

REGLEMENT PARTICULIER 12^{ème} BOL D'OR CLASSIC

Article 1 - PRESENTATION

Le douzième 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 de Nevers Magny-Cours. Elle se déroulera sur le Circuit de Nevers Magny-Cours les 12, 13 et 14 Septembre 2014.

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

Elle a reçu le visa UEM N° (en cours) et le visa F.F.M. N° 708.

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 1983.

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 SPORT 12 rue Mozart 92587 Clichy cedex
Téléphone : 01 41 40 31 28 - Télécopie : 01 41 40 32 55

Pendant la manifestation (à partir du vendredi 13 Septembre 2013) :

Circuit de Nevers Magny Cours Technopole 58470 MAGNY-COURS
Téléphone : 03.86.21.80.00 - Télécopie : 03.86.21.80.80

Article 3 - CIRCUIT

La longueur du circuit est de 4 km 411 mètres.

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

Le tableau d'affichage officiel est situé aux pieds du bâtiment administratif (Point Info).

L'accès au circuit sera autorisé à partir du jeudi 11 Septembre à 14h.

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 de Nevers Magny Cours. 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.

Pour des raisons de sécurité, il est strictement interdit :

- d'utiliser des barbecues à l'arrière du bâtiment en raison des stockages d'essence.
- Stocker du matériel entre les camions et le bâtiment sur la voie pompiers en arrière stands.

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 construites après le 1^{er} janvier 1960 et au plus tard le 31 Décembre 1983.

Il n'y a pas de cylindrée maximum.

Un classement scratch incluant toutes les machines puis des classements par catégories sont prévus (hors prototypes) :

- Classic 1 : pour les motos construites entre 1960 et 1972
- Classic 2 : pour les motos construites entre 1973 et 1978
- Classic 3 : pour les motos construites entre 1979 et 1983

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

Article 6 - OFFICIELS

DIRECTEUR DE COURSE

Lionel ROUET (OFF 21354)

DIRECTEURS DE COURSE ADJOINTS

Bernard COUSSET (OFF 007454)

Steven POIGNANT (OFF 126426)

JURY DE LA MANIFESTATION

Délégué : Jacques LEMAITRE (OFF 15302)

Membres : Jaky GENTY (OFF 194122)

Deuxième membre en cours de désignation

COMMISSAIRES TECHNIQUES

Resp Course : François ADE (OFF 141431) & Edmond LEDOYEN (OFF 76421)

Resp Démonstrations : En cours de désignation

Guy BONGIOVANNI (OFF 4364)

Gérard BOITON (OFF 32192)

Daniel ARCENS (OFF 196945)

CHRONOMETRAGE

En cours

RESPONSABLE Paddock

Noël RENOUARD (OFF 20635)

RESPONSABLES DES COMMISSAIRES

Francis DURAND (OFF 009493)

Article 7 - NOMBRE D'EQUIPAGES ET DE PILOTES ADMIS

Le nombre maximum d'équipages invités à participer aux essais est de : 68 équipages.

Le nombre maximum d'équipages admis en course est de : 57 équipages.

Chaque équipage devra être composé de deux pilotes par moto.

Article 8 - SELECTION DES EQUIPAGES

Par souci de garder 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 68 équipages.

Les décisions de ce Comité seront sans appel, chaque équipe est donc informée que l'organisateur du 11^{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 26 Juillet 2013.

Chaque demande d'engagement devra obligatoirement être accompagnée d'une fiche descriptive de leur machine avec photo. Les dossiers d'engagement incomplets seront retournés.

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 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 24 Juillet 2013.**

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 NCA ou NCB,
- 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 65 € peut être souscrite sur place avec un certificat médical émanant d'un médecin français de non contre indication à la pratique du sport motocycliste + présentation du CASM ou du permis de conduire).

Les pilotes licenciés à l'étranger, ceux-ci 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 devra obligatoirement être joint à la demande d'engagement

(Incluant une séance de roulage d'une heure le vendredi après midi (horaires confirmés ultérieurement) :

- **Engagement reçu avant le 30 Juin 2013 = 1 300 euros.**
- **Engagement reçu après le 30 Juin 2013 = 1 400 euros.**

- Règlement par chèque libellé à l'ordre de **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.

Une caution de 300 € devra **obligatoirement** être jointe à l'engagement, celle-ci couvrira l'ensemble des cautions (transpondeurs, brassards, extincteurs etc...). Cette caution sera intégralement retournée, sauf pour couvrir les pertes ou casses éventuelles du matériel confié.

L'équipage vainqueur de l'édition 2013 sera invité à participer gratuitement à la 3^{ème} édition du Bol d'Or Classic.

Billetterie : chaque équipage recevra 2 passes pilotes + 10 passes pour les mécaniciens, panneauteurs et invités. Les accréditations seront délivrées à l'accueil.

Article 10 - COULEUR DU BRACELET ET DES BRASSARDS

Chaque pilote se verra remettre, lors des vérifications administratives, un bracelet et deux brassards rétro réfléchissants de la même couleur que son bracelet. 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.

Bracelets et brassards seront fournis par le Secrétariat au moment du contrôle administratif.

Il ne pourra en aucun cas changer de couleur sauf accord du secrétariat sportif de l'épreuve.

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

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le vendredi 12 Septembre de 13h30 à 18h00.

Les vérifications se tiendront :
Administratives : Dans le bungalow Paddock Office.
Techniques : Zone des contrôles techniques.

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 12^{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 inspecteurs techniques avant la première participation aux essais, selon l'horaire publié.

Chaque équipe pourra présenter plus d'un motocycle lors des vérifications techniques, qui sera spécialement identifié par les Commissaires Techniques

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 du Bol d'Or Classic doivent obligatoirement répondre aux critères suivants :

- Roues de 16 ou 18 pouces (pas de 16.5 ou 17 pouces)
- Pneus arrières de 150 mm de largeur maximum.
- Tubes de fourche de 40 mm de diamètre maximum en Classic 1 et 2.
- Tubes de fourche de 42 mm de diamètre maximum en Classic 3.
- Etriers de frein avant en double piston maximum.
- Vannes de ravitaillement rapide : interdite en Classic 1
1 autorisée maximum en Classic 2
2 autorisée maximum en Classic 3

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.

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 sportifs.

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.

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

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.

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.

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

Les pneumatiques utilisés devront avoir une largeur maximum de 150 mm, la largeur des jantes utilisées devra être de 4 pouces au maximum et d'un diamètre de 18 pouces minimum.

Les étriers de freins devront comporter 2 pistons au maximum.

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 1621-1), 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.

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

- à l'avant, un phare au minimum (recouvert de scotch ou d'une housse lors de la course de jour).
- à 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.

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 arrières 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.

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, au nombre de trois, doivent être disposées, une frontale à l'avant au centre ou à l'avant gauche, les 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.

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 12^{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.

La participation au Warm-Up n'est pas obligatoire.

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 53 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, de l'ordre 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. 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 devront obligatoirement assister en totalité au briefing prévu en Salle de Briefing vendredi 12 Septembre à 19h (salle A. Senna).

Toute absence au briefing sera sanctionnée d'une amende de 75 euros.

Article 17 - HORAIRES PREVISIONNELS

Cf Planning général de la manifestation

Article 18 - STANDS

Dès le **vendredi 12 Septembre**, les stands seront attribués aux concurrents, qui pourront amener leurs machines dans les stands et aménager ceux-ci. L'installation des concurrents dans les stands est soumise à l'autorisation préalable du responsable de l'affectation auprès 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. (*Voir plan d'installation dans les stands en annexe II.*)

Un stand peut être affecté à un ou à plusieurs concurrents différents, chacun se partageant à parts égales :

- la surface couverte,
- les installations,
- la surface sur la piste de décélération,
- la Zone de panneautage.

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

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 3 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 deux tours de chauffe, à l'issue de ces deux tours 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 aux tours de chauffe depuis la voie des stands et sera pénalisé par un Stop and Go.

12 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'Officie 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.

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

Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant son stand.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 21 - STOP AND GO

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

Le coureur sera prié de s'arrêter dans la zone de pénalité (une fois que l'équipe a été avertie de la pénalité, un panneau avec le mot "STOP" et le numéro du coureur sera présenté à la ligne de départ. Si le panneau "STOP" a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne s'arrête toujours pas, le drapeau noir lui sera présenté et il ne pourra pas repartir). Il doit arrêter sa machine complètement et rester à l'arrêt pendant 30 secondes. Il pourra ensuite reprendre la course.

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

L'emplacement de l'arrêt pour effectuer la pénalité sera situé à l'entrée de la voie des stands.

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 - RAVITAILLEMENT

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

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 béquillée 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.

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**.

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.

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.

Les bidons « TUFF JUG » sont autorisés.

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 motorcycle 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 et drapeau noir, rentrer 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.

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 basés 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 de Nevers Magny Cours. 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 aequo 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 12^{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 aequo seront départagés sur les temps de passage).

Article 29 - PRIX ET COUPES

- Deux coupes de type "Bol d'Or" seront remis aux trois premières équipes du classement scratch général. L'équipage vainqueur de l'édition 2014 sera invité par les organisateurs pour l'épreuve 2015.

Seront aussi décernés les prix suivants :

- Deux coupes de type "Bol d'Or" remis aux trois premières équipes de chaque catégorie :

Classic 1 (plus ou moins de 750 cm³)

Classic 2 (plus ou moins de 750 cm³)

Classic 3 (plus ou moins de 750 cm³)

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.

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

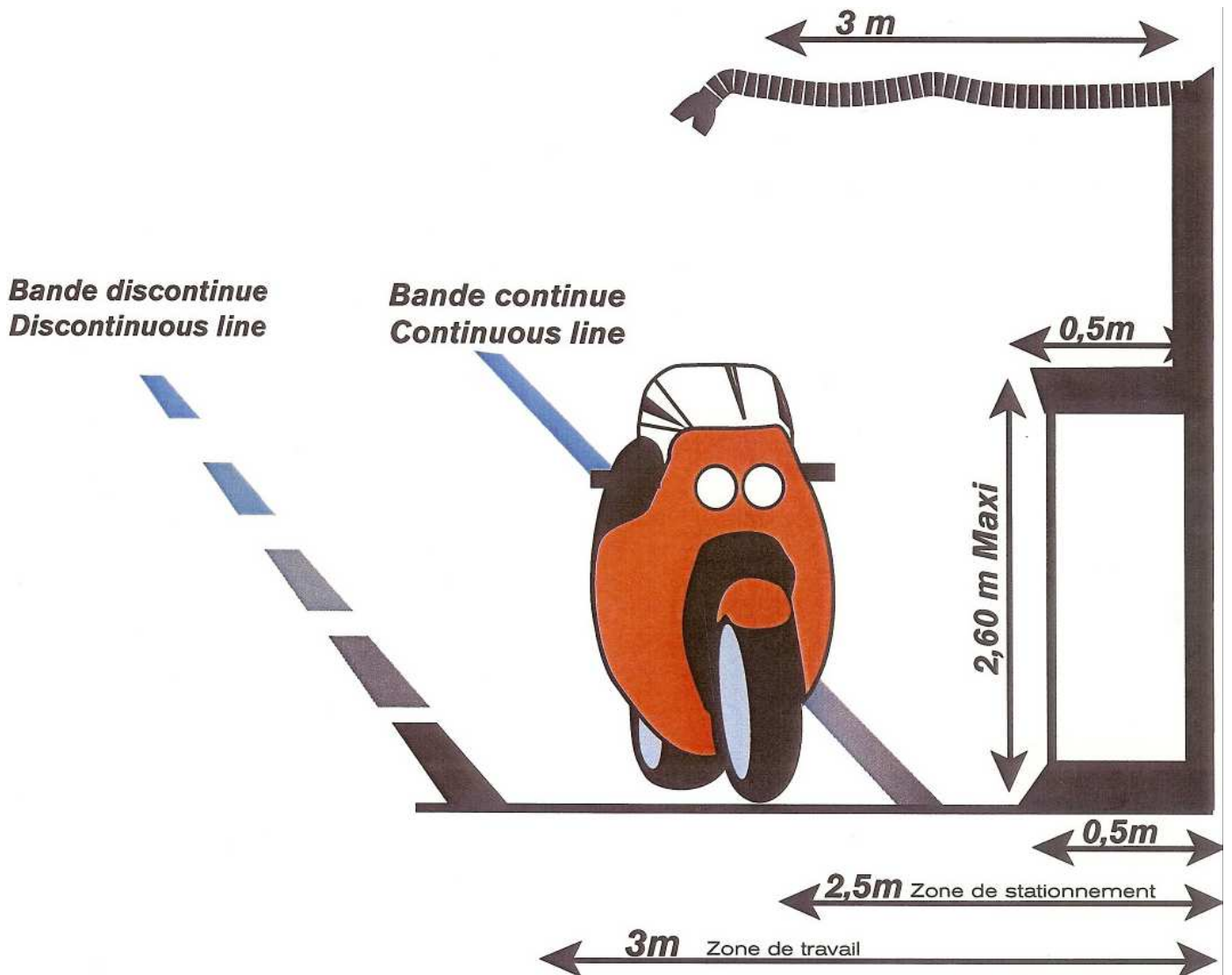
Article 36 - PARC COUREURS

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.

ANNEXES

- I** (Article 18) Plan d'installation dans les stands.
- II** Raccourcis

ANNEXE II – Plan d’installation dans les stands.



ANNEXE III - RACCOURCIS

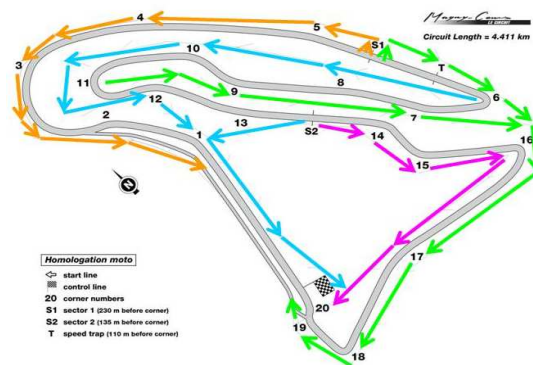


Si vous faites un tout droit au poste 9 virage S Nurburgring vous devez reprendre la piste par la bretelle d'accès. PENDANT LES ESSAIS annulation du temps du tour (si vous n'avez pas pris la bretelle annulation du temps + une autre pénalité) Pendant la course (Stop and go si vous ne prenez pas la bretelle)

- 1- Problème sur piste coté gauche sens course entre la fin des stands et la sortie de la courbe de Golf (Passerelle) Vous devez vous mettre en sécurité dans le premier sifflet et autorisation de revenir à contre sens course dans la voie de sécurité moteur et éclairage coupés.
- 2- Problème sur piste coté gauche sens course depuis la courbe de golf (Passerelle) prendre le premier sifflet et retour vers Adélaïde –Château d'Eau et descente vers le virage du Lycée
- 3- Problème sur piste coté droit piste sens course depuis la ligne d'arrivée et jusqu'à la courbe de l'école (Passerelle) prendre le premier sifflet et autorisation de revenir à contre sens vers le poste 20 moteur et éclairage coupés, puis traverser de la piste au poste 20.
- 4- Problème sur piste coté droit sens course depuis la courbe école (Passerelle) prendre premier sifflet et suivre la voie de sécurité sens course pour traverser au niveau du poste 20.

Dès l'arrivée de la moto à l'entrée de la voie des stands (Direction de Course) ou feu de sortie de la voie des stands celle-ci pourra être poussée par 2 mécaniciens. Le pilote devra être à proximité.

Vous pouvez toujours prendre les voies de sécurité sens course moteur en marche allure réduite en cas de problème sur votre machine (Fuite)



If you miss the bend at post 9 (Nurburgring S), you have to get back to the track via the access slip road. DURING PRACTICE, your lap time will be cancelled (if you did not use the slip road, the lap time will be cancelled + another penalty). During the RACE you will be inflicted a stop-and-go procedure if not using the slip road.

- 1- Problem on the track on the left side (riding direction) between the end of the pit lane and the exit of the "Golf" bend (footbridge) : you have to move away to a safe place in the first « whistle » and are allowed to come back in reverse direction along the safety along with engine and lights switched off.
- 2- Problem on the track on the left side (riding direction) from the "Golf" bend (footbridge), use the first « whistle » and go back towards "Adélaïde" – "Château d'Eau" and downwards in direction of the "Lycée" bend.
- 3- Problem on the track on on the right side (riding direction) from the finish line up to the "école" bend (footbridge), use the first « whistle ». You are allowed to come back in reverse direction in direction of post 20 with engine and lights switched off, then cross over the track at post 20.
- 4- Problem on the track on the right side (riding direction) from the "Ecole" bend (footbridge), use the first « whistle » and follow the safety lanes in riding direction before crossing over at post 20.

As soon as the bike has got into the pit lane (at the level of race direction) or at the lights at the exit of the pit lane, the bike may be pushed by 2 mechanics with the rider staying close by.

You are allowed to use the safety lanes at any time in riding direction with engine on at reduced speed in case of a problem with your bike (leak).

