REGLEMENT PARTICULIER
17ème BOL D'ARGENT

18/19/20 septembre 2020

Circuit Paul Ricard – Le Castellet

Article 1 - PRESENTATION

Le 17ème Bol d'Argent est une épreuve Motocycliste de capacité Européenne.
Cette compétition est organisée par l'ASSOCIATION MOTO-CYCLECARISTE DE FRANCE et l'AMCF SPORT. Elle se déroulera sur le Circuit Paul Ricard du 16 au 20 septembre 2020.
Elle est placée sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme et des Ligues Motocyclistes de Provence et d'Ile de France.
Elle a reçu le visa F.F.M. N° (en cours).
La course se déroulera en une manche de 3 heures le dimanche 20 septembre 2020.

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 14 septembre 2020) :

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 14 septembre 2020 à **14h00**.
L'installation sur les paddocks et devant les stands du Pit-Building ne pourra se faire que conformément aux directives des organisateurs.
Il est strictement interdit d'utiliser la piste ou ses abords immédiats avec quelque engin que ce soit, en dehors des essais et des courses.
Les burns sont interdits sur la piste, sur la voie des stands et dans l'enceinte du Circuit Paul Ricard. En cas de dégradation du bitume, les équipages devront payer les frais de remise en état du revêtement.
Il n'est pas permis de conduire une machine de course à l'intérieur du circuit ailleurs que dans la voie des stands ou sur la piste sauf pour se rendre du paddock Bol d'Argent 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 et ainsi qu'aux prescriptions du présent règlement particulier.
L'organisateur s'engage également à respecter le plus fidèlement possible, la charte environnementale "Green Line".

Article 5 - CATEGORIES

- Catégorie 600 : *monocylindre jusqu'à 700 cm3, bicylindres jusqu'à 700 cm3, 3-cylindres jusqu'à 675 cm3, 4-cylindres jusqu'à 600 cm3.*
- Monocylindre : KTM 690 Duke (à partir du millésime 2012), KTM 690 Duke R (à partir du millésime 2013), Husqvarna 701 Vitpilen
- Bicylindre : Cagiva Raptor 650, Ducati 696 Monster, Honda CB 500 (à partir du millésime 2013), Hyosung 650 Comet, Kawasaki ER-6 N, Kawazaki Z 650, Suzuki Gladius 650, Suzuki SV 650 N, Yamaha MT-07, Yamaha MT-07 Motocage
- 3-cylindres: MV Agusta Brutale 675, Triumph 675 Street Triple et Street Triple R,
- 4-cylindres: Honda CB 600 F Hornet, Benelli BN 600 (à partir du millésime 2013), Suzuki GSR 600, Yamaha XJ6, Yamaha FZ, Benelli BN 600 R

- Catégorie 800 * : *bicylindre et 3-cylindres jusqu'à 900 cm3, 4-cylindres jusqu'à 800 cm3.*
- Bicylindre : Aprilia Shiver 750, Aprilia Shiver 900, BMW F 800 R, Ducati 796 Monster, Ducati 821 Monster, Harley Davidson Street 750, Harley Davidson 883, Husqvarna Nuda, Moto Guzzi 850 Griso, KTM 790 Duke, Benelli 752 S, BMW F 900 R / KTM 890 Duke R

- 3-cylindres : Benelli TNT 899, MV Agusta Brutale 750, MV Agusta Brutale 800, Yamaha MT-09, Yamaha MT-09 Sport Tracker, Yamaha MT-09 Street Rally, Triumph Street Triple 765 S, Triumph Street Triple 765 R, Triumph Street Triple 765 RS, Yamaha MT-09 SP
- 4-cylindres : Kawasaki Z 750, Kawazaki Z 800 (à partir du millésime 2013), Suzuki GSR 750, Suzuki GSX-S 750, Yamaha FZ8, Honda CB 650 F

***** Pour pouvoir participer, le prix de vente catalogue d'une moto désireuse de s'engager ne devra pas dépasser 12 500 €.

Article 6 - OFFICIELS

· **DIRECTION DE COURSE DU BOL D'OR CLASSIC ET DU BOL D'ARGENT**	
- DIRECTEUR DE COURSE	Jean Marc DELETANG
- Adjoints	Jean-Luc GILARD
	Thomas GUERIN
	Sylvana NIEREMBERGER
	(en attente)
	(en attente)
· **COMMISSAIRES TECHNIQUES**	
- RESPONSABLE	Francis GUIER
Secrétaire	(en attente)
Membres	Dominique GRAND
	Vincent ROUSSEL
	Gerard BOITON
	Patrick MANNEVY
	Guy MIVELAZ
	Edmond LEDOYEN
	Julio LOPES
	Catherine THIVOLLE
	Christelle BODIN
	Loic BODIN
	Alain PAILLET
	Pascal MUSSLIN
	David CHIES
	Franck DUPUIS
	Francis POUEYTO
	Gaetan HONORE
	Jean-François BOHAIN
	Mehdi REVEL
	Isabelle BEURTON
	Eric GUIGUET
· **RESPONSABLES COMMISSAIRES DES STANDS**	**Hervé Papier**
· **RESPONSABLES COMMISSAIRES DE PISTE**	(en attente)
· **RESPONSABLE PADDOCK**	**Larivière Organisation**
· **JURY DES EPREUVES NATIONALES**	
- Président d'honneur	(en attente)
- Président	(en attente)
- Membre	(en attente)
- 3ème membre	(en attente)
· **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

Un Comité de Sélection se réunira après la date de clôture des engagements et sélectionnera 70 équipages.
Les décisions de ce Comité seront sans appel, chaque équipe est donc informée que l'organisateur du BOL D'ARGENT n'est pas en mesure de leur garantir une participation à cette épreuve avant la réunion du Comité de Sélection prévue le mardi 18 août 2020.

Le comité de sélection se réserve la possibilité de refuser un équipage dont les deux pilotes posséderaient une notoriété trop importante contraire à l'esprit de la course, même dans le cas où les pilotes en question répondraient aux autres critères de sélection.
Le Comité de Sélection pourra contrôler avant, pendant et après l'épreuve chaque engagement. Si une entorse à cette règle était mise à jour, le ou les pilotes concernés se verraient signifier une exclusion immédiate de l'épreuve sans remboursement des droits.

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

Les demandes d'engagement devront parvenir à l'organisateur **au plus tard le lundi 17 août 2020.**

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

Les pilotes licenciés à la FFM devront être titulaires d'une des licences suivantes :
- d'une licence NCO,
- d'une licence Union Européenne (LUE) à l'année ou une épreuve,
- d'une licence Internationale Course sur Route à l'année ou une épreuve,
- d'une licence une manifestation (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 950€ devra obligatoirement être joint à la demande d'engagement

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

Coordonnées bancaires pour virements :
Crédit du Nord
Compte : AMCF SPORT
Code banque : 30076
Code Agence : 02137 – Domiciliation Stadium Entreprises
N° Compte : 11106100200 – Clé RIB : 95
IBAN : FR76 3007 6021 3711 1061 0020 095
BIC : NORDFRPP

Le Comité d'Organisation se réserve la possibilité de refuser tout engagement, même si celui-ci a été déposé dans les délais. Une demande d'engagement sera considérée comme retenue et ne deviendra engagement officiel qu'après réception de la confirmation de l'organisateur.
Les droits d'inscription ne seront pas remboursés aux concurrents forfaits après le **1er septembre** 2020, 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 I).

Article 10 - COULEUR DU BRACELET ET DES BRASSARDS

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

Il devra participer aux séances d'essais correspondant à la couleur qui lui aura été attribuée.
Il ne pourra en aucun cas changer de couleur sauf accord du jury FFM.
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 jeudi 10 septembre. Passé cette date, toute autre modification sera à faire lors des vérifications administratives.
Les vérifications administratives et techniques auront lieu le **mercredi 16 septembre de 8h00 à 13h00 et de 14h00 à 18h00.**

Les vérifications se tiendront :
Administratives : Rez-de-chaussée du bâtiment Pit Building
Techniques : Box CT1
L'installation de caméra embarquée devra faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable aux organisateurs.
L'installation et la pose se feront sur approbation de la Direction de Course et des commissaires techniques.

Article 12 - REGLEMENTATION TECHNIQUE

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

12.1. PNEUMATIQUES

- De marque libre, ils devront être homologués pour la route. Le choix de type de gomme le plus sportif chez chacun des manufacturiers pourra être utilisé. Les pneumatiques slicks sont interdits. Les pneus pluie seront autorisés.
- Les dimensions des pneumatiques devront être conformes à celles homologuées par les constructeurs de la moto utilisée.

12.2. PRÉPARATION OBLIGATOIRE

- Excepté ce qui est prévu dans cette annexe, la moto devra être conforme aux normes édictées par le code sportif national et ses annexes. Les reniflards de liquide (essence et eau) devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité minimale de 0,5 litre. Le système de recyclage d'origine devra être conservé et aboutir dans la boîte à air.
- Tous les bouchons de remplissage, de niveau et de vidange d'huile, ainsi que la cartouche de filtre à huile et tous les raccords hydrauliques seront freinés par un fil métallique de sécurité.
- Les extrémités du guidon doivent être bouchées.
- Béquilles - clignotants - rétroviseurs - repose pieds passager - phare et support de phare - klaxon - support de plaque minéralogique - protection de chaîne - barre de maintien passager - poignées de béquillage 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.**

12.3. ÉCHAPPEMENT

De marque libre, il sera possible d'adopter une ligne complète. Il est autorisé de retirer le catalyseur ainsi que le filtre anti-pollution. Un contrôle au sonomètre sera effectué lors des vérifications techniques. Le nombre maximum de dB sera de 102 aux régimes suivants :
- 1 cylindre 600/750 cm3 : 5 000 tr/min
- 2 cylindres 600/750 cm3 : 5 500 tr/min
- 2 cylindres supérieur à 750 cm3 : 5 000 tr/min
- 3 cylindres 600 cm3 : 6 500 tr/min
- 3 cylindres supérieur à 750 cm3 : 5 000 tr/min
- 4 cylindres 600/750 cm3 : 7 000 tr/min
- 4 cylindres supérieur à 750 cm3 : 5 500 tr/min

12.4. TABLEAU DES MODIFICATIONS AUTORISÉES

12.4.1. 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.

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

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

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

12.4.5. 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.
Il fortement recommandé de monter des durites de frein de type « aviation » (1 durit 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.

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

12.4.7. PROTECTION CHAINE
La protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.
Un guide chaîne 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.

12.4.8. 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.

12.4.9. SELLE
Les selles monoplaces sont autorisées.

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

12.4.11. 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.

12.4.12. CARBURATEURS
Ils devront rester d'origine. Gicleurs, puits d'aiguille et aiguilles sont libres.
Interdiction de positionner la commande de starter au niveau du guidon.

12.4.13. REGLAGE D'INJECTION
L'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour optimiser la combustion du carburant est autorisée. Ce dispositif doit se fixer sur les connecteurs originaux.
L'UCE et les câbles d'origines doivent être conservés.
Les contacteurs à clefs demeurent avec leurs attributs et leur position originels.

12.4.14. SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT
Il devra être assuré par de l'eau. De l'alcool éthylique peut être ajouté.
Il ne devra être modifié, ni quant à son emplacement, ni quant à sa contenance.
Les radiateurs additionnels ne seront pas autorisés.
Possibilité de supprimer le ventilateur et le calorstat.

12.4.15. BOUGIES
Indice thermique libre.

12.4.16. PROTECTION CARTERS MOTEUR
Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique tel qu'alliage aluminium, acier inoxydable, acier ou

titane. Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau. Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters. Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

12.4.17. 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.

12.4.18. POIGNEES D'ACCELERATEUR
Poignées d'accélérateur libres.

12.5. TABLEAU DES PIÈCES OBLIGATOIREMENT D'ORIGINE

12.5.1. CADRE
Seule une boucle arrière adaptable est tolérée. Les renforts de cadre sont interdits.

12.5.2. GUIDON
Les guidons adaptables sont autorisés s'ils respectent la forme d'origine.
Pour les motos disposant d'une version S ou F et N, seul celui de la version N est autorisé.
Toute réparation de guidon est interdite

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

12.5.4. MOTEUR
Il devra rester d'origine.
Le débridage est autorisé : consiste à remettre la machine en conformité avec le modèle non bridé (débridage constructeur). Le débridage ne peut intervenir qu'à travers un échange de pièces ou le retrait d'un dispositif restrictif.
Toute modification moteur est interdite.
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.

12.5.5. 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.

12.5.6. SABOT MOTEUR
Un sabot moteur doit être construit ou adapté pour recueillir, en cas de casse mécanique, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement (eau) moteur.
Le sabot moteur devra comporter deux trous au maximum de 2,5 cm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être débouchés uniquement sur piste mouillée. Les obturateurs doivent être retirables à la main par les commissaires techniques. Le ruban adhésif pour obstruer ces trous est interdit.

12.6. PLOMBAGE DES MOTEURS

Il sera procédé au plombage des moteurs à l'issue du contrôle technique.
Un passage sur le banc de puissance pourra également être effectué et plusieurs plombs pourront être apposés sur le moteur des machines vérifiées.

12.7. DÉPLOMBAGE

Le déplombage des moteurs est interdit, même pour les opérations de maintenance. Le déplombage ne peut intervenir qu'avec l'accord du responsable des contrôles techniques.
De même, si lors de la mise en parc fermé le plombage n'est pas conforme ou un plomb venait à manquer, le concurrent sera exclu.

12.8. CARENAGES

Pour souligner l'identité « roadster », seuls les "saute vent" sont tolérés. Les modèles enveloppants sont interdits. Les dimensions devront être au maximum de : longueur 45 cm, largeur 45 cm.
Les manches à air (partie reliant la prise d'air du carénage au cadre) doivent être retirées, l'ajout de conduit

pour relier la boite à air est donc strictement interdit.

12.9. PLAQUES DE COURSE

Les machines devront être équipées de trois plaques numéros, une sur l'avant de la machine, deux à l'arrière et placées de chaque côté **(toutefois, les machines dont l'étroitesse des coques arrières ne permettrait pas de garantir une lisibilité suffisante pourront recevoir un unique numéro placé sur la partie supérieure de cette coque**).

Les couleurs seront les suivantes :
- **Pour la catégorie 800 :** Plaques rouges mates numéros blancs mats (pour les carénages de couleur rouge, il y aura une bordure blanche d'une largeur minimale de 8mm tout autour du périmètre du fond rouge)
- **Pour la catégorie 600 :** Plaques blanches mates numéros noirs mats (pour les carénages de couleur blanc, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8mm tout autour du périmètre du fond blanc)

La dimension minimum des chiffres sera de : - Hauteur : 14 cm - Largeur : 8 cm - Épaisseur : 2,5 cm
Seules les polices suivantes sont autorisées : arial black, arial black italique, haettenschweiler, haettenschweiler italique, impact et impact italique.
Le responsable des contrôles techniques sera seul habilité à décider de la lisibilité des numéros.

12.10. INSTRUMENTS DE CHRONOMETRAGE

Les machines devront être équipées d'une installation correcte du support de transpondeur.
Le support de transpondeur devra être posé avant les vérifications techniques afin que sa fixation soit validée

12. 11 EQUIPEMENTS

Lors des contrôles techniques préliminaires, les pilotes présenteront leurs équipements et leurs casques homologués ECE 22/05 ou FIM, leurs protections dorsales homologuées conformément aux règles FFM (Norme EN 1621-2), leurs combinaisons, leurs bottes et leurs gants.

Article 13 - ESSAIS – QUALIFICATIONS

Chaque pilote engagé au BOL D'ARGENT devra obligatoirement participer aux essais, dans la série qui lui sera réservée, en fonction de la couleur de son brassard et de son bracelet.
Pendant les essais officiels, il ne pourra y avoir qu'**une seule machine de chaque équipe sur la piste**.

Pour participer à la compétition, chaque pilote devra individuellement accomplir le temps minimum de qualification de sa série (120 % de la moyenne des trois meilleurs temps) 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 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.

Article 15 - MODIFICATIONS DES EQUIPAGES

Le changement d'équipe ou du nom des pilotes participant 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 dument 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 17 septembre 2020 de 10h30 à 11h00.
Toute absence au briefing sera sanctionnée d'un stop and go.

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

Mercredi 16 septembre 2020

09:00	**12:00**	**ESSAIS LIBRES PAYANTS BOL DOR**	**3:00**
09h à 13h et de 14h à 18h :		**Vérifications administratives**	
12h à 19h :		**Vérifications techniques**	
19:00	**19:45**	**BRIEFING TEAMS MANAGERS BOL D'OR**	**0:45**
20:00	**21:00**	**BRIEFING PILOTES BOL D'OR**	**1:00**

08h à 13h et de 14h à 18h : Vérifications administratives et techniques BOC et BA

Jeudi 17 septembre 2020

10:00	**12:00**	**ESSAIS LIBRES BOL D'OR**	**2:00**
10:00	10:30	BRIEFING BOL CLASSIC (Teams Managers et pilotes)	0:30
10:30	11:00	BRIEFING BOL D'ARGENT (Teams Managers et pilotes)	0:30
12:10	12:55	ESSAIS LIBRES BOL CLASSIC	0:45
13:05	13:50	ESSAIS LIBRES BOL ARGENT	0:45
14:10	14:55	ESSAIS LIBRES BOL CLASSIC	0:45
15:05	15:50	ESSAIS LIBRES BOL ARGENT	0:45
16:10	**16:30**	**BOL D'OR PILOTES BLEUS (Essais qualificatifs 1)**	**0:20**
16:40	**17:00**	**BOL D'OR PILOTES JAUNES (Essais qualificatifs 1)**	**0:20**
17:10	**17:30**	**BOL D'OR PILOTES ROUGES (Essais qualificatifs 1)**	**0:20**
17:40	**18:00**	**BOL D'OR PILOTES VERTS (Essais qualificatifs 1)**	**0:20**
18:10	18:30	BOL CLASSIC PILOTES JAUNES (Essais qualificatifs 1)	0:20
18:40	19:00	BOL CLASSIC PILOTES ORANGE (Essais qualificatifs 1)	0:20

Essais de nuit :

20:30	**21:30**	**BOL D'OR**	**1:00**
21:40	**22:20**	BOL CLASSIC	0:40

Vendredi 18 septembre 2020

9:30	**9:50**	**BOL D'OR PILOTES BLEUS (Essais qualificatifs 2)**	**0:20**
10:00	**10:20**	**BOL D'OR PILOTES JAUNES (Essais qualificatifs 2)**	**0:20**
10:30	**10:50**	**BOL D'OR PILOTES ROUGES (Essais qualificatifs 2)**	**0:20**
11:00	**11:20**	**BOL D'OR PILOTES VERTS (Essais qualificatifs 2)**	**0:20**
11:40	12:00	BOL CLASSIC PILOTES JAUNES (Essais qualificatifs 2)	0:20
12:15	12:35	BOL CLASSIC PILOTES ORANGE (Essais qualificatifs 2)	0:20
12:50	13:10	BOL D'ARGENT PILOTES ARGENT (Essais qualificatifs 1)	0:20
13:25	13:45	BOL D'ARGENT PILOTES VIOLETS (Essais qualificatifs 1)	0:20
13:55	14:05	Préparation visite des stands	0:10

14:05	15:35	**Visite des stands**	1:30
15:45	15:55	Nettoyage Voie des Stands	0:10
15:55	16:55	Montage des tentes pour les Stands Bol Classic	1:00
17:05	17:35	Préparation des stands Bol Classic	0:30
17:40	18:00	Début de la procédure de départ Bol Classic	0:20
18:00	**22:00**	**BOL CLASSIC**	**4:00**
22:00	23:00	Demontage de stands	1:00

Samedi 19 septembre 2020

8:00	**8:45**	**WARM UP**	**0:45**
8:55	9:15	BOL D'ARGENT PILOTES ARGENT (Essais qualificatifs 2)	0:20
9:20	9:40	BOL D'ARGENT PILOTES VIOLETS (Essais qualificatifs 2)	0:20
9:50	11:10	Visite des stands vip animations	1:20
11:10	11:15	Nettoyage de la voie des stands	0:05
11:15	**12:00**	**Début de la procédure de départ**	**0:45**
12:00		**DEPART DU 84ème BOL D'OR**	

Dimanche 20 septembre 2020

12:00		**ARRIVEE DU 84ème BOL D'OR**	**24:00**
12:40	13:00	Préparation des stands Bol d'Argent	0:20
13:10	13:30	Début de la procédure de départ Bol d'Argent	0:20
13:30	16:30	DEPART DU 17ème BOL D'ARGENT	3:00
16:30	16:50	Remise des prix + Sortie des stands Bol d'Argent	0:20

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 dimanche 20 septembre après le procedure du podium Bol d'Or, dans la ligne droite des stands, **juste devant les box** affectés aux équipes participant au Bol d'Or.
L'installation des concurrents dans les stands est soumise à l'autorisation préalable du responsable de l'affectation et de la Direction de Course.
Il sera demandé de respecter le marquage au sol effectué par l'organisateur. La surface réservée à chaque 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 d'Argent pourront utiliser, seulement après accord express des équipes engagées pour le Bol d'Or, les installations de panneautage prévues pour la course de 24 heures. Dans le cas contraire, ils se positionneront dans les espaces laissés libres le long du muret des stands.
Il est rappelé que la guérite de panneautage doit être placée le plus possible en face du stand correspond au team.
Chaque chef d'équipe est responsable du respect des consignes de sécurité.
Chaque équipe est responsable du nettoyage de son stand en fin de course. S'il est constaté des débris, salissures ou autres déchets, une sanction sportive sera appliquée par le Jury.

Article 19 - DEPART

Le départ sera donné type Bol d'Or.

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

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

Article 22 - CARBURANT - RAVITAILLEMENT

22.1 CARBURANT

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

22.2 RAVITAILLEMENT

Durant la course du Bol d'Argent, chaque équipage devra s'arrêter à son "stand" **un minimum de trois fois** pour ravitailler en essence et changer de pilote.
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.**
Aucune autre intervention ne pourra avoir lieu sur la machine simultanément au ravitaillement.
Le ravitaillement devra intervenir en tout dernier lieu, après toutes les autres opérations mécaniques.
Le pilote ne peut rester sur la moto pendant le ravitaillement,

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

22.3 DERRICKS

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

22.4 ARRET AUX STANDS
Seules 4 personnes sont habilitées à travailler directement sur la machine devant et dans le stand. Si le pilote participe aux opérations, il comptera parmi ces 4 personnes.
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 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 Piste.
Si la Direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (drapeau noir rond orange, arrêt immédiat ou drapeau noir, rentré dans la voie des stands), le pilote sera passible de sanctions s'il n'obtempère pas immédiatement.

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

Article 25 - ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE

25.1) Au cas où pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant entrer sur la piste deux safety-cars. Il est rappelé aux concurrents qu'aucun dépassement (safety-car, concurrents) ne doit avoir lieu pendant les opérations de safety-car.

25.2) Si une course devait être arrêtée, (drapeau rouge), par le Directeur de course, les dispositions de l'article 1.23 du règlement du Championnat du Monde d'Endurance seraient appliquées. Dans tous les cas, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (celui-ci est situé dans la zone des contrôles techniques).

25.3) Si un nouveau départ de la course doit être donné, il le sera le plus rapidement possible, si les conditions de course le permettent. Dès que les coureurs seront retournés aux stands, le Directeur de Course annoncera une nouvelle heure de début de la procédure de départ. La procédure pourra être identique à un départ normal avec un tour de reconnaissance, tour de chauffe, etc. Toutefois, en cas de conditions particulières, la direction de course pourra, après accord du Jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety Car.

Les conditions pour un nouveau départ d'une course sont les suivantes :
A/ Dans le cas de la situation moins de trois tours :
a)Toutes les équipes peuvent repartir.
b)Les motos peuvent être réparées tout autant qu'elles soient passées par le contrôle technique. Le ravitaillement est autorisé.
c)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 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 leur course.
Afin de figurer au classement, une équipe doit avoir franchi la ligne d'arrivée sur la piste (et non pas dans la voie des stands) après le vainqueur de la course dans le temps limite de 5 minutes. Le coureur doit être en contact avec sa machine.

Pour être classé, un 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 à l'issu de la course.

- Deux coupes seront remises aux trois premières équipes du classement général.
- Deux coupes seront remises aux trois premières équipes de chaque catégorie :
  Catégorie 600
  Catégorie 800

Des podiums par challenge pourront être organisés.

TROPHEE FRANÇOIS ETTERLE
Le Trophée François Etterlé sera remis au premier équipage qui arrivera sur une moto de la marque Suzuki.
La récompense remise par Suzuki, en l'hommage de François Etterlé est un chèque de 500€.

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 après l'affichage des classements.
Lorsqu'elle entraîne un contrôle de conformité de la machine, elle doit préciser quelle partie de celle-ci est incriminée, si elle nécessite un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 300€. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue. Dans le cas où la réclamation entraînerait une intervention importante, le réclamant devra rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ et que la machine incriminée s'avère conforme, les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

Article 31 - VERIFICATION DES MOTEURS

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

Article 32 - APPLICATION DU REGLEMENT

En s'engageant, le concurrent, le responsable de l'équipe et les pilotes déclarent qu'ils connaissent parfaitement le présent règlement et qu'ils prennent l'engagement de s'y conformer ainsi qu'à toutes les décisions des officiels. Tous les points non visés par le présent règlement ou toutes les interprétations s'y rapportant seront tranchés par le Jury d'après les prescriptions du Code Sportif national et de ses annexes.

Article 33 - RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif National, les pilotes et les 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 motocycle, 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 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 37 - PARC COUREURS

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

Article 38 - EMPLACEMENT PADDOCK

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

Soit de 5m x 15m = 75m².

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

En cas de demande supplémentaire, il faudra en faire la demande au chef de paddock par la fiche de paddock à renvoyer impérativement avant le 1er septembre. Tout complément sera facturé après acceptation du devis du complément.
La vie dans le paddock et en particulier la nuit nocturne demande une vie « en bon père de famille ». Pour tout débordement ou dysfonctionnement, **une sanction sportive et/ou pecuniaire sera appliquée par le Jury.**

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

ANNEXE I - LAISSEZ PASSER

Les équipages admis aux essais recevront chacun les accréditations suivantes :

BOL D'ARGENT

- 2 full pass pour les pilotes
- 6 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 14 au 20 septembre mais à la Pitlane uniquement pendant les séances de roulage, les essais et la course à laquelle vous participez.

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

****

ANNEXE 2- REGLEMENT PADDOCK

Règlement pour les utilisateurs du Paddock

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

Parking/Paddock

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

- Barème de facturation dans le cadre du tarif éco taxe

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