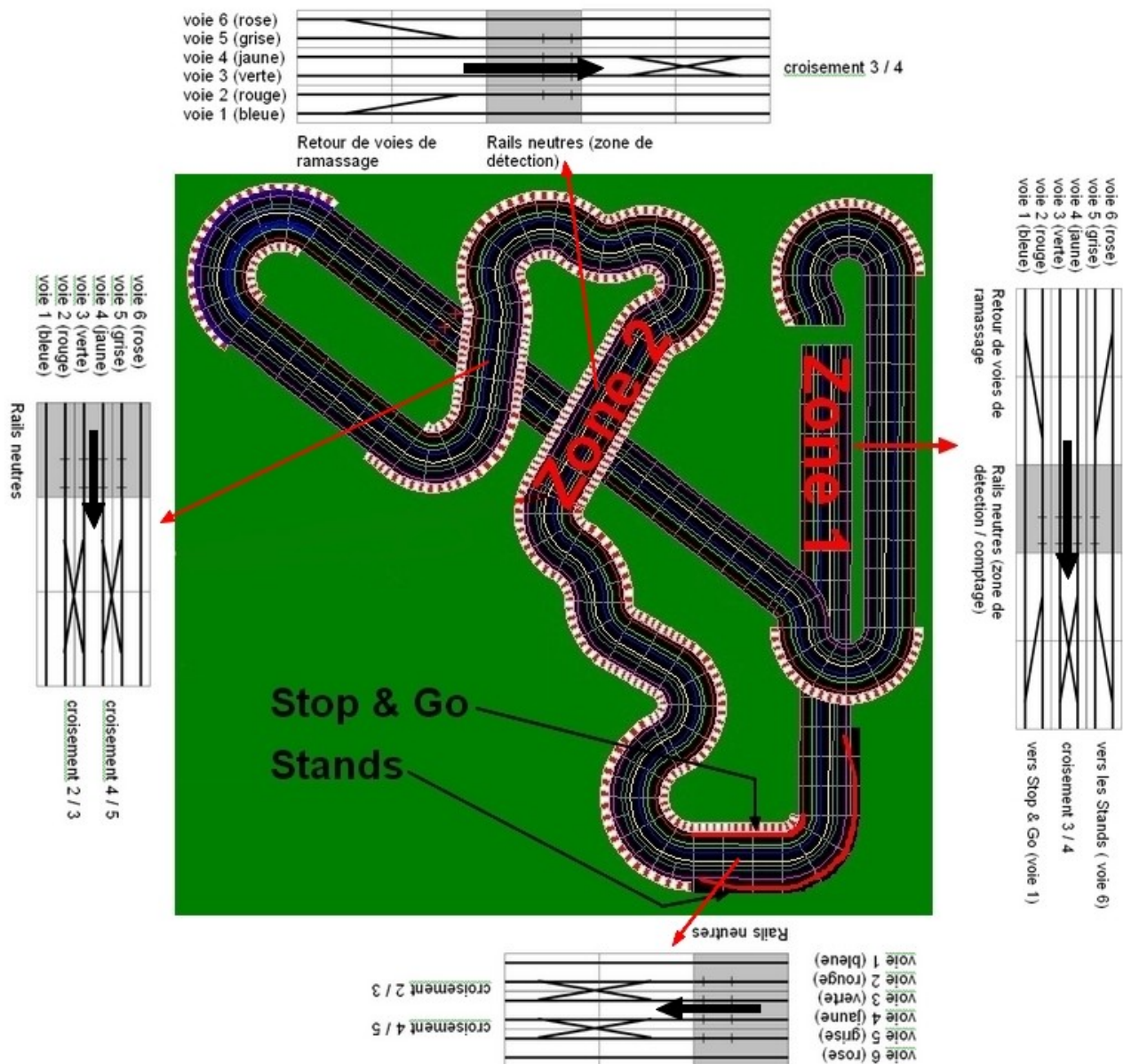


Description de la piste avec aiguillages DAVIC :

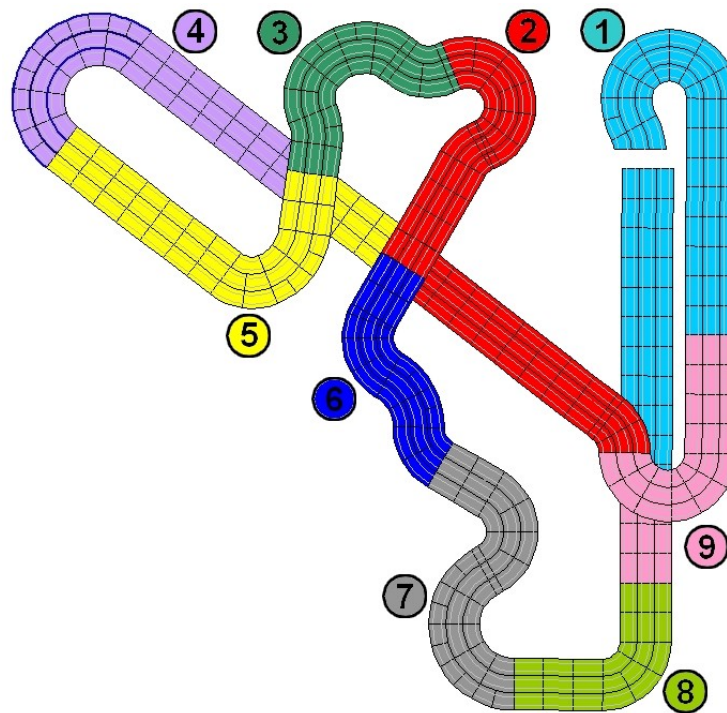


- la course se fait sur les voies centrales (2, 3, 4 et 5) ; les voies 1 et 6 ne servent qu'au ramassage
- 2 des 4 zones d'aiguillages débutent par des aiguillages qui assurent le retour des voies de ramassage vers les voies de course (ils sont toujours ON ; pas nécessaire d'y utiliser le bouton de changement de voie)
- la voie 1 sert localement de voie de Stop & Go (voir plan ci-dessus)
- la voie des Stands (7^{ème} voie) est accessible automatiquement depuis la voie 6 après la zone 1 (aiguillage d'accès toujours ON)
- pour changer de voie = appuyer sur le bouton avant et jusqu'au passage de la voiture sur l'aiguillage

Organisation lors des essais, des qualifications et de la course

- procédure de changement de pilote (dans l'ordre) :
 - > le pilote remplaçant donne son badge à la direction de course (sauf essais libres)
 - > le pilote remplacé doit amener sa voiture sur la voie des stands puis doit descendre de l'estrade
 - > le pilote remplaçant ne monte sur l'estrade que quand son coéquipier en est descendu
 - > le nouveau pilote reprend la course depuis la voie des stands
 - > le pilote remplacé va à la direction de course pour récupérer son propre badge (sauf essais libres)
- essais libres et qualifications :
 - > poste de pilotage = selon tirage au sort (se présenter à la direction de course à l'arrivée)
 - > poste de ramassage = N° correspondant au N° du poste de pilotage de l'équipe
 - > départ des voitures depuis la voie des stands (les unes derrière les autres pour la qualification)
- course :
 - > poste de pilotage = choix dans l'ordre du résultat des qualifications (le meilleur chrono choisit en 1^{er})
 - > poste de ramassage = choix dans l'ordre du résultat des qualifications (idem)
 - > départ des voitures en grille sur 2 voies selon le résultat des qualifications (derrière un pace-car)

Description des postes de ramassage



- la voiture sortie de piste doit toujours être replacée sur la voie la plus proche du ramasseur (1 ou 6)
- les ramasseurs doivent signaler les infractions entraînant un Stop & Go (voir 'Règles de pilotage')
- des postes de commissaires de course peuvent être créés pour aider les ramasseurs dans cette tâche

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 ou au commissaire 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, rouler manifestement trop lentement à un endroit où la voiture est sensée rouler à pleine vitesse ou ralentir brutalement dans des zones qui sont loin des zones de freinage classiques, etc.
 - > il est interdit de changer de piste si une autre voiture se trouve à sa hauteur sur la piste visée (par exemple et en particulier aux aiguillages de retour des voies de ramassage).
 - > ces 2 infractions ne peuvent être annoncées que par les ramasseurs, les commissaires de course ou la direction de course. Une fois annoncées, la direction de course fait appliquer un Stop & Go au pilote fautif (celui-ci à 10 tours pour se rendre sur la voie de Stop & Go et y stopper le temps nécessaire)
 - > il est interdit de doubler volontairement en passant par les voies de service stands ou Stop & Go (ralentir impérativement dans la voie des stands pour éviter tout risque de percussion avec une voiture arrêtée ; toute voiture passant par la voie de Stop & Go sera automatiquement arrêtée le temps nécessaire même si le pilote n'avait pas commis d'infraction auparavant).
- 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.

- panne : si une voiture tombe en panne, son pilote doit immédiatement le signaler et localiser la voiture, pour éviter les accidents. Un ramasseur ou un équipier devra enlever le plus vite possible la voiture de la piste.

- règles officieuses de "bonne conduite" :

- > il est conseillé de ne pas changer de voie lorsqu'un concurrent manifestement plus rapide vous rattrape. C'est en effet au concurrent le plus rapide de changer de voie pour doubler
- > même s'il est permis de "pousser" un concurrent en ligne droite (sans toutefois le virer...), il vaut mieux éviter ce genre de manœuvre (risque d'énerverment)
- > éviter de suivre de trop près un concurrent qui, parce que moins adroit, freine souvent deux ou trois rails plus tôt (risque d'y gagner un Stop& Go)
- > lorsqu'un concurrent plus rapide change de voie pour doubler et sauf cas de concurrence directe avec lui, éviter de "sur rouler" pour tenter de demeurer à sa hauteur (risque alors de sortir et, pire, d'entraîner également dans cette sortie celui qui tente de doubler)
- > vu le nombre de voiture sur la même voie, il faut essayer de demeurer "dans le rythme". Si ce n'est pas le cas (apprentissage de la piste, pilotage, voiture moins performante, tresses encrassées, etc...), éviter de se maintenir sur la voie la plus rapide et souvent la plus fréquentée
- > en cas d'erreur involontaire (virer ou percuter un concurrent), une excuse sincère sera toujours appréciée.