



Briefing roulage sur circuit en anciennes - SCCT

Pour commencer n'oubliez pas que vous êtes ici pour vous amuser, tous avec votre auto et vos moyens, que vous n'êtes pas des pilotes professionnels et que vous n'êtes pas en compétition les uns contre les autres. Vous le savez au SCCT il n'y a pas de chronomètre, pas d'Alfano, pas de jugement de temps ou de qualité de pilotage mais du respect mutuel et de la camaraderie.

Vous avez pour certains des autos d'origine pour d'autre des autos modifiées, préparées ou de compétition. Vous cohabitez en bonne intelligence car vous avez tous un point commun, celui de vous faire plaisir, de passer une bonne journée sans encombre pour revenir et recommencer la prochaine fois.

Ceci est rendu possible par le respect de quelques consignes de sécurité, simples, élémentaires et évidentes mais qu'il convient de répéter pour les avoir toujours en tête.

Contrôle technique du véhicule :

Que votre véhicule soit totalement de série, modifié ou de compétition les points suivants doivent être obligatoirement en bon état de fonctionnement :

- les freins et les pneus,
- les clignotants avants et arrières, les feux stop,
- les essuies glace,
- les ceintures ou harnais,
- les rétroviseurs,
- le réservoir d'essence et son étanchéité,
- les vitres latérales présentes et fermées ou légèrement entre ouvertes.

Règles et consignes de sécurité en piste :

1- Entrée/Sortie de 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 le parking et on se gare proprement pour ne pas gêner les autres pilotes.

2- Session de découverte du circuit, tour de chauffe : Il est préférable d'effectuer au préalable une séance découverte du circuit pour les novices comme pour les habitués, afin de les familiariser avec les particularités du circuit (qualité du revêtement, échappatoires, zones risquées, etc..). Comme son nom l'indique, dans le tour de chauffe, 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).

3- Règles des 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, utiliser de préférence les clignotants aux warnings pour montrer de quel coté vous allez vous rabattre pour laisser passer l'auto qui va vous dépasser. Utiliser les warnings en cas de problème pour signaler que vous allez rentrer aux stands.

4- 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 ou où vous vous écarterez. 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.

5- 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 et une caution sera demandée sur le champ.

6- Tout pilote est tenu de respecter et d'obéir sans délai aux remarques et commandements des commissaires de piste (feux, drapeaux, conseils, remarques, etc...) sous peine d'exclusion.

Sanctions :

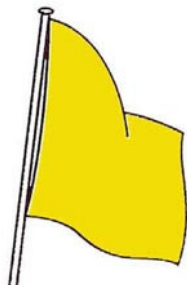
Tout comportement jugé irrespectueux ou dangereux fera l'objet d'une exclusion immédiate du circuit, sans qu'aucun remboursement ne soit effectué par les organisateurs.

Cette exclusion vous est signifiée par un drapeau noir ou un feu rouge à votre passage avant les stands ou la sortie, et retour à la maison.

Rappels :

Nous rappelons aux possesseurs de caméras embarquées qu'ils doivent allumer celles-ci avant leur entrée en piste et les éteindre après leur sortie, qu'ils ne doivent pas les manipuler mais rouler en toute sécurité pour eux et pour ceux avec qui ils partagent le circuit. Ces caméras doivent aussi être arrimées de façon sûre dans l'habitacle.

La consommation d'alcool et de boissons énergisantes n'est pas autorisée dans l'enceinte du circuit, si nous suspectons ces consommations nous pourrions nous livrer à un alcootest et le cas échéant exclure un participant qui serait positif.

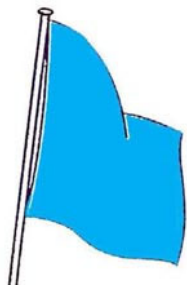


Drapeau jaune immobile : restez largement à l'intérieur de vos limites de pilotage. Ne doublez pas. Il y a un danger au bord de la piste.

Drapeau jaune agité : ralentissez. Ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à suivre une trajectoire inhabituelle. Il y a un danger sur la piste.

Deux drapeaux jaunes agités : ralentissez. Ne doublez pas. Soyez prêt à vous arrêter. La piste est totalement ou partiellement obstruée.

Vous ne doublerez pas avant d'être passé devant un drapeau vert marquant la fin de la zone de danger.



Drapeau bleu clair pendant les essais :

- **Drapeau bleu clair immobile :** une voiture plus rapide est en train de vous rattraper. Cédez le passage.

- **Drapeau bleu clair agité :** une voiture plus rapide s'apprête à vous doubler. Cédez le passage de toute urgence.

Drapeau bleu clair pendant la course :

- **Drapeau bleu clair immobile :** vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance. Laissez-la passer.

- **Drapeau bleu clair agité :** laissez passer l'autre voiture immédiatement. Vous risquez maintenant une pénalité.



Drapeau noir présenté à votre véhicule : arrêt obligatoire au stand au prochain passage.



Drapeau rouges : signal d'arrêt absolu à n'utiliser que sur ordre formel du Directeur de Course.)