



REGLEMENT TECHNIQUE ET SPORTIF CHAMPIONNAT DE FRANCE 2013 CATEGORIE DIGITALE 1/32 ENDURANCE

Tarbes 15-16 Juin
Rennes 28-29 Septembre
Saint-Etienne du Rouvray 9-10 Novembre

mail to : olivierdemoget@gmail.com

MISE A JOUR JUIN 2013-06-19



ARTICLE 1 - REGLES FONDAMENTALES

Tout ce qui n'est pas autorisé par le présent règlement est interdit.

Par conséquent, l'état d'origine est requis quand aucune modification n'est autorisée. Par exemple, il n'y a aucune règle autorisant un remplacement des vitres d'origine, donc il est interdit de les remplacer par des vitres en lexan ou toute autre matière.

En cas de COMPORTEMENT ANTI SPORTIF évident d'un pilote, le directeur de course appliquera une sanction allant du stop&go jusqu'à l'exclusion immédiate du pilote (sans remboursement de l'inscription).

ARTICLE 2 - ENGAGEMENT GENERAL

Les équipes doivent se déclarer au plus tard le 1^{er} avril 2013, le cachet de la poste faisant foi, en envoyant :

- un bulletin d'engagement comportant la liste des pilotes retenus pour la saison
- les 3 chèques d'inscription pour les 3 courses (**80 €** par course à l'ordre de : Circuit 24 Tarbais, CPB Rapatel, ACR 276) à l'adresse suivante :

Olivier DEMOGET
9 rue du château d'eau
27100 VAL DE REUIL

L'engagement sera validé par retour de mail.

La capacité d'accueil est de 15 équipes (9 sur dossier + les 3 premières du championnat précédent et 3 équipes « locales » pré-inscrites par le club hôte).

Les droits d'inscription couvrent la fourniture des pneus, d'un pignon et d'un moteur pour la course, ainsi que la fourniture des trophées et récompenses. Les chèques seront encaissés au fur et à mesure du déroulement des épreuves et 30 jours maxi avant la course.

Chaque équipe devra confirmer les noms des pilotes de chaque course 30 jours avant la date de la course. Les pilotes de l'équipe seront inscrits d'office au repas du samedi soir.

Une équipe dont l'engagement aura été validé et qui déclare forfait à moins de 30 jours de l'épreuve devra trouver une équipe de remplacement sous réserve de perdre ses droits d'inscription.

Une équipe absente d'une course pourra être remplacée pour l'ensemble du championnat.

Un reversement par le club organisateur de **100 €** par course sera effectué pour la FFSR qui rétribuera en fin de saison :

- un prix pour les 3 premières équipes du championnat (un prix par pilote)
- le trophée Bob Wollek sera remis en jeu jusqu'à ce qu'une équipe l'emporte 3 fois.

Les 3 premières équipes sont qualifiées d'office pour le championnat 2014 et pour les 24 h du Chesnay (classement en cours si la course à lieu avant la fin du championnat).

ARTICLE 3 DIRECTION DE COURSE

Le club hôte désigne parmi ses membres un directeur de course.



Le coordinateur et deux représentants d'autres clubs assureront l'application du règlement dans un esprit sportif.

La course sera contrôlée par **deux superviseurs**. Ceux-ci, comme chacun des ramasseurs pour leur zone de ramassage, sont responsables de la surveillance de l'ensemble du circuit et signalent les faits de course passibles de Stop&Go à la direction de course.

La direction de course et les superviseurs auront la charge de contrôler et de valider les déclarations de Stop&Go des ramasseurs.

Ce règlement sera respecté, EN TOUS POINTS, par tous les pilotes inscrits à l'épreuve.

Toute réclamation pourra être faite auprès du directeur de course par un pilote (**et uniquement un pilote**) demandeur, et ce à tout moment de la course. Un quart d'heure après l'arrivée officielle de la course, aucune réclamation ne sera plus recevable. Tout recours par voie juridique est exclu.

ARTICLE 4 DEROULEMENT DU WEEK END

L'épreuve commence le samedi à 9 h 00. Tout ce qui est organisé avant est du ressort du club hôte.

Samedi

- **9 H 00** Accueil des pilotes, distribution de 2 puces par équipe et attribution des postes de pilotage selon tirage au sort **préalable (lancé de dés)**. Les puces personnelles sont autorisées pendant les essais libres. Utilisation de mulet possible (voitures de la même catégorie).
- **09 H 30** Essais libres, séance n° 1 avec voiture de la catégorie. Durée 3 H 00.
- **12 H 45** Essais libres, séance n° 2 avec voiture de la catégorie. Durée 3 H 00.
- 14 H 00 Début du contrôle technique (**les voitures contrôlées restent en parc fermé**).
- **15 H 45** Fin des essais libres.
- 16 H 00 Fin du contrôle technique.
 - Essais qualificatifs (course 1) en 3 séances avec 3 pilotes différents de l'équipe par séance :
 - Qualif 1 pour 15 pilotes durée 15 minutes. Les 10 premiers continuent
 - Qualif 2 pour 10 pilotes durée 10 minutes. Les 5 premiers continuent
 - Qualif 3 pour 5 pilotes durée 5 minutes pour l'attribution de la pôle position
 - Distribution des points selon l'ordre d'arrivée des équipes à la fin de chaque Qualif.
- 16 H 45 Choix des postes de pilotage pour toutes les courses, briefing, **warm-up** 5 minutes, mise en grille (voir procédure de départ).
- 17 H 00 Départ de la course n° 2 pour 4 heures. Distribution des points selon l'ordre d'arrivée des équipes à la fin de la course. **Ainsi que l'ordre de la grille de départ de la course suivante. Les pilotes en place restent pour le départ suivant.**
- 21 H 00 Interruption pour l'apéritif et le repas. (voitures en parc fermé)
- **22 H 45 Mise en place des autos sur la grille pour départ de la course 3 (course de nuit). Appel des pilotes et ramasseurs.**
- **23 H 00** Départ de la course n° 3 pour 8 heures. Distribution des points X 2 selon l'ordre d'arrivée des équipes à la fin de la course. **Ainsi que l'ordre de la grille de départ de la course suivante. Les pilotes en place restent pour le départ suivant.**
- **07 H 30 Mise en place des autos sur la grille pour départ de la course 4. Appel des pilotes et ramasseurs.**
- 08 H 00 Départ de la course n° 4 pour 4 heures.



- 12 H 00 Arrivée de la course n° 3. Distribution des points selon l'ordre d'arrivée des équipes à la fin de la course.
- Classement final du week-end selon la totalité des points distribués et remise des prix.

A chaque fin de course, les 3 premiers seront contrôlés.

Précisions sur le déroulement de certaines phases :

Pour la séance d'essais libres n° 1 les postes de pilotage sont tirés au sort.

Pour la séance n° 2, la règle de changement de poste suivante sera appliquée :

Poste initial + 7 places. Exemple : le poste 2 passe en poste 9.

A partir du poste 8 jusqu'au poste 15, on recommence depuis le poste 1 en retranchant le chiffre 15. Exemple poste 10 passera en poste 2 (poste initial 10 + 7 – 15 = 2).

Si moins de 15 équipes sont présentes, la rotation s'effectuera sans les postes les moins favorables (en accord avec le directeur de course)

Un concours de présentation de peinture de carrosserie sera organisé et récompensé par le club hôte pendant le parc fermé du contrôle technique. **Seules les voitures personnalisées seront admises.**

1 seul Warm-up 5 minutes aura lieu entre les qualifications et la course 1

Le barème d'attribution des points à l'arrivée des courses est de :

1 ^{er}	30 points	2 ^{ème}	27 pts	3 ^{ème}	24 pts	4 ^{ème}	21 pts	5 ^{ème}	18 pts	6 ^{ème}	15 pts	7 ^{ème}	12pts
8 ^{ème}	10 pts	9 ^{ème}	8 pts	10 ^{ème}	6 pts	11 ^{ème}	5 pts	12 ^{ème}	4 pts	13 ^{ème}	3 pts	14 ^{ème}	2 pts
15 ^{ème}	1 point												

Le meilleur tour en course donnera un point par course (**hors chronos de qualifs**) et le meilleur tour du week-end, sera récompensé de 3 points supplémentaires.

Si, pour une raison quelconque, la course commencée ne peut arriver à son terme, les points seront attribués de la façon suivante :

- moins de 50 % de la durée de la course, le classement figé, la valeur des points sera de 50 % du barème normal.
- Au-delà des 50 %, la totalité des points du barème normal sera attribuée.

ARTICLE 5 CONFORMITE ET CONTROLE

Les équipes présenteront leur voiture au contrôle technique par ordre croissant des numéros de course (classement du CFD 2012 + ordre d'arrivée des inscriptions pour les nouvelles équipes) à partir de 14 H 00 toutes les 10 minutes. Pour la première course, les 3 premiers du championnat précédent se présenteront à 14 H 00 simultanément, pour permettre à la dernière équipe de se présenter à 15 H50. Pour les courses suivantes, c'est l'ordre du classement du championnat qui donnera l'ordre de passage au C.T.



Une voiture présentée en retard sera contrôlée pendant les essais chronométrés **prendra le départ des qualifs 5 minutes après les autres.**

Les voitures seront présentées ouvertes, sans pneus à l'arrière, ni moteur.

Le contrôle sera effectué par 3 contrôleurs obligatoirement de clubs différents. En cas de litige, seul le directeur de course sera habilité à prendre une décision.

A tout moment de l'épreuve, la conformité des voitures pourra être vérifiée. Les voitures doivent être conformes au règlement du début à la fin de l'épreuve. S'il est constaté une infraction au règlement qui n'améliore pas les performances de la voiture, cette dernière devra être remise en conformité sur le temps de course, sans autre sanction pour l'équipe.

Les instruments de contrôle seront ceux mis à disposition du contrôle technique pour TOUTE la durée de l'épreuve. Un ou des contrôles techniques surprises pourront être effectués.

Les poignées sont de modèle et marque libre, sans composants électroniques incompatibles avec le système DaVic. Le raccordement des poignées est de type XLR sur les 3 pistes pour l'alimentation (et DS Racing en plus à l'ACR 276 ou une seule poignée pourra être branchée à la fois).

Pour la prise de changement de voie DAVIC branchement type RCA.

Pendant la course, la poignée et la commande DaVic du pilote devront être directement connectées aux prises de commande du circuit. Aucun boîtier additionnel de commutation (multi-poignées ou autre) ne pourra être raccordé entre la poignée et le système de commande du circuit. Seul une rallonge ou adaptateur simple pourra être admis en supplément. Le pilote devra se positionner devant son poste de pilotage, et ne pas empiéter sur la zone de vision de ses voisins (en bougeant fortement ou en levant le bras pour indiquer sa voiture par exemple).

Les caractéristiques de la puce DaVic sont décrites dans la fiche « puce ». Les connecteurs type « tulipe » seront positionnés : femelle avec les fils de guide et mâles en sortie moteur afin de pouvoir se brancher dans le bon sens aux connecteurs des puces. Le fil rouge sur la cosse droite du guide.

Les puces seront fournies par l'organisation, sans avec frein réglable, ni et courbe de puissance modifiée.

Puces personnelles interdites autorisées pour la course (V3 à Rennes et V2 à St Etienne du Rouvray).

L'emplacement de la puce est libre à l'intérieur de la voiture.

ARTICLE 6 DESCRIPTION DES VOITURES

6-1 Voiture

La voiture autorisée est à l'échelle 1/32ème de marque SLOT-IT, **type LANCIA LC2-85** .

Toutes les pièces détachées seront de marque Slot-it sauf précision.

Aucun aimant n'est autorisé en plus de ceux du moteur.

6-2 Plate-forme Châssis

Châssis

Seul le châssis complet d'origine EVO 6 + berceau moteur CH 70 semi OFFSET sont autorisés. Il est autorisé de coller la partie avant du châssis au reste de la partie principale.



Les vis de fixation du berceau moteur sont de provenance libre. Elles devront toutes être présentes en permanence et pourront être desserrées.

Le kit de suspensions CH 47b est autorisé avec ressorts souples uniquement.

Seul le **un** lest 2,5 gr Slot-it référence SP 23 est autorisé à l'un des deux emplacements de l'aimant sur le berceau moteur.

Aucune cale ou rondelle n'est autorisée entre le berceau moteur et le châssis.

Le nom de l'équipe devra être inscrit sous le châssis.

Moteur

NSR Shark 22 000 tours rouge fourni lors du contrôle technique avec un pignon 10 dents PI10 monté.

Les ouvertures de la cage du moteur pourront être obturées par un adhésif.

Si une équipe estime que son moteur a un rendement insuffisant pendant la course, il pourra en acheter un autre et un seul qui lui sera vendu, et donné en échange du premier.

Seuls les moteurs fournis et marqués par l'organisation sont autorisés pendant les qualifications et la course.

L'axe moteur pourra être coupé.

Guide

CH 10 (à vis) ou CH 66 d'origine sont les seuls autorisés.

Les œilletons de guide sont libres. Vis BTR pour connecter les fils, autorisées sur CH 66.

Il est autorisé de mettre une ou des rondelles entre le châssis et le guide.

Les tresses seront cuivrées et de marque libre.

6-3 Train AV

L'axe est de provenance libre. Roues indépendantes interdites.

Les jantes **PA 17 PLS (en plastique montée d'origine)**, PA 17 ALS et PA 24 ALS sont les seules autorisées (15,8 X 8,2 mm).

Elles devront être vissées (sauf 17 PLS) à l'axe et pourront être calées par des rondelles.

Les pneus sont libres mais non coniques, toutefois, le diamètre des roues avant ne pourra être inférieur à 17 mm. Le pneu devra couvrir toute la largeur de la jante.

Le réglage en hauteur de l'axe avant se fera par les cales d'origine ou les vis BTR.

6-4 Train AR

L'axe sera de type acier plein ou creux (titane et carbone interdit).

Les jantes seront de type **PA 43 ALS (16,5 X 8,2 mm)**.

Elles pourront être calées au châssis par des rondelles ou entretoises.

Les pneus AR utilisés pour la course seront de marque **BRM type S 102**.

La couronne doit provenir des modèles ref. SIGIxx-yy (bronze ou alu, nombre de dents libre).

Les voies avant et arrière devront être inférieures ou égales à la largeur de la carrosserie.

Les 4 roues seront équipées d'insert SLOT-IT références : PA 55 ou 53 ou 48 ou OZ type non modifiés (sauf peinture).



6-5 Carrosserie

Seule la Lancia LC 2-85 est autorisée, repeinte ou décorée, y compris le numéro de course attribué à l'équipe pour l'ensemble du championnat.

La masse de la carrosserie sera de 18 gr minimum à tout moment de la course (sans les vis). En cas de masse inférieure = pénalité de 15 tours par infraction et remise à la norme obligatoire sur le temps de course. **Lest en matière et positionnement libre. A titre indicatif, les masses des pièces non peintes sont indiquées dans les paragraphes suivants.**

Liste des pièces rapportées dont la présence est **obligatoire** durant toute la course :

- La coque principale (8,17gr) et ses deux parties latérales (0,65gr chacune).
- Le pare-brise (0,76 gr).
- L'aileron (1,63 gr).
- Le cockpit (2,89 gr si d'origine) ou en lexan **de provenance libre** (1,3gr environ, masse libre)

Les pièces de décoration suivantes sont exigées au départ de la première course.

Si 1 ou plusieurs sont perdues = 1 pénalité de 5 tours :

- Ecopes de frein (2 X 0,12 gr)
- Optiques de phare (2 X 0,11 gr)
- Entrées de réservoirs (2 X 0,03 gr)
- Les deux dérives de l'aileron arrière (2 X 0,07 gr).

Les autres pièces de décoration ne sont pas nécessaires ni obligatoires ;

La carrosserie devra être pourvue d'un système de lumières pour la période de nuit.

Ce dernier sera de marque libre, avec accumulateur d'énergie pour tenir 5 secondes allumé après une sortie de piste (type permanent). L'interrupteur pourra être accessible sans démontage de la carrosserie pour la mise en marche et l'extinction du système.

Les leds pourront être remplacées par d'autres, **les leds rondes auront un diamètre inférieur à 4mm, les rectangulaires auront leur plus grand coté inférieur à 4mm**. Elles devront être rouges à l'arrière et blanches à l'avant.

Elles devront fonctionner toutes les 4 à tout moment de la période de nuit.

La mise en route du système d'éclairage pourra être faite soit dans le dernier ¼ d'heure de la course 2 (avant la pause dîner), soit dans la première minute de la période de nuit (départ de l'équipe depuis les stands, avec éclairage fonctionnel). Les lumières de la salle seront éteintes 3 minutes après le départ de la course de nuit.

La direction de course pourra juger mal éclairée, une voiture qui aura perdu l'usage d'une led, ou ayant un éclairage insuffisant ce qui rend dangereux sa présence en piste. L'équipe devra réparer obligatoirement son système de lumières.

La connectique du kit lumière pourra être par fiches tulipes et/ou un interrupteur au choix de l'équipe.

Si interrupteur ce dernier sera positionné dans la carrosserie.

L'aileron pourra être monté de manière souple (en respectant sa position d'origine)

L'usage de scotch pour maintenir la carrosserie ou l'aileron est interdit.



Les vis de la carrosserie sont libres et peuvent être desserrées (montage souple ou flottant). Toutefois, dans ce cas, il est préférable de protéger les vis par un scotch pour éviter de perdre celle-ci en course. Si tel est le cas = pénalité de 15 tours par perte de vis).

ARTICLE 7 ESSAIS QUALIFICATIFS

Le temps retenu pour l'attribution de la place sur la grille est le meilleur « chrono » réalisé par la voiture de l'équipe. En cas d'égalité au millième, **le compte-tours classera automatiquement les équipes (seul le compte-tours fait foi).**

Les séances de qualifications se déroulent en 3 temps.

Qualif 1 (Q 1) 15 pilotes pour 15 minutes, les 10 meilleurs chronos passent en Q 2.

Qualif 2 (Q 2) 10 pilotes pour 10 minutes, les 5 meilleurs chronos passent en Q 3 pour se disputer la pôle position.

Qualif 3 (Q 3) 5 pilotes pour 5 minutes. Les pilotes peuvent modifier leur poste de pilotage selon l'ordre d'arrivée de Q 2 (le meilleur temps choisit en premier etc...).

Les **3** séances d'essais qualificatives doivent voir passer 3 pilotes différents par équipe, le choix des pilotes sera précisé au fur et à mesure de l'avancement des séances.

Le résultat des essais qualificatifs détermine :

- la position de chacune des voitures sur la grille de départ. Meilleur temps sur la première ligne, voie intérieure ou extérieure selon le choix de l'organisateur etc...
- le choix du poste de pilotage pour toute la durée de la course dans l'ordre de la grille (pôle = premier choix, etc...)

PRECISION : il existe des pistes où le compte-tours se situe juste avant un virage. La direction de course se réserve le droit d'annuler un chrono en cas de « vol » manifeste du temps réalisé. Cette manifestation anti-sportive peut entraîner, après une récurrence, la suspension du pilote pour le reste de la séance qualificative.

Les équipes qui n'auraient pas pu effectuer de tours chronométrés partiront dans l'ordre croissant des numéros de voitures après le dernier classé des qualifications.

ARTICLE 8 DEPART ET DEROULEMENT DE L'EPREUVE.

PROCEDURE DE DEPART : les voitures seront mises en place dans la zone des stands selon l'ordre de la grille de départ. **Le pilote qui prend le départ de la course 2 est aussi celui qui fait le warm-up.**

Les pilotes rejoindront la grille les uns après les autres pour valider le bon fonctionnement de leur auto en un seul tour de formation. Le directeur de course placera les autos à leur emplacement de départ (cf fichier excel de mise en grille). Les voitures ne se trouvant pas sur la grille de départ partiront, après le départ, de la voie des stands et après le passage de la dernière voiture de la grille sur la ligne de départ.

Un pilote dont la voiture a été rangée en grille et qui ferait avancer par mégarde sa voiture partirait aussitôt des stands.

Le départ est donné par le directeur de course ou l'un de ses assistants et ne pourra être retardé pour attendre un pilote.



Les pilotes de la première ligne surveillent l'extinction des feux rouges à l'écran. Les autres pilotes ne doivent surveiller que la voiture qui les précède sur la grille et ne doivent se lancer qu'après le départ de cette dernière. La vidéo pourra être utilisée pour la phase de départ, moment toujours sensible.

En cas de problème électrique sur une piste ou un poste de pilotage, le pilote concerné doit en informer le directeur de course. Une auto de remplacement sera programmée et fournie pour tester aussitôt le poste de pilotage. Le directeur de course notera à ce moment là, l'écart entre l'équipe plaignante et les deux autres qui l'encadrent (sauf les premières et dernières positions).

Il jugera ensuite si la course doit être interrompue. Si tel est le cas, l'équipe sera « dédommagée » des tours perdus, en retrouvant l'écart avec les autres équipes avant le problème.

Si la panne n'est pas avérée, l'équipe devra procéder à la remise en état de son auto (programmation ?) ou à un changement de poignée (à faire au préalable).

Pendant une interruption de la course :

aucune intervention sur les voitures n'est autorisée,

Les interventions en cours sur les voitures au stand sont alors suspendues.

ARTICLE 9 INTERVENTIONS SUR LES VOITURES

Les changements de pièces sont autorisés pendant les essais et la course.

Sauf en cas de panne, la voiture ne peut être enlevée de la piste que si elle se trouve sur la piste réservée zone stand. La voiture ne peut être remise sur la piste que dans la zone stand destinée au retour en piste et matérialisée selon les circuits (voire briefing de course).

Pendant les essais libres, chaque équipe disposera d'un emplacement pour entretenir et préparer sa voiture. Des prises électriques seront prévues pour brancher des lampes, fer à souder...

Pendant les essais qualificatifs le nettoyage des pneus (scotch uniquement) sera effectué par une seule personne désignée par la direction de course.

Pendant les essais et la course, toutes les réparations, adjonctions de produits, nettoyages de tresses devront obligatoirement être effectués dans le stand commun à toutes les équipes.

Pour cela, la voiture doit obligatoirement être prise et remise ensuite dans la zone stands par la personne de l'équipe « table technique ».

En cas de panne avérée, la voiture peut être retirée en tout point du circuit mais sera remise obligatoirement dans la voie des stands.

Changements de pièces possibles pendant le warm-up et les qualifications.

A défaut d'observation des règles d'entretien et de bonne conduite, les sanctions suivantes seront applicables:

1^{ère} anomalie : 1 drive trough (passage dans les stands sans s'arrêter)

2^{ème} anomalie : 1 stop & go (passage dans les stands et décompte d'un tour)

3^{ème} anomalie : exclusion momentanée du pilote fautif de la course (changement de pilote obligatoire pour l'équipe concernée).



Pendant la course

Intervention sur la puce DaVic : chaque équipe est dotée de 2 puces en début d'épreuve. Toute panne de puce sera considérée comme fait de course et ne donnera lieu à aucun dédommagement en nombre de tours. Toutefois, en cas de panne avérée, une troisième puce (en remplacement de la défectueuse) pourra être attribuée à l'équipe afin d'en garder une de remplacement.

Entretien

Seuls les moyens fournis par l'organisation (gomme nettoyante, **stylo à tresses**, brosse adhésive,...) peuvent être utilisés pour le nettoyage des tresses et des pneus. Afin de limiter au maximum l'encrassement des contacts de la piste, il est interdit d'utiliser du produit "contact" (KF, par exemple) sur les tresses et dans les moteurs.

Chaque infraction sera sanctionnée par :

10 tours de pénalité, la première fois.

15 tours de pénalité les fois suivantes.

En bordure de piste, les seules interventions autorisées sont les remises en place des pièces suivantes :

- les tresses
- un guide déboîtés suite à un incident de course
- **un pneu déjanté**
- **un aileron souple à remettre en position d'origine**

Voiture de course et pièces de rechange

Les pièces de rechange seront stockées en permanence pendant les qualifications et la course dans la boîte fournie par l'organisation sous la surveillance de l'équipe « table technique ».

Les pièces de rechange autorisées sont les suivantes (en plus de la voiture) :

Aileron arrière	1
Châssis	1 avec au plus installés : berceau moteur, puce n° 2 et fils, lest.
Support moteur	1
Jantes et pneus AV	1 paire
Jantes AR	1 paire
Pignon	1 (modèle 10 dents in-line Slot-it)
Kit lumières	1 kit complet
Kit suspension	quantité et pièces libres (provenance du kit CH 47b), ressorts souples.
Axe	2
Couronne	3 (si besoin de plus = 15 tours de pénalité par couronne nécessaire)
Guide	4 (avec tresses et connectique si nécessaire)
Pneus arrière	4 paires distribuées lors des 3 courses (toutes les 4 heures, soit la première paire 1 heure avant la fin de la course de 4 h de jour).
Carrosserie	0 seule la carrosserie de départ est autorisée, pas de rechange.
Tresses	illimitées, marque libre modèle cuivré
Autres pièces	illimitées, marque et provenance libre



ARTICLE 10 Pilotage

Les équipes doivent être composées de 3 pilotes au minimum **et 5 maximum (sauf équipes locales qui ne font qu'une course du championnat, jusqu'à 7)**.

Les relais de pilotage sont libres en durée et en nombre.

Toutefois, un temps total de pilotage de chaque équipier doit respecter la règle suivante :

Segment de jour ou de nuit 1 H 30 au minimum. Les segments de jour peuvent se faire dans la course n° 2 ou n° 4 ou mixés.

En cas de non respect des temps de pilotage, l'équipe sera sanctionnée par 25 tours de pénalités par erreur constatée.

Les changements de pilotes se font selon la règle suivante :

- **Le pilote entrant demande l'autorisation à la direction de course, il donne son badge et récupère le badge du pilote sortant.**
- **La direction de course effectue le changement de pilote dès que le badge est remis au pilote, elle peut attendre que la voiture de l'équipe soit dans les stands**
- **Le pilote entrant attend au pied de l'estrade le pilote sortant. Il lui redonne son badge avant de monter sans courir sur l'estrade.**

Chaque infraction à cette règle de changement de pilote sera sanctionnée par :

1. un avertissement la première fois
2. 10 tours de pénalité la deuxième fois
3. 25 tours de pénalité les fois suivantes

Une intervention peut avoir lieu sur l'auto de l'équipe durant le changement de pilote.

Un pilote en place à la fin d'une course prendra le départ de la suivante. Si un changement de pilote doit s'opérer, ce sera sur le temps de course. Par exemple au départ d'une course, la voiture restera dans les stands et le changement de pilote ne se fera qu'une fois le départ lancé.

ARTICLE 11 SORTIES DE PISTE - Ramassage

Le schéma du circuit indiquera les zones de ramassage à couvrir par poste.

Dès qu'une équipe est accueillie le samedi matin (lors de l'attribution des puces), elle sera tenue de fournir un ramasseur (pilote faisant partie de l'équipe) et cela dès les essais libres.

Les équipes choisiront leur emplacement pour *tout le week-end* **la première course** selon la méthode suivante :

- **Ordre inverse de l'arrivée des essais qualificatifs (seuls les postes de direction de course, de surveillance de Stop&Go et de « table technique » peuvent être attribués d'office à des équipes expérimentées).**

Toutes les 4 heures les ramasseurs changeront de poste de ramassage en se décalant d'un poste. Le 1 passe en 2, le 2 passe en 3 etc... Ainsi la session de nuit verra un changement de ramasseur sans interruption de course. Un ramasseur supplémentaire désigné par la direction



de course remplacera le premier ramasseur à tourner et ainsi de suite jusqu'au remplacement du ramasseur « intérimaire ».

Le ramassage des essais libres étant la responsabilité de la direction de course.

En cas d'absence du ramasseur à son poste, l'équipe sera pénalisée de :

- un avertissement la première fois,
- 10 tours de pénalités la deuxième fois,
- 25 tours de pénalités les fois suivantes.

Dans tous les cas, l'équipe doit fournir un ramasseur immédiatement, le pilote en place quitte donc son poste pour aller ramasser.

Lorsque l'on ramasse, il est interdit de boire, de manger, d'écouter de la musique même avec des écouteurs, de téléphoner et bien sur de dormir. Les sanctions citées plus haut sont valables aussi dans les cas d'absences dues à ces causes.

En cas de sorties de piste, les voitures sont évacuées de la piste le plus vite possible pour éviter les carambolages. Les voitures seront ensuite remises en piste à l'endroit de la sortie par les ramasseurs sur la voie de ramassage dédiée. Les remises en piste s'effectuent sur une voie dédiée au ramassage. Si cela est possible, le ramasseur effectuera la remise en piste selon l'ordre des sorties sans avantager d'équipe.

Si une voiture est endommagée au cours d'un ramassage ou d'une sortie de piste, aucune réclamation ne sera recevable sauf en cas de **comportement ANTI SPORTIF évident** de la part des ramasseurs en poste.

Lorsque plusieurs voitures sortent de la piste en même temps et au même endroit, la logique veut que la première sortie soit remise en priorité. Même principe lorsqu'une auto en accroche une autre que l'on remettait en piste.

Les ramasseurs sont priés d'effectuer leur travail avec le plus de rigueur et d'objectivité possible en se servant de leurs deux mains.

Le seul cas où le pilote peut « alerter un ramasseur d'une voix forte mais sans agressivité » est lorsque sa voiture sort dans un endroit reconnu difficile d'accès et peu visible. La direction de course peut aussi couper l'alimentation de la piste jusqu'à la remise en piste de la voiture. Pour demander une interruption de course, seul **un ramasseur** peut le faire et il doit réclamer une « suspension » à la direction de course, d'une voix forte et intelligible par le directeur de course.

Les pilotes sont tenus de rester courtois entre eux et envers les ramasseurs.

A défaut les sanctions suivantes seront prises par le directeur de course :

1^{er} avertissement verbal

2^{ème} avertissement : un stop&go,

3^{ème} avertissement : 10 tours de pénalité,

Exclusion du pilote fautif pour une durée de 15 minutes minimum



ARTICLE 12 SPECIFICITES DAVIC

Comportement.

Deux voitures sur la même piste : 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

ralentir brutalement dans des zones qui sont loin des zones de freinage classiques, etc...

Changement de piste entraînant la sortie de piste de la voiture poussée : 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.

Ne pas tenir compte d'une voiture à l'arrêt qui attendait qu'un ramasseur évacue une troisième voiture accidentée devant lui

Pour ces incidents de course, **la direction de course, éventuellement sur proposition des ramasseurs et superviseurs**, fera appliquer les Stop&Go.

Si un ramasseur commet une erreur de jugement, celle-ci n'est sans doute pas volontaire. Le pilote incriminé doit effectuer son stop&go sans réclamation. En cas d'abus d'un même ramasseur envers une même équipe, la direction de course se réserve le droit à l'exclusion du ramasseur anti-sportif.

Panne.

Si une voiture tombe en panne, son pilote doit immédiatement le signaler et localiser la voiture, afin d'éviter les accidents. Un commissaire devra enlever le plus vite possible la voiture.

Une fois la réparation effectuée, la voiture est remise en piste dans la zone stand. En cas de non-respect de cette règle le pilote fautif effectuera un stop&go.

“Stop & Go”.

Si un pilote doit effectuer un stop&go, la direction de course fait appliquer la procédure suivante:

A partir du moment où l'infraction est constatée, le pilote a **10** tours pour regagner la voie des Stop & Go et venir immobiliser sa voiture sur la portion de piste réservée au stop&go. La direction de course signalera au pilote qu'il peut repartir. Un tour sera retiré de son compte. Si le pilote repart trop tôt, il devra effectuer un nouveau stop&go.

Si le pilote ne s'est pas arrêté au bout de 10 tours (sauf cas de force majeur), une pénalité forfaitaire de 5 tours lui sera infligée et la voiture de l'équipe sera arrêtée pour effectuer un changement de pilote obligatoire.

Si un pilote doit effectuer un stop & go dans la dernière minute, il doit se diriger vers la zone de stop & go et s'il n'a pas le temps de s'y rendre, son tour sera décompté après l'arrivée.



ARTICLE 13 VAINQUEUR

Est déclaré vainqueur de chaque course, l'équipe ayant réalisé le plus grand nombre de tours avec sa voiture, sauf la qualification qui se décide au meilleur chrono.

Toutefois le vainqueur du GP sera l'équipe ayant obtenu le plus de points durant le week-end (même si elle n'a aucune victoire dans les courses, mais a été plus régulière).

- **En cas d'égalité de points entre plusieurs équipes, c'est le nombre de tours cumulés du week-end qui sera pris en compte (hors qualifs). Si toutefois une égalité subsistait encore, c'est le chrono des qualifs qui serait déterminant.**

En fin de championnat, en cas d'égalité, c'est l'équipe qui aura remporté le plus grand nombre de premières places qui sera titrée (y compris les courses « qualifs »). Si égalité au nombre de victoires, c'est le nombre de deuxièmes places et ainsi de suite. Si encore égalité, c'est au nombre de victoire en courses de nuit.