorisés que si elles sont fixées dans les feux d'origine ou ayant l'aspect des feux d'époque.
- Les deux feux arrière doivent être allumés en permanence et contrôlés par des commutateurs distincts
- Un dispositif rétro réfléchissant rouge de 60 cm² sera posé à l'arrière du motocycle
- Un feu supplémentaire, non-clignotant (ni rouge, jaune, orange ou vert), max. puissance 5W, peut être ajouté au motocycle, fixé de côté et non visible depuis l'arrière de la moto.

Le contrôle du fonctionnement du système électrique se fera avant l'entrée sur la piste des motocycles. Durant l'épreuve qui se déroule partiellement de nuit, sur instruction de la direction de course, les phares et les feux arrière devront être allumés en permanence. Les feux arrière devront fonctionner simultanément.

Si l'éclairage est insuffisant, ou en panne, le concurrent aura l'obligation de rejoindre son stand pour effectuer les remises en état nécessaires.

12.5 REPOSE PIEDS

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.

12.6 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 composite ou ABS ou encore métallique tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane. Des plaques et/ou barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisés. 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.

12.7 SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

Dans le cas d'une moto 2 ou 4 temps dont le moteur est refroidi par un liquide, les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau pure.

12.8 RESERVOIRS D'ESSENCE

Le réservoir de carburant doit être complètement rempli de mousse de rétention

12.9 PLAQUES DE COURSE

Les machines devront être équipées de trois plaques numéros, une sur l'avant de la machine, deux à l'arrière et placées de chaque côté.

Les machines doivent porter des plaques numéros de construction solide et de forme rectangulaire avec angles arrondis, mesurant au minimum 28,5 cm de largeur et 23,5 mm de hauteur.

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

La couleur des plaques doit être noir mat et celle des numéros doit être blanc. Les numéros devront être, si possible, en matériau rétro réfléchissant.

Les plaques doivent être planes, entièrement visibles, leur inclinaison sur la verticale ne doit pas excéder 30° et elles ne doivent pas être éclairées.

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 et d'une protection pectorale 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 et la FFM).** Les casques devront être équipés d'adhésifs rétro réfléchissants BLANCS et ROUGE, d'une dimension minimum de 40mm X 20mm chacun, disposé sur la face arrière et sur les faces latérales.

Article 13 - ESSAIS – QUALIFICATIONS

Chaque pilote engagé au BOL D'OR CLASSIC devra obligatoirement participer aux essais, dans la série qui lui sera réservée, en fonction de la couleur de ses brassards 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 (130 % de la moyenne des trois meilleurs temps) dans au moins l'une des séances d'essais qualificatives et avoir accompli au minimum 3 tours d'essai.

Les essais de nuit sont obligatoires pour la moto. Les équipes devront faire au minimum 1 tour chronométré. Dans le cas contraire, la sanction sera de 1 stop and go.

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 66 premiers équipages retenus** 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 équipages supplémentaires** recommandées par l'organisateur avec l'accord du Jury de la manifestation.

Les machines ne possédant pas de démarreur autonome seront placées en fin de grille.

Article 15 - MODIFICATIONS DES EQUIPAGES

Le changement d'équipe ou du nom des pilotes participant pourra être modifié jusqu'à **1h après la seconde séance d'essai qualificatif avec l'accord du jury.** 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. 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 mercredi 17 septembre 2025 de 19h40 à 20h10.

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

Article 17 - HORAIRES PREVISIONNELS

A VENIR

Article 18 - ZONE DES STANDS - PANNEAUTAGE

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

L'installation logistique de chaque équipage pour la première manche se fera vendredi 15 septembre après la visite des stands, dans la ligne droite des stands provisoires sous forme de marquage au sol de 3 mètres par 3 mètres devant les stands du Bol d'Or et attribués aux concurrents.

L'installation logistique de chaque équipage pour la deuxième manche se fera samedi 16 septembre après le WARM UP du Bol d'Or, dans la ligne droite des stands provisoires sous forme de marquage au sol de 3 mètres par 3 mètres devant les stands du Bol d'Or et attribués aux concurrents.

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

L'affectation, la mise en place et le retrait des installations provisoires devra respecter un timing précis.

La zone de panneautage se trouve dans la zone des stands. Le panneautage est autorisé dans cette zone (2 panneauteurs par équipe). Les équipes du Bol d'Or Classic 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 Bol d'Or.

- 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-16' 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 équipages qui ne seraient pas sortis 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 équipages 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. Chaque coureur court vers sa machine, met le moteur en marche et débute le 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 plateforme 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 équipages 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)

Chaque coureur court vers son motorcycle, met seul le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course. 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 ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant son stand.

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

A 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 2 minutes et 30 secondes.

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 d'**une minute** sera ajoutée à son temps de course. **Une pénalité de temps de 2 minutes et 30 secondes pourra être donnée à la place du Stop & Go durant la course.**

Article 22 - CARBURANT - RAVITAILLEMENT

22.1 RAVITAILLEMENT

L'utilisation d'un système jerrican/entonnoir ou tout autre système utilisant des contenants ouverts, des vannes à billes ou autre est interdit pour effectuer les ravitaillements en carburant.

Dans les « zones des stands », l'usage de tout appareil générateur d'étincelles (soudeuse, ponceuse, meuleuse, etc....) est formellement interdit. Seuls sont autorisés les outillages électriques portables dépourvus de câbles d'alimentation.

Chaque équipage devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci devra être équipée d'un extincteur à poudre polyvalente ou à mousse carbonique (5 kg minimum) efficace contre les feux de carburant. Cette personne devra obligatoirement être présente lors des opérations de ravitaillement. **Ce matériel devra être présenté lors du contrôle technique.**

Aucune autre intervention ne pourra avoir lieu sur la machine simultanément au ravitaillement.

Le ravitaillement devra intervenir en tout dernier lieu, après toutes les autres opérations mécaniques. Si après le ravitaillement en carburant, une quelconque autre intervention s'avérait nécessaire sur la machine, celle-ci ne pourrait avoir lieu qu'une fois la moto rentrée à l'intérieur du stand.

Le pilote ne peut rester sur la moto pendant le ravitaillement,

Durant cette opération, un préposé à l'extincteur doit être présent aux côtés du ravitailleur. Le « fireman » ainsi que le préposé au ravitaillement devront porter des vêtements de protection (coton au minimum), une cagoule ainsi qu'une protection des yeux.

Le stockage de carburant dans l'espace réservé à chaque équipe (3x3m) ne pourra pas dépasser 50 litres (contenu du derrick inclus).

Il est formellement interdit de fumer dans et devant les stands (exclusion immédiate de l'équipe), cette interdiction s'applique également aux cigarettes électroniques.

22.2 DERRICKS

Pour procéder au ravitaillement, les derricks positionnés en hauteur sont interdits. En revanche l'utilisation de systèmes "volants" de type "Acerbis" sera retenue à la condition que dans son mode de fonctionnement, le fait de relâcher la poignée du derrick lui permette de voir son débit d'essence s'arrêter instantanément.

Le remplissage du système de ravitaillement s'effectuera dans un endroit déterminé par l'organisation.

Il pourra se faire à l'aide d'un siphon ou d'une pompe manuelle et s'effectuer au « bidon-entonnoir », le préposé à l'extincteur devant surveiller l'opération.

Les vannes « Zénith » sont interdites sur les réservoirs.

22.3 ARRET AUX STANDS

Seules 4 personnes sont habilitées à travailler directement sur la machine devant et dans le stand. Si le pilote participe aux opérations, il comptera parmi ces 4 personnes. **Dans chacune des deux manches, les équipages devront effectuer au minimum deux arrêts, avec changement de pilote obligatoire.**

La machine devra être béquillée pendant toutes ces opérations et le moteur arrêté.

- Les opérations suivantes seront réalisées **DANS** le « stand » : changement de roues, changement des plaquettes de frein ou des étriers, tension et graissage de la chaîne, réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche, etc. Si à un moment donné, il est nécessaire de mettre en route le moteur pour procéder à un essai, le moteur devra ensuite être arrêté avant d'être redémarré devant le « stand » au moment de son départ.

En cas de problème de redémarrage, deux personnes sont autorisées à pousser la machine, le coureur étant sur la moto. L'utilisation d'une batterie additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen extérieur à la moto.

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 motorcycle 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.

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.

Les concurrents, en course, doivent utiliser leur éclairage en permanence à partir du moment où l'indication leur en sera donnée par la Direction de course.

Chaque équipage devra obligatoirement procéder à un changement de pilote minimum lors de chacune des deux épreuves.

Article 25 - ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE

25.1) 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.

25.4) Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant la neutralisation de la course sous safety-car, le nouveau départ s'effectue « lancé sous 2 safety-cars ».

Le Directeur de Course doit informer toutes les équipes de la procédure de départ (deux groupes avec véhicules de sécurité).

Les machines sont respectivement placées dans l'ordre et derrière le safety-car où elles se trouvaient au moment de l'arrêt de la course, les safety-cars effectuent quelques tours afin de se recalibrer et la course est relancée selon la procédure habituelle.

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 de la 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 équipages devront payer les frais de remise en état du revêtement.

Article 28 - CLASSEMENT

Le classement de la course sera établi en fonction du nombre de tours accomplis.

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

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

Il n'y a pas de nombre de tours minimum pour être classé, à la condition de franchir la ligne d'arrivée, toutes les équipes ayant pris le départ le seront en fonction du nombre de tours parcouru.

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.

En catégorie Post-Classic 1000, à l'issue de la deuxième manche, en cas de réclamation(s), la ou les motos pourront être contrôlées au banc de puissance. Les machines dépassant 150 chevaux seront immédiatement déclassées.

Article 29 - PRIX ET COUPES

Il n'y aura pas remise de prix pour le podium Scratch.

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

Deux coupes seront remises aux trois premières équipes de chaque catégorie :

- Classic
- Post Classic 750
- Post Classic 1000

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 - 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 32 - RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif National, les pilotes et les équipages, 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 33 - 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 34 - 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 motocycle, aux accessoires et au matériel, par un accident, le feu ou tout autre incident.

Article 35 - 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.

35.1) 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.

35.2) 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.

35.3) 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.

L'utilisation de drone ou de toute hélicoptère située dans les enceintes et aux abords du circuit est strictement interdite sauf autorisation de AMCF SPORT.

Article 36 - 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 37 - EMBLACEMENT PADDOCK

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

Soit de 5m x 17,5m = 87,5m².

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.**

Pour des raisons de sécurité, il est interdit d'utiliser des Barbecues à flamme.

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.

ANNEXE I - LAISSEZ PASSER

Les équipages admis aux essais recevront chacun les accréditations suivantes :

BOL D'OR CLASSIC

- 2 fulls pass pour les pilotes
- 10 pass team

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 Classic (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 Classic 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 Classic (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.