

RÈGLEMENT 2025

LIGUE NATIONALE DE SPEEDWAY



Table des matières

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 – MOTOCYCLES.....	6
Article 3.1 – PNEUMATIQUES	7
ARTICLE 4 – COTE MOYENNE DES PILOTES ET CATÉGORIES	7
Article 4.1 – Average minimum de l'équipe	7
Article 4.2 – Average maximum de l'équipe	7
Article 4.3 – Côte moyenne (avérage).....	7
ARTICLE 5 – FORMAT DE COURSE POUR 20 MANCHES	8
ARTICLE 6 – DEROULEMENT	8
Article 6.1 – Briefing.....	8
Article 6.2 – Couleurs des équipes et des casques.....	8
Article 6.3 – Présentation / Essais.....	9
Article 6.4 – Choix tactique (CT)	9
Article 6.5 – Joker	9
Article 6.6 – Entrée d'un pilote réserviste en cours de match.	9
Article 6.7 – Déroulement d'un match	9
Article 6.8 – Quota maximum de manches	10
Article 6.9 – Pause et Réfection de piste	10
ARTICLE 7 – POINTS	10
ARTICLE 8 – SYSTEME DE POINTS CHAMPIONNAT	11
ARTICLE 9 – MATCH REPORTE OU ABANDON DU MATCH.....	11

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 **2025**.
La saison 2025 se déroulera sur 4 épreuves, chacune organisée par une équipe.

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

La composition de chaque équipe inclus parmi les 5 pilotes :

Au minimum :

- **1 pilote étranger**
- **1 pilotes français avec un avéragé LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00**
- **1 réserviste pilote français avec un avéragé LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00 (non obligatoire)**

Au maximum :

- **3 pilotes étrangers**
- **4 pilotes français (réserviste non obligatoire inclus)**

L'affectation des numéros pour les pilotes dans la grille sera faite en fonction des avéragés de chacun, du plus grand au plus petit. Ainsi le pilote numéro 1, sera attribué au pilote de l'équipe avec l'avéragé le plus important et ainsi de suite jusqu'au numéro 5.

Le pilote numéro 5 sera le réserviste.

Exceptions :

Les numéros 4 et 5 ne sont réservés qu'à des pilotes français.

Si un pilote étranger a un avéragé inférieur à 1.00 et que son avéragé est également inférieur à l'avéragé d'un pilote français positionné en numéro 4 et 5, il restera affecté au numéro 3.

Article 1.3 – Déclaration des équipes**A) Déclaration Annuelle**

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

La composition de chaque équipe devra inclure parmi ses 4 pilotes titulaires :

A minima :

- 1 pilote étranger
- 1 pilote français **avec un avéragé LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00**

La composition de chaque équipe pourra inclure parmi ses 4 pilotes titulaires :

Au maximum :

- **3 pilotes étrangers**
- **3 pilotes français**

L'avérage 2024 des pilotes est déterminé selon les mêmes modalités de calcul pour tous les championnats listés ci-dessous : average de points marqués à la manche.

Une majoration d'avérage est appliquée aux championnats suivants :

- Premiership anglaise : majoration de 20%
- Championship anglaise : majoration de 10%
- PGE Ekstraliga polonaise : majoration de 30%
- Metalkas. 2 Ekstraliga polonaise : majoration de 20%
- Krajowa Liga polonaise : majoration de 10%
- U24 Ekstraliga polonaise : avérage réel sans majoration
- Bauhaus Liga Suédoise : majoration de 20%
- Allsvenska Liga Suédoise : avérage réel sans majoration
- Danish Super ligue danoise : majoration de 20%
- 1ere division danoise : avérage réel sans majoration
- LNS 2024 : avérage réel sans majoration

Quand un pilote a un avérage dans plusieurs ligues, alors c'est l'avérage le plus important qui sera retenu pour participer à la LNS.

Si un pilote français ou étranger n'est pas répertorié dans l'annexe des avérages 2024, alors sa classification sera soumise à la discrétion de la commission.

Un pilote français débutant, se verra attribuer un avérage minimum de 0.5 points

Les avérages attribués par la CCP se feront selon les paliers définis ci-après : 0.5, 0.75, 1.00, 1.50, 2.00

L'ensemble des pilotes français ayant un avérage LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00 pourront participer à la Promotion Cup.

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

Ces 4 pilotes déclarés sur la déclaration annuelle 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 12 jours calendaires avant l'épreuve (jour de l'épreuve inclus dans les 12 jours)**.

Exemple : Pour une épreuve le 12 juin, la déclaration de l'équipe pourra être transmise au plus tard le 31 mai à minuit.

La composition de chaque équipe devra inclure parmi ses 4 pilotes titulaires a minima :

- 1 pilote étranger
- 1 pilote français avec un avérage LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00

La composition de chaque équipe pourra inclure parmi ses 4 pilotes titulaires au maximum :

- 3 pilotes étrangers
- 3 pilotes français

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 avoir un avérage permettant à l'avérage cumulé de l'équipe de respecter les limites autorisées conformément aux articles 4.2 et 4.3

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).

Si l'avérage du pilote remplaçant est supérieur à un autre pilote de l'équipe, alors l'attribution des numéros dans la grille, aux pilotes de l'équipe concernée, sera modifiée pour respecter la règle d'attribution des numéros du plus grand avérage au plus petit.

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.

Ce pilote devra avoir un avérage permettant à l'avérage cumulé de l'équipe de respecter les limites autorisées conformément aux articles 4.2 et 4.3

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.

Ce pilote devra avoir un avérage permettant à l'avérage cumulé de l'équipe de respecter les limites autorisées conformément aux articles 4.2 et 4.3

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 **ayant un avéragé inférieur ou égal au pilote absent.**

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 le pilote français ayant le plus petit avéragé de l'équipe.

Il peut remplacer à tout moment chaque pilote de son équipe dans la limite du nombre de manches autorisées conformément à l'article 6.8.

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. Une fois annoncé, il ne peut donc plus être remplacé.

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 – MOTOCYCLES

Se reporter à l'article 1.6 du Règlement du Championnat de France de Courses sur pistes. Mêmes règles applicables.

Article 3.1 – PNEUMATIQUES

Une équipe pourra présenter **5** pneus neufs maximum au contrôle technique pour être marqués, ces pneus seront de marque libre mais homologués 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 **5** 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.

ARTICLE 4 – COTE MOYENNE DES PILOTES ET CATÉGORIES

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

Article 4.1 – Average minimum de l'équipe

L'average minimum cumulé de l'équipe est l'addition des avérages individuels de chaque pilote lors de la déclaration de l'équipe annuelle et à chaque match. **Cet average minimum** ne devra pas être inférieur à **5.50**.

Article 4.2 – Average maximum de l'équipe

L'average maximum cumulé de l'équipe est l'addition des avérages individuels de chaque pilote lors de la déclaration de l'équipe annuelle et à chaque match. **Cet average maximum** ne devra pas être supérieur à **7.00** lorsque l'équipe annonce un pilote réserviste dans sa composition ou 6.50 si l'équipe n'est composée que de 4 pilotes titulaires.

Article 4.3 – 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.

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, d'un rider/remplacement ou d'un joker.
- Lors de l'application du joker, 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				Red				Blue				Grey				Yellow				
2			Blue				Red				Yellow				Grey					
3		Red				Blue					Grey			Yellow						
4	Grey				Red					Yellow			Blue							
5																				
Equipe B																				
1				Grey	Blue					Yellow					Red					
2			Yellow			Red			Grey							Blue				
3		Yellow					Red			Grey				Blue						
4	Blue						Grey				Yellow	Red								
5																				
Equipe C																				
1				Yellow			Blue		Red				Grey							
2			Red					Yellow		Blue				Grey						
3		Grey				Yellow						Red			Blue					
4	Yellow				Grey					Blue			Red				Red			
5																				
Equipe D																				
1				Blue		Grey					Red		Yellow							
2			Grey		Yellow							Blue		Red						
3		Blue					Yellow			Red							Grey			
4	Red						Grey	Blue							Yellow					
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 prépareront pour le début de la compétition.

Article 6.4 – Choix tactique (CT)

À tout moment durant l'épreuve, un pilote pourra être remplacé par ses coéquipiers dans la limite d'une fois par chacun des autres pilotes de l'équipe ayant un avérage inférieur ou égal au pilote remplacé, dans la mesure où ces derniers ne dépassent pas le quota de manches maximum comme stipulé dans l'article 6.8.

Article 6.5 – Joker

Un Joker (J), 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 Joker ne peut être utilisé qu'une seule fois par équipe durant une épreuve.

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

Le manager peut nommer n'importe quel pilote de son équipe comme Joker en remplacement d'un autre pilote.

Article 6.6 – Entrée d'un pilote réserviste en cours de match.

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

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

Article 6.7 – 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 d'abord les pilotes de leur équipe participant à chaque Finale.

Le manager de l'équipe classé en 4^e position à l'issue des 16 premières manches annoncera ses pilotes en premier. Il en sera de même en suivant pour l'équipe en 3^e position, puis deuxième position et enfin pour l'équipe en tête.

Une fois la composition des quatre manches Finales déterminée, alors les managers annonceront le choix des couloirs pour chaque Finale en fonction du programme de choix prévu ci-dessous 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, la priorité dans le classement 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 : Pilote au choix du manager entre le 2^e, 3^e ou 4^e scoreur de l'équipe à l'issue des 16 premières manches.

Manche Finale 18 : Pilote au choix du manager entre le 2^e, 3^e ou 4^e scoreur de l'équipe à l'issue des 16 premières manches.

Manche Finale 19 : Pilote au choix du manager entre le 2^e, 3^e ou 4^e scoreur de l'équipe à l'issue des 16 premières manches.

Manche Finale 20 : Les pilotes ayant le meilleur cumul de points de chaque équipe à l'issue de la manche 16

Les pilotes numéro 1 à 4 ne peuvent participer qu'à une seule manche Finale.

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 3 ^e	Choix en 4 ^e
Manche 19	4 ^e équipe aux pts	3 ^e équipe aux pts	2 ^e équipe aux pts	1 ^{ère} équipe aux pts
Manche 20	3 ^e équipe aux pts	4 ^e équipe aux pts	1 ^{ère} équipe aux pts	2 ^e équipe aux pts
Manche 21	2 ^e équipe aux pts	1 ^{ère} équipe aux pts	4 ^e équipe aux pts	3 ^e équipe aux pts
Manche 22	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 points 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 6.8 – Quota maximum de manches

L'ensemble des pilotes de l'équipe (du n°1 au n°5) ne pourront pas faire plus de 6 manches sur l'ensemble des 20 manches.

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

Article 6.9 – 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}								

En cas d'égalité de points au championnat entre 2 équipes, à l'issue des 4 épreuves de la saison, le départage sera fait par rapport à l'écart entre les points marqués / points encaissés de chaque équipe.

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 1^{ère} 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 utilisée, 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 19, 20, 21 le classement de la dernière finale réalisée permettra de départager les équipes à égalité 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.