



REGLEMENT PARTICULIER

1^{er} BOL DE BRONZE

20 & 21 septembre 2019

Circuit Paul Ricard – Le Castellet

Article 1 - PRESENTATION

Dans le cadre du 83^{ème} Bol d'Or, l'Association Moto-Cyclecariste de France, Moto Revue et l'AMCF SPORT organisent sur le Circuit Paul Ricard le premier BOL DE BRONZE. Cette épreuve est une course d'endurance, réservée aux pilotes âgés entre **14 et 25 ans** le jour de la course, qui se disputera en une manche de deux heures le vendredi 20 septembre 2019 (voir également **Annexe I : Sprint Bol de Bronze**)

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).

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 16 septembre 2019) :

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 **3 800 mètres**.

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 16 septembre 2019 16h00**.

L'installation sur les paddocks 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, la voie des stands et l'ensemble des installations 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 de Bronze en 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.

Article 4 - JURIDICTION

La manifestation se déroulera conformément au Code Sportif de la Fédération Française de Motocyclisme ainsi qu'aux prescriptions du présent règlement particulier.

Article 5 - CATEGORIES

Le Bol de Bronze est une manifestation réservée aux pilotes âgés entre 14 et 25 ans (le jour de la course) et aux machines dotées des caractéristiques suivantes :

Les motocycles de type sportifs (présence de carénage obligatoire) des classes 400cc sont autorisés à prendre part à l'épreuve :

Catégorie 400 : *Au-dessus de 125cc jusqu'à 499cc (2-cylindres) et de 250cc à 399cc (monocylindre), au prix maximum de 7 000 € T.T.C, prix catalogue (ces prix pourraient subir une légère évolution compte tenu de la conjoncture économique, il appartiendra à l'organisation d'apprécier la variation tarifaire sur la période susvisée).* Accessible à partir de 14 ans pour une puissance de 50 ch à la roue arrière.

Motos autorisées :

- Monocylindre : KTM RC 390 + R

- Bicylindre : Honda CBR 500 RR / Kawasaki Ninja 300/400 / Yamaha YZF-R3 + A

- Si d'autres modèles étaient proposés par des candidats au Bol de Bronze, il appartiendrait à l'Organisation (avec l'appui de la FFM) de valider ou non l'admission des dits modèles.

Pour d'évidentes raisons d'équités sportives, il a été décidé de retenir une échelle de poids définie comme suit :

Machine	Poids de la machine		Poids minimum combiné pilote et machine (poids du pilote tout équipé)
	Limite basse	Limite haute	
Honda CBR500R	151 kg	165 kg	215 kg
KTM RC390	134 kg	148 kg	208 kg
Kawasaki N 300	138 kg	152 kg	215 kg
Kawasaki N 400	138 kg	152 kg	215 kg
Yamaha R3	138 kg	152 kg	205 kg

Pour les spécificités et interprétations de ces règles de poids, reportez-vous aux articles 3.4 du règlement Promosport ou (équivalent) 27.3 du règlement Superbike édités par la Fédération Française de Motocyclisme.

Article 6 - OFFICIELS

DIRECTION DE COURSE DU BOL DE BRONZE

- Directeur de Course
- Adjoint

Jean-Marc DELETANG

Jean-Luc GILARD
Christian PINOCHET
Thomas GUERIN
Sylvana NIEREMBERGER
Claudine GUERIN

· COMMISSAIRES TECHNIQUES

- RESPONSABLE

- Secrétaire
- Membres

Mehdi REVEL

Catherine THIVOLLE
Francis GUIER
Jean-Marc BLONDE
Edmond LEDOYEN
Daniel ARCENS
David CHIES
Christelle BODIN
Loïc BODIN
Pascal MUSSLIN
Laurent BARANGER
Patrick BERTOLOTTI
Didier HENRY
Franck DUPUIS
Patrick MANNEVY
Jean-François BOHAIN
Julio LOPES
Guy MIVELAZ
Isabelle BEURTON
Eric GUIGUET
Manuel BARCOJ

· RESPONSABLES COMMISSAIRES DES STANDS

Hervé PAPIER

· RESPONSABLES COMMISSAIRES DE PISTE

Julien PAOLI

· RESPONSABLE Paddock

A déterminer

· JURY DES EPREUVES NATIONALES

- Président d'honneur
- Président
- Membre
- 3^{ème} membre

Eugène MULLIE

Lawrence TRACY
Jean-Luc BERRIER
Nicolas MICHEL

· RESPONSABLE CHRONOMETRAGE

FFM

· SECRETARIAT

AMCF

Article 7 - NOMBRE D'EQUIPAGES ET DE PILOTES ADMIS

Le nombre maximum d'équipages invités à participer aux essais est de : **50 équipages**.

Le nombre maximum d'équipages admis en course est de : **50 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 50 équipages.

Les décisions de ce Comité seront sans appel, chaque équipe est donc informée que l'organisateur du 1^{er} BOL DE BRONZE n'est pas en mesure de leur garantir une participation à cette épreuve avant la réunion du Comité de Sélection prévue le mercredi 21 août 2019.

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

Les demandes d'engagement devront parvenir à l'organisateur **au plus tard le mardi 20 août 2019.**

Le BOL DE BRONZE est une compétition internationale ouverte à tout pilote âgé de 14 ans minimum et de 20 ans maximum.

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 (celle-ci, d'un montant de 100€ peut être souscrite sur place avec une majoration et 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 étrangers devront présenter une « starting permission » délivrée par leur fédération nationale.

Un droit d'engagement non remboursable de 1950 € (sauf en cas de non sélection par le comité d'organisation) devra obligatoirement être joint à la demande d'engagement. Ce droit d'engagement comprend les 500€ d'inscription et les 1 450€ de pneus Pirelli (cf article 12.1 du présent règlement), ainsi que la remise d'un pack pilote Pirelli (cf article 12.1 du présent règlement).

- 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 7 septembre 2019, ni pour les équipages sélectionnés qui ne pourront se qualifier à l'issue des essais chronométrés

Une **caution de 300 €** 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 + 6 pass pour le team manager, les mécaniciens, panneauteurs et invités ; ainsi que 2 parkings paddock. Les accréditations seront délivrées au Welcome Center à l'arrivée des teams (cf annexe II).

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 par mail avant le lundi 16 septembre. Passé cette date, toute autre modification sera à faire lors des vérifications administratives.

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le **jeudi 19 septembre de 8h30 à 12h30**

Les vérifications se tiendront :

Administratives : Rez-de-chaussée du bâtiment Pit Building

Techniques : Lieu à déterminer

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

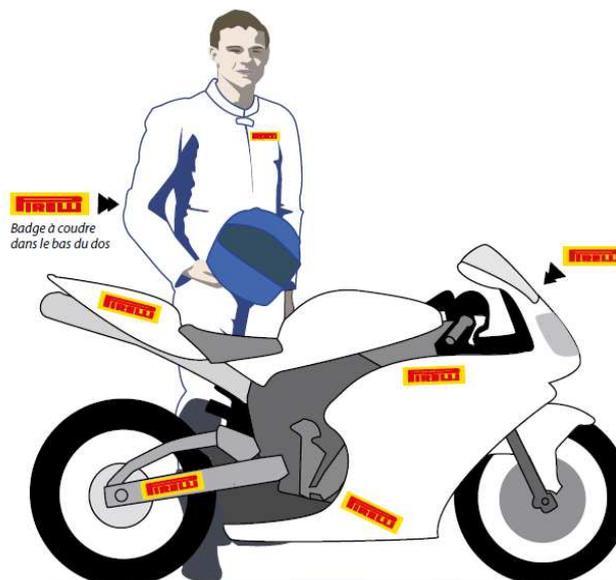
- Le manufacturier **Pirelli** sera le fournisseur **exclusif** pour le Bol de Bronze 2019.
- Lors des vérifications administratives, il vous sera remis des tickets vous permettant de retirer vos pneus compris dans l'engagement au camion d'assistance Pirelli (4 pneus avant et 5 pneus arrière).
- Les pneumatiques compris dans l'inscription pourront être utilisés dès les essais pré-bol du 3 et 4 septembre.
- Références des pneus Pirelli autorisés au Bol de Bronze 2019 :

Modèle	Dimension	Gomme
Diablo Supercorsa V3	AV 110/70 ZR 17	SC1
Diablo Supercorsa V3	AR 140/70 ZR 17	SC1
Diablo Supercorsa V3	AV 120/70 ZR 17	SC1
Diablo Supercorsa V3	AR 160/60 ZR 17	SC1
Diablo Rain	AV 110/70 R 17	SCR1
Diablo Rain	AR 140/70 R 17	SCR1
Diablo Rain	AV 120/70 R 17	SCR1
Diablo Rain	AR 160/60 R 17	SCR1

- Le nombre de pneumatique n'étant pas limité, il vous sera possible d'en acquérir en complément directement au camion Pirelli.
- Les pneumatiques distribués par Pirelli comporteront un sticker spécifique. Une vérification sera effectuée lors du passage en prégrille et à l'issue de la course afin de vérifier la conformité des pneumatiques utilisés.

12.2. MARQUAGE PARTENAIRES

Dans le cadre du partenariat Pirelli, des stickers fournis par le pneumaticien devront être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage ci-dessous (1 obligatoire sur la bulle + 2 emplacements au choix par côté) :
Dimension : 15 x 3 cm minimum.



12.3. 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 doivent être retirés.
- La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire. Il devra être allumé en cas de pluie.
- **L'interrupteur d'arrêt moteur et de démarreur doit rester présent au guidon droit.**

12.4. 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 au sonomètre sera effectué lors des vérifications techniques. Le nombre maximum de dB sera de 102.

12.5. TABLEAU DES MODIFICATIONS AUTORISÉES

12.5.1. FOURCHE

Les tubes et fourreaux 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 et détente) est autorisé.

12.5.2. 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.

12.5.3. AMORTISSEUR ARRIÈRE

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

12.5.4. 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.

12.5.5. FREINS

De marque libre, il sera possible de changer l'ensemble du système de freinage (maître-cylindre avant et arrière, liquide, plaquettes, disques) à condition de conserver dimension et matériaux d'origine. Les étriers doivent rester tels qu'homologués, sans qu'aucune modification ne soit possible.

- Il est fortement recommandé de monter des durites de frein de type « aviation » (1 durite par étrier au départ du maître cylindre). La séparation des durites de frein devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Il est impossible de changer les étriers. **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.**

12.5.6. 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.

12.5.7. PROTECTION CHAÎNE

- 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.

12.5.8. ROUES ET ENTRETOISES

Les roues d'origine, ou éléments adaptables dans les mêmes dimensions, doivent être conservées. Interdiction aux jantes en carbone, titane, ou magnésium, à moins que l'un de ces matériaux ne soient utilisés d'origines. Les entretoises sont libres.

12.5.9. SELLE

Les selles monoplaces sont autorisées.

12.5.10. TABLEAU DE BORD

Le tableau de bord doit être celui d'origine, en état de marche et sans modifications.

12.5.11. SUPPORT DE BEQUILLE

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

12.5.12. REGLAGE D'INJECTION / RÉGIME MOTEUR

Se reporter aux articles 27.26 1 & 2 du règlement technique Superbike précisant les modifications possibles.

12.5.13. SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

- Il devra être assuré par de l'eau.
- Il ne devra être modifié, ni quant à son emplacement, ni quant à sa contenance.
- Les radiateurs additionnels seront autorisés.
- Possibilité de supprimer le ventilateur et le calorstat.

12.5.14. BOUGIES

Indice thermique libre.

12.5.15. 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. 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.

12.5.16. FILTRE À AIR

- Les modifications et suppressions des boîtes à air sont interdites.
- La boîte à air doit rester d'origine, seuls les tuyaux de drainage doivent être bouchés.
- Le filtre à air doit être d'origine ou adaptable se fixant dans la boîte à air en place et lieu de l'élément d'origine.

12.5.17. POIGNEE D'ACCELERATEUR

Poignée d'accélérateur libre.

12.6. TABLEAU DES PIÈCES OBLIGATOIREMENT D'ORIGINE

12.6.1. CADRE

Seule une boucle arrière adaptable, si elle est d'origine démontable, est tolérée. Les renforts de cadre sont interdits.

12.6.2. GUIDON

- Les guidons adaptables sont autorisés s'ils respectent la forme d'origine.
- Toute réparation de guidon est interdite

12.6.3. BATTERIE

La batterie doit conserver les dimensions d'origine. Elle devra fournir la tension prévue par le constructeur.

12.6.4. MOTEUR

- Toute modification « moteur » doit se conformer aux articles mentionnés dans le règlement Superbike édicté par le collège technique de la Fédération Française de Motocyclisme (de l'art 27.07 à 27.27).
- Le réalésage du cylindre en côte réparation est autorisé dans la limite de cylindrée du modèle considéré.
- Sélection des vitesses : le shifter est autorisé.
- En cas de réclamation, le moteur pourra être saisi dans le cadre du contrôle technique.

12.6.5. RÉSERVOIR D'ESSENCE

- Il devra rester d'origine.
- Le remplacement du bouchon par un modèle adaptable est autorisé.
- Les vannes de type "Zenith" sont interdites.
- Le remplissage des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est obligatoire.

12.7. 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.

12.8. 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.

12.9. CARENAGES

- Le carénage d'origine peut être remplacé par des contretypes accessoires de formes et d'aspect identiques à l'origine. Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériau en fibres de carbone ou composite de carbone est interdite.
- La bulle peut être remplacée par un contertype transparent. Une modification de la hauteur de la bulle de +/- 15 mm est autorisée.
- Se reporter à l'article 27.39 du règlement Superbike pour déterminer l'ensemble des choses autorisées, et celles qui ne le sont pas, au niveau du carénage.

12.10. PLAQUES DE COURSE

- Les machines porteront des plaques de couleur blanche. La couleur des numéros sera fonction de la marque des machines (Honda/Rouge – Kawasaki/Vert – Yamaha/Bleu – KTM/Orange)
- La dimension minimum des chiffres sera de : - Hauteur : 14 cm - Largeur : 8 cm - Épaisseur : 2,5 cm
 - Le responsable des contrôles techniques sera seul habilité à décider de la lisibilité des numéros.

12.11. 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.

Article 13 - ESSAIS – QUALIFICATIONS

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

Pour participer à la compétition, chaque pilote devra individuellement accomplir le temps minimum de qualification de sa série (120 % de la moyenne des deux meilleurs temps) 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 équipages retenus** pour la course (si respect des dispositions de l'article 13 concernant la règle des 120%) 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.

Article 15 - MODIFICATIONS DES EQUIPAGES

Le changement d'équipe ou du nom des pilotes participant au BOL DE BRONZE pourra être modifié jusqu'à **une heure** après la fin de la dernière séance des essais qualificatifs. 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 19 septembre de 12h30 à 12h55.

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

Article 17 - HORAIRES PREVISIONNELS [suceptibles d'être modifiés]

Mercredi 18 septembre 2019

09h à 13h et de 14h à 18h :

09h30 à 13h et de 14h à 17h :

08h à 14h30 :

Vérifications administratives **BOL D'OR**

Vérifications techniques **BOL D'OR**

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES **BA** et **BOC**

14:30	15:00	BRIEFING BOL D'ARGENT (Teams Managers et pilotes)	0:30
15:00	15:30	BRIEFING BOL CLASSIC (Teams Managers et pilotes)	0:30
15:00	15:45	ESSAIS LIBRES BOL ARGENT	0:45
15:55	16:40	ESSAIS LIBRES BOL CLASSIC	0:45
16:50	17:35	ESSAIS LIBRES BOL ARGENT	0:45
17:45	18:30	ESSAIS LIBRES BOL CLASSIC	0:45
18:30	19:15	BRIEFING TEAMS MANAGERS BOL D'OR	0:45
19:30	20:30	BRIEFING PILOTES BOL D'OR	1:00

Jeudi 19 septembre 2019

08:30	12:30	VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES BOL DE BRONZE	
8:30	8:50	BOL D'ARGENT PILOTES ARGENT (Essais qualificatifs 1)	0:20
8:55	9:15	BOL D'ARGENT PILOTES VIOLETS (Essais qualificatifs 1)	0:20
9:15	9:35	Inspection FIM	0:20
9:45	11:45	ESSAIS LIBRES BOL D'OR	2:00
11:55	12:15	BOL CLASSIC PILOTES ORANGE (Essais qualificatifs 1)	0:20
12:25	12:45	BOL CLASSIC PILOTES JAUNE (Essais qualificatifs 1)	0:20
12:30	12:55	BRIEFING BOL DE BRONZE (Teams Managers et pilotes)	0:25
12:55	13:25	ESSAIS LIBRES BOL DE BRONZE	0:30
13:35	14:05	ESSAIS LIBRES BOL DE BRONZE	0:30
14:25	14:45	BOL D'OR PILOTES BLEUS (Essais qualificatifs 1)	0:20
14:55	15:15	BOL D'OR PILOTES JAUNES (Essais qualificatifs 1)	0:20
15:25	15:45	BOL D'OR PILOTES ROUGES (Essais qualificatifs 1)	0:20
15:55	16:15	BOL D'OR PILOTES VERTS (Essais qualificatifs 1)	0:20
16:25	16:45	BOL DE BRONZE PILOTES 1 (Essais qualificatifs 1)	0:20
16:55	17:15	BOL DE BRONZE PILOTES 2 (Essais qualificatifs 1)	0:20
17:25	17:45	BOL D'ARGENT PILOTES ARGENT (Essais qualificatifs 2)	0:20
17:55	18:15	BOL D'ARGENT PILOTES VIOLETS (Essais qualificatifs 2)	0:20
18:25	18:45	BOL CLASSIC PILOTES JAUNE (Essais qualificatifs 2)	0:20
18:55	19:15	BOL CLASSIC PILOTES ORANGE (Essais qualificatifs 2)	0:20
Essais de nuit :			
20:30	21:30	BOL D'OR	1:00
21:40	22:20	BOL CLASSIC	0:40

Vendredi 20 septembre 2019

8:00	8:15	BOL DE BRONZE PILOTES 1 (Essais qualificatifs 2)	0:15
8:25	8:40	BOL DE BRONZE PILOTES 2 (Essais qualificatifs 2)	0:15
9:00	9:20	BOL D'OR PILOTES BLEUS (Essais qualificatifs 2)	0:20
9:30	9:50	BOL D'OR PILOTES JAUNES (Essais qualificatifs 2)	0:20
10:00	10:20	BOL D'OR PILOTES ROUGES (Essais qualificatifs 2)	0:20
10:30	10:50	BOL D'OR PILOTES VERTS (Essais qualificatifs 2)	0:20
11:00	11:15	Préparation des stands Bol d'Argent	0:15
11:25	11:40	Début de la procédure de départ Bol d'Argent	0:15
11:40	14:40	DEPART DU 16^{ème} BOL D'ARGENT	3:00
14:40	15:10	Remise des prix + Sortie des stands Bol d'Argent	0:30
15:15	15:30	Préparation des stands BOL DE BRONZE	0:15
15:30	15:45	Début de la procédure de départ	0:15
15:45	17:45	BOL DE BRONZE	2:00
17:55	19:15	Visite des stands	1:20
19:15	20:15	Montage des tentes pour les Stands Bol Classic	1:00
20:25	20:40	Préparation des stands Bol Classic	0:15
20:45	21:00	Début de la procédure de départ Bol Classic	0:15
21:00	23:00	BOL CLASSIC 1^{ère} MANCHE	2:00

Samedi 21 septembre 2019

7:55	8:15	Préparation des stands Bol Classic	0:20
8:15	8:30	Début de la procédure de départ	0:15
8:30	10:30	BOL CLASSIC 2^{ème} MANCHE	2:00
10:30	11:10	Sortie des stands BOL CLASSIC	0:40
11:10	11:30	Nettoyage Voie des stands et inspection FIM	0:20
11:30	12:15	WARM UP	0:45

12:25	12:55	SPRINT BOL DE BRONZE	0:30
12:55	14:10	Visite des stands vip animations Neutralisation	1:15
14:10	14:15	Nettoyage de la voie des stands	0:05
14:15	15:00	Début de la procédure de départ	0:45
15:00		DEPART DU 83^{ème} BOL D'OR	

Dimanche 22 septembre 2019

15:00

ARRIVEE DU 83^{ème} BOL D'OR

Article 18 - ZONE DES STANDS - PANNEAUTAGE

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

L'installation logistique de chaque équipage se fera vendredi 20 septembre après la course du BOL D'ARGENT, dans la ligne droite des stands, **juste devant les box** affectés aux équipes participant au Bol d'Or.

Il sera demandé de respecter le marquage au sol effectué par l'organisateur. La surface réservée à chaque équipage 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 du BOL DE BRONZE 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.

Article 19 - DEPART

Le départ sera donné type Bol d'Or.

- H-15' Panneau 5' – klaxon – feu vert en sortie des stands pour le tour de reconnaissance*
- **drapeau rouge sur la grille de départ.**
- H-14' Panneau 4' + klaxon
- H-13' Panneau 3' + klaxon
- H-12' Panneau 2' + klaxon
- H-11' Panneau 1' + klaxon
- H-10' 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, les coureurs ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands 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 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 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 motocycle, 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 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. 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). Il doit arrêter sa machine complètement et rester à l'arrêt pendant 30 secondes. Il pourra ensuite reprendre la course.

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.

Article 22 - CARBURANT - RAVITAILLEMENT

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

Ravitaillement : Durant la course du BOL DE BRONZE, chaque équipage devra s'arrêter à son "stand" **un minimum de trois fois** pour changer de pilote, et ravitailler en essence quand nécessaire. Il n'est pas imposé de béquiller la moto pour procéder au changement des seuls pilotes (hors ravitaillement essence ou de toute autre intervention sur la machine), les deux pilotes pourront s'échanger ainsi le guidon de la moto, à la condition express que celle-ci soit physiquement arrêtée, et que le moteur soit coupé.

Tout changement de pilote, ravitaillement en essence, eau et huile, **devra s'effectuer devant son "stand"** dans une zone délimitée par l'organisation.

Chaque pilote devra faire un minimum de deux relais, sous peine de sanction.

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.**

Le ravitaillement devra intervenir en tout dernier lieu, après toutes les autres opérations mécaniques.

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 réservoir de la moto par bidon et entonnoir est interdit.

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.

Pour rappel, les vannes « Zénith » sont interdites sur les réservoirs.

Pendant le ravitaillement en essence, le pilote ne peut rester sur sa machine. 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 (3 x 3 m) 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).

Arrêt 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.

- 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.

Aucune autre moto (ou moteur) ne doit être entreposée dans le « stand ».

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.

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

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.

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 Route.

Si la Direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (drapeau noir rond orange, arrêt immédiat ou drapeau noir) rentrer 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, et chacun devra faire deux relais à son guidon durant cette course.

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, conformément à l'article 1.15.9 du règlement du Championnat du Monde d'Endurance. 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 lancée derrière le Safety Car.

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

A/ Dans le cas de la situation moins de trois tours :

- a)-Toutes les équipes peuvent repartir.
- b)-Les motos peuvent être réparées. Le ravitaillement est autorisé.
- c)-Le nombre de tours ou la distance seront les mêmes que pour la course initiale.
- 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)-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.

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 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, puis entre les ex-æquo sur les temps de passage à l'arrivée.

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'article 1.23 du règlement 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 lors de chaque 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 équipage doit avoir effectué au moins 75% de la distance parcourue par l'équipage vainqueur.

Article 29 - PRIX ET COUPES

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

Un classement scratch viendra récompenser les 3 premiers équipages.

Les 2 pilotes par équipage récompensé devront obligatoirement être présents lors de la remise des prix.

PRIME PIRELLI

- 1^{er} : remboursement de 100% des frais d'engagement + forfait pneumatique = 1 950€ TTC
- 2^{ème} : remboursement de 50% des frais d'engagement + forfait pneumatique = 975€ TTC
- 3^{ème} : remboursement de 250% des frais d'engagement + forfait pneumatique = 487.50€ TTC

Ces primes seront versées directement par Pirelli.

Une casquette Pirelli sera remise au 3 premiers équipages et devra obligatoirement être portée sur le podium.

Article 30 - RECLAMATIONS

Toute réclamation devra être formulée et déposée auprès du Directeur de Course, accompagnée d'une caution de 100€. Le délai de réclamation en fin de course est de 30 minutes.

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 DE BRONZE et d'éviter la course à l'armement autour de modifications non prévues dans le règlement, les moteurs des 5 premières motos au scratch, et d'autres choisis par l'organisation, seront susceptibles d'être démontés 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 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 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 l'U.E.M.

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.

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 peu(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.

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

ANNEXE I – SPRINT BOL DE BRONZE

PRÉSENTATION

Le samedi 21 septembre, une course de vitesse intitulée « SPRINT BOL DE BRONZE » d'une durée de 30 minutes (12h25 à 12h55) sera organisée sur le circuit du Castellet (configuration 3,8 km).

- **Cette course** est réservée aux 40 premiers équipages classés lors du Bol de Bronze disputé la veille. Le classement du Bol de Bronze édité par la direction de course faisant foi pour déterminer l'ordre de départ de cette course.
- Durant cette course, chaque équipage devra procéder à minima à un changement de pilote. Ce changement se fera dans la voie des stands. Il ne sera pas nécessaire de béquiller la moto pour procéder au seul changement de pilote, à la condition express qu'aucune intervention mécanique ou *refueling* ne soit réalisé dans le même temps (dans ce cas béquillage obligatoire) et que la moto soit arrêtée, moteur coupé.
- Le départ sera donné en grille, format vitesse (pilote sur la moto et moteur allumé ; départ donné à l'extinction des feux)
- L'Organisation se réserve le droit de repêcher deux motos pour compléter la grille et partir en configuration course à 42 motos.
- Les deux pilotes repêchés partiront depuis les deux dernières positions.
- Le circuit retenu est le 3 800 mètres (idem : Bol de Bronze)
- Les motos qui prendront le départ de ce SPRINT seront obligatoirement celles qui auront disputées la veille le Bol de Bronze. Les marquages apposés par le collègue technique à l'issue du contrôle technique initial (avant le Bol de Bronze) devront être toujours présentes sur les motos prenant le départ du SPRINT.
- Le SPRINT Bol de Bronze est une course à part entière dont le classement n'interfère en aucune façon avec le résultat du Bol de Bronze (épreuve d'endurance de deux heures disputée par équipes de deux pilotes) qui aura été validé la veille.
- À l'issue des 30 minutes de course, les trois premiers pilotes scratches seront récompensés et seront appelés à monter sur le podium.
- L'Organisation et le pouvoir sportif se réservent le droit de procéder à l'inspection et au démontage des motos engagées dans cette épreuve (cf article : 30 – 31)

ANNEXE II - LAISSEZ PASSER

Les équipages admis aux essais recevront chacun les accréditifs suivants :

- 2 full pass pour les pilotes
- 6 pass team (accès paddock, intérieur des stands, voies de sécurité et voie des stands-piste) pour le team manager, les mécaniciens, les panneauteaus et les accompagnants

Chaque laissez-passer donne accès à l'Enceinte Générale du circuit et au Paddock la semaine de la course du 16 au 22 septembre mais à la Pitlane uniquement pendant les séances de roulage, les essais et la course du BOL DE BRONZE.

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