



## - **DIVERS** -

### *Règles de fonctionnement (2009 – 2010)*

#### **Horaires :**

- Essais libres jusque 21h10 (tension = tension de la catégorie du soir)
- Qualification entre 21h10 et 21h30 au meilleur temps (voitures de la catégorie du soir uniquement)
- Manche B de 21h45 à 22h15 avec les X moins bons qualifiés
- Manche A de 22h30 à 23h00 avec les Y meilleurs qualifiés + Z repêchés (selon possibilités)
- Classement final à 23h00 (au nombre de tour pour tous les pilotes sauf pour les repêchés pour lesquels seule la manche A compte)

#### **Davic / Analogique :**

- Cartrix, GroupesC, F40 et HRS en Davic
- XSlot en Analogique

#### **Comptage :**

- Aucun tour ne sera rajouté en cas de défaut ponctuel du comptage (chaque pilote doit veiller à l'état de ses tresses ; les zones neutres seront nettoyées chaque soir)

#### **Produits de nettoyage :**

- AUCUN PRODUIT LIQUIDE (Essence C ou F, Produit à tresse...) sauf au bar...
- Nettoyage des pneus = brosse à habit (ou eau pour les Ultimatt)
- Nettoyage des tresses = gomme abrasive
- Nettoyage de la piste = gomme abrasive pour les conducteurs ; Swiffer pour les rails

#### **Règles de pilotage en DAVIC :**

- règles officielles :
  - > toute poussette ou percussion entraînant la sortie de piste de la voiture poussée ou percutée est interdite. C'est au ramasseur témoin de l'incident de juger si la voiture percutée n'a pas commis la première faute (par exemple : déboîter à un aiguillage juste devant une voiture arrivant lancée, se mettre en travers dans un virage, rouler manifestement trop lentement à un endroit où la voiture est sensée rouler à pleine vitesse ou encore ralentir brutalement dans des zones qui sont loin des zones de freinage classiques). C'est le ramasseur en poste ou le superviseur qui doit signaler l'infraction à la direction de course
  - > il est interdit de changer de piste si une autre voiture se trouve à sa hauteur sur la piste visée. Si la voiture fautive fait sortir la voiture qui est à sa hauteur, le ramasseur en poste ou le superviseur doit signaler l'infraction à la direction de course. Particulièrement sur l'aiguillage de fin de voie de ramassage ou de sortie des stands ou du Stop & Go, il faut s'assurer que la voie de course est libre avant de s'engager
  - > tous les autres cas d'accident sont considérés comme "faits de course". Aucune sanction ne sera prise, sauf cas de comportement ANTI SPORTIF évident et répété
- règles officieuses de "bonne conduite" :
  - > il est conseillé de ne pas changer de voie lorsqu'un concurrent manifestement plus rapide vous rattrape
  - > même s'il est permis de "pousser" un concurrent en ligne droite (sans toutefois le virer...), il vaut mieux éviter ce genre de manœuvre
  - > éviter de suivre de trop près un concurrent qui, parce que moins adroit, freine souvent deux ou trois rails plus tôt
  - > en cas d'erreur involontaire (virer ou percuter un concurrent), une excuse sincère sera toujours appréciée.