



REGLEMENT PARTICULIER 17^{ème} BOL D'OR CLASSIC

20/21 septembre 2019

Circuit Paul Ricard – Le Castellet

Article 1 - PRESENTATION

Le 17^{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, l'AMCF SPORT et la Société du Circuit Paul Ricard. Elle se déroulera sur le Circuit Paul Ricard les 20 & 21 septembre 2019. 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 UEM N° [en cours] et le visa F.F.M. N° [en cours]. Le numéro de l'épreuve est le N° [en cours].

L'esprit de cette manifestation est de remettre en compétition les machines qui ont été engagées au Bol d'Or entre les années 1960 et 1991.

La compétition en elle-même se déroulera en deux manches de deux heures avec des équipages de deux pilotes à une moto.

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 5 673 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 à **14h00**.

L'installation sur les paddocks et dans les stands 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 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.

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.

Article 4 - JURIDICTION

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

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** après le 1^{er} janvier 1960 et au plus tard le 31 Décembre 1991.

Il n'y a pas de cylindrée maximum.

Des classements par catégories sont prévus (hors prototypes) :

- Classic : pour les motos année modèle entre 1960 et 1983
- Post -Classic : pour les motos année modèle entre 1984 et 1991

L'organisateur se réserve le droit d'autoriser des machines prototypes (hors classement).

Article 6 - OFFICIELS

· DIRECTION DE COURSE DU BOL D'OR CLASSIC

- DIRECTEUR DE COURSE

- Adjoins

Jean-Marc DELETANG

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

· COMMISSAIRES TECHNIQUES

- RESPONSABLE

Secrétaire

Membres

En attente de désignation

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
Mehdi REVEL
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

- Président

- Membre

- 3^{ème} membre

Eugène MULLIE

Anne-Marie VILLA VEGA

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 : **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

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 dans un championnat du Monde depuis 1996 inclus.
- les pilotes ayant marqué 1 point et plus en championnat d'Europe depuis 1996 inclus.
- les pilotes ayant marqué 1 point et plus dans un championnat, une Coupe, un Trophée, un Challenge National depuis 1996 inclus.
- les pilotes ayant été classés dans les cinq premiers au classement Scratch dans un Championnat de France, une coupe, un trophée, un challenge National depuis 2005 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.**

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 17^{ème} 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 Mercredi 17 juillet 2019.

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

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.

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

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

Les demandes d'engagement devront parvenir à l'organisateur **au plus tard le lundi 15 juillet 2019.**

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 (celle-ci, d'un montant de 100 € 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 1 300€ devra obligatoirement être joint à la demande d'engagement (Incluant une séance de roulage d'une heure le vendredi après-midi (horaires confirmés ultérieurement) :

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

UBAN : FR76 3007 6021 3711 1061 0020 095

BIC : NORDFRPP

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

Les droits d'inscription ne seront pas remboursés aux concurrents forfaits après le **1^{er} 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, extincteurs 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 les mécaniciens, panneauteurs et invités + 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 deux brassards 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.

La couleur n'a pas de relation avec l'ordre de départ de la course.

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 **mercredi 18 septembre** de 8h00 à 15h00.

Les vérifications se tiendront :

Administratives : Rez-de-chaussée du bâtiment Pit Building

Techniques : A 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

L'esprit de la réglementation technique du 17^{ème} BOL D'OR CLASSIC consiste à accepter toutes machines (voir article 5) dans leurs configurations d'origine, et celles restaurées avec des pièces possédant le même aspect que les pièces originales remplacées. Les caractéristiques techniques du moteur doivent être identiques au modèle d'origine.

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 pourra présenter plus d'un motocycle lors des vérifications techniques, qui seront spécialement identifiés par les commissaires techniques

Les deux manches seront effectuées avec la même machine.

Le critère de conformité par rapport à l'aspect d'origine ainsi que la rareté du modèle présenté seront pris en compte de façon prioritaire par le comité de sélection.

Si des modifications ont été effectuées par rapport à la version originale d'une machine (ex : carénage adaptable, double disques, cadre spécial, moteur ou kit moteur...), celles-ci devront être réalisées avec des pièces correspondantes à celles couramment utilisées à l'époque.

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

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

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

- Roues de 16,17 ou 18 pouces
- 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 maximum

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.

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).

Tous les reniflards des réservoirs (essence, eau, huile moteur, boîte de vitesses) devront aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 1/2 litre.

Les bouchons de vidange, de filtre à huile, les vis de raccord des tuyauteries extérieures de lubrification, les filtres à huile de type automobile, les bouchons de remplissage et les niveaux d'huile des carters moteurs, de boîte de vitesses et de pont arrière devront être freinés par un fil métallique tendu dans le sens du serrage afin d'éviter tout desserrage intempestif.

Protection de carter

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.

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.

Un carter métallique devra recouvrir en totalité la chaîne primaire sur les motos à boîte séparée.

Repose-pied

La longueur minimum des repose-pied doit être de 65mm.

Les repose-pieds peuvent être de type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon d'un diamètre de 16mm.

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.

La présence du système d'éclairage n'est pas obligatoire pour l'épreuve disputée de jour.

Le contrôle du fonctionnement du système électrique se fera avant l'entrée sur la piste des motocycles pour l'épreuve de nuit. 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.

Plaques de course

Les machines doivent porter des plaques numéros de construction solide et de forme rectangulaire avec angles arrondis, mesurant au minimum 285 mm de largeur et 235 mm de hauteur. Les chiffres devront avoir les dimensions minimum suivantes : 140 mm de haut, 25 mm d'épaisseur et 80 mm de large, et espacés de 15 mm.

Les plaques n° doivent être disposées comme suit : une à l'avant au centre du carénage ou de chaque côté, deux autres de chaque côté, obligatoirement à l'arrière de la moto.

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.

Les plaques n° doivent être disposées comme suit : une à l'avant au centre du carénage ou de chaque côté, deux autres de chaque côté, obligatoirement à l'arrière de la moto.

Instruments de chronométrage

Les machines devront être équipées d'une installation correcte du support de transpondeur, conformément à l'article 2.3.12 du règlement du Championnat du Monde d'Endurance.

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

Equipements

Lors des contrôles techniques préliminaires, les pilotes présenteront leurs équipements et leurs casques homologués ECE 22/05 ou FIM, leurs protections dorsales homologuées conformément aux règles FFM (Norme EN 1621-2), leurs combinaisons, leurs bottes et leurs gants. Les casques devront être équipés d'adhésifs rétro réfléchissants BLANCS, d'une dimension minimum de 40mm X 20mm chacun, disposé sur la face arrière et sur les faces latérales.

Autres

Doivent être retirés : les béquilles, les clignotants, les rétroviseurs, plaques minéralogiques et tout autre accessoire non utile ou dangereux pour la compétition.

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 ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

Un coupe circuit fixé au guidon, à portée de main à partir des poignées de guidon est obligatoire et sera contrôlé aux vérifications techniques. Il sera de couleur rouge, visible et accessible aux commissaires.

Les leviers de frein, d'embrayage, de décompresseur 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.

Les guidons doivent avoir leurs extrémités bouchées.

La visserie dépassant exagérément vers l'extérieur (tendeurs de chaîne, tringle de frein arrière, etc...) devra être protégée par une durite en caoutchouc.

Une protection couvrant le pignon de sortie de boîte devra être en place.

Il est obligatoire d'installer un garde chaîne (en matière plastique ou téflon, d'une épaisseur minimale de 5 mm) de manière à réduire le risque qu'une partie du corps du coureur ne se coince entre le brin de chaîne inférieure et la couronne arrière.

L'ensemble des machines pourra subir un contrôle de bruit à tout moment durant les essais et notamment à la fin des essais qualificatifs. Le niveau sonore maximum admis est fixé à 102 db (plus 3db de tolérance).

Article 13 - ESSAIS – QUALIFICATIONS

Chaque pilote engagé au 17^{ème} 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

Pour la première course : 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 équipes 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.

Pour la deuxième course : La grille de départ sera identique à celle de la première course.

Les équipages qui n'ont pas participé à la première course peuvent prendre le départ de la deuxième.

Il n'y a pas de parc fermé à l'issue de la première manche. Les machines pourront être réparées.

Article 15 - MODIFICATIONS DES EQUIPAGES

Le changement d'équipe ou du nom des pilotes participant au BOL D'OR CLASSIC 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 mercredi 18 septembre de 15h00 à 15h30.

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

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

Mercredi 18 septembre 2019

09h à 13h et de 14h à 18h :

Vérifications administratives **BOL D'OR**

09h30 à 13h et de 14h à 17h :

Vérifications techniques **BOL D'OR**

08h à 14h30 :

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

Les essais libres et chronométrés seront réalisés sans allocation de stands et les équipes pourront s'installer devant les stands du Bol d'Or, soit sur la voie des stands, mais ne devront pas dépasser la ligne bleue

Dès le **vendredi 20 Septembre et uniquement pour les 2 manches**, des stands provisoires sous forme de tentes de 3 mètres par 3 mètres offertes par l'organisation et installées par le soin des concurrents seront installés devant les stands du Bol d'Or sur la voie des stands et attribués aux concurrents, qui pourront amener leurs machines. L'installation des concurrents dans les stands est soumise à l'autorisation préalable du responsable de l'affectation et de la Direction de Course.

Les derricks devront être montés solidement à l'intérieur des stands (dépassement maxi autorisé à l'extérieur 1 m). Tout derrick qui ne répondrait pas aux mesures de sécurité devra être démonté.

L'usage de tout appareil générateur d'étincelles (soudeuse, ponceuse, meule, meuleuse etc...) est formellement interdit. Les outillages électriques portables sans câbles d'alimentation sont autorisés.

Ces tentes qui serviront de stands seront installées pour les 2 manches.

L'affectation, la mise en place et le retrait des installations provisoires devra respecter un timing précis et en accord avec le responsable Paddock du Club.

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 samedi. 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.

Les pilotes devront quitter les stands 15 minutes avant l'heure prévue pour le départ. Ils auront 5 minutes pour quitter la voie des stands, après quoi celle-ci sera fermée. Ils effectueront d'abord un tour de reconnaissance. A l'issue de ce tour, ils devront placer leurs machines sur la grille de départ à l'emplacement qui leur a été attribué. Ils partiront ensuite pour un tour de chauffe, à l'issue de ce tour ils devront placer leur machine sur la grille de départ à l'emplacement qui leur a été attribué.

Les pilotes qui n'auront pu faire démarrer leur machine pourront se faire aider de leur mécanicien après le départ des autres concurrents, en respectant les instructions des officiels.

Si après un temps raisonnable, la moto ne redémarre pas, le coureur sera alors poussé dans la voie des stands où ses mécaniciens pourront lui prodiguer une assistance et d'où il pourra changer de machine. Ce coureur pourra prendre part au tour de chauffe depuis la voie des stands et sera pénalisé par un Stop and Go.

10 minutes avant l'heure prévue pour le départ, la sortie de la voie des stands sera fermée.

5 minutes avant l'heure prévue pour le départ, les pilotes devront se placer en face de leur moto de l'autre côté de la piste. La grille de départ devra être totalement évacuée à l'exception des pilotes, des officiels et d'un mécanicien par machine qui devra tenir celle-ci.

A l'heure prévue pour le départ, le drapeau national sera abaissé par le directeur de course placé sur la grille.

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

Les pilotes qui n'auront pu faire démarrer leur machine pourront se faire aider de leur mécanicien après le départ des autres concurrents, en respectant les instructions des officiels.

Si après un temps raisonnable, la moto ne redémarre pas, le coureur sera alors poussé dans la voie des stands où ses mécaniciens pourront lui prodiguer une assistance. Il pourra également changer de machine jusqu'à ce que le coureur de tête ait franchi le premier tour de course. Les coureurs qui changent de machine se verront infliger deux Stop and Go.

Après que les coureurs aient passé la sortie des stands, l'Officiel placé à cette sortie allumera un feu vert pour donner le départ aux coureurs encore dans la voie des stands. Les coureurs qui prennent le départ de la course depuis la voie des stands peuvent réparer ou changer leur machine. Ils se verront infliger deux stop and go. Ils peuvent rejoindre la course à tout moment mais dès qu'ils ont démarré leur course, ils ne peuvent plus changer de machine, sauf si la course est interrompue dans les trois premiers tours.

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. Il doit arrêter sa machine complètement et rester à l'arrêt pendant 30 secondes. Il pourra ensuite reprendre la course.

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

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

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

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

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

Article 22 - CARBURANT - RAVITAILLEMENT

22.1) Ravitaillement

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.

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.

Le nombre d'intervenants lors des arrêts dans les stands est libre. Néanmoins, le nombre d'intervenants lors des arrêts devant le stand est limité à 4 personnes.

Les règles de sécurité suivantes doivent être respectées :

- la machine devra être bécquillée pendant toute l'opération de ravitaillement et le moteur arrêté,
- le pilote ne peut rester sur la moto pendant le ravitaillement,
- aucune autre intervention ne pourra avoir lieu sur la machine simultanément au ravitaillement.

Celui-ci 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.

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.

Toutes les personnes affectées au ravitaillement en carburant ainsi que la personne responsable de la sécurité incendie doivent être équipées de vêtements de sécurité résistants au feu et, soit de lunettes de protection avec cagoule coton ou nomex, soit d'un casque intégral à l'écran baissé pendant toute la durée du ravitaillement, pendant les essais et la course. **Ce matériel devra être présenté lors du contrôle technique.**

22.2) Derrick

Les derricks devront être couverts et le trou d'évent dirigé vers le bas, seule la gravité étant autorisée pour le remplissage des réservoirs. Lorsque le préposé au ravitaillement lâche la poignée d'ouverture du derrick, l'écoulement du flux d'essence doit cesser **automatiquement**.

Les entonnoirs sont strictement interdits. L'utilisation de systèmes "volants" de type "Acerbis" peut être accepté 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. Les bidons « TUFF JUG » sont autorisés.

Le remplissage des derricks devra être effectué par des personnes protégées comme lors des ravitaillements. Pour remplir les derricks, seules les pompes manuelles sont autorisées, à l'exclusion de toutes pompes électriques ou pneumatiques. Les entonnoirs sont strictement interdits.

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

Le stockage de carburant dans le stand ne pourra pas dépasser 50 litres (contenu du derrick inclus).

Aucune autre moto (ou moteur) ne doit être entreposé dans ou derrière le stand. Il est formellement interdit de fumer dans ou devant le stand.

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 extérieur. 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, 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 lors de chacune des deux épreuves, une sanction sera prise pour les équipages ne respectant pas cette règle. D'autres changements peuvent être effectués avant, pendant ou après cette période.

Tous les équipages doivent obligatoirement effectuer un changement de pilote (avec ou sans ravitaillement en carburant) entre la 45^{ème} et la 75^{ème} minute.

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 lancé 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 ou remplacées tout autant qu'elles soient passées par le contrôle technique. 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).

Un équipage qui abandonnerait lors de la première course pourra néanmoins prendre le départ de la seconde, seuls les tours parcourus lors de la seconde course seront alors comptabilisés (s'il n'abandonne pas dans la deuxième manche).

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 chaque 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 d'une 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 2^{ème} course (il n'y aura pas de parc fermé sur la première 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.

Le classement général du 17^{ème} Bol d'Or Classic sera établi en fonction de l'addition du classement des deux courses, c'est à dire par l'addition du nombre de tours accomplis lors de chaque course (les ex æquo seront départagés sur les temps de passage).

Article 29 - PRIX ET COUPES

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

Seront décernés les prix suivants : Deux coupes remis aux trois premières équipes de chaque catégorie :

- Classic
- Post Classic

Des podiums par challenge pourront être organisés.

CHALLENGE PIRELLI

Un challenge Pirelli sera mis en place pour le Bol d'Or Classic.

Une annexe sera diffusée ultérieurement.

Article 30 - RECLAMATIONS

Toute réclamation devra être formulée et déposée auprès du Directeur de Course, accompagnée d'une caution de 130€ selon les prescriptions du Code disciplinaire et d'arbitrage de l'U.E.M. Si la réclamation impose un démontage de la machine, elle sera assortie d'une caution de 250 € pour les moteurs à 2 temps et de 500 € pour les moteurs à 4 temps.

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 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 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.

De même, l'utilisation de toute hélisurface 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. 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 - LAISSEZ PASSER

Les équipages admis aux essais recevront chacun les accréditations suivantes :

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

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

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