

RÈGLEMENT 2024

LIGUE NATIONALE DE SPEEDWAY



Table des matières

I. REGLES GENERALES.....	3
ARTICLE 1 – GENERAL.....	3
Article 1.1 – Système	3
Article 1.2 – Composition des équipes dans une épreuve :	3
Article 1.3 – Déclaration des équipes.....	3
Article 1.4 – Pilote substitut.....	5
Article 1.5 – Pilote invité (Guest).....	5
Article 1.6 – Pilote de remplacement (R/R).....	6
Article 1.7 – Pilote réserviste.....	6
ARTICLE 2 – DOSSARDS ET CACHES FOURCHES	6
ARTICLE 3 – PNEUMATIQUES	7
ARTICLE 4 – COTE MOYENNE DES PILOTES ET CATÉGORIES	7
Article 4.1 – Catégories et points	7
Article 4.2 – Quota minimum.....	7
Article 4.3 – Quota maximum.....	7
Article 4.4 – Côte moyenne (avérage).....	8
ARTICLE 5 – FORMAT DE COURSE POUR 20 MANCHES	8
ARTICLE 6 – DEROULEMENT	9
Article 6.1 – Briefing.....	9
Article 6.2 – Couleurs des équipes et des casques.....	9
Article 6.3 – Présentation / Essais.....	9
Article 6.4 – Choix tactique (CT)	9
Article 6.5 – Entrée d'un pilote réserve en cours de match	9
Article 6.6 – Déroulement d'un match	10
Article 6.7 – Quota maximum de manches	11
Article 6.8 – Pause et Réfection de piste	11
ARTICLE 7 – POINTS	11
ARTICLE 8 – SYSTEME DE POINTS CHAMPIONNAT	11
ARTICLE 9 – MATCH REPORTE OU ABANDON DU MATCH.....	12

I. REGLES GENERALES

ARTICLE 1 – GENERAL

Article 1.1 – Système

La compétition se déroule sous forme de **rencontres** qui opposent **4 équipes**.
Quatre équipes sont engagées dans la ligue nationale de speedway **2024**.

Article 1.2 – Composition des équipes dans une épreuve :

Chaque équipe est constituée de **4 pilotes titulaires utilisant des motocycles de Speedway de cylindrée 500 cm³** et 1 réserviste (non obligatoire) **utilisant des motocycles de Speedway de cylindrée 500 cm³ ou 250cm³**

- **1 pilote de catégorie A maximum français ou étranger**
- **1 à 2 pilotes de catégorie B étranger(s)**
- **1 pilote français de catégorie B**
- **1 pilote français de catégorie C**
- **1 réserviste pilote français de catégorie C (non obligatoire)**

Chaque pilote est classé dans une catégorie. Il existe 3 catégories : A, B et C

- Le pilote de catégorie A aura le numéro 1
- **Le pilote étranger de catégorie B aura le numéros 2**
- **Le pilote français de catégorie B aura le numéro 3**
- **Le pilote français de catégorie C aura le numéro 4**
- **Le pilote réserviste aura le numéro 5.**

Exceptions :

- **Un pilote de catégorie B pourra avoir le numéro 1** s'il est déclaré dans le match à la place d'un pilote de catégorie A.
- **Un pilote français de catégorie C peut remplacer un pilote étranger de catégorie B**
- **En cas de blessure avec certificat médical, de participation à une épreuve championnat FIM ou FIM Europe, ou de participation dans un match de championnat d'une autre ligue prioritaire pour un pilote français de catégorie B, alors ce pilote pourra être remplacé par un pilote étranger de catégorie B.**

Article 1.3 – Déclaration des équipes

A) Déclaration Annuelle

Les équipes devront être officiellement déclarées 20 jours avant le premier match de la LNS.

A minima chaque équipe devra déclarer :

- 1 pilote français de catégorie B titulaire ;
- 1 pilote français de catégorie C titulaire ;
- 1 pilote étranger

Au maximum, chaque équipe devra déclarer :

- 1 pilote français de catégorie B titulaire
- 1 pilote français de catégorie C titulaire
- 2 pilotes étrangers

Les pilotes de catégorie A seront déterminés selon les limites définies ci-dessous :

Pilotes de catégorie A : les pilotes dont l'avérage 2023 est :

- **Premiership anglaise : supérieur ou égal à 5.00**
- **Championship anglaise : supérieur ou égal à 6.00**
- **Ekstraliga polonaise : supérieur ou égal à 0.80**
- **1.Liga polonaise : supérieur ou égal à 1.00**
- **2. Liga polonaise : supérieur ou égal à 1.50**
- **U24 Ekstraliga polonaise : supérieur ou égal à 1.80**
- **Bauhaus Liga Suédoise : supérieur ou égal à 1.00**
- **Danish Super ligue danoise : supérieur ou égal à 1.00**
- **1ere division danoise : supérieur ou égal à 2.00**
- **LNS 2023 : supérieur ou égal à 1,75**

Si un pilote a un seul avérage supérieur aux limites fixées, il sera alors affecté à la catégorie A.

Pilotes de catégorie B :

- **Si un pilote étranger a l'ensemble de ses avérages, inférieur aux limites fixées pour les pilotes de catégorie A, alors il sera affecté en catégorie B.**
- **Si un pilote étranger n'est répertorié dans aucune annexe alors sa classification sera soumise à la discrétion de la commission.**
- **Pour l'année 2024, 4 pilotes français seront répertoriés en catégorie B : Stéphane TRESARRIEU, Jordan DUBERNARD, Mathias TRESARRIEU, Steven LABOUYRIE. Les 4 pilotes français de catégorie B seront obligatoirement répartis dans les 4 clubs LNS soit 1 pilote par équipe.**

Pilotes français de catégorie C :

Pilotes Français avec un average LNS 2023 inférieur à 1,75 (Pilotes A) et non répertorié dans la liste des pilotes B

Se reporter à l'annexe 1 pour le détail des avérages.

Ces pilotes seront considérés comme « pilotes titulaires de l'équipe ».

Un contrat devra être constitué liant le pilote avec le club.

Ce contrat devra être fourni au secrétariat CCP lors de la déclaration des équipes.

Un club aura la possibilité de résilier son engagement avec un pilote déclaré en début d'année. Il aura la possibilité de recruter un pilote de remplacement à la seule condition qu'il ne soit pas déclaré dans une autre équipe.

Ces modifications devront être annoncées officiellement 5 jours avant un match au secrétariat CCP.

Un club ayant résilié le contrat d'un de ses pilotes titulaires, ne pourra pas faire participer ce même pilote à l'épreuve suivant sa résiliation sous n'importe quel statut (substitut, guest) que ce soit.

Deux résiliations de contrats maximum sont autorisées par équipe.

B) Déclaration par match

Chaque team manager devra remplir une déclaration par match annonçant l'équipe définitive de **4 pilotes titulaires le mardi de la semaine précédente au jour de l'épreuve.**

A minima chaque équipe devra déclarer :

- 1 pilote français de catégorie B titulaire,
- 1 pilote français de catégorie C titulaire,
- 1 pilote étranger

Au maximum, chaque équipe devra déclarer :

- 1 pilote français de catégorie B titulaire,
- 1 pilote français de catégorie C titulaire,
- **2 pilotes étrangers**

L'équipe pourra être composée de :

- **1 pilote** de catégorie A maximum
- **1 à 2 pilote(s)** de catégorie B
- **1 pilote français de catégorie B maximum**
- **1 à 2 pilotes français de catégorie C**
- **1 pilote réserviste français de catégorie C comme pilote numéro 5 (non obligatoire)**
- **1 pilote étranger minimum**

Un pilote étranger est obligatoire dans la composition de l'équipe pour chaque épreuve.

Il est possible d'annoncer dans la déclaration du match un pilote en remplacement d'un pilote titulaire déclaré en début d'année sur la déclaration annuelle.

Ce pilote devra obligatoirement faire partie d'une catégorie égale ou inférieure au pilote remplacé.

Ce pilote sera considéré comme pilote substitut ou comme pilote invité (guest) conformément aux motifs de remplacement du pilote absent (cf. Art.1.4-1 et 1.4-2).

L'équipe devra s'acquitter du montant d'engagement de 100 € lors de la déclaration de son équipe pour chaque match.

Chaque pilote titulaire, qui s'engage par contrat avec son équipe aura pour obligation de participer aux matchs de son équipe.

Une équipe ne pourra pas déclarer un pilote titulaire engagé dans la déclaration annuelle d'une autre équipe sauf si son contrat vient à être rompu en cours de saison (cf art. 1.3 A).

Une pénalité financière d'un montant de 200 €, déduite de l'aide financière LNS CCP, sera infligée à toute équipe dont l'absence d'un pilote titulaire serait constatée lors d'un match, une fois la déclaration faite. (Une blessure avec certificat médical, la participation à une épreuve championnat FIM ou FIM Europe, une participation dans un match de championnat d'une autre ligue prioritaire ne sont pas considérés comme une absence). Pour chaque pilote supplémentaire absent dans l'équipe, une pénalité de 200 € sera également appliquée et viendra s'ajouter au montant initial de 200 €.

Article 1.4 – Pilote substitut

Sont considérés comme « pilotes substitués » les pilotes ne faisant pas partie des pilotes titulaires d'une équipe désignés sur la déclaration annuelle et venant en remplacement d'un pilote titulaire retenu pour cause de championnat National, FIM ou FIME, Ou participant à un match de la ligue professionnelle dans laquelle il est engagé ou un pilote blessé avec justificatif.

Ce ou ces pilotes devront être déclarés au plus tard **la veille** de l'épreuve comme le prévoit l'article 1.3 du présent règlement.

La catégorie d'un pilote substitut ne pourra être supérieure à celle du pilote remplacé.

Article 1.5 – Pilote invité (Guest)

Sont considérés comme « pilotes invités » les pilotes ne faisant pas partie des pilotes titulaires d'une équipe désignés sur la déclaration annuelle et ne répondant pas aux conditions de remplacement prévue à l'article 1.4-1

Chaque équipe peut déclarer 2 pilotes invités maximum par match.

Ce ou ces pilotes devront être déclarés au plus tard **la veille** de l'épreuve comme le prévoit l'article 1.3 du présent règlement.

La catégorie d'un pilote invité ne pourra être supérieure à celle du pilote remplacé.

Article 1.6 – Pilote de remplacement (R/R)

Un pilote nommé dans la déclaration d'une équipe pour un match, quel que soit son statut (titulaire, guest, ou substitut) ne pouvant finalement pas participer à un match pour quelque raison que ce soit (blessure, report de match dans une autre ligue, nomination à un championnat, etc...) pourra être remplacé par ses coéquipiers dans le match concerné dans la limite d'une fois par chacun des pilotes de l'équipe de catégorie identique ou inférieure.

Un pilote déclaré inapte pour raison médicale pendant le match pourra également être remplacé par ses coéquipiers dans le match concerné dans la limite d'une fois par chacun des pilotes de l'équipe de catégorie identique ou inférieure.

Si le pilote numéro 4 de l'équipe, pilote français de catégorie C est déclaré inapte en cours d'épreuve ou est absent lors d'une épreuve et que l'équipe n'a pas de pilote réserviste déclaré ou un second pilote français de catégorie C déclaré dans la composition de l'équipe du match, alors ce pilote numéro 4 ne pourra pas être remplacé.

Seul le pilote **réserviste** de l'équipe pourra être amené à le remplacer plusieurs fois dans la limite du nombre de manches maximum autorisées conformément à l'article 6.8.

Si la composition de l'équipe n'est pas conforme à ce que prévoit le règlement (pas de pilote étranger par exemple), alors ce pilote absent ne pourra pas être remplacé dans le cadre du R/R.

Article 1.7 – Pilote réserviste

On appelle pilote réserviste tout coureur mentionné comme pilote **N°5** dans la déclaration d'équipe effectuée lors d'un match.

Ce pilote réserviste sera obligatoirement un pilote de catégorie C français. **(500 cm³ ou 250 cm³)**

Ce pilote peut être un pilote qui participe le même jour à la Promotion Cup

Il pourra remplacer à tout moment chaque pilote de son équipe dans la limite de 5 manches.

Ce pilote réserviste pourra être annoncé sur la déclaration de match jusqu'à la veille de l'épreuve.

Il n'est pas considéré comme pilote titulaire de l'équipe. Ce pilote peut participer à une épreuve avec une équipe et à l'épreuve suivante avec une autre équipe mais il ne peut pas changer d'équipe en cours d'épreuve.

Une équipe n'a pas d'obligation d'avoir un pilote réserviste lors d'une épreuve. Elle peut également déclarer un pilote réserviste pour une épreuve et pas pour une autre.

ARTICLE 2 – DOSSARDS ET CACHES FOURCHES

Chaque équipe sera identifiée par un dossard sur lequel apparaîtront le "blason" et le nom du club.

Un ou des éventuels partenaires de la LNS auront leur logo sur l'avant des dossards.

Un emplacement en bas du dossard sera conservé pour le club et tout type de logo, blason, nom de compagnie ou autre pourra seulement être apposé à cette place après approbation de la commission nationale.

La commission nationale se réserve le droit de refuser un partenaire du club sur le dossard si elle estime l'éventualité d'un conflit.

Les dossards devront être portés durant tout le match : essais, présentation des pilotes, conférence de presse, course, podium, tirages aux sorts, interviews et dans les paddocks.

Les dossards restent La propriété de La LNS et leur entretien sera assuré par chaque équipe.

Des caches fourches avec logo, ou autre, des partenaires de la LNS pourront être fournis aux équipes qui auront obligation de les monter sur leur motorcycle pour les contrôles techniques et de les conserver tout le match et seront rendus en fin de match par le manager au délégué de l'épreuve.

ARTICLE 3 – PNEUMATIQUES

Une équipe pourra présenter 6 pneus neufs maximum au contrôle technique pour être marqué, ces pneus seront de marque libre mais homologué FIM.

Des pneus usagés pourront être utilisés après validation et marquage par le responsable technique.

Un pneu est considéré usagé s'il a été utilisé sur les deux côtés.

La répartition des 6 pneus neufs est libre de choix pour l'équipe. Un pilote peut utiliser plusieurs pneus neufs. Alors d'autres pilotes de l'équipe n'utiliseront que des pneus usagés marqués pour l'ensemble de leurs manches.

Seuls des pneus marqués du jour de l'épreuve seront également utilisés pour participer aux essais libres du match.

ARTICLE 4 – COTE MOYENNE DES PILOTES ET CATÉGORIES

Article 4.1 – Catégories et points

Cat A : 10 points

Cat B : 6 points

Cat C : 4 points

Catégorie A : Pilotes étrangers ou français dont l'avérage 2023 est supérieur ou égal à la limite définie dans au minimum une des ligues de Speedway nommées à l'article 1.3 A).

Catégorie B : L'ensemble des autres pilotes étrangers dont l'avérage est inférieur aux limites définies dans l'article 1.3 A) pour l'ensemble des ligues de Speedway nommées. pilotes français répertoriés dans l'article 1.3

Un pilote étranger sans avérage pour la saison précédente dans aucune des ligues nommées à l'article 1.3 A), sera affecté à la catégorie A ou B selon l'avis rendu par la Commission des Courses sur Pistes.

Catégorie C : Pilotes Français avec un average LNS 2023 inférieur à 1,75 (Pilotes A) et non répertorié dans la liste des pilotes B

Les pilotes étrangers doivent avoir une licence FFM annuelle ou une manifestation pour concourir **ou détenir une autorisation de sortie de leur fédération d'origine pour les pilotes européens.**

Article 4.2 – Quota minimum

Le quota minimum est le total des points additionné de toutes les catégories de pilotes lors de la déclaration de l'équipe annuelle et à chaque match ne devra pas être inférieur à **20 points (équipe sans pilote réserviste).**

Article 4.3 – Quota maximum

Le quota maximum est le total des points additionné de toutes les catégories de pilotes lors de la déclaration de l'équipe annuelle et à chaque match ne devra pas être supérieur à **30 points (pilote réserviste inclus).**

Article 4.4 – Côte moyenne (avérage)

Le calcul de la côte moyenne des pilotes est tenu à jour lors de la saison et publié en fin d'année. Le calcul de cette cote moyenne permet à la commission nationale de définir dans quelle catégorie chaque pilote sera classé l'année suivante. **Ce calcul ne pourra se faire que si le pilote a réalisé un minimum de 6 manches.**

La cote moyenne est calculée comme suit.

Une côte moyenne par manche sera calculée pour chaque pilote selon la formule suivante :

$$\left(\frac{\text{Nombre de points marqués}}{\text{Nombre de manches courues}} \right)$$

L'addition des points marqués plus les points bonus divisé par le nombre de manches courues.

Il est entendu par nombre de manches courues toutes les manches où les pilotes ont pris le départ mais également les manches :

- Où un pilote a chuté sans être disqualifié (F), mais ne peut pas participer à la reprise de la manche.
- Où le pilote a été exclu pour non-respect de la règle des 2 minutes (M), pour avoir touché le ruban de la grille de départ (T)
- Où le pilote a participé en remplacement d'un autre pilote dans le cadre d'un Choix Tactique.
- Lors d'un Choix Tactique, les points de la manche seront comptabilisés à 50 %.

ARTICLE 5 – FORMAT DE COURSE POUR 20 MANCHES

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Equipe A																				
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
Equipe B																				
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
Equipe C																				
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
Equipe D																				
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				

ARTICLE 6 – DEROULEMENT

Article 6.1 – Briefing

Un briefing entre les membres du jury et les managers de chaque équipe sera effectué **60 minutes** avant la 1^{ère} manche.

Article 6.2 – Couleurs des équipes et des casques

Pour le 1^{er} match de la saison, la couleur des équipes sera définie en fonction du classement de l'année précédente de la manière suivante :

- Equipe A : Equipe ayant remportée la LNS
- Equipe B : Equipe ayant terminée 2^{ème}
- Equipe C : Equipe ayant terminé 3^{ème}
- Equipe D : Equipe ayant terminé 4^{ème}

L'attribution de la position des équipes par rencontre dans le format des courses :

	Rouge	Bleu	Blanc	Jaune
Epreuve 1	Equipe A	Equipe B	Equipe C	Equipe D
Epreuve 2	Equipe B	Equipe C	Equipe D	Equipe A
Epreuve 3	Equipe C	Equipe D	Equipe A	Equipe B
Epreuve 4	Equipe D	Equipe A	Equipe B	Equipe C

Les pilotes d'une même équipe porteront la même couleur de bonnettes durant toute la course.

Article 6.3 – Présentation / Essais

Article 6.3.1 Essais

40 minutes avant la 1^{ère} manche, chaque équipe aura droit à effectuer une série d'essais libres de 2 minutes en respectant l'ordre suivant : 1^{er}) Rouge ; 2^{ème}) Bleu ; 3^{ème}) Blanc et 4^{ème}) Jaune

La participation d'un pilote à la séance d'essai libre n'est pas obligatoire

Article 6.3.2 Présentation des équipes

20 minutes avant la 1^{ère} manche tous les pilotes de chaque équipe, participeront à une présentation au public. A l'issue de la présentation les pilotes regagneront le parc pilotes et se préparent pour le début de la compétition.

Article 6.4 – Choix tactique (CT)

Un Choix Tactique (CT), peut être fait par une équipe quand elle a **6 points** ou plus de retard **sur l'équipe en tête** et seulement entre les manches **1 et 16 incluse**. Le Choix Tactique ne peut être utilisé qu'une seule fois **par équipe durant une épreuve**.

Les points du pilote choisi en Choix Tactique seront doublés pour cette manche. Ces points supplémentaires sont considérés comme des « points bonus ».

Le manager peut également remplacer n'importe quel pilote de son équipe par le pilote de son choix. Dans ce cas, seul ce pilote remplaçant bénéficiera des points bonus.

Article 6.5 – Entrée d'un pilote réserve en cours de match.

Le manager peut remplacer n'importe quel pilote à tout moment par le pilote réserve (n°5) dans la mesure où ces derniers ne dépassent pas le quota de manches maximum comme stipulé dans l'article 6.8.

Cependant, il ne sera pas possible de faire entrer un pilote réserve pour remplacer un pilote disqualifié (D, M, T).

Article 6.6 – Déroulement d'un match

Une horloge indiquant les 2 minutes pour se rendre sur la ligne de départ sera installée à proximité du départ et visible pour les pilotes.

La course se déroule sur **20 manches**, composée de **16 manches qualificatives** et d'une **17^{ème}, 18^{ème}, 19^{ème} et 20^{ème} manches appelées Finales**.

4 minutes à l'issue de la validation des résultats de la manche 16 par l'arbitre, les 4 managers se réuniront avec la direction de course devant le tableau d'affichage prévu à cet effet, afin de définir la composition des 4 manches Finales.

Les managers annonceront en même temps les pilotes de leur équipe participants à chacune des 4 manches Finales ainsi que la sélection des 4 couloirs en fonction du programme de choix prévu selon le classement à l'issue des 16 premières manches qualificatives.

En cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes à l'issue de la 16^e manche, et afin de définir l'ordre de choix des couloirs, la priorité est donnée à l'équipe (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1^{ère} place, puis de 2^{ème} place, etc.

Si l'égalité persiste un tirage au sort sera réalisé par le directeur de course en présence des managers des équipes concernées afin de départager les équipes concernées.

- Désignation des pilotes pour les manches Finales :

Manche Finale 17 : Les pilotes ayant le moins bon cumul de points de chaque équipe à l'issue de la manche 16

Manche Finale 18 : Les pilotes ayant le troisième cumul de points de chaque équipe à l'issue de la manche

Manche Finale 19 : Les pilotes ayant le second cumul de points de chaque équipe à l'issue de la manche

Manche Finale 20 : Les pilotes ayant le meilleur cumul de points de chaque équipe à l'issue de la manche

En cas d'égalité aux points entre pilotes de la même équipe, la désignation sera laissée au choix du manager.

Au choix du manager, le pilote réserviste peut remplacer n'importe quel autre pilote de son équipe même pendant les 4 manches Finales.

- Ordre de choix des couloirs pour les manches Finales :

	Choix en 1er	Choix en 2 ^e	Choix en 3e	Choix en 4e
Manche 17	4 ^e équipe aux pts	3 ^e équipe aux pts	2 ^e équipe aux pts	1 ^{ère} équipe aux pts
Manche 18	3 ^e équipe aux pts	4 ^e équipe aux pts	1 ^{ère} équipe aux pts	2 ^e équipe aux pts
Manche 19	2 ^e équipe aux pts	1 ^{ère} équipe aux pts	4 ^e équipe aux pts	3 ^e équipe aux pts
Manche 20	1 ^{ère} équipe aux pts	2 ^e équipe aux pts	3 ^e équipe aux pts	4 ^e équipe aux pts

A l'issue de la 20^{ème} manche, un classement sera établi en additionnant tous les points inscrits par chaque équipe.

L'équipe ayant cumulée le plus de point sera déclarée vainqueur, la deuxième équipe en cumul de points sera 2^{ème} et ainsi de suite ...

En cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes à l'issue de la rencontre, le résultat de la manche finale 20 déterminera le classement final.

Article 6.7 – Quota maximum de manches

Chaque pilote (du N°1 au n°4) doit avoir fait au moins 3 manches avant la **manche 16**, sauf s'il se blesse et est déclaré inapte à courir par le médecin de l'épreuve.

Le pilote réserviste ne peut pas faire plus de 5 manches sur l'ensemble des 20 manches.

Il peut être appelé à effectuer une manche en tant que pilote tactique, ou pilote remplaçant, tous ces exemples comptant pour le maximum de manches.

Article 6.8 – Pause et Réfection de piste

Des réfections de piste seront programmées toutes les 4 manches.

En cas de nécessité le Jury de l'épreuve peut décider **de modifier** l'ordre des réfections de piste, et devra tenir informé les managers.

ARTICLE 7 – POINTS

Vainqueur de manche : 3 points – ou 6 points lorsqu'un pilote est CT (Choix tactique)

Seconde place : 2 points – ou 4 points lorsqu'un pilote est CT (choix tactique)

Troisième place : 1 point – ou 2 points lorsqu'un pilote est CT (choix tactique)

Quatrième place : 0 point – ou 0 point lorsqu'un pilote est CT (choix tactique)

R pour un pilote ne finissant pas la manche

D pour un pilote disqualifié

F pour un pilote ayant chuté mais n'ayant pas causé l'arrêt de la manche

NS pour un pilote ne se présentant pas au départ d'une manche

M pour un pilote exclu sous les 2 minutes

T lorsque le pilote a touché le fil

ARTICLE 8 – SYSTEME DE POINTS CHAMPIONNAT

Vainqueur : 4

Deuxième : 3

Troisième : 2

Quatrième : 1

Place	Equipes	Nombre de Matches effectués	Points Championnat victoires	Points Championnat matchs nuls	Points Championnat défaites	Total Points des Courses marqués	Total Points des courses encaissés	Diff. points
1 ^{er}								
2 ^{ème}								
3 ^{ème}								
4 ^{ème}								

ARTICLE 9 – MATCH REPORTE OU ABANDON DU MATCH

Si le match est annulé ou interrompu pour quelque raison que ce soit, les règles suivantes s'appliqueront :

- Si le meeting est annulé avant le début de la 1ère manche ou avant la **manche 12**, il sera reporté à une date ultérieure et aucun score ni point de championnat ne seront attribués.
- Si le meeting est annulé ou interrompu après l'arrivée de la **manche 12**, les scores seront tenus et les points de championnat seront attribués comme le prévoit l'article VIII du présent règlement. **Si le meeting est interrompu après la manche 13, 14, 15 seul les points des 12 manches seront additionnés, si le meeting est interrompu après la manche 16 tous les points des 16 manches seront additionnés, si le meeting est interrompu après les manches finales (17,18,19) les points des manches finales réalisées seront additionnés aux points des 16 premières manches.**

Dans le cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes si le meeting est interrompu avant les manches finales :

- La priorité est donnée à l'équipe (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1ère place, puis de 2ème place, etc. ;
- Si la solution précédente ne peut être utilisées, les points championnat seront divisés entre les équipes ex-aequo. (ex : égalité entre le premier et second 3,5 points à chaque équipe ($4+3=7/2=3,5$))

Dans le cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes si le meeting est interrompu après les manches Finales 17, 18, 19, le classement de la dernière finale réalisée permettra de départager les équipes à égalités de points.

- Obligation de report.

Chaque organisateur qui déclare l'annulation d'un match en accord avec le jury de l'épreuve a pour obligation de réorganiser l'épreuve.

En cas d'impossibilité au club à réorganiser cette épreuve une amende de 2000 € pourra être infligée au club. Dans ce cas, le club déclarant forfait prendra une pénalité de - 6 points.

Cette amende ne pourra pas être applicable en cas de force majeure due à l'impossibilité d'obtenir une autorisation préfectorale d'organiser.