

Règlement intérieur : Charte de 'bonne' conduite

Nous sommes tous réunis sur un circuit pour le plaisir de conduire. Afin de partager au mieux notre passion, étant tous de niveaux de pilotage variés, et avec des voitures de puissances différentes, il est utile de trouver le bon compromis entre la recherche des limites de sa conduite et le respect des autres. Aussi, dans l'intérêt de tous, nous vous demandons de lire attentivement les paragraphes qui suivent :

Règle 1 . PRESENTATION ET BRIEFING.

- **1. Toute personne franchissant l'enceinte du circuit** est tenue de se présenter auprès des organisateurs afin de faire connaissance et de pouvoir le cas échéant exclure les intrus.
- **2. Tout participant à cet événement se doit de suivre le briefing**, qu'il soit pilote ou non, afin de prendre connaissance des règles de sécurité propres aux installations et au tracé. Une personne qui n'aurait pas assisté au briefing, se verra automatiquement refusé l'accès à la piste.
- **3. Chaque participant** devra remettre aux organisateurs de la journée sa **décharge de responsabilité** dûment remplie et signée, cette **charte** datée et signée, ainsi que **permis** de conduire et **assurance** en règle du véhicule. Les véhicules doivent en état correct de fonctionnement (feux stop, clignotants, warnings,...). Le port du casque est obligatoire pour le pilote et son passager. Pour rappel, les passagers sont couverts par l'assurance de la voiture, donc sous la responsabilité des pilotes.

Règle 2 . COMPORTEMENT SUR LE CIRCUIT.

- **1. Inutile de se prendre pour un pilote pro !** Ce n'est pas une course et tout comportement jugé irrespectueux ou dangereux fera l'objet d'une exclusion immédiate du circuit, sans qu'aucun remboursement ne soit effectué par les organisateurs.
- **2. Tout spectateur ou accompagnateur** est dans l'obligation de respecter les consignes de sécurité. Ils ne sont pas autorisés à traverser la piste et à se rendre dans des zones non prévues pour le public. Seuls les commissaires désignés et les photographes ayant obtenus une autorisation spécifique pourront accéder à certains points de vue définis par les organisateurs. En aucun cas il ne sera possible de se positionner derrière un rail.
- **3. Session de découverte du circuit obligatoire.** Votre première session sera obligatoirement une session lente de découverte du tracé de la piste et des bonnes trajectoires, afin de vous familiariser avec les particularités du circuit (qualité du revêtement, échappatoires, zones risquées, etc ..). Il est impératif de connaître les bonnes trajectoires pour ne pas se laisser surprendre par le pilote devant vous qui, dans un virage, passerait de l'extérieur à l'intérieur de la piste.
- **4. Tout pilote est tenu de respecter et d'obéir sans délai aux remarques et commandements des commissaires de piste** (drapeaux, conseils, remarques, etc) sous peine d'exclusion.
- **5. Règles de distances entre les véhicules.** Tout pilote se doit de **maîtriser** son véhicule. Cela signifie qu'il est déconseillé de coller le pilote devant vous. Si vous êtes plus rapide, le **véhicule vous précédant est prioritaire**, il vous incombe de prendre toutes les précautions nécessaires pour le dépasser en toute sécurité, dans un endroit sans risque et en s'assurant que celui-ci vous a vu. En cas de choc, chacun devra prendre ses responsabilités et assumer ses fautes conformément aux règles de priorités décrites. A de très rares exceptions, certains pilotes aguerris, qui se connaissent suffisamment pour anticiper leurs réactions, peuvent tourner pare-choc contre pare-choc. Dans un tel cas, lors d'un accrochage, la décision de la responsabilité sera laissé à l'arbitrage des pilotes, qui ont pris un tel risque d'un commun accord. Les commissaires de piste, qui auraient assisté à l'accident, peuvent également servir de témoins en cas d'accrochage.
- **6. Incident sur la piste:** En cas de sortie de piste, veuillez attendre que la voie soit dégagée avant de reprendre la piste. En cas d'immobilisation du véhicule dans les graviers ou en cas de panne, veuillez attendre dans votre véhicule l'arrivée des commissaires, l'interruption de session et l'arrivée du véhicule de dépannage. Il est formellement **INTERDIT** de **sortir du véhicule**, sauf en cas d'incendie où vous irez vous réfugier derrière le rail le plus proche. Si un autre pilote sort de la piste, ne vous arrêtez pas, mettez les warnings, ralentissez et rentrez directement au stand afin de prévenir

l'organisation. Inutile de créer un accident supplémentaire. En sortant des graviers, vous veillerez à rouler sur le bas côté afin de ne pas salir la piste. Le cas échéant, il serait appréciable que vous participiez au nettoyage de celle-ci. En cas de panne, arrêtez-vous de suite sur le bas côté dans un endroit visible et sécurisé, ceci afin d'éviter de mettre de l'huile sur toute la piste. En cas de sortie de piste, vous êtes responsable des dégâts occasionnés aux installations. **Toute dégradation vous sera facturée.**

- **7. Règles de dépassement :** La règle primordiale à respecter est « je me laisse dépasser en indiquant clairement mes intentions à l'aide de mes clignotants, lorsque les conditions de sécurité sont réunies ». Vous indiquez avec votre clignotant le côté où vous restez. En clair, cela veut dire que vous devez rester du côté de la piste où vous vous trouvez, en indiquant avec votre clignotant que vous laissez passer, que vous cessez d'accélérer voire ralentissez pour permettre un dépassement rapide. Cela dit, attendez un endroit propice au dépassement, on ne vous demande pas de vous mettre « au tas » en plein virage pour laisser passer. Le pilote le plus rapide doit garder en mémoire qu'il ne doit en aucun cas forcer le dépassement, mais bien attendre le signal qu'on le laisse dépasser .
- **8. Tour de chauffe (et refroidissement) :**
Comme son nom l'indique, dans ce type de tours, ni moteur, ni pneus, ni pilote ne sont encore chauds... Un pilote en tour de chauffe n'est pas censé doubler et **garde ses distances** avec les voitures qui le précèdent. Lors de ce tour au ralenti, indiquez que vous êtes en tour de chauffe en allumant vos warnings et veillez à ne pas perturber les trajectoires des pilotes qui effectuent leurs tours normaux (surveillez vos rétros). Comme indiqué dans les règles de dépassement, le pilote en tour de chauffe doit lui aussi clairement indiquer qu'il se laisse dépasser à l'aide de ses clignotants (en enlevant momentanément ses warnings).
- **9. Entrée/Sortie sur la piste:**
Pour ne pas gêner les pilotes entrant/sortant à plus faible vitesse sur le circuit, il est impératif de garder libre les voies d'accès au circuit. Vous devez entrer/sortir sur la piste avec vos warnings. On roule au ralenti dans les stands et on se gare proprement pour ne pas gêner les autres pilotes.

Règle 3 . COMMUNICATION ET SIGNALÉTIQUE.

Pour la sécurité de tous, il est impératif de respecter les ordres des commissaires de piste. Ces ordres vous seront principalement communiqués par gestes et par drapeaux ; il est important de bien connaître la signification de chacun d'entre eux.

- **Drapeau Jaune** = Danger sur la piste (accident, obstacle,...) , vous devez impérativement ralentir et être vigilants. Ne doublez pas. Le rythme normal ne reprendra que lorsque les drapeaux signalant un danger auront disparu.
- **Drapeau Bleu** = Une voiture plus rapide est en train de vous rattraper. Je laisse passer celui qui est derrière moi .
- **Drapeau Rouge** = **Arrêt immédiat** de la session et retour de tout le monde aux stands.

Règle 4 . RESPONSABILITES.

La règle est simple : Toute personne qui participe à une sortie le fait « à ses risques et périls ». L'association JAPAN POWER décline toute responsabilité en matière de vol, d'accident ou de dommages aux biens et aux personnes. En cas d'accrochage entre participants, ces derniers devront trouver un accord entre eux, sur la base de cette charte de bonne conduite. Toute action pénale, en responsabilité ou en dommages et intérêts contre l'association ou l'un de ses représentants sera nulle et non avenue. L'association JAPAN POWER ne sera pas tenue pour responsable de toute dégradation occasionnée sur le circuit (rail endommagé, etc.). Le pilote fautif devra régler le différent avec la société responsable du circuit. C'est en respectant scrupuleusement l'ensemble de ces règles que toutes les sorties précédemment organisées se sont toujours bien déroulées, ce qui nous a permis de vous en proposer une nouvelle aujourd'hui. Profitez-en bien et n'hésitez pas à nous solliciter pour quelque conseil que ce soit.

Date:

Signature: