

REGLEMENT SPORTIF Vitesse ACR276 2013

Article 1:

Le championnat vitesse se déroule sur l'année civile (1er janvier au 31 Décembre) en 18 manches. Les 18 manches sont divisées en 2, ce qui nous donne un championnat 1^{er} semestre composé de 9 manches et d'1 décompte et un championnat 2nd semestre composé également de 9 manches et d'1 décompte.

Au total, deux décomptes sont autorisés. L'article 9 s'appliquera entre la dernière manche du championnat 1^{er} semestre et la première manche du championnat 2nd semestre.

Le championnat vitesse se baptise désormais championnat vitesse Haut-Normand 2013.

Article 2 :

Un binôme de contrôleurs techniques sera nommé à chaque manche.

Il sera constitué du président et d'un autre membre de son choix. La publication de ce binôme sera diffusée sur le forum au plus tard le vendredi midi précédant la manche.

Un binôme de directeurs de course sera nommé à chaque manche.

Il sera constitué en alternance d'Olivier, de Fabu et de Chrissy et d'un autre membre. La publication de ce binôme sera diffusée sur le forum au plus tard le vendredi midi précédant la manche.

Article 3:

Les manches vitesse se déroulent le vendredi soir de préférence.

Essais libres de l'ouverture jusqu'à 21H00.

De 20H45 à 21H00, le roulage se fera sur les postes des qualifs de la soirée (diffusion sur le forum le jeudi soir).

Le contrôle technique se déroule de 21H00 à 21H20.

Les outils qui servent à contrôler la conformité des autos sont disponibles de l'ouverture jusqu'à 21H00.

Suite à ce contrôle technique et pour les autos non conformes, les pilotes auront 10 minutes pour les remettre en conformité.

Après le contrôle technique, les autos sont mises en 'parc fermé' à la direction de course jusqu'au départ de la manche.

En cas d'arrivée tardive de pilotes, le contrôle technique aura lieu après course.

La direction de course indiquera le déroulé de la manche en fonction du nombre d'inscrits.

A la fin de la course, tout pilote pourra sur demande auprès de la direction de la course faire contrôler une ou des voitures. Ce contrôle se fera par le binôme de contrôleurs techniques de la manche.

Tout tour non compté ne sera pas rajouté (sauf erreur de ramassage au niveau du comptage).

En dessous de 8 pilotes, la formule actuelle du déroulé des courses ne pourra être adoptée (sauf si l'on dispose de 4 ramasseurs). Le déroulé des courses à moins de 8 pilotes sera rédigé par Olivier Demogot début 2013.

Article 4:

Tout au long de la course, il est autorisé d'intervenir sur sa voiture. Cependant, les autos doivent être sur la piste au moins une minute avant la fin de chaque série.

Toute intervention sur la voiture devra se faire sur le temps de course (le tour de mise en grille n'est pas considéré comme du temps de course)

Les autos après chaque série (qualifs, éliminatoires, ...) doivent revenir au niveau de la direction de course par la piste et sont mises en parc fermée.

Toute intervention après la fin de chaque série est interdite.

En cas de besoin d'intervention, il faut solliciter les directeurs de course, seules personnes habilitées à autoriser ces interventions.

Article 5:

Lors d'une course, l'auto, au grès des chocs ou d'une préparation délicate, peut perdre une ou plusieurs pièces en course. Le pilote ne sera pas pénalisé. Il n'y a pas d'obligation de réparation immédiate.

Attention toutefois à la masse de la carrosserie qui doit être au mini de 19 grammes.

Par contre lors de la manche suivante, l'ensemble des pièces devra être présente.

Article 6 :

Les courses se déroulent dans un esprit sportif mais surtout avec fair-play.

Tous les débordements d'humeurs, réflexions et autres agissements anti-sportif repérés envers un autre pilote, un directeur de course ou un ramasseurs seront investigués après manche par le binôme de direction de course, le binôme de contrôleurs et le dernier de la manche.

Le pilote impliqué sera invité à venir s'expliquer.

Selon la gravité des faits, un retrait de points allant 0 à 12 sur le classement général du championnat lui sera infligé.

Article 7 :

Les stop and go sifflés par les ramasseurs ou la direction de course sont applicables et non contestables.

En cas de contestation d'un pilote, un second stop and go lui sera signifié.

Si le pilote ne se conforme pas à la décision de la direction de course, l'article 6 sera appliqué.

En aucun cas, les pilotes ne peuvent siffler ou réclamer un stop and go vis-à-vis d'un autre pilote.

Article 8 :

Une auto non conforme et après accord de la direction de course pourra participer à l'épreuve.

Cependant et afin de ne pas léser les pilotes présentant une auto conforme, le pilote ne sera pas classé à l'issue de la course et ne marquera pas de points.

En fin de course, un pilote dont la voiture serait contrôlée non-conforme se verra infligé d'un retrait de point au classement général.

Ce retrait de point allant de 0 à 12 sera apprécié en fonction de la non-conformité il est stipulé à l'article 6.

Article 9 :

Le vainqueur d'une manche pourra utiliser la même voiture de la même marque automobile lors de la manche suivante (à l'exception des Jaguar).

Exemple : un pilote qui gagne avec une Porsche 956 pourra utiliser une 962 ou une 962KH lors de la manche suivante mais ne pourra utiliser une 956KH ou une 956